

Monografia pădurilor comunale din fostul district grănițaresc Năsăud

Direcțiunea Centrală a Pădurilor Cluj, Regiunea Silvică Bistrița

Primul Congres al silvicilor din România Mare a fost organizat în anul 1921 cu sprijinul Regiunii Silvice Bistrița – administratorul pădurilor comunale din fostul district grăniceresc Năsăud, la vremea respectivă una dintre cele mai bine organizate și performante administrații silvice de pe întreg teritoriul țării proaspăt întregite. Cu acest prilej, Regiunea Silvică Bistrița a elaborat pentru participanții la congres o prezentare sintetică privind istoricul, cadrul legislativ, organizarea instituțională, infrastructura și rezultatele gospodăririi pădurilor comunelor năsăudene. Așadar, lucrarea pe care v-o aducem în atenție¹ este nu doar o foarte valoroasă sursă primară de informație cu privire la pădurile grănicerești năsăudene, ci și un argument puternic și mereu actual pentru soluționarea corectă a dezbaterilor și conflictelor existente între asociațiile de grăniceri și administrațiile publice locale care pretind că au drepturi de proprietate asupra aceluiași păduri.

Merită să evidențiem, pe scurt, principalele repere istorice referitoare la regimul proprietății asupra pădurilor de pe teritoriul fostului district grăniceresc Năsăud². Din cele mai vechi timpuri, locuitorii comunelor românești de pe Valea Someșului Mare au fost țărani liberi, care au deținut atât averi familiale cât și în indiviziune. În anul 1475, regele ungar Mateiu Corvin unește comunele românești cu orașul Bistrița păstrând drepturile locuitorilor asupra moșiilor moștenite de la strămoșii lor, drepturi reconfirmate ulterior de către regii Wladislau al II-lea și Ludovic al II-lea. La începutul sec. al XVIII-lea, habsburgii devin puterea dominantă în Europa Centrală, preluând protectoratul asupra Transilvaniei de la otomani. Pentru a asigura securitatea imperiului la granița cu Imperiul Otoman sau cu provinciile tributare acestuia, administrația habsburgică organizează militarizarea graniței, de la Marea Adriatică până în nordul Transilvaniei. În zona Năsăud a fost înființat Regimentul II de graniță românesc, în 1762, prin militarizarea a 44 de comune românești (între 1763 și 1784). Patenta imperială din 12 noiembrie 1766 consfințește statutul de locuitori liberi pentru populația comunelor militarizate. Instituția grănicerească avea stipulate în statutul său, pe lângă atribuții militare, și atribuții juridice, sociale și economice, contribuind la ridicarea standardului de viață și la progresul populației românești. Pe durata celor 90 de ani de funcționare a instituției grănicerești, între 1762 și 1851, pădurile și pășunile alpine au fost sub administrație strict militară (personalul silvic fiind subordonat comandamentului militar al Regimentului), ca averi colective ale familiilor de grăniceri, ceea ce a asigurat menținerea suprafețelor forestiere, nu și gestionarea rațională a pădurilor. Prin ordinul din 22 ianuarie 1851 al împăratului Franz Joseph, Regimentul II de graniță românesc este desființat, iar statul ungar aplică sechestrul politic asupra pădurilor și pășunilor alpine, pretinzând că acestea aparțin statului și nu comunelor și familiilor de grăniceri, care ar fi deținut doar drept de uzufuct, nu de proprietate. În urma cererilor și demersurilor repetate ale grănicerilor, adresate împăratului Austriei, pentru ridicarea sechestrului politic aplicat asupra pădurilor și averilor lor, la 27 au-

¹ Lucrarea reproduce (părți din) originalul: Direcțiunea Centrală a Pădurilor Cluj - Regiunea Silvică Bistrița, 1921. Monografia pădurilor comunale din fostul district grănițaresc Năsăud. Tipografia Krafft & Drotleff Cluj, Calea Dorobanților nr. 16, 87 p. + 7 planșe (anexă). Ortografia și limbajul sunt cele originale.

² Pe lângă informațiile din lucrarea pe care o reproducem, prezentarea se bazează și pe următoarele surse: Lungu Octavian, 1935. Exploatarea pădurilor grănicerești din Bistrița-Năsăud. Teză de doctorat. Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. București, 283 p.; Vlașin Mihai-Florin, Vlașin Cornelia-Nicoleta, 2000. Prefață Fond Direcția Silvică Bistrița 1856-1950, Arhivele Naționale Bistrița Năsăud. Web: http://www.arhivelenationale.ro/images/custom/image/serban/inventare%20sjan/bistritanasaud/Directia%20Silvica%20Bistrita_1856-1950.pdf

gust 1861 împăratul dă o rezoluție favorabilă românilor, prin care „*pământurile intra și extravilane aflate în posesia familiilor și comunelor grănicerești la 22 ianuarie 1851 rămân în proprietatea lor fără nicio despăgubire*”. În data de 12 martie 1872 a fost încheiat, iar pe 16 martie 1872 a fost aprobat un contract între Ministerul de Finanțe, în calitate de reprezentant al Statului Ungar, și reprezentanții împuterniciți ai celor 44 de comune grănicerești, prin care „*statul cedează pentru totdeauna și irevocabil orice drept la posesiune de fâneață, pădure, pășune și munte, care sunt situate pe teritoriul fostului district militar al Năsăudului*”. Atât perioada sechestrului politic asupra pădurilor grănicerești (1851-1871), cât și cea de după ridicarea acestuia (1872-1889) au fost nefaste pentru păduri, acestea suferind ca urmare a defrișărilor efectuate în vederea extinderii terenurilor agricole, a tăierilor ilegale, a exploatărilor haotice, neurmărite de lucrări de regenerare, a administrației silvice insuficiente și ineficiente, a pășunatului abuziv.

În anul 1890, Statul Ungar emite un set de legi - legile XVII, XVIII și XIX - care prevăd preluarea pădurilor comunale năsăudene în administrarea statului, gospodărirea și exploatarea acestora urmând să se facă de către personal calificat și în conformitate cu prevederile științelor silvice. Concret, prin legile emise de Statul Ungar în 1890, toate pădurile și pășunile ajunse anterior „*pentru totdeauna și irevocabil în posesia comunelor grănicerești*” sunt declarate averi comunale, de care pot beneficia toți locuitorii comunelor, indiferent dacă sunt sau nu descendenți ai foștilor grăniceri. Cu alte cuvinte, un drept de proprietate din domeniul privat - averile grănicerești - este transformat într-un drept de proprietate din domeniul public al comunelor - averile comunale. Emiterea acestor legi a fost justificată de preîntâmpinarea distrugerii pădurii și a sărăcirii populației locale, dar, totodată, s-a urmărit ca averile grănicerești să treacă treptat din proprietatea exclusivă a familiilor grănicerești românești în proprietatea întregii comunități, inclusiv a locuitorilor alohtoni care s-ar fi integrat în acestea. Efectul acestor legi a constat în menținerea integrității pădurilor grănicerești pe termen lung, în beneficiul generațiilor viitoare ale comunităților, contrar efectului legilor privind împrăștierea individuală a grănicerilor secui din alte districte grănicerești, care au fost distruse sau înstrăinate în cea mai mare parte în următorii 50 de ani. O veche vorbă românească spune că „*în tot răul e și-un bine*”: împărțirea pădurilor grănicerești în proprietăți individuale după desființarea regimentului ar fi dus, cu timpul, la înstrăinarea unora sau la dispariția și degradarea altora ca urmare a defrișărilor și gospodăririi fără nicio metodă practică de proprietari, așa cum s-a întâmplat, în aceeași perioadă, cu numeroase păduri moșnești și razeșești din Țara Românească și din Moldova.

Legea XIX din 1890 a fost completată cu o serie de acte normative emise de Ministerul Regal Ungar al Agriculturii - instrucțiuni de serviciu privind înființarea Regiunii Silvice Bistrița, stabilirea atribuțiilor acesteia și înființarea a 11 ocoale silvice în subordinea acesteia (nr. 49272/1890) și instrucțiuni de serviciu pentru stabilirea atribuțiilor și a modului de constituire a Comisiei silvice (nr. 80279/1890). Tot în anul 1890, pe 10 ianuarie, la Tribunalul Bistrița, se încheie o pace între reprezentanții comunelor grănicerești și cei ai familiei Kemény, prin care aceștia din urmă declară că în schimbul plății a 315 000 forinți maghiari, renunță pe veci la orice pretenție față de comunele grănicerești.

Regiunea Silvică Bistrița a fost înzestrată cu tot personalul tehnic silvic superior și inferior și cel auxiliar necesar (ingineri silvici, ingineri geodezi, contabili, agenți silvici, pădurari etc.) pentru administrarea celor 280 198, 87 jughere cadastrale de pădure (161 250,2 ha) și 56 000 jughere cadastrale de pășuni alpine (32 227,1 ha). Controlul Regiunii Silvice de către stat și de către comunele grănicerești se făcea prin Comisia Silvică, constituită din 11 membri - 8 aleși de cele 44 comune grănicerești, 2 reprezentanți ai consiliului județean și subprefectul județului, care deținea și calitatea de președinte. Pădurile și pășunile comunelor grănicerești administrate de Regiunea Silvică Bistrița au fost defalcate două categorii: (i) păduri destinate trebuințelor comunelor, „*proprie să fie folosite direct de către locuitori ca păduri pentru acoperirea necesităților populației cu lemn de foc și de construcții*”; (ii) păduri și pășuni alpine administrate cumulativ/unificate, adică „*părțile din pădurile tuturor comunelor năsăudene, foste grănicerești, rămase în urma defalcării*”, la care se adaugă gurile de munte/pășunile alpine. Veniturile obținute de Regiunea Silvică din exploatarea pădurilor și pășunilor administrate cumulativ aparțin exclusiv comunelor proprietare. După scăderea cheltuielilor de administrare și a sarcinilor comune, profitul este împărțit celor 44 de comune pe baza unei chei de distribuție proporțională a dividendelor.

Rezultatele administrării pădurilor comunale din fostul district grăniceresc Năsăud de către Regiunea Silvică Bistrița, atât sub stăpânirea ungară, cât și sub cea românească, după 1918, sunt impresionante, chiar dacă împrejurările nu au fost întotdeauna dintre cele mai favorabile. Pe lângă faptul că a stopat fărâmițarea, degradarea și defrișarea pădurilor de către localnici, s-au asigurat administrarea unitară și exploatarea rațională, obținându-se venituri suplimentare pentru comune, în condițiile menținerii dreptului de lemnărit pentru localnici. Pe lângă activitățile de administrare și exploatare a pădurilor, administrația silvică a contribuit la construcția de drumuri și căi ferate forestiere utilizabile și pentru traficul public, la realizarea cadastrului regiunii, la producerea de puiți de pomi fructiferi pentru populație și s-a implicat și în activități sociale, culturale și economice menite să contribuie la ridicarea bunăstării și la afirmarea identității culturale a comunelor românești.

Organizarea și funcționarea Regiunii Silvice Bistrița, ca administrație silvică de stat descentralizată a pădurilor comunale din fostul district grăniceresc Năsăud, constituie un exemplu de viziune strategică, de funcționare operațională, de eficiență economică și de implicare și solidaritate socială, ce poate servi drept model pentru administrațiile silvice actuale, fie ele de stat sau private.

Iovu-Adrian Biriș

Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare în Silvicultură “Marin Drăcea”, București

Cuprins

Precuvântare

Istoricul și organizația administrației pădurilor comunale din fostul district grănițarec, Năsăud

Istoricul câștigării dreptului de proprietate asupra pădurilor comunale din fostul district grănițarec, Năsăud

Motivele luării pădurilor comunale sub administrația statului

Expunerea și necesitatea aducerii legii XIX din 1890

Organizația și sfera de atribuțiuni a regiunii silvice, create prin legea XIX din anul 1890

Descrierea generală a pădurilor și pășunilor alpine de sub administrația statului

Regulament referitor la liberarea legitimațiilor de transport și vânzarea lemnului în conformitate cu § 115 al legii XXXI din anul 1879

I. Legitimațiile pentru transportul lemnului

II. Legitimațiile de vânzarea lemnului

III. Diferite alte dispozițiuni

Rezultatele administrației pădurilor de cătră stat
Activitatea regiunii silvice dela anul 1890, până la intrarea sub stăpânire română

Activitatea regiunii silvice sub dominațiunea română

Căile ferate forestiere din văile Ilva-Leș

Infrastructura căii ferate

Suprastructura liniilor ferate

Stațiunile calei ferate

Aparate de telefon și alte semnale

Vehiculele Căilor ferate

Extras din regulamentul de serviciu a căilor ferate forestiere

Spesele de întreținere, rezultatul traficului și bilanțul gestiunii căii ferate

Tarifa prețurilor de transport pe calea ferată II-

va-Leș

I. Actul de concesionarea a traficului public limitat

II. Dispozițiuni generale

§ 1. Obligațiunile funcționarilor căii ferate

§ 2. Dreptul de dispunere al funcționarilor

§ 3. Reclamații

§ 4. Reguli, cari trebuiesc respectate pe linia ferată și la stațiunile aceleia

§ 5. Obligământul de transport

§ 6. Tarifa

§ 7. Responsabilitatea căii ferate cu privire la funcționarii săi

III. Transportul persoanelor

§ 8. Mersul trenurilor, trenuri speciale, timpul de plecare

§ 9. Tabloul taxelor de călătorie

§ 10. Localurile de așteptare, deschiderea din călătorie

§ 12. Întârzierea de tren, sistarea trenurilor, perturbări în comunicație

§ 13. Transportul câinilor

§ 14. Bagajele ce pot lua călătorii în tren

§ 15. Cei îndreptățiți a călători gratuit sau cu taxe reduse

§ 16. Transportul morboșilor

IV. Transportul bagajelor

§ 17. Primirea bagajelor

§ 18. Tarifa taxelor de transport pentru bagaje

§ 19. Ridicarea bagajelor

§ 20. Bagajele uitate

V. Transportul de povară

§ 21. Trenuri de marfă

§ 22. Taxele pentru transportul de povară

§ 23. Taxe accesorii

§ 24. Regulament

Tabloul kilometrilor

Cuvânt de încheiere

Anexe

Precuvântare

Cu salutul cordial: „Bine ați venit!” primim în Valea Ilvei pe membrii primului congres al silvicultorilor ROMÂNIEI ÎNTREGITE, pe pământul ardelean, sosiți la noi, să vadă economia forestieră, a pădurilor comunale, administrate de către stat.

În tot restimpul războiului mondial, Valea Ilvei a fost drumul mult bătătorit al armatelor, cari și-au desfășurat în acest colț al Ardealului, operațiunile lor îngrozitoare, în urma cărora nu numai populațiunea din aceste plaiuri, dar și masivele, dimpreună cu instalațiunile economiei noastre forestiere, au îndurat pagube și stricăciuni enorme. Pagubele și-au ajuns culmea, când indivizi ușori de minte, au dat foc, depozitului de ecazită, de lângă fereastră din Ilva-mică. Exploziunea produsă, a cauzat mari pagube ferestrăului și clădirilor din apropiere.

D-voastră, iubiții noștri oaspeți, în aceste ținuturi acuma nu veți mai vedea multe din rămășițele pagubelor cauzate de războiu, deoarece brațe sârguincioase au înlăturat întretimp ruinele și au reparat instalațiunile deteriorate de armate - dacă nu peste tot locul și definitiv - barem în mod provizoriu, până când va sosi timpul mai potrivit și vom avea mijloace necesare, de a-le reface în mod mai stabil.

În șirul lung, al instalațiunilor deteriorate prin războiu și reparate în urmă în mod provizoriu, se cuprinde și calea ferată forestiera Ilva-Leș, în al cărei tren improvizat Vă transportăm acum, cu perfectă siguranță, prin comune românești mult păgubite de războiu, spre punctul final al excursiunii, aranjată cu prilejul Congresului silvic, în pădurile comunale, foarte grănițerești, administrate cumulativ de către stat.

Suntem convinși, că aceasta excursiune va contribui la înălțarea nivelului economic forestier al iubitei noastre patrie, prin faptul, că Dv. văzând tinăra noastră economie silvică, Veți avea pe deoparte ocaziunea de a Vă completa experiențele, iar pe de altă parte, comunicându-ne fără rezervă părerile Dv. asupra celor

văzute, vom avea prilejul de-a discuta temeinic asupra problemelor mai importante forestiere, din care se vor cristaliza apoi principiile pentru amenajarea cea mai potrivită a economiei forestiere.

Cu dorința ferbinte, de a contribui, cât de mai mult la ajungerea acestui rezultat, Vă prezentăm, în cele ce urmează, o scurtă monografie în care Vă arătăm în liniamente generale, istoricul, organizația administrativă, rezultatele de până astăzi și instalațiunile forestiere de transport ale pădurilor comunale din fostul district grănițăresc Năsăud.

Regiunea Silvică

Istoricul și organizația administrației pădurilor comunale din fostul district grănițăresc, Năsăud

Istoricul câștigării dreptului de proprietate asupra pădurilor comunale din fostul district grănițăresc, Năsăud

Comunele din fostul district grănițăresc, Năsăud, din cari sa recrutat regimentul grănițăresc al II-lea sunt următoarele: Năsăud, Rebrisoara, Rebra-Mare, Parva, Nepos, Feldru, Ilva-Mică, Leș, Ilva-Mare, Poiana, Măgura, Rodna-Veche, Rodna-Nouă, Maier, Singeorzul-Român, Salva, Hordâu, Telciu, Romuli, Bichigiu, Mititei, Mocod, Zagra, Poeni, Suplai, Găureni, Runc, Borgoprund, Borgobistrița, Borgotiha, Borgomurășeni, Borgosuseni, Borgomijloceni, Borgejoseni, Borgo-Rus, Monor, Gledini, Sieuț, Budacul-Român, Ragla, Morăreni, Rușii-Munți, Nușfalău și Santioana. Comunele mai sus înșirate posedă de mai multe secole pădurile și golurile de munți, ce cad în administrația forestieră a regiunii silvice Bistrița.

Cu puține excepțiuni, românii din ținuturile Transilvaniei au fost iobagi.

Între cei, ce formau excepție este și „Districtus Valachorum Rodnensis”, format din comune românești, situate pe Valea Someșu-

lui-Mare, ale căror locuitori distingându-se cu vitejie în apărarea hotarelor în contra tătarilor și a altor popoare barbare din orient, au fost pe deplin liberi și ca atari au trăit în comune stabilite cu hotare certe, au dispus de averi familiare și comunale și s'au bucurat de drepturi și privilegii.

În anul 1475 regele ungar Mateiu Corvin a unit comunele din valea Someșului cu orașul Bistrița și ținutul lui. Cum rezultă din diploma regală scopul urmărit a fost, pe deoparte să îmbunătățească starea materială a populațiunii sărăcite din cauza invaziilor barbare, apoi să restabilească industria minieră locală, cum și să întărească puterea de apărare a frontierei statului.

În mod hotărât se accentuiază în diploma regelui Mateiu, că unirea se face din grație regală, asigurând în același timp populațiunii din ținutul Rodnei drepturi și favoruri, egale cu cele ale Bistrișenilor. Aceste drepturi au fost reconfirmate de către regele Mateiu în anul 1488, în anii 1492, 1494 și în 1498 de către regele Wladislau al II-lea, iar în anul 1520 de către regele Ludovic II-lea, care a acordat rodnenilor și alte favoruri.

