

# REVISTA ECONOMICĂ

ORGAN FINANCIAR-ECONOMIC

Organul oficial al asociațiunii institutelor financiare românești din Ardeal, Banat, Crișana și Maramurăș „SOLIDARITATEA” Sibiu

Apare odată pe săptămână.

Redacțiunea și administrațiunea : Sibiu, Strada Bayer Nr. 1—3.

Abonamentul pe an: în țară: pentru autorități, bănci și întreprinderi Lei 500.—; pentru particulari Lei 400.—; pentru cooperative funcționari publici, de bancă și comerciali Lei 300.—. În străinătate Lei 800.—. Taxa pentru inserțiuni: de fiecare □ cm. Lei 6.—

Director: **Constantin Popp.**

Redactor: **Dr. Mihai Veliciu.**

## Sumarul:

Problema restabilizării (inflației). — Criza căilor ferate. — Situația. — Regulamentul de aplicare al legii pentru comerțul de devize.

## Dela „Solidaritatea”.

Domnii membri, cari vor fi delegați din partea băncilor noastre la adunarea generală extraordinară din 26 crt., întrucât vor vizita expoziția de vinuri din Cluj, vor beneficia de o reducere pe C. F. R. de 50%. În acest scop îi rugăm să păstreze biletele de tren, cu cari călătorese la Cluj.

Totodată, pentru a avea timp suficient pentru dezbateri, la cererea mai multor membri, modificăm ora de deschidere a adunării generale dela orele 11 la ora 9 a. m.

Prin urmare, adunarea generală extraordinară a „Solidarității” dela 26 crt., se va deschide fix la orele 9 a. m., (Palatul Camerei de Comerț și Industrie, Cluj).

Consiliul de administrație.

## Problema restabilizării (inflației).

Primejdia inflației există astăzi încontestabil, ca o gravă amenințare a viitorului apropiat.

Problema monetară, pe care o credeam definitiv soluționată prin legea de stabilizare dela 7 Februarie 1929, este repusă în discuție în toată amploarea ei. A trece nepăsători peste aceasta prea gravă chestiune, ar însemna să adoptăm tactica ștrufului, care în fața primejdiei se ascunde în nisipul Saharei.

Este curios, că problema inflației nu a izvorât de data aceasta în primul rând din necesitățile inexorabile ale producției naționale, cum ar fi fost firesc, căci dacă producția națională, nu are la îndemână mijloace de schimb în măsură suficientă, se ivește imperativul categoric al sporirii acestor mijloace, — bine înțeles pe lângă sporirea concomitentă a acoperirii metalice.

*Revizuirea stabilizării monetare este pusă astăzi ca o soluție a problemei datorțiilor.*

Inflaționiștii noștri susțin, că problema datorțiilor — neputându-se deslega (?) cu mijloace economice, financiare sau juridice, — trebuie să atacăm însăși moneda, deprecind-o în măsura în care s'au deprecia produsul economic.

Ideia inflației în formă de restabilizare a leului a prins consistență mai întâi în doctrină (a se vedea broșura defunctului Victor Onișor: „Venitul național, reforma monetară și criza economică specială din România, 1931”). Astăzi factori politici cu mare suprafață s'au declarat adepți ai tezei inflaționiste, printre cari amintim: Grupul Iunian din partidul astăzi la guvern, partidul țărănist al dlui Dr. Lupu, Gruparea dlui A. C. Cuza, Garda de fier și partidul dlui Oct. Goga. În ultimul discurs parlamentar și dl Argetoianu s'a alăturat la noul curent — cu anumite rezerve. — Ba ce e mai mult chiar și conducerea partidului național țărănesc a declarat că întrucât redresarea economică nu se va putea face prin ajutorul străin, nu rămâne altă soluție decât aceea preconizată de dl Iunian. Soluția inflaționistă câștigă teren și în opinia publică și serioși factori ai comerțului și industriei singura cale de ieșire din impas nu o văd decât prin inflație. Despre debitori nici nu mai vorbim, căci aceștia aproape toți, fără excepție, văd în inflație cea mai sigură a lor mântuire de toate datorțiile. „Inflația” a ajuns cu un cuvânt foarte „populară”. Este o dovadă elatantă acest fapt, cum pot să se răspândească în vremuri fulburi cele mai periculoase erezii, înțocmai cum într'un organism bolnav pătrund cu cea mai mare ușurință bacterii ucigători.

Problema inflației fiind deci de o neîngăduită *actualitate*, se impune în mod imperativ ca *factorii interesați de consecințele unei astfel de operațiuni financiare să ia o atitudine hotărâtă în fața propagandei tot mai intense.*

*Se impune inițierea unei viguroase acțiuni de lămurire a opiniei publice asupra urmărilor dezastruoase pe care inflația le va avea pentru întreaga noastră viață economică.*

Discuțiunile la masa verde și articolele din gazete nu mai ajută nimica: *Trebue dusă problema în masele largi ale populației, adică ale corpului electoral, știut fiind că la noi toate problemele de stat se rezolvă prin și de puterea politică.*

Să nu se piardă din vedere că se vorbește tot mai mult despre declinul sistemului burghezo-capitalist. Să nu se uite că *moneda națională este întruchiparea întregului capital mobil național, deci cel mai puternic pilon al actualului sistem economic și social.* Inflația va duce incontestabil nu numai la *prăbușirea monedei noastre naționale, dar și la distrugerea întregului capital, care mai există — deși tezaurizat, — și astfel se va da cea mai dureroasă lovitură însăși sistemului capitalist, — și civilizației actuale clădită pe acest sistem.*

Cei cari mai cred în puterea de viață a burgheziei și a ideologiei individualistă-capitalistă, a cărei expresie în politică este sistemul democratic, — să se pună neîntârziat în gardă!