La început românii din Rodna au trăit în bune raporturi cu bistrișenii; ei îndeplineau de o potrivă serviciul de pază a frontierei, plăteau dările impuse ținutului unit, și se foloseau nestinghierii de moșiile moștenite dela strămoșii lor. Aceasta stare liniștită a încetat cu ajungerea Ardealului sub domnia habsburgică, dela care dată, dar mai ales în cursul secolelor XVII și XVIII, sașii au început să le facă românilor tot felul de miserii, să le cotopească proprietățile, amărându-i într'atâta, că românii convingându-se de zădărnicia reclamațiilor, sau văzută nevoiți să-și facă singuri dreptate apărându'și cu forța drepturile lor.

Împărăteasa Maria Theresia, a înființat pentru paza frontierei Ardealului despre Est și Sud, în toate părțile regimente grănițarești. Între acestea sa înființat și al II-lea regiment de graniță românesc, pedestru, și anume în anul 1763 au fost militarisate 27 comune de pe Valea Someșului, cum și două din Valea

Șieului; în anul 1764 au mai fost militarisate alte cinci comune din Valea Șieului și două din Valea Mureșului: Ruși-munți și Morâreni și în fine în anul 1784 au fost militarisate 8 comune de pe Valea Bârgăolui. Reședința regimentului a fost în Năsăud.

Cu aceasta ocaziune toate comunele militarisate au dobândit aceleași drepturi și favoruri, pe care le aveau deja de mai multe secole comunele deasemenea militarisate de pe Valea Someșului.

Regimentul astfel constituit, a început o vie activitate culturală. Administrația regimentului ajutată de comunele grănițarești a înființat din venitul dela debitele de heuturi (cârciumi) fondul numit „fond de provente”, din ale cărui venituri a înființat și întreținut pe lângă școala militară și alte școli de băeți și de fete.

În anul 1830 regimentul a înființat un al doilea fond pentru procurarea de vesminte numit „fondul de monture”. Afară de aceasta a mai înființat în anul 1838 fiecare comună câte un fond aparte pentru înființarea și întreținerea de școli.

Desființându-se instituția grănițarească în anul 1851, aceste fundațiuni au jucat un mare rol în dezvoltarea culturală a ținuturilor grănițarești. Cu ocazia desființării instituției grănițarești fundațiunile existente n'au fost dizolvate, ci fondatorii cu o mare însuflețire au hotarat, ca sa fie întrebuințate pentru scopuri de cultură. Astfel din „fondul de monture” au format fondul de burse pentru fii grănicerilor. Fondurile comunale create în anul 1838 leau destinat și pentru viitor pentru întreținerea școlilor, iar din „fondul de provente” s'a înființat fondul „școlar central”, cu ajutorul căruia s'a înființat și se întrețin, liceul năsăudean de astăzi împreună cu internatul.

Împăratul și rege, Francisc Iosif I, cu ocazia desființării instituției grănicerilor, odată cu exprimarea mulțămirei sale pentru serviciile aduse de grăniceri pentru apărarea patriei și a tronului, a ordonat, ca drepturile, proprietățile, pădurile și pășunile alpine ale grănicerilor să fie respectate fără nici o schimbare și pe viitor. Ca consecință a înaltului decret de desființare

a instituțiunei grănițarești, contractul intervenit între ministerul de finanțe ungar ca reprezentant al statului maghiar, care avea pretențiuni de proprietate asupra bunurilor și drepturilor de proprietate, și între reprezentanții celor 44 comune grănițarești, în anul 1372 a fost aprobat de regele Francisc Iosif I; în același an: prin el s'a recunoscut comunelor foștilor grăniceri dreptul acela-și an proprietate asupra pădurilor și pășunilor alpine ce le-au avut de secole. Apoi după ce s'a rezolvat și procesul intentat de baronul Dominic Kemény și tovarășii săi contra fișcului și a comunelor Budacul-Românesc, Ragla s. a., pentru recunoașterea dreptului de proprietate asupra așa numiților „munți revindicați” și pentru restituirea pretențiunei de 3,110.490 florini, căzându-se de acord în anul 1890, ca reclamantii în schimbul achitărei sumei de 315.000 florini, să renunțe la dreptul de proprietate asupra acelor munți, comunele au ajuns în proprietatea de fapt întregului domeniu, recunoscut de toți.

Motivele luării pădurilor comunale sub administrația statului

În cursul duratei instituțiunilor grănițarești, pădurile au fost administrate în mod strict militar. Acest tratament, deși nu a fost deplin corespunzător din punctul de vedere al unui regim rațional silvic, totuși conservarea pădurilor a fost asigurată.

În urma compromisului încheiat în anul 1872, comunele devenind stăpâne asupra pădurilor, în administrarea și chivernisirea acestora sau produs nereguli îngrijorătoare, atât pentru proprietari, cât și din punct de vedere economic național, care au întrecut de zeci de ori consecințele administrațiunei defectuoase și neraționale din trecut.

Începând de la acea epocă, populațiunea a considerat pădurile de proprietate individuală, și urmărind scopul de a-și lărgi pământul său, de cultură din preajma pădurilor, cât și pentru a-și forma locuri de pășune să năpustit cu focul și toporul asupra lor.

La devastarea pădurilor a contribuit foarte

mult și progresul rapid economic, care a avut ca consecință urcarea prețului lemnului, cum și specializarea preste măsură în comiterea de furturi și prejudicieri ale pădurilor. Dar s'au ivit și alte calamități.

Suprafața actuală a pădurilor de 280.198 87 jughere cadastrale era administrată numai de câtră două ocoale silvice, cari pe lângă cea mai mare bunăvoință n'au putut face față în măsură satisfăcătoare, nici ca administrație și nici ca pază. Ca consecință a acestei situații sau comis în mod forțat în ce privește vânzarea pădurilor, delimitarea parchetelor de exploatat și exploatarea însăși, proceduri superficiale, care în multe cazuri au produs mari pagube averei comune.

Pe lângă aceasta nu s'au luat măsurile necesare pentru regenerarea porțiunilor exploatate, cum nici pentru oprirea pășunatului parchetelor exploatate, producându-se mari pagube masivelor păduroase și amenințând din ce în ce mai mult existența pădurilor.

Aceasta stare precară dăinuind mai multe decenii, iregularitățile și devastările pădurilor pe scară întinsă s'au izbit de dispozițiile legii silvice XXXI din an 1879, în măsură atât de simțită, că aplicarea legii' nu s'a putut atinge decât prin numirea unui comisar al guvernului, investit cu puteri extraordinare și mai ales pentru a preîntâmpina cu o zi mai înainte ruina pădurilor și sărăcirea populațiunei locale, ferindu-o de tristele consecințe, ce s'au produs în regiunile, unde s'a comis ruinarea pădurilor pe mari întinderi.

Comisariatul guvernamental a pus capăt prin dispozițiunile luate ruinării pădurilor, a asigurat aplicarea dispozițiunilor legii silvice, însă întrucât instituțiunea comisariatului guvernamental nu putea funcționa în permanență, fiind de natură transitorie, guvernul a trebuit să creeze o instituție cu caracter permanent, spre care scop a întocmit legea XIX din anul 1890; cu scopul expres, ca administrația pădurilor și exploatarea lor, să-se facă de oameni speciali și în conformitate cu prevederile sciinței silvice.

Expunerea și necesitatea aducerii legii XIX din 1890

Iată dispozițiunile legii pentru administra-rea pădurilor foastelor comune grănițarești din Năsăud.

§ 1. Se vor defalca din pădurile fiecărei comune, pentru fiecare comună, porțiunile, cari atât din punct de vedere al situației cât și al calității lor, sunt proprii să fie folosite direct de către locuitori, ca păduri pentru acoperirea necesităților populației în lemn de foc și de construcție, ținând cont pe cât este posibil și de scopurile industriei casnice.

Proiectul de defalcare se va întocmi de către regiunea silvică, luând înțelegere cu primăria comunală și pretura.

Proiectul întocmit se va afișa în public la primăria comunei interesate timp de 30 de zile, și în acest timp poate fi contestat.

Asupra contestației regiunii silvice decide ministerul de agricultură.

§ 2. Părțile de pădure ale fiecărei comune, rămase după defalcarea făcută în conformitate cu despozițiile dela § 1, se vor administra la olaltă cu părțile din pădurile tuturor comunelor năsăudene, foaste grănițarești, remase în urma defalcării, făcute în același mod, dimpreună și cu golurile de munte, cu care se învecinează direct.

Drepturile de proprietate ale comunei respective asupra diferitelor părți de pădure se păstrează, rămânând neschimbate pe teren și hotarele lor.

Dreptul de expropriere asupra terenurilor necesare pentru scopurile exploatarei, cum și pentru înființarea construcțiilor industriale și pentru așezarea locuințelor necesare lucrătorilor acelor instalațiuni, se acordă de ministerul agriculturii.

Venitul, realizat din produsele pădurilor administrate cumulativ se va împărți după acoperirea sarcinilor și speselor între comune în proporție cu suprafața pădurilor administrate cumulativ, aparținătoare fiecărei comune, apoi cu productivitatea și proporția actuală a ma-

sivelor păduroase.

Cheia de repartiție se va stabili de către ministerul agriculturii pe baza lucrărilor silvi-technice făcute de regiunea silvică.

Supravegherea și paza pășunilor alpine, cari stau în legătură cu pădurile administrate cumulativ, cade deasemenea în sarcina regiunii silvice. Cheltuelile împreunate cu exercitarea acestor fel de lucrări, se vor acoperi din venitul net al pădurilor administrate cumulativ scăzându-se în proporție cu întinderea pășunei alpine, aparținătoare fiecărei comune.

§ 3. Pădurile defalcate spre a acoperi necesitățile populației comunale, cu lemnul de foc, de construcție și de industrie casnică (§ 1), vor fi amenajate separat.

Amenajamentele pădurilor administrate cumulativ în conformitate cu §2. trebuiesc astfel întocmite, ca să formeze unități de gestiune și coerență, atât cu privire la administrația lor rațională, cât și la exploatarea lor cu folos, fără considerațiune dacă ele fac parte din munții revendicați, sau că grupurile de păduri formate, aparțin uneia sau mai multor comune.

§ 4. Pentru efectuarea tuturor lucrărilor de gestiune (§ 21 al legii XXXI din 1879) în pădurile rezervate pentru acoperirea necesităților comunelor (§ 1) cum și în cele destinate a fi cumulativ administrate (§ 2.) și a lucrărilor prevezute la § 1, 2, 3 și 5 din prezenta lege, se înființează în Bistrița, reședința județului Bistrița-Năsăud, o regiune silvică, prevăzută cu tot personalul tehnic silvic superior și inferior și cu cel auxiliar, necesar. Speșele de înființare cum și cele făcute de administrația centrală în interesul acestor păduri se vor conta în speșele prevăzute la alineatul 3 al § 2. În caz de trebuință speșele necesare pentru întreținerea regiunii silvice le va avanza statul.

§ 5. Comunele sunt îndreptățite a lua cunoștință de proiectul de buget și de conturile întocmite de regiune și a-și face observațiunile lor.

Comunele vor fi reprezentate în exercitarea drepturilor lor de o comisiunie, constituită din doi delegați ai consiliului județean, și de opt delegați aleși de totalitatea comunelor, care comisiunie este presidată de subprefectul

județului.

Regiunea silvică este obligată să comunice proiectele de buget și conturile finale, acestei comisii.

Instrucțiunea referitoare la constituirea și activitatea acestei comisii se va întocmi de către ministerul de interne dinpreună cu cel de agricultură.

Decisiunile acestei comisii se vor înainta consiliului județean spre decedere, contra hotărârilor acestuia poate face apel, atât regiunea silvică, cât și comisia prin unul din membrii săi, către ministerul de interne, care va decide de comun acord cu cel de agricultură.

§ 6. Dreptul de lemnărit îl poate exercita populațiunea comunală îndreptățită (§ 7), numai în pădurile amintite la § 1.

Dreptul de pășunat este recunoscut populațiunei îndreptățită nu numai în părțile de păduri rezervate pentru acoperirea necesităților de lemn de foc, de construcție și de industrie casnică, conform § 1, dar și în golurile munților, cum și în pădurile constituite în unități de gestiune conform § 2, însă în conformitate cu legea și amenajamentele acelor păduri.

§ 7. Usufructele amintite la § 6 le exercită toți locuitorii dintr'o comuna, cari sunt de origine din comuna respectivă.

Comuna, în vârtutea § 112 a legei XXII din an 1886, poate stabili taxe pentru exercitarea acestor folosințe.

Tariful general, obligatoriu se înaintează spre aprobare consiliului județean. Dreptul comunelor de a primi în sânul lor pe lângă plata unor taxe speciale pe baza § 14 al legii mai sus citate, rămâne neatins, însă până la intrarea în vigoare a regulamentului de întocmit în această privință, este necesară față cu împrejurările excepționale aprobarea de către ministerul de interne.

§ 8. Părțile de venit net, convenit diferitelor comune din produsele silvice ale pădurilor, tratate cumulativ conform § 2, se pot întrebuința pentru scopuri comunale.

§ 9. Se pot impune impositiv comunale suplimentare asupra terenurilor unite, spre a fi tratate cumulativ numai în cazul și în măsura, în

care se pot spori speșele de administrație publică ale comunei respective, în limitele admise față cu prevederile § 11 al legii XVIII din anul 1890, ținând cont de totalitatea suprafeței sporite prin părțile de terenuri, aparținătoare altor comune, până la concurența acelu spor - dar și în acest caz impunerea aprobată de consiliul județean, pentru a fi pusă în executare, trebuiește înaintată spre - aprobare ministerului de interne.

§ 10. Sunt scutite de timbru actele, referitoare la gestiunea economică și amenajament a pădurilor, cari decurg din aplicarea prezentei legi

§ 11. Se autorizează ministerele de interne, al finanțelor și de agricultură să stabilească epoca intrării în vigoare a prezentei legi; deasemenea ca pe cale de ordonanțe să reglementeze dispozițiile de tranziție și detaliurile de procedare.

§ 12. Cu executarea prezentei legi sunt însărcinați, ministerul de interne și cel de agricultură.

Necesitatea aducerii acestei legi cum și legea XVIII din anul 1890, referitoare la regularea cestiunilor de proprietate a comunelor din ținutul năsăudului, a fost pentru pădurile îndepărtate de comune și de mijloacele de comunicație, imperioasă, nu numai cu privire la necesitatea administrației lor cumulativă, dar mai cu seamă prin faptul că numai în stare cumulativă li s'a putut urca valoarea, oferindu-se societăților mari, exploatare de păduri, prilejul să se intereseze de exploatarea lor, afectând importante capitaluri pentru înființarea de instalațiuni de transport pe distante mari, pentru înființarea de ferestree, plătind din ce în ce prețuri mai urcate, decât micile întreprinderi, diseminate, cari nici nu sar fi ocupat de păduri dosnice.

Cu alte cuvinte, sistemul „acumulării gestiunei pădurilor” a înfăptuit în întregime principiul forțelor unite, pe timp ce exploatarea mărunte și diseminate ar fi fărâmițat cu totul venitul financiar al acestor păduri comunale.

S'a impus deci nu numai luarea pădurilor comunale năsăudene sub administrația statului, adecă sub o supraveghere mai de aproape, dar pe lângă aceasta a trebuit să-se procedeze

la o grupare a pădurilor dintr'una sau mai multe comune în astfel de unități de gestiune economică, pe lângă menținerea neștirbită a drepturilor fiecărei comune, că vânzarea lor să se poată face cu cel mai mare folos.

Evident, că acest sistem de administrație, de către stat este cel mai rațional și din punct de vedere economic național, deoarece pe lângă stavilirea exploatărilor neregulate și devastatoare, asigură posibilitatea regenerării suprafețelor exploatare, micșorează speșele de administrație, urcă și asigură comunelor veniturile corespunzătoare.

Dar, pe lângă venitul realizat din pădurile unificate, legea sa îngrijit și de satisfacerea populației cu lemne de foc, și de construcție necesare gospodăriei lor, defalcând spre acest scop comunelor, porțiuni de păduri în întindere suficientă în părțile cele mai accesibile și constituind domeniul pădurilor „administrare cumulativ” numai din restul de păduri situate pe locuri greu accesibile și supunându-le aceste împreună, cu cele destinate pentru trebuințele comunelor, regiunii silvice din Bistrița spre administrare și control.

Grație acestei împărțiri și mod de administrare, dreptul de folosință la lemnărit al populației n'a fost știrbit, deoarece li sa dat puțință să-și procure lemnul de foc, de construcție și de industrie casnică din pădurile destinate spre acest scop, iar din pădurile administrate cumulativ, venitul se repartizează, conform cheiei proporționale, între comune pentru acoperirea necesităților administrative și a altor cheltuieli. Afară de pădurile destinate pentru trebuințele comunelor și cele administrate cumulativ, legea a pus sub administrația și controlul regiunii silvice și pășunile alpine, prin care sa asigurat exploatarea acestora în mod rațional. Din cele expuse mai sus se poate vedea, că administrația de cătră stat, după sistemul cumulativ, a asigurat comunelor avantajii, pe care nici un alt sistem de administrație nu l-ar fi atins.

Cu ajutorul acestui sistem sa ajuns la aducerea în ordine a situației financiare a proprietății și la exploatarea materialurilor lemnoase în timpuri critice, chiar din părțile cele mai

greu de exploatat. A asigurat personalul necesar silvi-technic, înzestrat cu cunoștințe teoretice și practice suficiente, recrutat din statul personalului silvic al statului, fără a impune obligațiunea, de ale servi pensiunea din veniturile averei grănițarești.

A asigurat regiunii silvice instituite toate avantajele, de cari se bucură serviciile statului; a înzestrat regiunea silvică cu reprezentanța juridică necesară, iar prin stabilirea atribuțiilor acestei regiuni silvice, a asigurat rezolvarea, cea mai imparțială a chestiunilor oficioase și sprijinul supremei autorități guvernamentale. Legea dă dreptul reprezentanților comunelor, ca să examineze proiectul de buget anual, cum și gestiunea conturilor de fine de an, să-și facă observațiunile necesare și să-și exprime consideratele. În fine a înzestrat regiunea silvică cu dreptul de expropriere, pe care după străduințe de decenii, celelalte servicii silvice ale statului nici azi nu l'a putut obține.

Dar chiar dacă legea ar fi avut un rezultat pasiv, faptul, că a putut pune capet devăstării pădurilor în timpuri, când valoarea lemnului era neînsemnată, și a conservat masivele până în timpul de astăzi, când prețul lemnului s'a urcat atât de vertiginos, reprezintă pentru proprietate un rezultat atât de important, că trebuie recunoscută, fără încunjur, importanța utilă și salutară a înființării acestei legi.

În aceasta privință poate servi ca exemplu starea, în care se găsesc pădurile săcuilor, cari din lipsa unei atari legi, s'au fărâmițit și ruinat.

Organizația și sfera de atribuțiuni a regiunii silvice, create prin legea XIX din anul 1890

Prin instrucțiunile de serviciu de sub nr. 49272/1890 ale ministerului de agricultură, date pe baza § 4 ai legii XIX din 1890, a fost înregistrată regiunea silvică din Bistrița cu numărul necesar de ingineri silvici, cu trei ingineri triangulatori, cu personalul de contabilitate, de casierie și de pază, fixându-se și atribuțiunile de serviciu. — Această regiune silvică este organizată ca și celelalte regiuni silvice ale statului și-și execută activitatea

în conformitate cu regulamentul de sub nr. 60.035/1904 al Ministerului de agricultură, în vigoare pentru regiunile silvice ale statului.

Pentru gestiunea exterioară, în conformitate cu regulamentele și instrucțiunile existente, s'au înființat 11 ocoale silvice. Întinderea pădurilor puse sub administrația regiunii silvice este de 280.198·87 iughere cadastrale, care se divid în:

a) păduri defalcate pentru folosință directă de către comune	58.769·93	iughere	cadastrale
b) păduri administrate cumulativ	204.334·98	„	„
c) alte păduri comunale, cari nu aparțin comunelor din ținutul Năsăudului	4.079·57	„	„
d) pădurile ecleziastice și ale corporațiilor	248·87	„	„
e) păduri aparținând fundațiilor școalelor regionale și pentru burse sau stipendiii	9.020·47	„	„
f) păduri ale fiscoșului minier	3.745·—	„	„
adecă în total	280.198·87	iughere	cadastrale

Această întindere se repartizează asupra ocoalelor în, următorul mod:

1. Ocolul silvic, Șieut de care ține și depozitul (magazie) de lemne din Bistrița și școala de pomicultură cu o suprafață păduroasă de	3.574·61	iughere	cadastrale
2. Ocolul silvic Năsăud, având sub administrația sa și depozitul de lemne din Năsăud, cu o suprafață de	10.965·26	„	„
3. Ocolul silvic Salva cu	36.814·—	„	„
4. „ „ Parva cu	24.312·—	„	„
5. „ „ Anieș cu	26.072·60	„	„
6. „ „ Rodna cu	35.570·—	„	„
7. „ „ Isvorul Someșului cu	38.757·77	„	„
8. „ „ Ilva cu	21.639·32	„	„
9. „ „ Borgotihuța cu	21.614·21	„	„
10. „ „ Borgobistricioara cu	27.441·31	„	„
11. „ „ Dornișoara ca	33.237·79	„	„
În total	280.198·87	iughere	cadastrale

ai administrează și controlează pășunile alpine din cuprinsul ocoalelor lor, a căror întindere totală este de 56.000 iughere cadastrale.

Se găsesc astăzi în serviciul central al regiunii silvice opt ingineri silvici specialiști și un funcționar nespecialist; la serviciul contabilității 4 funcționari, la serviciul auxiliar de birou 3 funcționari.

În serviciul exterior se găsesc opt ingineri silvici, șefi de ocoale, trei ocoale sunt vacante. Serviciul de pază se face cu ajutorul alor 39 agenți silvici inferiori cvalificați și de 102 ca păzitori de pădure, fără cvalificație specială.

Descrierea generală a pădurilor și pășunilor alpine de sub administrația statului

Majoritatea pădurilor administrate de către stat se întind în părțile nordice, estice și de sud ale județului Bistrița-Năsăud. Aceste date se referesc special la pădurile administrate cumulativ, cele defalcate pentru comune cad în apropierea comunelor respective.

Cu privire la *stațiune*, exceptându-se pădurile defalcate pentru comune, cari sunt situate

în cea mai mare parte în regiunea colinelor înalte și pe podiști, aceste păduri poartă caracterul pădurilor de munte, și se găsesc între 46° 55' -47° 35' lățime nordică și 41° 55' -43° 10' longitudine estică, la o înălțime de asupra nivelului Mării Adriatice de 1710 metri. Masivele de reșinoase dela limita superioară, sunt deja cu totul pipernicite și lemnul lor nu mai este propriu ca lemn de lucru.

Subsolul este format din trachit și straturi cristaline. În straturile cristaline se găsesc, mai ales în regiunea Rodnei și masive miniere.

Condițiunile de vegetație sunt destul de favorabile. Solul este în general profund și mijlociu profund, recoros, constituit din argilă abundentă în nisip. Soluri mai sărace se găsesc numai în părțile păduroase supuse pășunatului în prea mare măsură; terenuri spălate de ape sunt puține. Cea mai mare surprăsură, cu o suprafață de 120 iugh. cadastrale s'a putut vedea și de către iubiiții noștri oaspeții la Măgura.

Munții și piscurile mai importante sunt: Bătrână (1713 m), Vârful Pedelul (2077 m), Vârful Rudelor (2191 m), Ineul (2280 m), Țibleșul (1802 m), Vârful Omului (1932 m), Heniul (1614 m), Izvorul Caliman (2031 m), Petrosul (2102 m), Struniorul (1994 m), Bistricioara (1994 m).

Apele afară de Dorna, Negrișoară, Neagra, Haitanul și Bistrița-Aurie, care se varsă în Siret, toate izvorând din masivul Rotunda sunt afluenți ai Someșului.

Afluenți ai Someșului din dreapta sunt: Zagra, Salva, Rebra, Cormaia, Anieșul, Valea Băii și Cubășelul, iar din stângă sunt Ilva și Leșul, râul Bistrița, care curge mult timp paralel cu Someșul, derivă din șauă dintre Bistricioara și Strunior și primește din dreapta afluentul Tiha, iar din stângă Budacul și Șieul.

Clima este în general aspră și rece; abundentă în precipitări atmosferice, mai ales în regiunile alpine.

În ce privește *mijloacele de comunicație*, mai lasă mult de dorit. Rețeaua de drumuri și calea ferată este foarte puțin dezvoltată, din care cauză unele porțiuni de păduri de fag, de mai mică importanță, nu pot fi exploatate.

Dintre șoselele existente mai importante sunt șoseaua statului Bistrița-Vatra Dornei cu ramificațiile comunale Colibița și Valea Dornei, apoi șoselele Mocodul, Năsăudul și prin Rodna veche spre Cârlibaba, apoi ramificația din Salva prin Romuli la Maramureș, deasemenea șoselele județene dela Jad la Ilva mică. Apoi șoselele comunale Mocod-Zagra, Rebra mică-Parva, Ilva mică-Ilva mare și derivația de aici la comuna Leș. Drumurile naturale publice, acum întreținute de cătră comune, fiind improprie pentru transportul lemnelor, nu le

mai amintim.

Comuna Ilva mare este legată cu comuna Coșna printr'o șosea construită de cătră fosta armată austro-ungară, care șosea se poate ușor repara.

Căi ferate pentru trafic public: Căi ferate sunt: Calea ferată Someșană, linie de interes local al ținutului Năsăudului și linia ferată Ilva -Leș, construită de regiunea silvică, despre care vom vorbi mai târziu. Mai amintim linia ferată construită în timpul războiului de armata austro-ungară dela Borgoprund în valea Dornei, cu motor cu benzină, și cea din Valea Dornei la Vatra-Domei cu motor cu abur, cari ambele astăzi nu funcționează.

Materialul lemnos se aduce la liniile cu trafic public, cu ajutorul căilor ferate forestiere cu tracțiune de cai și vapor ale regiunii silvice, și care împreună cu linia ferată construită și pentru trafic public în valea Ilvei, au o lungime totală de 97,50 km.

Se găsesc în construcție căile ferate forestiere din Valea Bistrița de 14 km și Valea Anieș de 10 km, ambele cu tracțiune de vapor.

Transportul pe apă se face pe valea Bistriței aurie și pe afluenții ei, pe apa Dornei și afluenții ei și mai ales pe pâraele Teșna și Coșna. *Speciile dominante* sunt, molidul și bradul, fagul și stejarul.

În amestec și pe alocurea se mai găsesc pinul silvestru și pinul cembra, ulmul, jugastrul, frasinul, carpenul, plopul, mesteacănul, arinul, salcia și ulmul. Tisa se poate considera ca exterminată.

Pe pășunile alpine întâlnim arinul de munte, jepul (pinul de munte) și enuperul, pe alocurea, pe mari suprafețe.

Molidul și bradul constituiesc cam 70%, fagul 29%, iar stejarul 1% din suprafața păduroasă totală. Dintre regimuri se aplică potrivit cu condițiunile locale, regimul codrului și a crângului simplu.

Dintre modalitățile de tratament de comun se aplică tăerea rasă; în unele locuri în pădurile defalcate pe seama comunelor și în tot locul în cele de protecție se aplică regimul codrului grădinarit.

Cantitățile de material lemnos de vânzare, conform prevederilor amenajamentelor întocmite se vând prin licitație publică orală, combinată cu oferte scrise, închise. Volumul materialului lemnos scos în vânzare se stabilește prin cubagiu pe arbore. Căzăturile, ca produse intermediare, se vând în caz de cantități mari, cu prețul de strigare stabilit pe metru cub. Locuitorilor li se vând căzăturile mărunte cu bonuri, cu o reducere de 80% din preț.

În regie proprie se exploatează numai materialul de foc necesar pentru depozitele din Bistrița, Rodna veche și Năsăud.

Mai amintim aci importanta condițiune din contract impusă cumpărătorilor, în interesul pădurilor administrate cumulativ, că toate construcțiile de transport pe uscat și pe apă, instalațiunile de ferestree, aranjamentele depozitelor de lemne, magaziiile de lemne și de alte produse, clădirile de alte industrii și fabrici, cum și dependențele acestora să fie întreținute în timpul duratei contractului în bună stare, și să nu-le desființeze la expirarea termenului de întreprindere, iar la încetarea contractului să le predea regiunii silvice în proprietate exclusivă, fără să ceară vre despăgubire pentru valoarea lor. Mașinăriile și obiectele de montagiu și instalație din ferestree, instalații industriale și stabilimente de fabrici, aparțin la finele contractului anteprenorului; la dorința regiunii silvice însă anteprenorul este obligat să le predea cu drept exclusiv de folosință, cu prețul pe jumătate, din cel stabilit pe cale Judiciară.

Am relevat această obligațiune contractuală spre a se putea aprecia câte instalații în valoare de milioane sau câștigat în restimpul, de când se află aceste păduri sub administrația statului. Veniturile realizate din vânzarea produselor principale și secundare se pot vedea din tablourile anexate la aceasta expunere.

Regenerarea suprafețelor tăiate ras din masivele de reșinoase se face pe Cale artificială prin plantațiuni cu pueți reșinoși în etate de 3-4 ani, iar la pădurile de fag și stejar, prin lăstărire. Se notează, că chiar porțiunile populate cu fag în pădurile administrate cumulativ - și în cazuri

bine justificate - chiar în cele destinate folosinței directe de cătră comune se regenerează cu reșinoase, în pădurile de stejar golurile provenite se completează cu pueți viguroși de stejar.

Pentru împădurirea locurilor sterpe și a celor spălate de ape se întrebuintează pueți de pin silvestru, pin negru, molid, larice, stejar și mai ales acaș.

Se găsește anexat aci un tablou de împăduririle efectuate începând din anul 1890.

Dintre produsele accesorii merită importanță deosebită *pășunatul*. Într'adevăr, venitul principal al populațiunei locale constă din creșterea vitelor, pentru acest motiv exercitarea pășunatului nu poate fi îngădită, trecând cu vederea interesele economice ale populației, în măsură prea mare. Având acestea în vedere nu aplicăm restricțiunea anticipativă a pășunatului în studiile de amănajamente, în ce privește suprafețele de exploatat prin tăiere rasă, în pădurile de reșinoase; se impune însă restricțiunea ulterioară a pășunatului în porțiunile regenerate, exceptându-se admiterea din când în când a pășunatului cumpătat cu oile.

Cu această ocazie ținem să amintim, că în timpul revoluției din anul 1918 au căzut jertfă pășunatului abusiv și nejustificat mai multe mii de iughere cad. regenerate prin plantațiune.

În conformitate cu § 6 al legii XIX din anul 1890, exercitarea pășunatului revine numai în golurile munților și în pădurile afectate pentru folosința directă de cătră populație, dar chiar și în pădurile administrate cumulativ, exclusiv comunei proprietare. Acest usufruct cum și alte feluri de folosințe din golurile de munte și pădurile afectate pentru folosință directă a comunelor, se poate exercita pe proprietatea fiecăreia direct de cătră comuna respectivă.

În cazul însă, când vre o comună nu voește să-se folosească direct de acele usufructuri și intenționează exploatarea lor în alt mod (d. es. posibilitatea de material lemnos ce i s'a delimitat, apoi pășunea din goluri sau păduri s. a.), desfacerea acestor produse se face de cătră regiunea silvică, luând și avizul primăriei comunale, fiind obligată să-și încaseze veniturile

contractate cu condițiunea, ca să le conteze la finele anului separat în beneficiul comunelor respective.

Din punct de vedere al vânătoarei distingem trei clase de teritorii de vânătoare și anume: (a) două teritorii de vânătoare în ocoalele silvice Rodna și Isvorul Someșului și Borgobistricioara, rezervate pentru familia domnitoare, având ambele o întindere de 79.180 iugh. cad; (b) trei teritorii de vânătoare, rezervate pe seama personalului silvic, cu o suprafață de 34.156 iugh. cad. și (c) 11 teritorii de vânătoare de arendat parțial cu o suprafață de 169.914, adecă în total o suprafață de 288.300 iugh. cad.

În teritorul, rezervat pentru familia domnitoare, în ocolul silvic Borgobistricioara, în timpul de astăzi, se poate vâna urși, în teritoriul de vânătoare din ocolul silvic Isvorul Someșului se poate vâna — afară de urși — și porci selbatici și cerbi.

Actualmente sunt în lucrare amenajarea acestor teritorii de vânătoare cu adăposturi pentru vânători cu poteci pentru călăreți și cercetași.

S'a rezervat teritorii de vânătoare și pentru personalul silvic în localități accesibile și pentru funcționarii din administrația centrală, în scopul ca să și exercite și improspeteze, cunoștințele despre vânători cât și să se recreeze, având plăcerea de a putea vâna, respectând regulamentul întocmit în aceasta privință.

Teritoriile, destinate pentru arendare, au întinderea între 3865-33.814 iugh. cad.

Arendarea acestor teritorii de vânătoare prin licitație publică se face acum.

Se găsesc în pădurile noastre: urși, mistreți, lupi, vulpi, rîși, pisici sălbetice și jderi; dintre vânatul util, cerbi căprioare și iepuri, în pădurile din văile Cormaia și Rebra, se găsește capra neagră; iar dintre vânatul cu pene, amintim găinușile, găinușile de mestecăniș și cocoșul de munte.

Vânatul util este în general puțin, în schimb vânatul răpitor și în special urși și lupi să găsească în număr proporțional mare.

În anul trecut sa'u împușcat într'o bătae 9 urși.

Lupii cauzază atât vânatului util, cât și animalelor domestice ale populațiunei, pagube foarte simțitoare.

Regiunea silvică a început în acest an cu otrăvirea lupilor și va continua și pe viitor cu mare energie.

Mai amintim faptul, că în iarna trecută lupii au morsocat în teritorul de vânătoare rezervat familiei domnitoare, în ocolul silvic Isvorul Someșului, 30 bucăți de cerbi și cerboice.

Este necesar, ca guvernul să oblige pe proprietării și arendașii de vânat să exterminaze lupii prin otrăvire.

Parte mare din vânat este distrus de cătră braconieri.

Până astăzi pescuitul nu a fost cultivat în mod corespunzător cu importanța lui economică. Regiunea silvică a înființat pentru sporirea păstrăvilor, două crescătorii de păstrăvi. Rezultatul așteptat însă nu sa putut ajunge, deoarece puii de pește, expuși în cursurile apelor spre a se răspândi, au fost distruși de sloii de gheață din apele repezi, în care au fost expuși.

În locul caselor de pești, distruse de apele mari, regiunea silvică va înființa altele, iar puii de pește, grăbiti, i va crește până la împlinirea etății de un an în lacuri, și numai după aceasta le va da drumul în libertate.

Dintre speciile mai prețioase de pești în apele noastre să găsește numai păstrăvul și lipanul, cari specii din cauza pescuitului clandestin, cu materii interzise, nu se pot spori în mod natural.

Din cauza stocului ne însemnat de pește, pescuitul nu s'a putut da în arândă

Carierile de petriș și de piatră să dau în arândă prin licitație publică.

Delictele silvice și prejudicierea pădurilor, sau înmulțit în ultimii ani peste măsură. Tabloul aci anexat arată numărul cazurilor, ce au putut fi constatate. Din acest tablou reesă că în anul 1920 sau constatat 6582 de delictes silvice, cu o valoare de 511.011 lei.

Pe lângă furturile frecvente de lemne, sunt foarte numeroase delictes prin pășunatul. În timpul mai recent sa încuibat obiceiul de a dobori arbori verzi, pentru a servi nutreț oielor

și caprelor, din aceasta cauză, cum și din considerarea pagubelor pricinuite plantațiilor, regiunea silvică sa văzut nevoită să interzică cu totul pășunatul caprelor în păduri.

Din „Regulamentul” reprodus în cele următoare să poate vedea, ce lupte grele are de-a purta regiunea silvică, pentru înfrânarea prevaricanților și suprimarea furturilor și contrabandelor silvice. Reproducem acest „Regulament”, care sa dovedit de corespunzător, pentru a face cunoscut sistema noastră de apărare și de controlă, ca să fie introdusă, - între asemenea împrejurări – și în alte locuri.

Regulament referitor la liberarea legitimatelor de transport și vânzarea lemnului în conformitate cu § 115 al legii XXXI din anul 1879

Instrucțiunile de față sau întocmit în baza §-lui 6 din Regulamentul referitor la obligativitatea legitimațiilor prescrise în § 115 al legii XXXI din anul 1879, aprobat sub nr. 42620/1905 a ministerului de interne, conform căruia, legitimațiile pentru justificarea provenienței materialelor lemnoase atât din pădurile de sub administrația regiunii silvice, cât și din cele particulare, să liberează de cătră ocoalele silvice. (...)

I. Legitimațiile pentru transportul lemnului.

Producerea acestei legitimații este obligatorie pentru a putea transporta din pădure (proprietate particulară, păduri administrate cumulativ, păduri defalcate pentru folosință directă), ori ce fel de produs lemnos, afară de lemnul de foc fasonat, exceptându-se materialurile lemnoase vândute de către regiunea silvică cu contracte.

Aceasta legitimație îndrituește pe posesorul produselor silvice, să-și transporte produsele dela locul de producție din pădure, în comună, la ferestru, la târla sa, sau pe teritoriul altei comune, după plac. Nu este în drept însă să vândă materialul arătat în legitimație.

În privința liberării acestei legitimații dispunem următoarele:

1. Liberarea legitimației și marcarea materi-

alului, specificat în trânsa să vor face numai de agentul silvic inferior din cantonul de pază respectiv. Personalul auxiliar al acestuia nu poate fi însărcinat cu liberarea legitimației și cu marcarea materialurilor de extras;

2. agentul silvic inferior este obligat să se transporte în zilele și timpul fixat de ocol, la parchetele comunale, de unde urmează să se extragă materialurile cuvenite locuitorilor îndreptățiți, pentru liberarea legitimațiilor de materialurile tăiate. În ce privește liberarea legitimațiilor de produsele lemnoase fasonate în pădurile particulare, sau în cele administrate cumulativ, cum și în porțiunile din pădurile, defalcate pentru folosința directă de cătră comune, afară de parchetele regulate, agentul silvic inferior se va transporta la fața locului, de în dată ce a primit încunoștiințarea din partea proprietarului particular, sau a cumpărătorului, că a terminat fasonatul, sau cel mai târziu în interval de 4 zile și se va convinge mai înainte de toate, dacă nu sa comis vre-o contravenție, și mai ales, dacă între materialul fasonat nu s'a amestecat și material furat ? La caz, când, constată, că sa comis vre-o contravenție, agentul silvic de pază refuză marcarea materialului și liberarea legitimației; înscrie delictul în condică de serviciu și în jurnalul de delict, sechestrează în același timp materialul și în caz necesar, raportează imediat ocolului despre cele constatate, iar de comun raportează odată cu înaintarea raportului despre delictele silvice, în termenul stabilit.

La caz, când nu se constată, că s'ar fi comis vre'un delict silvic, brigadierul silvic numerează materialurile fasonate pe creasta tăeturii, cu ciocanul revolver și aplică și marca ciocanului său silvic. Numărul bucății celei mai groase îl aplică pe creasta tulpinei arborelui tăiat, iar vâna tulpinei aplică marca ciocanului silvic, apoi procedează la luarea dimensiunilor materialurilor pe cari le înscrie în legitimația de transport (permisul de scoatere a lemnului din pădure), pe care, complectată, o înmanuează celui în drept.

În efectuarea acestei lucrări pădurarul, - pe lângă observarea cu strictețe a obligațiilor

de serviciu, - ce i se impune față cu condițiunile locale, va mai avea în vedere și executarea obligațiunilor ce urmează.

a) Observând, că locuitorii după ce li s'a atras atențiunea din partea ocolului, ca pentru a se putea face mai cu înlesnire controlul materialurilor, bucățile de lemne, sau trunchii să fie lăsați pe locul, unde au fost scurtați cu ferestreul, ascund bucățile, va refuza numerotarea lor pe data ce observă, că deplasarea bucăților s'a făcut cu scopuri frauduloase și va raporta cazul șefului de ocol. Șeful de ocol descinde ocazul la fața locului și cercetând chestiunea dispune.

b) La marcarea materialurilor se va întrebuița vopsea, numărul ciocanului numărător și marca ciocanului silvic se vor aplica pe creasta butucilor, iar la butucii mai groși, se vor aplica mai multe mărci.

c) Numerotarea cu ciocanul numărător se va continua în ordine curentă până se va termina complet seria numerilor și numai după această numerotarea poate începe din nou.

d) Fie, că arborele tăiat a rămas întreg, sau a fost scurtat în butuci, numerotarea se va face totdeauna lângă tulpină. Materialul lemnos tăiat trebuie lăsat în starea lui rotundă, până ce a fost măsurat de către pădurar, la caz de neconformare se va refuza liberarea legitimației de transport (scoaterea din pădure) și cazul se va aduce la cunoștința șefului de ocol, spre a proceda în modul arătat la punctul a).

e) La caz, când proprietarul lemnelor rotunde, cumpărate cu legitimație, voește să transforme butucii în șindilă, draniță sau lemn de rezonanță s. a., ceea ce, fie că lemnul a fost cumpărat dela ocol, sau că provine din parchetele comunale, nu se poate admite, decât afară de perimetrul pădurilor, brigadierul, sau pădurarul va nota încă cu ocazia liberării legitimației pentru lemnul rotund, pe dosul legitimației numărul aproximativ al pieselor despicate, ce pot rezulta din acel trunchi, fasonați complet, iar după terminarea completă a fasonării va libera, în schimbul legitimației pentru lemn rotund o legitimație nouă de cantitatea materialului fasonat, vechia legitimație însă,

o va lipi în dreptul cotorului din condică, de unde s'a detașat.

Pe legitimația retrasă se va nota de pădurar numărul noii legitimații liberate pentru materialul despicat, iar pe legitimația nouă se va nota n-rul legitimației retrase, liberate pentru materialul rotund.

f) Materialul mărunt, ca corni, pari, prăjini s. a. aparținând aceleiași cumpărător, va fi marcat cu același număr.

Materialurile mai subțiri rămân bineînțele nemarcate, cele mai groase, prăjinile, trunchii vor fi numerotați individual, în ordine curentă și pe fiecare bucată numerotată, fie subțire, fie groasă, se va aplica lângă număr, marca ciocanului silvic, colorată.

g) Lungimea bucăților de lemn se va exprima în decimetri, iar diametrul mediu în centimetri.

h) După terminarea în mod constiențios a luării dimensiunilor în mod exact, pădurarul redactează legitimația de transport a materialului în dublu exemplar, dintre care una o înmânează părții interesate, atragându-i atențiunea, ca să o păstreze cu îngrijire, să prezinte postului de control legitimația spre vizare, căci ocolul liberează legitimația de vânzarea materialului lemnos, numai în baza celei vizate de către postul de control. Se va mai atrage atențiunea cumpărătorului materialului, să nu altereze cifrele de numărătoare și marca ciocanului silvic, aplicată pe creasta lemnului, nici chiar cu ocazia tăierii buștenilor în ferestru, cu care ocazie se va îngriji, ca acele semne să rămână nealterate, prin detașarea numai a secunde scânduri, rămânând cresata butucului cu inscripție neatinsă.

i) În legitimația de transport nu trebuiesc trecute laolaltă materialurile de diferite dimensiuni, adecă însumate cu diferite numere, ci fiecare categorie se va înscrie separat, una după alta. De. es. nu este permis să se scrie în certificat: nr.ii 325 - 330, cu o grosime de 30-65 cm și o lungime de 4-6 m, deoarece acest fel de note, fac controlul imposibil.

În legitimații se va nota și specia materialului lemnos.

Fiind numărul bucăților de material lemnos atât de mare, ca nu încap pe o singură blanchetă, se vor libera două sau mai multe legitimații.

j) Carnetele de legitimații de transport, întrebuițate, se vor înainta de către pădurarul cantonului respectiv ocolului.

k) Carnetul de legitimații, ciocanul silvic și pe cel numărător, pădurarul nu le va încredința în nici un caz altei persoane, ci le va păstra în permanență lângă sine.

l) După redactarea legitimațiilor, pădurarul cantonului, întocmește imediat tabloul pe seama ocolului de materialurile liberate, pe care însoțit de legitimații îi trimite prin poștă, sau ocașional.

La caz, când materialurile trec pe la postul de control, se va înainta un duplicat al tabloului pentru postul de control.

Aceste dispoziții se aplică numai în ce privește materialurile lemnoase, vândute. Pentru materialurile liberate pentru trebuințele proprii ale populației din parchetele anuale, nu trebuiesc înaintate tablouri nici ocolului, nici postului de control.

Pe chitanțele de plata prețului materialurilor mărunte, șeful ocolului trebuie să noteze dacă materialul vândut, servește numai pentru acoperirea trebuințelor persoanei, careia s'a liberat, sau poate să dispună liber de dânsul.

4. Carnetele de chitanța de vânzare (condițiile de vânzări în regie), încredințate pădurarilor vor fi parafate de către ocol, cu textul următor: „Condica de față cu nr. ... conținând ... file sa încredințat pădurarului N. ... N. ... spre a se folosi de ea în serviciu sub propria responsabilitate”. Textul va fi prevăzut cu sigilul ocolului și semnat de șeful ocolului.

Vor purta sigilul cu tuș al ocolului și cu poanele, ce se, liberează de către pădurar cumpărătorului.

Ocolul este dator să țină cont de numărul condicelor distribuite.

5. Posturile de control, sunt obligate să controleze de aproape materialurile transportate, confruntându-le cu certificatele; trunchii rotunzi i va marca cu ciocanul silvic de control,

legitimația va fi vizată, descărcându-se cantitatea transportată din cuantumul de material lemnos liberat partidei respective, înscriind în același timp în jurnalul de control materialul scos din pădure.

Se va da deosebită atențiune, ca numerotarea și marcarea lemnului să nu fie falsificată de locuitori, cari practică acest obicei.

Materialurile găsite fără certificate în regulă, posturile de control le vor sechestra, raportând lunar ocolului silvic spre dispoșare.

II. Legitimațiile de vânzarea lemnului.

6. Atare legitimații se pot liberă numai de șefii ocoalelor, sau de delegații lor și numai pentru materialurile, pe cari cumpărătorii au dreptul să le vândă.

Șeful ocolului, sau delegatul său, sunt ținuiți, ca mai înainte de liberarea legitimației de aceasta natură, să examineze cu băgare de seamă legitimația liberată pentru transportarea materialului, să se convingă, dacă legitimația a fost vizată de postul de control; și în caz, când este vizată de către controlor, nu cumva se observă vre-o neregulă față cu regulamentul de procedare, și apoi liberează legitimația de vânzarea lemnului în conformitate cu dispozițiunile regulamentului aprobat cu ord. nr. 42620-1905 al Min. de interne, punând în vedere primitivului, să se prezinte cu ea la primărie spre vizare.

Ocolul este ținut să noteze pe legitimațiile, liberate pentru materialurile lemnoase, destinate vânzării, numărul și data legitimației de transportare și pe dosul acesteia numărul și data legitimației de mai sus, iar la caz, când materialul, ce se transportează spre vânzare, nu este în stare rotundă, ci este prelucrat în scânduri, draniță, șindilă ș. a. este dator să evalueze mai înainte de liberarea certificatului, dacă cantitatea materialului fasonat corespunde cu cea, ce se putea produce din materialul rotund, deoarece legitimația se poate liberă numai pentru cantitatea maximă, ce s-ar putea obține din prelucrarea materialului rotund.

III. Diferite alte dispozițiuni

7. Personalul silvic al ocoalelor este obligat să inspecteze cât de des ferestrele de apă și atelierele pentru prelucrarea lemnului din cuprinsul ocolului, spre a constată, dacă nu se găsesc deposite acolo materialuri lemnoase, a căror proveniență legală nu poate fi probată și pe care să le sechestreze. Acest fel de instalațiuni vor fi repartizate asupra personalului de pază.

8. Agenții silvici din administrația centrală a direcțiunii silvice, cu ocazia inspecțiilor, cum și cel din exterior, deasemenea personalul de pază, sunt obligați, să controleze materialurile transportate față cu legitimațiile liberate. Pe cele găsite în neregulă să le sechestreze și să le dea în primire autorității comunale celei mai apropiate.

9. Șefii de ocoale sunt obligați, să controleze cu ocazia inspecțiilor ocazionale, sau chiar descinzând anume, posturile de control și pe pădurari în privința modului, cum aplică regulamentul de față și despre ori ce procedare superficială, neglijență sau abatere, să facă propuneri de remediere.

10. Contravențiile la aceasta instrucțiune constitue abateri, din cele mai grave de serviciu, și vor fi pedepsite în consecință.

În comune, sau pe piețele de desfacerea materialurilor lemnoase materialurile transportate vor fi controlate față cu certificatele de vânzare, de cătră posturi de control. Astfel de posturi de control vor funcționa dealungul drumurilor de comunicație și anume în Salva, în Romuli la hotarul cu Maramureșul, în Ilva mică, în Iad, în Borgobistricioara și Borgomureșani. Instrucțiunea referitoare la introducerea sistemului de control preconisat sa pus de curând în aplicare și speram ca pe lângă stricta ei aplicare, se vor obține negreșit rezultatele așteptate. Modelele de formulare sunt anexate.

Rezultatele administrației pădurilor de cătră stat

Activitatea regiunii silvice dela anul 1890, până la intrarea sub stăpânire română

Regiunea silvică, creată în anul 1890, și a început activitatea în împrejurări foarte grele, la care pe lângă nesiguranța proprietății, a contribuit foarte mult și împrejurarea, că a trebuit să se plătească cele 630.000 coroane familiei baronului Kemény, cum și alte datorii în valoare de 400.000 coroane, a căror acoperire nu s'a putut face decât din venitul pădurilor. Această sarcină, cum și starea înapoiată a administrației pădurilor, au îngreunat în mare măsură activitatea regiunii silvice.

Prima și cea mai importantă grijă a regiunii a fost să-se degraveze de această oneroasă sarcină în cel mai scurt timp, posibil.

Pentru atingerea acestui scop, regiunea silvică a procedat în primul rând la efectuarea lucrărilor de măsurătoare și estimatie pentru scoaterea în vânzare spre exploatare a posibilității pădurilor, administrate cumulativ în conformitate cu prevederile proiectelor provisorii de amenajament.

La licitația publică, ținută pe baza datelor de mai sus, s'a putut vinde posibilitatea stabilită, echivalentă cu volumul materialului lemnos de pe o suprafață de 1155. 42 iugh. cad., pe un period de 15 ani, cu prețul de 401 coroane 2 fileri de iugh. cad., care pe timpul acela, era destul de avantajos, obținându-se în total prețul de 7,967.529 coroane 22 fileri.

Amintim cu aceasta ocazie, ca episod caracteristic, că cumpărătorul materialului sus-menționat „Societatea pe acțiuni pentru comerțul lemnului” din Cluj, a dat faliment, succesorul său legal „firma Hirschler” a falimentat deasemenea și numai „Societatea pentru industria lemnului din Bistrița-Năsăud”, alt succesor legal, a putut reuși. În timpul falimentării firmei Hirschler, până la luarea afacerii în primire de cătră societatea Bistrița-Năsăud, timp de un an, exploatarea s'a făcut de cătră regiunea silvică.

Resultatul final al acestei vânzări a fost, că regiunea silvică a reușit să stângă datoria de un milion coroane, iar pe de altă parte să poată distribui comunelor în drept, în baza cheiei proporționale, dividendele cuvenite, cum și să-și înceapă activitatea administrativă, și teh-

nică.

În anul 1891 s'au început lucrările de separațiunea pădurilor destinate pentru folosința directă de către comune pentru acoperirea necesităților populațiunii, de cele administrate cumulativ și s'au întocmit proiectele de separațiune, care au înlocuit amenajamentele provizorii.

S'au început lucrările de triangulația pădurilor administrate cumulativ și a celor defalcate pentru trebuințele proprii, cum și celelalte lucrări necesare pentru întocmirea amenajamentului definitiv.

Încă în același an, sa procedat la hotărnicirea pădurilor despre proprietățile particulare, cum și la stabilirea hotărnelor între comune.

În anul 1892 s'a stabilit cheia proporțională de distribuția dividendelor, convenite fiecărei comune în proporție cu întinderea, productivitatea și starea masivelor aparținătoare fiecărei comune, din părțile de păduri, administrate cumulativ. Cheia de repartiție, astăzi în vigoare se găsește anexată aci.

Pentru aprovizionarea populațiunii ținutului cu lemnul de foc necesar, s'au înființat depozitele de lemne din Bistrița, Năsăud și Rodna Veche.

În anul 1899 s'a edificat casa de reședință a regiunii silvice, cum și cele doue duble locuințe, de agenți silvici superiori, la dreapta și la stânga casei de reședință. În anii 1907—1909 s'a construit calea ferată forestieră pe valea Ilva-Leș, cum și numeroase instalațiuni, care nu le mai înșirăm aci.

Activitatea, începută în anul 1891, a continuat în toate direcțiunile până la izbucnirea războiului mondial, când și regiunea silvică s'a văzut nevoită să înceteze toate lucrările de amenajamente, de plantațiuni de construcții și de cadastru, pe teren.

După cum rezultă din darea de seamă a regiunii silvice din anul 1918, sau fixat toate hotarele proprietății forestiere de sub administrația și controlul regiunii, aparținând comunelor, bisericilor, fundațiunilor, serviciului minelor, cu o suprafață totală de 280.198·87 iugh. cad., s'au stabilit limitele de hotar dintre

proprietățile particulare și păduri, s'au efectuat amenajamentele definitive pentru o suprafață de 206,498·67 iugh. cad., s'au înființat pepinierile silvice, pentru producerea pueților necesari la efectuarea lucrărilor de regenerare, s'au făcut lucrările de estimație - prin cubarea individuală a arborilor - a parchetelor în rând de exploatare, din pădurile administrate cumulativ și s'au pus în exploatare. Parchetele exploatare au fost regenerare, și s'au terminat operațiunile de triangulația întregului teritor forestier, agricol și de alta natură al comunelor. La cererea comunelor, comisia cadastrală repartizată în anul 1908 la regiunea silvică, a ridicat în plan o întindere de 409.182 iugh. cad., cu 165,808 parcele. Mai are de măsurat o întindere de 139.000 iugh. cad., care se poate termina complet de către 10 echipe în timp de 4-5 ani.

În același timp regiunea silvică n'a neglijat nici chestiunea ridicării stării economice a ținutului, cum nici exploatarea și urcarea valorii pădurilor de sub administrația sa, prin înființarea de număroase instalațiuni necesare. A înlesnit construirea liniilor ferate Someșene: Bistrița-Borgo-Bistrița și din districtul Năsăudului, participând la cheltuelile de instalație și anume, la prima cu 370,000, iar la secunda cu 1.444350 coroane.

A construit linia ferată forestieră cu trafic public limitat, în lungime de 35 km. cu suma de 1.750000 coroane în Valea Ilvei și cu 600.000 coroane pe cea forestieră, din Valea Leșului în lungime de 12 km.

Mai înainte de începerea războiului mondial regiunea silvică începuse construirea liniilor ferate forestiere din Borgo-Bistrița de 14 și din Anieș de 10,5 km. A făcut lucrările de trasarea căilor ferate Rodna veche - Valea mare și din Valea Salvei.

Regiunea silvică a efectuat și construcții de locuințe. A construit în Bistrița casa de reședință a regiunii cu investiție de 500.000 coroane, care ilustrează și ca exterior, importanța averii proprietarului; deasemenea casele de locuință ale șefilor de ocoale în Borgoprund, Rodna veche, și Năsăud; deasemenea cantoane

de brigadieri silvici și de pădurari, sau pe lângă stabilementele industriale, a înființat școale și locuințe pentru lucrători.

Costul acestor construcții este: pentru construcțiile de administrație de 1.700000 coroane, iar pentru amenajarea lor 8.300000 coroane, adică în total: 10.000000 coroane.

Acestea represintă însă, partea mai puțin costisitoare a instalațiunilor și construcțiunilor înfăptuite pentru ridicarea valorii proprietății și în interesul exploatărei materialului lemnos. Partea cea mai importantă și mai valoroasă o represintă instalațiunile impuse prin contractele de vânzarea spre exploatare a pădurilor societăților exploatare. S'a pus în contracte obligație contractanților, ca acele instalațiuni să le predee la expirarea contractelor, regiunii silvice în perfectă stare de funcționare. Pe aceasta cale regiunea silvică a ajuns în posesia instalațiilor de transport pe apă din Borgobistriță, Valea Dornei, Bistrița aurie, Gurahaita la Drăgoiasa, Cosna, Teșna, Valea Mare, Anieș, care în cea mai mare parte sunt și astăzi în exploatare, cum și 22 de stavilare; căile ferate forestiere cu tracțiune de animale, din Valea Mare cu 9 km, din Valea Dornei cu 4 km, din Valea Fiadului cu 12 km lungime; prelungurile de la stația finală a liniei ferate forestiere din văile Ilva-Leș până în parchete, ferestraelle cu vapor din Borgobistrița cu 5 juguri, din Valea Dornei cu 4 juguri, din Anieș cu 5 juguri, din Ilva mică cu 6 juguri, din Romuli frumușica cu 3 juguri, dimpreună cu toate dependențele lor.

Aceste instalațiuni, câștigate pe aceasta cale, ating după valoarea estimată în anul 1918, minimum cifra de 20 milioane.

Pe lângă cele mai sus arătate regiunea silvică din Bistrița ș'a lărgit activitatea și prin înființarea unei pepinere de pomi fructiferi, pe o suprafață de 16 iugh. cad., în Bistrița, din care se distribue populațiunii din acel ținut, anual, câte 6000 pueți altoiți, de pomi fructiferi; a înființat două case pentru prăsirea peștelui și un parc de cerbi. Cerbi, cari se găsesec în pădurile acestei regiuni silvice derivă în mare parte din exemplarele puse în libertate din acest parc, parte însă sunt veniți din pădurile din Mara-

mureș.

Tot odată a sprijinit instituțiunile de binefacere.

Cu concursul reprezentanților averei și al ministerului, s'a plătit fondului școlar din Năsăud anual câte 66.000 coroane, cu începere din anul 1915; sa dat pentru clădirea locuinței protopopiatului gr. or. din Bistrița 25.000 coroane, pentru scopuri filantropice de războiu 120000 coroane și pentru familiile luptătorilor 35.030 coroane ș.a. Totalul donațiunii întrece mai multe sute de mii de coroane.

A înființat câte 3 burse pentru școala superioară silvică și pentru școala de pădurari destinate tinerilor de origine din districtul Năsăudului. La împrumutul de războiu regiunea silvică a semnat 5 milioane coroane.

Din venitul pădurilor administrate cumulativ s'a distribuit în ultimii ani, conform cheii de repartiție dividende în valoare de 440.000 coroane.

Din cele mai sus expuse, se poate vedea, că luându-se în administrația statului acele păduri, s'a ajuns, ca pe deoparte ele să fie scăpate de ruină, apoi să se îndrumeze exploatarea lor pe calea rațională, să se ridice valoarea produselor prin înființarea de instalații propriie scopului, să se dea posibilitate comunelor să și transformeze vechile și putredele turnuri ale bisericilor de lemn și însuși bisericile, în biserici de construcție modernă cu turnuri strălucitoare, să clădească școli și primării și cu un cuvânt să se ridice la un nivel economic și cultural prosper.

În urma revoluției, ce a izbucnit în anul 1918, averea grănițarească a avut mari pierderi de suportat, și mai ales în urma distrugerii instalațiunilor de exploatare. Indivizi nedisciplinați și prădători au forțat personalul exterior să și părăsească cantoanele. Instalațiunile de exploatare, care valorau milioane, au fost distruse fără motiv, antreprenorii de păduri, care aveau contracte cu regiunea silvică, au trebuit să-și întrerupă lucrările. Materialurile fasonate, aflate în depozitele antreprenorilor, au fost furate, lemnele de construcții de tot felul, aparținând regiunii silvice au fost prădate, și

tot atunci au început să devasteze pădurile, mai ales în apropierea comunelor, cărora, numai cu mari eforturi le-a putut pune capăt regiunea silvică.

Dintre toate actele reprobabile, comise de revoluționari, cel mai condamnabil și mai păgubitor din punct de vedere al economiei noastre silvice, este faptul împedecării construirii liniei ferate Borgobistrița-Colibița, furtul întregului material de construcție și a tuturor instrumentelor, cum și incendiarea fereștreului cu 6 juguri din Borgobistrița cu toate dependențele lui, prin care s'a zădărnicit vânzarea în timpul cel mai favorabil a cantității de 60.000 m³ lemn de reșinoase.

Pe lângă aceasta, populațiunea luând cunoștință de svonul, că administrația statului a încetat, s-a dedat la defrișarea porțiunilor de pădure, vecine cu proprietățile ei și a pus stăpânire pe ele, ceea-ce numai mai târziu s'a putut aranja.

Aceasta era starea lucrurilor la 8 Februarie 1919, când consiliul dirigent a dispus cu ordinul 779-1919 luarea regiunii silvice sub dominațiunea imperiului român.

Activitatea regiunii silvice sub dominațiunea română

Situația regiunii silvice era dificultată prin faptul, că a găsit cassieria complet golită la începerea activității sale.

Astfel regiunea a trebuit să rezolveze două chestiuni. A trebuit să procure bani în timpul cel mai scurt posibil pentru plata speselor de administrație și de regie, și să restabilească ordinea în administrație perturbată în timpul revoluției.

Ordinea în administrație a fost repede restabilită cu ajutorul energic al autorităților administrative locale s'au completat locurile devenite vacante în urma izgonirii forțate a funcționarilor dela posturile lor, cu personalul corespunzător; sau luat energice măsuri pentru înfrânarea și suprimarea delictelor silvice, sau sechestrat materialurile lemnoase furate din

pădurile administrate cumulativ, și sa dat tot concursul, ca societățile exploatoare să-și re-facă instalațiunile și să reînceapă exploatarea, cât mai repede.

În același timp s'a făcut inventarierea pagubilor cauzate averi și instalațiunilor și s'a procedat la repararea locuințelor.

Mai grea a fost rezolvarea chestiunii procurării fondului necesar pentru speșele de administrație și de regie.

În trecut, veniturile pădurilor luate în administrarea statului se manipulau prin băncile din Budapesta în cont curent. Regiunea silvică a încercat să ridice suma de 1,108.985 coroane, ce se găsea depuse în acele bănci, dar fără rezultat, din cauza împrejurărilor politice din acel timp.

Dela societățile exploatoare nu sa putut obține bani.

Societățile ungare pentru comerțul lemnelor, cari aveau contracte cu regiunea silvică în așteptarea unei schimbări politice refuzau să plătească ratele obligatorii.

Regiunea însăși a refuzat să primească bani dela societățile a-le căror contracte expirase, întrucât n'a recunoscut de valabile acele contracte, pe cari le prelungise guvernul ungar, în timpul după unirea Transilvaniei cu România, adevă după ziua de 18 Octombrie 1918.

Dar, nici vânzări nu se putea face, deoarece se așteptau stări mai consolidate, când materialul disponibil să poată fi vândut cu prețuri convenabile.

Refuzându-se de asemenea acordarea acontului prevezut de § 41 al regulamentului dat sub nrul 49272/1890 de min. agric., pentru aplicarea legii XIX din 1890, n'a remas alt ceva de făcut, decât ca regiunea silvică de comun acord cu comisarul guvernamental, numit de consiliul dirigent și cu comisia de opt, să-și procure banii necesari pe cale de împrumut dela bănci, ceea ce după oarecari stăruințe s'a putut face.

Banii erau necesari nu numai pentru plata lefurilor și a celor alte îndemnisații ale funcționarilor, ci și pentru fasonarea materialului de foc necesar pentru populația județului. Ajunsă

în posesia mijloacelor bănești, regiunea a procedat Imediat la producerea în regie a materialului lemnos necesar, producând 16.500 m. steri lemn de foc de fag, putând ajuta cu lemn de foc și alte regiuni, afară de limitele județului.

A trebuit depusă multă muncă pentru aranjarea chestiunei contractelor expirate și a celor în vigoare.

La intrarea statului român în stăpânire se găseau în vigoare următoarele contracte.

1. Contractul încheiat cu Banca de credit ungară, pe timpul dela 20 Octombrie 1918 până la 30 Aprilie 1921, pentru exploatarea lemnului de pe valea Dornei.

2. Contractul cu Societatea pe acțiuni Transilvania, pe timpul dela 1 Iulie 1918 până la 30 Iunie 1923, pentru exploatarea pădurilor din Romuli.

3. Contractul dintre societatea pe acțiuni de industrie forestieră din Piad, pe timpul dela 1 iulie 1911 până la 30 iunie 1921, pentru exploatarea pădurilor din Valea Fiadului.

Afară de contractele active de mai sus, mai existau contractele expirate, următoare:

4. Contractul cu Societatea pe acțiuni de industrie forestieră Rodna Veche pentru exploatarea pădurilor din Valea Mare, cu durata până la 30 Iunie 1919 și prelungit de guvernul ungar, după intrarea dominației române; ratele de plată au fost achitate și societatea a cerut 3 ani prelungire.

5. Contractul cu exploatatorii de lemne din Valea Someșu lui Emanuilă Kohn și tovarășii, Societate pe acții pentru comerțul cu lemne, pentru exploatarea pădurilor din văile Ilva și Leș, încheiat la 30 Iunie 1917 și prelungit de guvernul ungar până la 19 Octombrie 1918. Societatea a cerut prelungire până la 31 Decembrie 1920.

6. Contractul cu frații Neuberger, exploatatorii pădurei din Romuli, încheiat până la 30 Iunie 1917 și prelungit de guvernul ungar, după intrarea dominației române; ratele de plată au fost plătite și societatea a cerut prelungire până la 30 Iunie 1922.

Societățile dela punctele 4, 5 și 6 au cerut

prelungirea termenului de exploatare, după ce regiunea silvică le a pus în vedere, că prelungirile acordate de fostul guvern ungar, sunt fără valoare. În fine s'a validat.

7. Contractul cu Alexa Avramide din Tulcea, pentru exploatarea pădurilor din Drăgoiasa, încheiat până la 30 Iunie 1919, care încă nu fusese prelungit sub guvernul ungar.

Au avut loc desbateri îndelungate și amănunțite în chestia acestor contracte și s'a dispus următoarele.

1. Contractele încheiate cu Creditul foncier ungar și cu Transilvania au fost reziliate.

2. Contractul cu Societatea pe acțiuni pentru industria forestiera din Fiad a fost prelungit până la 1 Martie 1924 cu obligațiunea să mai plătească un surplus de preț de 419.134 lei.

3. Contractul cu Frații Neuberger s'a prelungit până la 30 Iunie 1922 cu obligația să plătească un adaus de preț de 413.195 lei.

4. Contractul cu exploatatorii de păduri din Valea Someșului Emanuilă Kohn și soții, societate pe acțiuni pentru comerțul de lemne, s'a prelungit până ia 31 Decembrie 1924 cu obligațiunea să plătească un surplus de preț de 2,131.098 lei 68 bani.

Astfel, regiunea a realizat din prelungirea celor trei contracte un beneficiu total de 2,993.428 lei 19 bani. Aceste transacțiuni au fost aprobate numai în luna Iunie a. c. astfel că și considerabilele sume de mai sus au fost vărsate numai în această lună la cassiera regiunei silvice. A rămas neresolvată numai chestiunea contractului cu Alexa Avramide, probabil că și aceasta afacere se va rezolva după o justă apreciere a chestiunei în mod favorabil pentru averea comunală.

Conform vechilor contracte, societățile exploatatoare aveau facultatea să transmită curățirea parchetelor asupra regiunei, plătiind de iugher cadastral câte 30 coroane. Întrucât în condițiunile de astăzi aceasta lucrare nu se mai poate face cu acel preț, s'a stipulat în noile contracte, că aceasta operațiune privește exclusiv pe antreprenori.

Acoperirea cheltuelilor de tot felul ale regiunei cu bani împrumutați, a durat până la 5

Octombrie 1920, când văzând regiunea condițiunile avantajoase de desfacere lemnelor, a vândut cele 27108 iugh. cadastrale, recâștigate dela Societatea pe acțiuni de credit funciar ungar, cu prețul de 5,168.000 lei; parchetele în rând spre exploatare din văile Coșna și Teșna, în suprafață de 441.11 jug. cad. sau vândut deasemenea spre exploatare cu prețul total de 7,290.000 lei. Averea comunală a realizat deci, prin aceste două vânzări de produse principale în doi ani, suma de 12,458.000 lei.

Alegerea timpului favorabil vânzării, obținând pe m.c. în Valea Dornei 94 lei, iar în Văile Coșna și Teșna câte 72 lei, fața cu prețul de 36 lei 97 bani pe m.c. cu care cumpăraseră Societatea de credit funciar ungar în anul 1918 pădurea, a adus rezultate frumoase. Tot atât de avantajoasă a fost și afacerea din Văile Coșna și Teșna, unde s'a obținut pe m. c. 72 lei, pe timp ce în pădurea comunală scoasă în vânzare în urma cererei comunei, în anul 1920, s'a obținut la m.c. numai 23 lei.

În urma acestei atât de avantajoase vânzări, regiunea silvică a ajuns în situația de a-și putea organiza în toate direcțiile activitatea, să-și plătească datoriile contractate, și să dea proprietarilor un dividend de 210.000 lei pe anul de gestiune 1917/1918; s'au făcut convenitele propunerii ministerului în privința dividendelor de plătit pe anii 1918/1919 și 1919/1920.

Regiunea a realizat și un alt câștig. Materialul căzut, doborât de vânt și tăiat de soldați în timpul războiului și care nu a putut fi scos din pădure, favorizând dezvoltarea carilor (Bostrichus), din care cauză pe alocurea sau uscat porțiuni de pădure de molid, fără ca acestea să depășească individual întinderea maximă de 1 iugh cad., regiunea a reușit să-l vândă din preună cu arborii cursă, care au trebuit să fie tăiați pentru combaterea și exterminarea carilor.

Licitațiunile ținute, pentru vânzarea acestor fel de materialuri, au dat rezultate îmbucurătoare, astfel: (a) în porțiunea de pe versantele Bistriței aurie din pădurile administrate cumulativ, s'a obținut pe m.c. 50 lei 50 bani; (b) în porțiunea de pe versantele văilor Teșna-Coșna, administrate cumulativ, s'a obținut

pe m.c. 72 lei; (c) în porțiunile de pe afluentul Văii Dorna numit Zgirșa s'a obținut pe m³ 65 lei 50 bani; (d) pentru materialurile dela obârșia Someșului s'a obținut pe m.c. 67 lei 55 bani; (e) pentru materialurile de pe versantul văii Anieșului s'a obținut pe m.c. 50 lei 60 bani;

(f) pentru materialurile de extras din pădurea dela obârșia văii Teșna, s'a obținut pe m³ 66 lei 87 bani și, în fine, (g) pentru materialurile de extras din porțiunile de pădure de pe valea Domișoarei s'a obținut pe m.c. câte 28 lei.

Cumpărătorii sunt obligați să extragă materialul marcat și pe cel ce se va mai marca ca arbori curse, conform îndrumărilor permise dela regiune.

Arborii curse, doborâți pentru combaterea carilor în alte părți, vor fi extrași de cătră regiune în regie proprie. Tot în regie proprie să exploatează materialul doborât de vânt de pe versantul drept al văii Dorna, în cantitate de aprox. 14.000 m.c., material de rășinoase, lemn de construcție, pe care societatea antreprenoră locală a refuzat să'l cumpere și care din cauza exploatărilor, ce face în localitate societatea antreprenoră, nu s'a putut vinde altora.

Obținându-se preturile avantajoase de mai sus, regiunea a realizat un venit de 3-4 milioane și în același timp a asigurat și pădurile contra răspândirii mai departe a carilor.

Mai amintim, că regiunea a luat asupra-și aprovizionarea cu lemne de foc a autorităților județene, și a instituțiilor publice din județ, cum și a funcționarilor, producând lemnul de foc necesar în regie proprie.

Preocupățiunea de căpetenie a regiunii a fost, ca pe data ce va dispune de fonduri bănești să activeze lucrările de împădurire.

Trebue să relevăm, că lucrările de plantațiuni au încetat în dată ce a izbucnit războiul, iar în timpul războiului, cele mai multe pepiniere silvice au fost distruse, pueții rămași, în cea mai mare parte au îmbătrânit, devenind neutilizabili. Astfel regiunea silvică a moștenit întinse suprafețe rămase, neîmpădurite, pepiniere silvice distruse și pueți îmbătrâniți. Com-

plectările de făcut s'au sporit prin abuzurile comise în timpul revoluției și după liniștirea ei, prin pășunarea tineretelor și mai ales prin prejudițiile ocazionate de capre, cari au distrus considerabile suprafețe plantate. Încă nu s'a putut stabili întinderea exactă a suprafețelor de împădurit. Se apreciază, că este mai mare de 4000 iugh. cadastrale.

Ne fiind cu putință să se procure semințe forestiere, de bună calitate, din comerț, regiunea silvică o procedat în anul 1920 la recoltarea în regie a semințelor, a adunat conuri de molid și le-a uscat în mod primitiv, reușind să obțină atâta semânță, că pe lângă acoperirea necesităților sale, a putut furnisa și altor servicii.

S'a putut strânge următoarele cantități:

Ghindă	11 hl
Semânță de acăț	37 kg
Semânță de molid	266 kg
Costul recoltării unui hl. de ghindă a fost de	59.02 lei
Al unui kg. sămânță de acăț	11.25 lei
și al unui kg. sămânță de molid	68.15 lei

În primavara anului 1921 s'a preparat terenul necesar pentru însemănțare cu cantitatea de sământă disponibilă, în pepinierile vechi și în pepinierile noi, înființate. Iată, suprafața pepinierelor înființate:

Ghindă	11 hl
Semânță de acăț	25.8 kg
Sămânță de molid	211.5 kg

Afară de aceasta au fost plantați la locul definitiv pueții încă utilizabili, cu cari s'a împădurit o întindere de 159.92 iugh. cad. Costul împăduririi unui iugh, cad. s'a urcat la suma de 168.20 lei în mediu.

În fine, s'au întocmit și s'au desbătut în conformitate cu legea, conurile finale ale anului precedent și proiectul de buget pe anul 1921/1922. Se anexează aci extrasul din proiectul bugetului regiunii silvice, mai jos

Suma de	10,675.260 lei
Iar speșele s'au stabilit	7,506.616 lei
la suma de	
Cu un excedent de	3,168.644 lei

fiind ce s-a preliminat la venituri.

În buget s'au prevăzut pentru scopuri de cultură și economice următoarele sume și anume:

a) Pentru înființarea și întreținerea internatului liceului Gheorghe Coșbuc, din Năsăud, în timp de 10 ani suma de	5,000.000— lei
b) pentru fondul de burse și școlar dela liceul Gheorghe Coșbuc, din Năsăud, pe anul 1920, suma de 200.000— lei, iar pe anul 1921/1922 suma de 250.000*— lei. în total deci	450.000 lei
c) pentru 6 burse la școala de pădurari, anual, suma de	9.000 lei
d) pentru burse la școala medie silvică, suma de	6.000 lei
e) pentru 3 burse la școala superioară de silvicultură, suma de	18.000 lei
f) pentru construirea reședinței vicarului din Năsăud, suma de	100.000 lei
g) pentru construirea casei parohiale gr.-cat. din Bistrița, suma de	25.000 lei
h) pentru construirea locuinței preotului din Nușfalău, suma de	25.000 lei
i) premii pentru încurajarea creșterii vitelor, în valoare de	10.000 lei
j) ajutor special pentru internatul liceului Gheorghe Coșbuc, din Năsăud, suma de	5.000 lei
k) pentru orfelinatul dela Reg. 84 Inf. din Bistrița, suma de	2.000 lei
l) pentru distribuirea gratuită de cărți elevilor săraci din școlile din ținutul Năsăudului	12.000 lei

S'a mai decis, să se distribue pe anul 1921/1922 un dividend de 420.000 lei, iar pe anii, 1918/1919 și 1919/1920 să se plătească dividendele neplătite de câte 210.000 lei anual, adeca în total 420.000 lei.

Nu există nici un obstacol pentru aducerea la îndeplinire a acestor prevederi bugetare, întrucât și pe viitor regiunea poate conta la venituri atât de frumoase.

Regiunea dispune de considerabile cantități de material lemnos, de valoare, economisite. Astăzi stă nerealizată posibilitatea, calculată pe o întindere de 11.726, 55 iughere cadastrale, care reprezintă un volum de lemne reșinoase de 2,629.871 m³ lemn de construcție, plus 437.458 m³ lemn de fag.

Dacă admitem un preț mediu pe m³ lemn de reșinoase de 40 lei, iar la fag de 10 lei, avem ca valoare a lemnului reșinos 2,629.871 m³ suma de 105,194.840 lei, iar pentru lemnul de fag 437.468 m³ suma de 4,374.680 lei, ceea ce ne dă un total de 109,569.520 lei.

Repartizând aceste vânzări pe un period de 10 ani, vom avea anual un venit de 10,956.952 lei.

La venitul realizat din posibilitatea economisită trebuie să adăugăm venitul din exploatările normale.

Conform prevederilor amenajamentelor, este de realizat anual suprafață de 1941.88 iughere cadastrale, cu un volum de lemn de reșinoase de 419.617 m³ și 79.927 m³ lemn de fag.

Admițând și aci prețul mediu de 40 lei de m³ lemn reșinos și de 10 lei m³ lemn de fag, obținem:

Pentru 419.617 m ³ lemn	lei
reșinos de construcție	16,784.680 —
Iar pentru 79.927 m ³	”
lemn de fag	799,270 —
adecă în total	lei 17,583.950 —

Ceeace pentru un period de 10 ani, următor, suposând, că acest material se poate vinde, regiunea silvică va încasa anual din vânzarea posibilității economisite 10.956.952 lei, iar din exploatările normale 17,583.950 lei, adecă un total de 28,540.902 lei.

Fără a mai conta aci venitul din produsele secundare și cele accesorii, cari deasemenea sunt destul de considerabile, regiunea silvică va dispune în deceniul următor de resurse financiare suficiente, din cari pe lângă acoperirea speselor ordinare se pot realiza investițiile necesare pentru augmentarea valorii fondului, cum și să-se sporească de mai multe ori dividendele proprietarilor de pădure.

Aceste venituri vor mai fi considerabil sporite prin aplicarea exploatărei în regie, proiectată. Regiunea depune tot interesul să efectueze lucrările preparatoare pentru vânzarea spre exploatare a întinderilor arătate mai sus, și să-le și realizeze, profitând de condițiunile favorabile de desfacere.

Instalațiuni forestiere pentru transport

Căile ferate forestiere din văile Ilva-Leș

Calea ferată forestieră Ilva-Leș își are denumirea dela văile Ilva și Leș, pe ale căroro maluri a construit'o regiunea silvică, în anii 1907-1909. Punctul de plecare al liniei ferate este în depozitul ferestreului din Ilva-mică situat pe malul stâng al Someșului-mare, lângă gara "Ilva-mică" a calei ferate Someșene.

Plecând de aci, linia urmează cursul văilor Ilva și Leș, parcurge localitățile Feldru, Ilva-mică, Leș, Sân Iosif, Maier, Măgura și Ilva-mare și să termină în parchetele în curs de exploatare ale pădurilor comunale administrate cumulativ din regiunile acestor localități.

Linia ferată principală, pe Valea Ilvei are lungimea de 36 km. Din această linie se ramifică alte căi ferate laterale, în văile Leș, Jinoasa, Iliuța, Bolovanul și Valea Selhoasa în lungime de 40 km, deci lungimea totală a întregii rețele a căilor ferate Ilva-Leș este de 76 km.

Rețeaua aceasta de linii ferate s'a construit în scopul transportului produselor forestiere, a materialelor și uneltelor necesare la exploatarea pădurilor și totodată și pentru transportul personalului căilor ferate și a celui forestier. Linia principală Ilva-mică - Ilva-mare în lungime de 36 km mai are și menirea de-a transporta poșta comunelor Măgura și Ilva-mare și de a transporta, contra prețurilor tarifare, persoane streine și mărfuri.

Pentru satisfacerea exigențelor de cărăușie publică, sunt puse în circulație zilnic 2 trenuri, cu viteză de 20 km pe oră.

Trebuie să accentuăm, că în procesul de desvoltare a căilor ferate forestiere, admiterea și

introducerea traficului (cărăușiei) public pe aceste linii este de importanța cea mai mare.

Împrejurarea, că traficul public în forma limitată, introdus de prima dată în regiunile acestea, pe o linie mai lungă forestieră, s'a dovedit, atât din punctul de vedere al economiei forestiere, cât și ai utilității publice de cea mai norocoasă încercare, ne îndeamnă, să recomandăm aplicarea acestei sisteme în tot locul, unde căile ferate forestiere ating în cursul lor localități sau regiuni populate, ca și în Valea Ilvei.

Liniile ferate Ilva—Leș s'au construit cu respectarea și aplicarea cea mai riguroasă a următoarelor prescripțiuni tehnice, pe cari în liniamentele lor generale le cuprindem în cele de mai jos.

Dacă aceste linii ferate, astăzi după o neîntreruptă funcțiune de 12 ani, nu se mai găsesc pretutindenea în stare corespunzătoare prescripțiunilor, cari au servit de bază la construirea lor, dacă vedem pe unelocuri infra și suprastructura căilor ferate defectuoasă, vagoanele stricate și edificiile neîngrijite, toate aceste lipsuri avem să le atribuim împrejurării, că aceste linii ferate — fiind situate la granița Ardealului la începutul războiului au intrat sub administrația diferitelor servicii ale Armatei Austro-Ungare, cari le-au folosit fără de nici o cruțare și nu numai că nu s'au îngrijit de întreținerea lor, dar au distrus chiar și construcțiuni întregi și au nimicit aproape întreg parcul vehiculelor.

Urmele acestei administrații vandalice se mai cunosc și astăzi, pentru că scurtul timp, ce ne-a stat la dispoziție pentru refacerea liniilor, abia a fost suficient pentru regularea afacerilor de drept, iscate prin răsturnările produse de războiu și pentru de a pune liniile în circulație cu instalații și construcții deocamdată numai provizorii.

Infrastructura călei ferate

Infrastructura călei ferate Ilva-Leș este construită pentru o singură linie; numai în stațiuni s'au construit linii duble.

Panta cea mai mare a liniei principale este de 18% în direcțiunea Ilva-mare. Panta maximală a liniilor laterale nu trece peste 50 %. Contrapantele s'au evitat peste tot.

Lățimea normală a platformei terasamentului, măsurată la suprafața infrastructurii, adecă la înălțimea suprafeței inferioare a stratului de petriș este de 2.6 m pentru linia principală și de 2.4 m, pentru liniile secundare.

La partea externă a umpluturilor (remblai) situate în curbe, s'a aplicat o supradimensionare corespunzătoare supralărgirii prescrisă pentru ecartamentul liniei.

Umpluturile tuturor liniilor s'au construit cu luarea în considerare a înălțimei umpluturii și a calității materialului, din care s'au construit și anume: până la înălțimea de 2.5 m s'au construit cu taluze de 1:1¼ - 1:1½ iar la înălțimea de peste 2.5 m cu taluze de cel puțin 1:1½.

Taluzele tăieturilor (deblai) s'au construit corespunzător speciei și calității substratului, cu luarea în considerare a împrejurărilor locale. Însă toate aceste taluze numai acolo s'au construit mai pezișe de cât 1:1. unde substratul să găsit spre acest scop deplin corespunzător. Alvia șanțurilor laterale din tăieturile (deblai) horizontale și cele cu înclinație nesuficientă s'au proiectat și format cu pantă corespunzătoare scurgerei apelor.

Taluzele exterioare ale gropilor de împrumut nu s'au format mai peziș de cât cel mult 1:1, iar la taluzele dinspre laturea umpluturii (remblai) s'a aplicat aceeași pantă, ca și la poala umpluturii.

La gropile de împrumut și la deponii s'a avut în vedere, că acelea să aibă totdeauna formă externă regulată, să fie făcute cu cea mai mare cruțare a terenelor și fără jicnirea intereselor publice și particulare, astfel, ca să nu împedece sau periclitze comunicațiunea și nici scurgerea apelor, nici lucrările de construcție și întreținere a liniei ferate și a atenanțelor aceleia, dar să nu împedece nici lucrările de prelungirea liniilor de garaj și în fine, ca acele gropi să fie ireproșabile din punctul de vedere al salubrității și siguranței publice precum și al cerințelor agricole.

La deponii s'a avut în vedere, ca prin așezarea și formațiunea lor, să nu se dea loc la întrenirea cu neaună a calei ferate. Încă în decursul clădirii liniilor ferate s'au luat măsurile și s'au aplicat toate modalitățile, ca apele din gropile de împrumut și din locurile, din cari s'au extras materiale, să aibă scurgere liberă, fără ca prin aceasta să sufere vre-o daună alte interese, sau să-se formeze cursuri primejdioase de apă. Între poala umpluturii și groapa de împrumut, deschisă din caz în caz, lângă umplutură, s'a rezervat pretutinderea o prismă de cel puțin 0.60 m lățime. La lucrările de apărare în contra surpăturilor și deformațiunilor de teren s'a ținut cont de principiul, că executarea lor, să se facă înainte de a se fi deranjat echilibrul terenului și a solului prin lucrările de construcția liniei.

În genere, la trassarea și clădirea călei ferate s'a avut în vedere, că platforma liniei, la toate umpluturile (remblai) situate pe locuri expuse inundațiilor și povoaiei apelor interne, să domineze cu cel puțin 0.4 m nivelul cel mai înalt al apelor. Lucrările de apărare și de asigurare în contra acțiunii apelor și a povoaiei se pot vedea în tot locul, unde linia ferată se apropie de malurile cursurilor de apă.

Toate podurile liniei ferate s'au construit cu respectarea principiului, că între nivelul cel mai înalt al apelor și cana inferioară a grindei podului, să rămână: la podurile mai lungi, o înălțime liberă de cel puțin 1.0 metru, iar la podurile mai mici și la podulețe, cel puțin 0.5 m.

Acolo, unde din cauze tehnice podurile și podulețele nu s'au putut construi vertical pe osia liniei ferate, s'au clădit poduri și podulețe oblice.

În tot locul, unde s'a putut asigura înălțimea necesară pentru scurgerea apelor și pentru suprastructura podului, s'au făcut poduri și podulețe deschise. Acolo unde această condițiune a lipsit, s-au construit poduri sau podulețe acoperite sau boltite și podulețe-tuburi; toate acestea cu o supraumplură de 0.6 m calculată până la platforma terasamentului.

La construirea podețelor-tuburi de beton s'a

întrebuințat, exclusiv numai ciment de Portland.

Contraizidurile și aripile podurilor deschise s'au construit din peatră cu mortar de cement. Grinzile acestor poduri, până la o deschidere de 2 m sunt de stejar, iar la cele cu o deschidere mai mare de 2.0 m, de molid.

La distorsionarea acestor construcții s'a luat de bază presiunea de 2250 kg a roții și șema de împovărare a căilor ferate vicinale.

Zidurile de razim s'au clădit în genere din piatră, fără întrebuințarea de mortar, însă în locuri mai expuse, la aceste ziduri s'a întrebuințat și mortar de cement.

Podulețele și podurile pasagelor de nivel, ale drumurilor paralele, ale corecțiunilor de drumuri și ale drumurilor de acces ale gărilor, s'au construit din lemn de molid.

Toate fundațiile s'au făcut cu cea mai mare grijă și precauțiune, ținându-se în seamă, că adâncimea fundamentului nici chiar în solul cel mai corespunzător să nu fie mai mica de 0.80 m.

Pasagele de nivel ale drumurilor s'au construit în lungime de 4.0 – 4.0 m de a stânga și de-a dreapta calei ferate – horizontal, de aci încolo cu panta drumului vechiu.

S'au construit excepțional, pe coastele dealurilor pezișe, passage de nivel horizontale, de-a dreapta și de-a stânga calei ferate, cu lungimea numai de 2.0 – 2.0, admitându-se totodată în continuarea acestor drumuri, o pantă până la 30%.

Suprastructura tuturilor pasagelor de nivel s'a făcut în mod corespunzător suprastructurii drumului original.

Drumurile de acces ale gărilor s'au învâlit cu o pătură de petriș în grosime de 15 cm.

Suprastructura liniilor ferate

Lărgimea liniilor ferate (ecartement) e de 0.76 m. Șinele sunt fabricate de oțel Martin, cu greutatea de 12 kg pe m liniar pentru linia principală, au legătură suspendată și sunt așezate pe traverse atât de dese, (687 - 713 mm.), încât rezistența șinelor sub presiunea de

2250 kg a roții, nu trece peste 1000 kg pe un cm².

Șinele din liniile laterale au greutate de 9.25 kg pe m liniar și sunt așezate pe traverse atât de dese (79.5 m), încât rezistența șinelor sub presiunea de 1500 kg a roții, nu trece peste 1200 kg pe un cm².

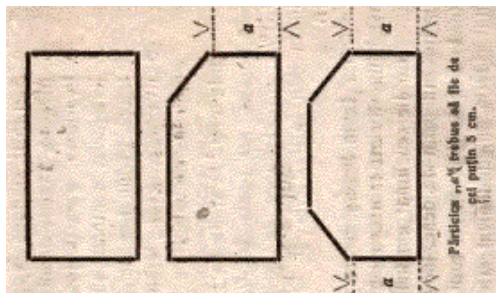
Toate schimbătoarele (macaze, ace) liniilor ferate sunt construcțiuni cu limbă montată cu regulator de stabilizare.

Liniile de garaj sunt construite la distanță de 3.0 m, măsurată dela mijlocul liniilor.

La construcția liniei principale s'au întrebuințat traverse de stejar, iar la celelalte linii laterale, lemn de fag, molid și stejar, cu dimensiunile 1.5 m lungime, 0.13 m grosime, 0.18 m lățime inferioară și 0.13 m lățime superioară.

Nr. pieselor	Lungimea	Grosimea	Lățimea la suprafața	
			din jos	din sus
			În centimetri	
a traverselor pentru schimbătoare și încrucișări				
1	40	14	20	20
6	150	14	20	20
2	160	14	20	20
4	160	14	20	16
2	170	14	20	16
3	180	14	20	16
2	190	14	20	16
2	200	14	20	16
2	210	14	20	16
1	220	14	20	20
1	230	14	20	20
1	240	14	20	20
1	250	14	20	16
1	260	14	20	16
2	270	14	20	16
2	275	14	20	20
2	600	13	18	16

Profilul



La schimbătoare (ace) și încrucișări s'au întrebuințat pentru flecare garnitură 35 traverse de stejar, de următoarele dimensiuni:

Cadrele de petriș ale trecătoarelor de drum sunt făcute din șine de fer.

Balastul suprastructurii s'a format din petriș, a căruia grosime măsurată sub talpa șinelor, trebuie să fie de 0.20 m, iar lățimea, măsurată sub talpa șinelor, trebuie să aibe 1.80 m.

Balastul de petriș sub schimbătoare (ace) și încrucișări are 0.30 m grosime.

Rezervele de material ale suprastructurii sunt: (a) 20 m³ petriș pe km; (b) ½ % cantitatea totală a șinelor; (c) un schimbător și încrucișare completă cu traversele necesare.

Stațiunile calei ferate

Linia principală instalată pentru căraușie publică are următoarele stațiuni:

1. Ilva mică, gara de jos, stațiune de plecare și de alimentare cu apă, având lungimea de	250,10 m
2. Ilva-mică, stație cu oprirea facultativă, cu lungimea de	30 - „
3. Ilva-Leș, stațiune de bifurcație	168,80 „
4. Sân Iosif, stațiune cu oprire facultativă	30 - „
5. Măgura, stațiune de alimentare cu apă	250,35 „
6. Ilva-mare, gara de jos	151,15 „
7. Ilva-mare, cantonul silvic, stațiune cu oprire facultativă, în lungime de	30 „
8. Ilva mare, gara de sus, stațiune de alimentare cu apă, în lungime de	320,10 „

Linia ferată în stațiunile Ilva-mică, Ilva-Leș, Măgura, Ilva-mare, gara de sus, are panta de 3 ‰; în stațiunea Ilva-mare, gară de jos 2.51 ‰; în stațiunea cu oprire facultativă Ilva-mică 1 ‰; în stațiunea Sân Iosif 2.5 ‰ și în stațiunea „Cantonul silvic Ilva-mare” 8.5 ‰.

Din tabloul următor să pot vedea edificiile, construcțiunile și instalațiile diferitelor stațiuni

Numele stației	Atenanțele											m ²						
	Cantonului										Șopru pentru locomotivă							
	Pavilion deschis de așteptare	Canton de gară	Magazie de marfă	Stație de alimentare cu apă prevăzută cu fântână cu diametrul de 1,5 m și cu instalație de ejector	Pentru linia de tranziție	Groapă de curățire pentru locomotivă cu ventili și canalizare	Incinta șoproanelor locomotive	Șopru pentru locomotivă cu groapă internă de curățit	15.5 m lung pentru locomotive	5.0 m lung pentru locomotivă	Closet izolat		Dependențe	Fântână	Cuptor de copt pâine	Camera muncitorilor	Fântână cu diametrul de 1,5 m și cu instalație pentru ejector	Closet pentru muncitori
Suprafață edificată m ²	Numărul obiectelor																	
Ilva-mică stațiune de plecare și alimentare cu apă	20	40	22*3	-	-	1	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1000
Ilva-Leș stațiune de bifurcație	20	40	22*3	-	-	-	-	-	1	1	1	1	1	-	-	-	-	1000
Măgură, stațiune de alimentare cu apă	20	40	22*3	1	1	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	1000
Ilva-mare, gara de jos	20	70	22*3	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	1000
Ilva-mare, gara de sus, stațiune pentru alimentare cu apă	20	40	22*3	-	-	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1000

ale cale ferate.

Gropile de curățit, canalele și cuptoarele de copt pâine sunt construite din peatră și cărămidă; cantoanele au fundament de peatră, soclii de beton și pereții de lemn de brad cioplit. Șoproanele locomotivelor sunt clădite pe fundament de peatră, soclii de beton și cu pereții de lemn. Toate celelalte edificii au pereții de scânduri de brad, fixate pe cadre de lemn cioplit și sunt așezați pe fundament și soclii de beton.

Prestațiunea de apă a fântânilor pentru alimentarea locomotivelor, determinată prin o serie de probe, în intervale consecutive de 3-3 ore, este următoarea:

- | | |
|--|---------------------|
| a) Fântâna de alimentare din Ilva mică | 3.43 m ³ |
| b) Fântâna de alimentare din Măgura | 9.57 m ³ |
| c) Fântâna de alimentare din Ilva mică | 6.35 m ³ |

Cu ocaziunea analizei chimice, atât apele acestea, cât și cele din fântânele cantoanelor s'au găsit de calitate bună, atât pentru beut și adăpat, cât și pentru alimentarea locomotive-

lor.

Aparate de telefon și alte semnale

Spre scopul comunicării ordinelor și pozițiilor de serviciu, toate stațiunile sunt prevăzute cu aparate de telefon, al căror conduct de sârmă e întins pe stâlpi de brad, așezați la distanțe de 60 m unul de altul.

La toate pasagele de nivel cu circulație mai frecventă s'au așezat table de avertisment, iar la stațiuni, semnale fixe de distanță.

Înainte pasagelor de nivel cu circulație mai ageră și a pasagelor, cari la distanța de 150 m nu se pot observa din tren, s'au așezat, la depărtări corespunzătoare, avertizatoare de parcurs lin.

Cu semnale de înclinație s'au provăzut numai pantele mai pezișe de 10%.

Pentru marcarea secțiunilor liniei ferate s'au întrebuițat stâlpi de peatră cu indicarea kilometrilor și a hectometrilor.

În interesul siguranței încrucișării căii ferate Someșene, în gara Ilva mică, s'a construit 2 semafoare în legătură cu 2 bariere pentru închiderea liniei ferate forestiere; toate acestea

dirigeabile din gara Calei Ferate Someșene, prin conduct electric.

Vehiculele Căilor ferate

Parcul vehiculelor căilor ferate constă din următoarele:

1. Două locomotive pentru ecartament de 760 mm. cu 4 osii cuplate, sistema Klien—Lindner și cu instalație complectă pentru ejector de apă. Locomotivele s'au fabricat în uzinele căilor ferate ungare în Budapesta, în anul 1903. Prețul de cumpărare al unei locomotive a fost de 32.500 coroane.

Datele principale ale acestor locomotive sunt următoarele:

Înălțimea tamponului	570 m/m
Lungimea locomotivei	6394 m/m
Lățimea	2265 m/m
Înălțimea	3500 m/m
Nr.-ul osiilor	4 bucăți

Distanța osiilor:

Intre osia I și II	900m/m
„ „ II și III	950 m/m
„ „ III și IV	950 m/m
Presiunea osiei	4500 kg
Suprafața grătarului de foc	0,75 m ³
„ udată de apă a focarului	2,95 m ³
„ încălzită și udată de apă, a tuburilor focare	27,75 m ³
Nr.-ul tuburilor focare	92 buc. 2400
Lungimea	m/m
Diametrul	40 m/m
Expansiunea permisă	14 athm.
Diametrul roților	650 m/m
Cursa pistonului	300 m/m
Greutatea locomotivei	13.7
„ în funcțiune	tonne 18 tonne
Forța tractivă $(0 \cdot 6 \frac{p \cdot d^2 l}{D})$	3040 kg
Forța tractivă exprimată în cai-putere	90 HP
Viteza maximală permisă pe oră	24 km.
Rezervorul de combustibil	3 m ³
„ de apă	2 m ³

Materialul de focărit: (a) în timpul verei - lemn de brad, (b) în timpul ernei - lemn de fag.

2. Una locomotivă pentru ecartamente de 760 m cu 3 osii cuplate, sistema Kraus, fabricată în uzinele statului ungar din Budapesta, în anul 1908.

Prețul de cumperare a fost de 14.500 coroane. Datele principale ale locomotivei sunt următoarele:

Înălțimea tamponului	570 m/m
Lungimea locomotivei	4210 m/m
Lățimea locomotivei	2180 m/m
Înălțimea locomotivei	3056 m/m
Nr.-ul osiilor	3 bucăți
Intre osia I și II	660 mm
între osiele II și III	640 mm
Presiunea osiei	3.0 tonne
Suprafața grătarului de foc	0.44 m
Suprafața încălzită și udată de apă a tuburilor focare	14.3 m
Suprafața udată de apă a focarului	1.9 m
Numărul tuburilor focare	67 bucăți
Lungimea tuburilor focare	1730 m/m
Diametrul tuburilor focare	40 m/m
Expansiunea permisă	12 athm.
Diametrul roților	580 m/m
Diametrul cilindrelor de vapor	200 m/m
Cursa pistonului	280 m/m
Greutatea locomotivei	7.05 tonne
„ „ în funcțiune	900 tonne
Forța tractivă	1180 kg
„ „ în cai putere	40 HP
Viteza maximală permisă	15 km
Rezervorul de combustibil	0.8 m ³
„ de apă	0.6 m ³

Materialul de focărit, ca și la locomotivele de sub punctul 1.

3. Trei vagonete de seria C/s cu frână de mână, construite pentru ecartament de 760 m/m cu 2 osii conformabile curbilor și 2 compartimente pentru 24 călători, cu un cuptor de sistema Lenz.

Vagoanele s'au construit în fabrica Rossemann și Kuhnemann din Budapesta în anul 1903. Prețul de cumpărare pe vagon 7442 coroane.

Diametrul roților	520 m/m
Distanța osiilor	3600 m/m
Lungimea vagonului	6600 m/m
Greutatea proprie	4380 kg
Încărcătura permisă	2500 kg
Presiunea osiei	3.44 tonne
Înălțimea tamponului	570 m/m

4. 6 vagonete de marfă seria G/s acoperite și închise, pentru ecartament de 760 m/m, cu frână de mână și cu capacitate de încărcare de 5.31 tonne.

Vagonetele sunt construite în fabrica Rossemann și Kuhnemann din Budapesta, în anul 1908 pentru prețul de 3763 coroane de un vagon.

Diametrul roții	520 m/m
Lungimea vagonului	5710 m/m
Distanța osiilor	2850 m/m
Greutatea proprie	3690 m/m
Încărcătură permisă	5.31 tonne
Presiunea osiei	4.500 tonne
Înălțimea tamponului	570 m/m

5. 40 vagonete de seria I.h/s pentru ecartamentul ca și cele construite din fer și oțel pentru transportul de lemne lungi, cu capacitatea de încărcare de 6.0 tonne, cu frână de mână, cu podiu pentru frânări și cu scaun de încărcare rotativ.

Aceste vagoane s'au construit în fabrica firmei Orensteln și Koppel în Budapesta, în anul 1903 pentru prețul de 1874 coroane de un vagon.

Diametrul roților	520 m/m
Lungimea vagoanelor	3350 m/m
Distanța osiilor	1250 m/m
Greutatea proprie	2080 kg
Încărcătură permisă	6000 kg
Presiunea osiei	3.74 tonne
Înălțimea tamponului	570 m/m

6. 40 vagonete de seria Ih/s, construite întru toate, ca și cele de, sub punctul 5, însă fără frână.

Presiunea osiei	3,74 tonne
Prețul unui vagon	1228 cor.

Extras din regulamentul de serviciu a căilor ferate forestiere

1. La serviciile căii ferate se pot angaja numai indivizi, cari nu au defecte corporale și cari aud și văd bine. Oameni beutori nu se pot tolera în serviciu. Mecanicul locomotivei trebuie să aibă examenele și capacitatea prescrisă prin lege.

2. Limba serviciului e cea română.

3. Personalul căii ferate trebuie să cunoască perfect instrucțiunile speciale ale serviciului de mișcare, semnalizare, exploatare și de întreținerea liniei ferate. Personalul este obligat, ca din timp în timp să-se supună examenelor, ce se vor ținea la administrația căii ferate în scopul cunoșterii instrucțiunilor speciale de serviciu.

4. Administratorul căii ferate este în prima linie responsabil pentru siguranța mișcării trenurilor; cu toate acestea, pentru accidentele și daunele provenite din orice dispozițiune necorectă, responsabilitatea cade în sarcina proprietarului căii ferate, atât din punctul de vedere al codului penal, cât și al dreptului public. Proprietarul, sau concesionarul căii ferate este obligat a-se îngriji și a lua toate măsurile de precauțiune, prin ajutorul cărora s'ar putea micșora sau evita primejdia accidentelor. Personalul căii ferate trebuie instrit și din când în când examinat, ca să-și cunoască bine datorințele și trebuie provăzut cu regulamentele de serviciu necesare, și cu aparate de semnalizare.

5. Personalul trenului este obligat a purta la braț banda de serviciu prescrisă.

6. Funcționarii căii ferate trebuie să se poarte față de călători în mod prevenitor, dar să aibă ținută hotărâtă.

7. Toate gările trebuiesc prevăzute cel puțin cu un singur orologiu și fiecare șef de mișcare, conductor și mecanic să fie prevăzut cu un orologiu bine regulat. Toate oroloagele trebuiesc rectificate după unul și același orologiu.

8. Șeful gării are datorința de-a induce în registrele de circulație și telefon toate datele și dispozițiile referitoare la mișcarea trenurilor.

9. Între bifurcația liniilor de garaj trebuiesc așezate semnale fixe de siguranță.

10. Orice vehicul să poate pune în circulație numai cu permisiunea inspectoratului general al căilor ferate.

11. Vehiculele trebuiesc ținute în evidență și spre acest scop la timpul prescris trebuiesc examinate.

12. Nu să permită împovărarea vehiculelor peste capacitatea de încărcare. Povoara trebuie să fie distribuită proporțional.

13. Regulele referitoare la serviciul de manevrare, sunt cuprinse în regulamentul serviciului de mișcare.

14. Fiecare tren trebuie să aibă atâtea vagonete cu frână și atâtea frânări, încât $\frac{1}{8}$ parte din povara mixtă a trenului, să zacă pe osii înfrânate. Vagonetele cu frâne să fie proporțional distribuite, sau să fie atașate la finea trenului.

15. Trenurile personale trebuiesc provăzute cu aparatele necesare pentru primul ajutor în cazuri de accidente.

16. Serviciul căii ferate trebuie desfășurat în cursul zilei, adică din zori de zi până'n amurg. Numai în cazuri extraordinare este permisă circulația trenurilor în timpul nopții, sau întunerecului, când partea dinaintea a trenului trebuie luminată cu o lampă provăzută cu reflector cât de puternic, iar finea trenului cu o lampă, care reflectează îndărăpt lumină roșie, iar înainte lumină albă. Pe lângă acestea, personalul trebuie să fie provăzut cu lămpă de mână.

17. Pentru comunicația trenurilor trebuie întocmit "mersul trenurilor", care - referitor la trenurile personale - trebuie înaintat spre aprobarea ministerului de comunicație.

18. Personalul trebuie avizat despre comunicația fiecărui tren. Dacă avizul nu s'ar putea transmite, trenul va comunica cu cea mai mare precauție.

19. Fiecare tren trebuie inclus, în foaia de parcurs.

20. În trenurile de povară poate călători numai personalul serviciului, și inspectorul căilor ferate.

21. Viteza maximală a trenurilor pe linia văii Ilva nu poate trece peste 20 – iar pe celelalte

linii, peste 15 km pe oră.

Această viteză trebuie redusă: (a) în timp neguros sau întunecos, până la 8 km, când locomotiva trebuie să fie în capul trenului; (b) când locomotiva împinge trenul, la 8 km pe oră; (c) înainte pasagelor de nivel, cari nu sunt provăzute cu bariere, în apropierea drumurilor, când să observe înspăimântarea vitelor prinse la trăsuri; (d) la 10 km pe oră, când trenul trece peste schimbătoare; (e) la 8 km pe oră, când să dă semnalul de "parcurs lin".

22. Dispozițiile referitoare la pornirea, merusul, sosirea, rumperea etc, trenurilor sunt cuprinse în regulamentul de mișcare.

23. Mecanicul are obligațiunea de-a da signalul "Fiți atenți" la apropierea de stațiuni, bifurcații, pasaje de nivel și când nu poate predomina cu privirea întreaga linie.

24. Toate accidentele, la cari sau vulnerat și persoane, trebuiesc raportate telegrafice ministerului de comunicații.

Spesele de întreținere, rezultatul traficului și bilanțul gestiunii căii ferate

Din datele, ce ne stau la dispoziție reproducem în următoarele speșele anuale de întreținere, rezultatul traficului și bilanțul gestiunii căii ferate în anii 1912 și 1920.

În anul 1912 s'au transportat în total 1.881.244 t/km, iar în anul 1920 – 1.697.174 t/km. Transportul unei "tonă/km" a constat, în anul 1912, 8 9 filieri, în anul 1920, 48 bani.

Din aceste date se poate vedea, că speșele anuale de întreținerea liniilor ferate au fost în anul 1912	56.724 cor.
Iar în anul 1920 s'au ridicat la	644.031 lei
În anul 1912 trenurile au fost în mișcare	269 zile
În anul 1920	269 zile

Tarifa prețurilor de transport pe calea ferată Ilva-Leș. (Valabilă dela 1 Iulie 1920 până la revocare.)

I. Actul de concesiune a traficului public limitat.

Spesele													Traficul										Bilanțul															
personalului				materialelor				de sarcini publice					în total general			venturilor			locomotivele		osile vagoanelor încărcate		transportatorilor			vehiculelor			total general al traficului mixt		Numărul zilelor lucrătoare		prețul costului pe una		prețul costului pe una			
de întreținerea liniei		de mișcare		de tracțiune		din ateliere		în total		de tracțiune		de întreținere		pentru ateliere		în total		de sarcini publice			în total general			de sarcini publice			de sarcini publice			de sarcini publice			de sarcini publice		de sarcini publice		de sarcini publice	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27												
în anul 1912																																						
7.020	20.975	13.870	12.620	5.530	60.015	5.051	62	3.060	8.178	1.486	69.624	56.794	49102	458921	46765	912675	9734	140949	1.053.624	413810	413810	827620	1.881.244	2.69	49	89												
în anul 1920																																						
în lei																																						
89.958	151.064	160.738	20.864	37.498	430.115	126.776	30.944	81.506	239.226	26.088	695.424	644.024	46798	828728	82936	499596	1.328.324	185.428	185.428	3.68850	1.697.174	2.69	880	480														

Exercitarea traficului public limitat pe linia ferată Ilva-mică, Ilva mare s'a acordat prin regulamentul ministerului de comerț ungar, nrul 37553/1888 emis în baza decretului regal edat în Ischl la 11 August 1888.

Concesionara căii ferate este Regiunea silvică Bistrița.

II. Dispozițiuni generale

§1. Obligațiunile funcționarilor căii ferate

Funcționarii căii ferate trebuie să aibă față de publicul călător ținută hotărâtă și să se poarte cu prevenirea cuvenită.

Funcționarilor le este interzis a pretinde sau a primi premii, daruri sau bacșiș pentru serviciul oficios.

Funcționarii în contact oficios cu publicul se vor reține de la fumat.

§2. Dreptul de dispunere al funcționarilor

Publicul este obligat a se conforma dispozițiunilor oficioase date de funcționarii, cari poartă uniforma s'au marca de serviciu a căii ferate Ilva-Leș, sau date de funcționarii provăzuți cu carnet de legitimație sau date din partea acelor persoane, despre cari publicul are cunoștință, că sunt funcționarii căii ferate.

§ 3. Reclamații

Plângerile și reclamarile trebuiesc adresate verbal, sau în scris, către funcționarii superiori sau către regiunea silvică din Bistrița, care este obligată a examina cât se poate de urgent orice plângere, înaintată cu indicarea numelui și locuinței reclamantului.

§4. Reguli, cari trebuiesc respectate pe linia ferată și la stațiunile aceleia

Nu-i permis nimănui a intra în gară, ci numai în localurile deschise permanent, ori din când, în când, pe seama publicului și nu-i permis a păși, sau umbla, sau a sta pe linia ferată, numai persoanelor, cari în baza regulamentului polițial a căilor ferate, sunt îndreptățite la aceasta. Urcarea în tren este oprită aceluia, cari însoțesc călătorii, cari pleacă, precum și aceluia, cari așteaptă călătorii, cari sosesc.

§ 5. Obligământul de transport

Transportul de persoane și mărfuri nu se poate refuza dacă: (a) călătorul sau expeditorul se

conformează condițiunilor de transport în vigoare și celorlalte dispozițiuni generale; (b) transportarea este posibilă cu materialul rulant disponibil; (c) transportarea nu este împedată prin forță majoră. Mărfurile, ale căror încărcare sau descărcare reclamă instalațiuni speciale, numai în acele stațiuni și cu destinația numai pentru acele stațiuni le va primi calea ferată, în care stațiuni dispune de astfel de instalațiuni. Sunt excluse din transportul pe calea ferată animale vii, mărfuri colete (una factură) cu dimensiuni mari, obiecte incendiarie, incendiabile sau explozibile, și obiectele, a căror transport, prin natura lor, poate să devină periculoasă sau neavantajoasă pentru alte obiecte.

§ 6. Tarifa

Stabilirea taxelor de transport se face în baza tarifelor în vigoare și publicate în conformitate cu regulile prevăzute. In taxele din tarifa se cuprinde și impozitul pe transport și taxa de manipulare. La toate stațiunile se va afișa la loc potrivit, câte un extras al tarifei, cuprinzând taxele de călătorie și transport ale stațiunilor, pentru cari se dau bilete.

§7. Responsabilitatea căii ferate cu privire la funcționarii săi

Pentru organele căilor ferate, cât și pentru persoanele angajate la transportul mărfurilor primite, este responsabil serviciul administrativ al calei ferate.

III. Transportul persoanelor.

§8. Mersul trenurilor, trenuri speciale, timpul de plecare

Transportul persoanelor se face conform mersului trenurilor, publicat și afișat în stațiunile căii ferate. Spre scopul transportului se pune la dispoziția călătorilor o singură serie (C/s) de vagonete (pentru persoane), cari corespund vagoanelor de clasa a treia (3) a căilor ferate normale cu căraușie publică.

Pentru transportul de persoane între Ilva-mică și Ilva-mare circulă zilnic în ambele direcțiuni câte un tren, adică în total două trenuri mixte de persoane.

Premisele pentru trenuri speciale le dă Re-

giunea silvică din Bistrița, după cum crede de cuviință. Nimeni nu poate reclama vagon special, nici compartiment sau locuri speciale, nici chiar în cazul, când ar voi să plătească taxele pentru toate locurile din compartiment sau vagon.

Timpul valabil pentru plecarea trenurilor îl arată oroloagele gărilor. Semnalul obișnuit de plecare se dă prin fluierul locomotivei. Călătorii, cari scapă trenul, nu au dreptul de a reclama nici restituirea taxei de călătorie și nici altă compensație. Urcarea în vagon se face cu avizul dat prin strigare.

§ 9. Tabloul taxelor de călătorie

Taxele de călătorie între stațiuni sunt înșirate în tabloul de mai jos, în taxele aceste se cuprinde și impozitul pe transport și taxa de timbru. Biletele de călătorie le dă conductorul trenului, tot el încasează în același timp și taxele de călătorie.

Pe biletul de călătorie este semnată linia, pentru care e valabil biletul și taxa de călătorie.

Calea ferată este îndreptățită, a pretinde, ca călătorii să platească taxa de călătorie cu bani numărați gata, fără a aștepta provocare și fără întârziere.

Biletele de călătorie sunt valabile dela scoaterea lor, până la sosirea la stațiunea de destinație. La caz de întrerupere a călătoriei, biletele nu mai sunt valabile.

§ 10. Localurile de așteptare, deschiderea

din călătorie

Localurile de așteptare sunt deschise cel puțin cu o oară înainte de plecarea trenului, ear după plecare se vor închide.

Persoanele, a căror prezență din cauză de beție sau din alte motive ar molesta pe ceilalți călători, tot așa și acela, cari nu țin ordinea prescrisă sau nu se acomodează dispozițiilor luate de personalul de serviciu sau se poartă necuviincios vor fi eschise din localurile de așteptare și din călătorie, fără ca să aibă dreptul de a reclama restituirea taxei de călătorie.

§ 11 Controlul biletelor de călătorie, purtarea călătorilor în decursul mersului trenului.

Călătorul este dator a păstra biletul până la terminarea călătoriei și ai prezenta oricând, la cerere, funcționarilor căii ferate.

Pasagerul, care nu posedă bilet de călătorie valabil, va plăti dublul taxei întregi dela gara de plecare până la gara de destinație.

În decursul călătoriei este oprit a se pleca în afară din fereastră și a se răzima de ușă sau a petrece pe platoul deschis al vagonetelor.

Călătorii sunt responsabil de pagubele, ce vor cauza pri stricarea sau murdărirea vagoanelor sau a aranjamentelor din ele. Orice pagubă trebuie restituită.

§ 12. Întârzierea de tren, sistarea trenurilor, perturbări în comunicație.

Călătorii nu sunt în drept de a reclama nici pentru întârzierile survenite la plecarea sau so-

Stațiuni	Ilva-mică			Ilva-Leș			Sân-Josif			Măgura			Ilva-mare gara de jos			Ilva-mare gara ultima		
	Dis-tanța	Taxa de călătorie		Dis-tanța	Taxa de călătorie		Dis-tanța	Taxa de călătorie		Dis-tanța	Taxa de călătorie		Dis-tanța	Taxa de călătorie		Dis-tanța	Taxa de călătorie	
	Km	Lei	b	Km	Lei	b	Km	Lei	b	Km	Lei	b	Km	Lei	b	Km	Lei	b
Ilva-mică				5	2		13	4		19	5		27	7		36	10	
Ilva-Leș	6	2					7	2	0	13	4		31	5	50	31	9	
Sân-Josif oprire facultativă	13	4		7	2	20				6	2		14	4	20	23	6	
Măgura	19	6		13	4		6	2					8	2	40	17	4	50
Ilva-mare gara de jos	27	7		21	5	50	14	4	20	8	2	40				9	2	50
Ilva-mare gara de sus	38	10		31	9		28	6		17	4	50	9	2	60			

sirea trenurilor și nici pentru sistarea trenurilor sau pentru perturbările în comunicație.

§ 13. Transportul câinilor

Călătorilor nu le este permis să ducă cu sine, în vagonete de persoane câni sau alte animale.

§ 14. Bagajele ce pot lua călătorii în tren.

Călătorii pot lua cu sine în vagonul de persoane numai bagaje mici și ușor portative, cari nu ocupă mai mult loc sub bancă decât locul de șezut al călătorului.

Este oprit a așeza bagaje pe platforma vagonetului, pe bănci sau între bănci.

§ 15. Cei îndreptățiți a călători gratuit sau cu taxe reduse:

1. Fără plată pot călători cu bagaje cu tot:

A) În vagon de persoane C/s.

a) Copii, care nu sunt mai înalți de un metru, dacă nu ocupă pe bancă locul unui călător.

b) Acei funcționari ai statului, cari călătoresc din încredințarea autorităților chemate să facă controlul, precum și conducătorii și administratorii căii ferate: aceia, cari călătoresc ca însoțitori de poștă sau în chestiile de monopol ale statului și delegația aceasta o pot dovedi cu bilet de liber parcurs, (formularul B) eliberat de regiunea silvică din Bistrița.

c) Funcționarii statului, cari sunt în serviciul Regiunii silvice din Bistrița și membrii lor de familie, dacă își pot dovedi calitatea aceasta cu bilet de liber parcurs (formularul B) și pentru membrii de familie (formularul C).

d) Ceialalți angajați definitiv la calea ferată silvică și la exploatarea pădurilor administrate de stat, precum și membrii familiei acelora, dacă își justifică aceasta calitate cu bilet de liber parcurs (formularul B), iar pentru membrii de familie (formularul C).

e) Jandarmii în serviciu, dacă își prezintă spre vizare cartea de serviciu, care le justifică încredințarea oficioasă, sau alte acte, cari le justifică caracterul oficial al călătoriei. (Referitor la bagaj vezi § 14).

Paușalul stabilit prin ordinul nr. 1433 din anul 1912 se estinde numai asupra călătoriilor de serviciu a jandarmilor negradați, a căror călătorie se face în sarcina ministerului de Interne, până când călătoriile făcute în sarcina

ministerului de interne sunt a se compta reglementar.

f) Organele oficiilor de finanțe ale statului, cari călătoresc din serviciu dela respicient în jos, dacă își prezintă „Delegația” care le justifică însărcinarea oficioasă (referitor la bagaj vezi § 14).

B) In vagon de povară închis G/s sau cu permisiunea administratorului responsabil al căii ferate în vagonete cu platformă, (Ih/s) provăzute cu barieră de siguranță sau în vagonul de povară acoperit G/s pot călători grațuit:

g) muncitorii angajați la întreținerea liniei ferate, la serviciul de administrație și la lucrările forestiere, dacă își pot dovedi calitatea aceasta cu un „bilet de parcurs liber pentru muncitori” (formularul D, I) eliberat de administratorul responsabil al căilor ferate și vizat de Regiunea silvică din Bistrița;

h) muncitorii, cari aparțin economiei forestiere a Regiunii silvice din Bistrița: dacă își pot dovedi calitatea aceasta cu „bilet de liber parcurs” pentru muncitori (formularul D, E) eliberat de Regiunea silvică din Bistrița sau de ocoalele silvice ale acestei regiune.

2. Cu preț pe jumătate pot călători:

a) funcționarii statului, cari posed legitimații de călătorie cu preț redus pe C. F. R. dacă își pot dovedi acest favor cu legitimația de la C. F. R.;

b) organele militare, financiare și ale siguranței publice, precum și deținuții escortați de aceste organe;

c) muncitorii de pădure și câmp, dacă își pot dovedi calitatea de lucrători cu legitimația provăzută în legea II din anul 1908.

d) acei indivizi împreună cu însoțitorii lor, cari călătoresc la sau dela un institut Pasteur-ian, dacă o pot dovedi aceasta și paupertatea cu atestat corespunzător.

§ 16. Transportul morboșilor

Acei indivizi, cari din cauză de morb sau din alte motive nu pot călători în vagon de persoane, pot fi transportați într-un vagon închis de povară, în patul propriu, cu doi însoțitori, dacă și au comandat vagonul cu 24 oare înainte de plecarea trenului.

IV. Transportul bagajelor

§ 17. Primirea bagajelor

Ca bagaje se primesc cu restricțiunea prevenită la § 5 de regulă numai acele obiecte, cari sunt necesare pasagerului la călătorie și dacă sunt împachetate durabil și sigur.

Primirea bagajului o face conductorul trenului sau șeful gării, care e dator totodată să încaseze și taxele de transport și să elibereze călătorului recipisa de bagaje.

În stațiunile cu ordine facultativă se poate refuza primirea bagajelor grele, adică a celor, cari din cauza greutateii prea mare, nu pot fi purtate de un singur om. Bagajul se preia cu bucata și să cântărește numai la dorința călătorului, în care caz trebuie să se plătească pentru cântărire un leu de bucată.

Fiecare 10 kg începute sunt a se considera ca 10 kg complete. Bagaje se primesc numai în colete până la greutatea de 50 kg. Bagajele nu pot fi transportate cu scutire de taxă.

§18. Tarifa taxelor de transport pentru bagaje

Taxele de transport pentru un colet se calculează după tabela de mai jos. La expedierea bagajelor se plătește cel puțin după 10 kg și anume pentru 10 kg și 1 (ua) kg, 2 (doi) bani și 18% impozit de transport; mai departe pentru coletele expedate de aceeași persoană 40 (patruzeci) bani taxă de manipulare și 20 bani pentru timbru de recipis. Se notează, că acești 20 bani competență de timbru de recipisă se calculează după orice bagaj fără considerare la cea, că comptarea bagajului supus taxei de transport se face cu recipisă sau cu buletin.

Spre acest scop taxa buletinelor de bagaje se va ridica cu prețul taxei de timbru de recipisă (și până la apariția buletinelor nouă, buletinele se vor corege cu mâna). Taxa de timbru de recipisă încasată atât după recipise, cât și după buletinele de bagaj, se va preda erariului prin asigurarea sumei de fapt încursă, ca taxă de recipisă de timbru. După transport de câni se va plăti 20 (douăzeci) bani taxă de timbru erarială de fiecare transport. După transportul expres se va plăti afară de cei 20 bani taxă de recipisă,

încă 20 bani taxă de timbru erarială.

În tabloul de jos se cuprinde taxa și darea de transport, iar taxa de 40 (patruzeci) bani, taxa de administrare și taxa de timbru de recipisă 20 (douăzeci) bani se va socoti separat.

Recipisele de predare a bagajelor predate în sau pentru stațiunii Sân Iosif se vor remite conductorului de tren.

§ 19. Ridicarea bagajelor.

Bagajele se eliberează numai pe baza remiterii recipisei de predare.

Pentru bagajele, cari nu se ridică în decurs de 24 ore dela sosirea la locul de destinație, se va plăti de fiecare colet pe zi un leu plată pentru magazinaj.

§ 20. Bagaje uitate.

Dacă bagajele lăsate pe teritoriul căii ferate sau în vagoane ajung în mâinile direcțiunii căii ferate și sunt expuse stricăciunii direcțiunea le va păstra timp de 3 (trei) luni de zile.

Obiectele expuse stricăciunii se vor vinde cu preț cât se poate de bun.

După expirarea celor trei luni obiectele găsite sau prețul de vânzare încurs, se va trata conform regulamentului în vigoare.

V. Transportul de povară

§21. Trenuri de marfă.

Transportul mărfurilor streine se efectuează cu trenurile mixte, cari circulă câte odată pe zi în ambele direcțiuni sau cu trenurile de povară, cari circulă în fiecare săptămână Marția și Vineria în ambele direcțiuni câte odată.

§ 22. Taxele pentru transportul de povară.

Taxele pentru orice transport de povară se stabilesc conform tabloului de mai jos, cu presupunerea, că transportarea marfei se poate efectua (cu restricțiunea din § 5) în vagonetele menite pentru astfel de transporturi.

În tabela aceasta se cuprind și cei 40 (patruzeci) bani pentru suta de kg ca taxă de administrare precum și cele 5% dare de transport. Afară de aceasta se încasează încă de fiecare transport 20 (douăzeci) bani taxă de recipisă și douăzeci bani, taxă de timbru de recipisă.

La stabilirea taxei de transport povara se va întregi la 100 kg astfel, că fiecare sută de kg începută se va considera ca 100 kg complete.

a) dela Ilva-mică		b) dela Ilva-Leș		c) dela Săn-Josif oprire facultativă		d) dela Măgura		e) dela Ilva-mare gara de jos		f) dela Ilva-mare gara ultima	
stațiuni	kilometrul	stațiuni	kilometrul	stațiuni	kilometrul	stațiuni	kilometrul	stațiuni	kilometrul	stațiuni	kilometrul
Taxa cu dare cu tot, fără taxa de manipulare și de timbru pro 10 km. în bani		Taxa cu dare cu tot, fără taxa de manipulare și de timbru pro 10 km. în bani		Taxa cu dare cu tot, fără taxa de manipulare și de timbru pro 10 km. în bani		Taxa cu dare cu tot, fără taxa de manipulare și de timbru pro 10 km. în bani		Taxa cu dare cu tot, fără taxa de manipulare și de timbru pro 10 km. în bani		Taxa cu dare cu tot, fără taxa de manipulare și de timbru pro 10 km. în bani	
Ilva-Leș	6 15 bani	Săn-Josif oprire facultativă	7 17 bani	Măgura	6 15 bani	Ilva-mare gara de jos	8 15 bani	Ilva-mare gara ultima	9 22 bani	Ilva-mică	38 87 bani
Săn-Josif oprire facultativă	13 32 „	Măgura	13 32 „	Ilva-mare gara de jos	14 34 „	Ilva-mare gara ultima	17 41 „	Ilva-mică	27 65 „	Ilva-Leș	31 73 „
Măgura	19 46 „	Ilva-mare gara de jos	21 51 „	Ilva-mare gara ultima	23 56 „	Ilva-mică	19 46 „	Ilva-Leș	21 51 „	Săn-Josif oprire facultativă	23 56 „
Ilva-mare gara de jos	27 65 „	Ilva-mare gara ultima	31 73 „	Ilva-mică	18 32 „	Ilva-Leș	18 32 „	Săn-Josif oprire facultativă	14 34 „	Măgura	17 41 „
Ilva-mare gara ultima	38 87 „	Ilva-mică	6 15 „	Ilva-Leș	7 17 „	Săn-Josif oprire facultativă	6 15 „	Măgura	8 20 „	Ilva-mare gara de jos	9 22 „

La stabilirea taxei minimul de povară este 100 (unasută) kg.

Predarea de povară cu mare viteză nu este admisă pe calea ferată. Povară nu se poate preda în stațiunea Săn-Iosif și nici cu destinațiunea pentru aceasta stațiune.

În înțelesul „Suplementului dela actul de concesiune” al ordinului nr. 14461/III emis de fostul minister de comerț maghiar în 10 Martie 1913 calea ferată industrială, care leagă gara Ilva-mică a „căilor ferate forestiere din Valea Ilva” cu gara Ilva-mică a „Căilor ferate vicinale năsăudene” va servi și pentru căraușie publică, adeca această cale ferată industrială va servi și scopului de-a transporta cu ajutorul ei și materiale streine, cari s’au transportat pe „calea ferată forestieră, Valea Ilva” sau cari sunt destinate de a se transporta mai departe pe aceasta cale ferată. Cu privire la manipularea și luarea în seamă a vagoanelor sunt valabile stipulațiunile precizate în contractul încheiat referitor la întreținerea și administrarea liniei ferate industriale. (Nr. 3758 - 1919)

Pentru marfă cu bucata nu este decât o singură clasă de taxă prin urmare orice marfă de felul acesta se va considera la fel. De marfă cu bucata (manufactură) se consideră acea marfă, care se predă în cantitate mai mică decât 3000 (trei mii) kg.

Marfa cu vagonul este specificată în clasele A, B, și în tarifele speciale 2 și 3.

De marfa cu vagonul la clasa A, se consideră marfa aceea, care se predă în cantitate mai mare decât 3000 (trei mii) kg. la un vagon și la o carte de trăsură, iar de clasa B., C. și de tarifele speciale 2 și 3 se ține marfa acea, care se expediază în cantitate de cel puțin 6000 (șase mii) kg. adecă în cantitatea corespunzătoare capacității de încărcare a unui vagon.

De marfă cu vagonul se consideră: (A) La clasa A - povara aceea, care se expediază în greutate de cel puțin 3000 (trei mii) kg. ia un vagon și ia o carte de trăsură, sau care se plătește conform acestei greutăți; (B) La clasa B - toate produsele agricole, alimentele, articolele de îmbrăcăminte și economice, apoi marfa de ferestreu, dranițele, doagele, veștile, șindilile, fânul, paele, rachiul, berea, vinul și derivatele lui; (C) La clasa C și la tarifa specială 2 - orice material lemnos rotund, lemnele de foc, fructele de pădure, coaja, pietrele de zidit, varul, cărămidă, nășipul, cimentul, apoi materialele și uneltele de căi ferate străine. La poziția specială 3: crengile, uscăturile, picăturile (lemne de foc), lemnele de foc din desigurii legate în sarcini, gunoiul artificial, tiglă și lamele de coperiș, cărbunii de lemn, materiale, unelte și mașine agricole, cărămidă.

Tarifa pentru transport de povară

Km	Marfă cu bucata	Marfă cu vagonul				Observare
		Clasa A	Clasa B	Clasa C și tarifa specială 2	Tarifa specială 8	
		Taxa de transport 100 kg bani				
1-6	410	180	125	124	100	
7	420	182	130	128	105	
8	426	186	136	132	110	
9	452	190	142	136	116	
10	468	202	154	142	120	
11	490	208	158	142	120	
12	504	212	158	154	132	
13	522	228	164	158	132	
14	538	234	170	164	136	
15	568	240	180	164	142	
16	584	250	186	170	142	
17	600	256	160	180	154	
18	616	264	202	186	158	
19	638	280	202	186	158	
20	666	282	208	190	164	
21	670	296	212	202	170	
22	686	298	224	208	170	
23	714	304	228	208	180	
24	736	312	228	212	180	
25	752	320	234	224	186	
26	768	334	240	228	190	
27	784	344	250	230	190	
28	810	350	256	234	202	
29	830	352	264	240	208	
30	848	366	272	240	208	
31	862	372	272	250	212	
32	884	382	280	256	212	
33	890	392	282	264	224	
34	926	398	296	264	228	
35	932	404	298	272	228	
36	958	414	304	280	234	

§ 23. Taxe accesorii.

Pentru ridicarea și căratul mărfii transportate pe calea ferată forestieră se admite termen de 24 ore dela încunoștiintare, tot 24 ore se admit și la expediate. Ca taxă de magazinaj se stabilește de fiecare sută de kg. zilnic 120 (unasutădouăzeci) bani. Regiunea silvică poate schimba oricând termenul de ridicare a marfelor precum și taxa de magazinaj.

§ 24. Regulament.

Taxele, pe cari trebuie să le plătească particularii și procedura, ce are să fie urmată, la caz când încărcarea să întâmplă pe linia deschisă.

1. Pe linia dintre hectometrii 0/0-350/794 a căii ferate forestiere cu cărașie publică de pe Valea Ilvei, se poate transporta, afară de produsele, materiale și uneltele forestiere și marfă expedită de particulari sau sosită la adresa acestora. Pe linia din Valea Leșului și pe celelalte ramuri laterale nu este admis transportul mărfii de cărașie publică.

2. Pe linia admisă pentru cărașie publică și anume pe linia deschisă sau lângă depozitele, unde nu sunt linii laterale de încărcare sau stațiuni destul de lungi pentru a primi trenul întreg, nu-i permis ele a duce vagoane sau a încărcă și a descărca vagoane, decât cu permisiunea anterioară a Regiunii silvice din Bistrița și numai la cazul, când partidele se vor supune condițiilor impuse din caz în caz.

3. Marfa încărcată în vagon pe linia deschisă sau lângă depozitele menționate sub 2, vor prelua-o de fapt numai în gara proximă în direcțiunea transportării. Tot așa marfa, care este destinată de a se descărca pe linia deschisă sau la locurile menționate sub punctul 2, se va prelua de partide numai în gara cea mai apropiată dinaintea locului de destinație, așa că vagoanele cu aceasta marfă numai după acea se vor scoate pe linia deschisă sau la locurile menționate sub punctul 2, după ce cartea de trăsură a fost preluată deja de C. F., adecă după plățirea taxei de transport și după recunoașterea primirii mărfii.

4. Partidele își vor comanda vagoanele necesare la gara respectivă, cu 48 oare înainte, indicând calitatea, greutatea aproximativă a marfei și gara de destinație. La caz dacă partida nu se va folosi de vagoane astfel comandate, va plăti de fiecare vagon amenda satorită în regulamentul de administrație, § 63, punct III m. a. v.

5. Încărcarea, adică descărcarea vagoanelor pe linia deschisă sau în locurile menționate sub punctul 2 o vor efectua partidele pe speșele proprii în timpul satorit din caz în caz, dar cel mult în intervalul dintre circularea alor două trenuri în oarele de ziuă, fără ca să poată avea partidele vre-o pretenție de despăgubire. La cererea directă a partidei, încărcarea și descărcarea marfei o poate face și Regiunea silvică din Bistrița, încasând taxele, cari se vor stabili din caz în caz, amăsurat calității marfei. La caz, dacă partida nu va efectui încărcarea ori descărcarea la timp prescris, vagoanele vor fi trase în scopul asigurării circulației la gara proximă, în cazul acesta, afară de taxa de magazinaj, vor fi plătite încă odată și taxele pentru tragerea din nou a vagoanelor.

6. Partidele sunt respunzătoare pentru orice daună provenită din încărcare, cauzată în vagoane, instalațiuni sau în linia ferată, provenită din vina proprie sau a funcționarilor lor și sunt obligate a solvi despăgubirea în decurs de 8 zile dela prezentarea contului din partea Regiunei silvice Bistrița.

Taxele de plătit: (a) pentru aducerea și ducerea vagoanelor pe linia deschisă sau la locurile menționate sub punct 2 se plătește de vagon km. 4 (patru) lei; (b) pentru păzirea, îngrijirea și manipularea vagoanelor se plătește 3 (trei) lei; (c) la caz, dacă se trage de partidă un singur vagon, aceasta va plăti lângă taxele menționate mai sus încă 2 (doi) lei de vagon, cu taxă suplimentară; (d) dacă partida își

scoate însăși vagoanele cu forță de braț, dar cu permisiunea conducătorului căilor ferate, atunci taxa satorită de km. vagon va fi micșorată cu 1.50 lei.

8. Distanța de tragere a vagonului este a se socoti dela mijlocul edificiului gării; fiecare km început se consideră de un km complet. Taxele de transport și taxele accesorii se socotesc în raport cu distanța dela locul de încărcare sau descărcare.

9. Referitor la primirea, manipularea, scoaterea marfei și la toate afacerile, datorințele, cari sunt în legătură cu aceasta, precum și referitor la responsabilitate, sunt obligatoare regulamentele în vigoare pentru căile ferate silvice din Valea Ilva și regulamentele administrative emise pentru căile ferate normale publice de pe teritorul Transilvaniei.

10. Plângerile și reclamările sunt a se adresa direct Regiunei silvice din Bistrița.

Tabloul kilometrilor

Dela stația	Până în stația					
	Ilva-mică	Ilva-Leș	Sân Josif	Măgura	Ilva-mare gara de jos	Ilva-mare gara de sus
	k i l o m e t r i					
Ilva-mică	-	6	12	19	27	36
Ilva-Leș	6	-	7	13	21	31
Sân Joalf	12	7	-	5	14	23
Măgura	19	13	5	-	6	17
Ilva-mare gara de jos	27	21	14	6	-	8
Ilva-mare gara de sus	36	31	23	17	8	-

Cuvânt de încheiere

La izvorul din Valea Bolovanutul, afluentul Ilvei, ne luăm rămas bun dela iubiiții noștri oaspeți, și despărțindu-ne, rămânem în ferma convingere, că acele câteva ore, pe care le-ați petrecut în cercul nostru, le veți păstra, ca plăcută amintire în sufletul Dv.

De asemenea rămânem în credința, că nu peste prea mult timp, vom putea din nou saluta „Congresul silviculturilor români”, în aceste plaiuri, ale țarei noastre și în aceasta speranță Vă zicem: LA REVEDERE!