Și este fără îndoială, că *crizele economice și financiare prin care trece astăzi producția capitalistă sunt niște fenomene trecătoare, determinate de urmările marelui război, și nici decum urmări firești ale defectuoșității sistemului însuși.*

Instituțiunile de credit, camerele de comerț și industrie, sfaturile negustorești, Ugirul, precum și personalitățile proeminente ale vieții noastre publice să înceapă sub conducerea *Institutului de emisiune* o serie de conferințe și *întâlniri publice*, cu scopul de a lămuri și liniși spiritele care astăzi stau năucite și desorientate în fața atâtor doctrine care se bat în capete. Dacă sunt și oameni de bună credință, este incontestabil că nicidecum elementele subversive nu au avut un mediu mai prielnic pentru desfășurarea

operei lor nefaste decât societatea românească din zilele noastre...

Se impune în mod special, ca „*Solidaritatea*” să ia o grabnică și hotărâtă atitudine în această chestiune.

Punctul de plecare al inflației sau devalorizării monedei ar fi faptul, că valoarea banului nostru s'a urecat dela data stabilizării aproape cu 100%, adică în aceeași măsură în care s'a ieftinit viața. Iar scopul restabilizării ar fi ca stabilind o nouă valoare, mai scăzută a Leului, de pildă la cursul de 1.50 centime, valoarea monetei ar scădea la jumătate, iar prețul produselor s'ar ureca în mod automat la dublu și tot în mod automat ar scădea datoritiile la jumătate.

Aplicarea teoriei nu este însă atât de ușoară cum apare la prima vedere. Mai întâi este greșit chiar punctul de plecare.

Într'adevăr *ieftinirea produselor economice nu înseamnă că moneda s'a revalorizat.* Valoarea monetei în raport cu baza aur, precum și cursul ei în raporturile internaționale, care curs tot la baza aur se raportează, a rămas același, respective *nu arată o revalorizare.* Ba în ultimul timp cursul a luat o tendință pronunțată de devalorizare (în urma sporirii circulației fiduciare dela 22 miliarde la 29 miliarde și jumătate).

*Putem deci afirma că moneda nu a deviat dela punctul fix stabilit prin legea dela 7 Februarie 1929 — nici în direcție ascendentă.* Și moneda nesuferind nici o modificare intrinsecă, este evident că *mărfurile sunt acelea care s'au ieftinit, și anume în urma supraproducției și lipsei de plasare, ca o consecință logică a legii cererii și ofertei.*

Ori dacă nu moneda este cauza rezelor de care suferim astăzi, nu aflăm nici o rațiune pentru care ar trebui să-i aplicăm pedeapsa cu moartea.

Este fapt hotărât că în toate frământările provocate de o criză fără precedent singurul punct fix, singurul punct de reazăm a rămas moneda stabilizată.

A distruge moneda stabilizată ar însemna să pierdem singurul fir roșu, care ne-a mai rămas în acest haos economic, ar însemna să lăsăm barca economiei naționale fără cârmă și fără busolă pradă valurilor furioase.

Procedând la o nouă stabilizare, prin simplul fapt al atingerii monetei odată stabilizată, am distruge sentimentul de încredere în aceeași monedă. Toată lumea va dori să scape cât mai curând de o monedă deochiată, plasând-o în tot felul de bunuri mobile și imobile.

Această ofertă în masă a monetei va duce în mod fatal — tot ca o consecință logică a legii cererii și ofertei, — la o depreciere a monetei, care va depăși limitele *noului* curs, și deprecierei îi va corespunde o vertiginoasă urcare de prețuri pe toată linia și deci o *scumpire a vieții*.

De unde va lua statul mijloacele financiare ca să plătească pe funcționari în proporția scumpirii vieții?! Tot așa le va lipsi mijloacele de venituri și muncitorilor. *Deprecierea monetară va avea deci ca urmare imediată un dezastru al funcționărimii și o mizerie agravată a muncitorimii și deci adâncirea problemei șomajului.*

Inflația ar prezenta oarecare șansă de reușită dacă am dispune de mijloacele coercitive, prin care am putea reglementa toate prețurile, oprindu-le să se urce peste cursul nou al monedei. Dar cine ne poate garanta așa ceva? Practica din trecut încă ne-a dovedit că de pildă comercianții, dacă se înregistra o scădere la curs de 10%, ei scumpeau imediat marfa cu 30%—40%. Unde avem noi — în actuala atmosferă de corupție — aparatul administrativ pentru a constrânge pe comercianți să respecte întocmai noul curs ce se va decreta!?

Măsurile restrictive la cumpărarea de deize vor fi agravate și mai mult, astfel că orice comerț cu străinătatea va fi complet paralizat și astfel *balanța comerțului extern va suferii deficite enorme.*

*Risipa și debandada în cheltuelile statului vor lua proporții nebănuite așa cum a fost în timpul inflației de după războiu.*

Se poate prevedea cu siguranță, că *pornind odată pe panta devalorizării monetei (inflației) nu va mai fi puțință de oprire și restabilizare cu inflația limitată (sau dirijată) va aduce în cele din urmă la totala depreciere a monedei noastre.* În domeniul datoriilor această totală depreciere va corespunde *confiscării creanțelor.*

Odată depreciată moneda se va pune din nou chestiunea stabilizării monetei

sau a creierii unei noi monede stabile, căci *o economie națională fără monedă stabilă nici nu ne putem închipui.* Pentru creierea unei noi monede ne vor trebui noi resurse financiare și de sigur vom avea lipsă și de ajutorul finanței străine.

*Și cine poate crede că în actualele conjuncturi financiare și după pierderea unei monede stabile vom mai putea obține de undeva aceste mijloace indispensabile?*

Să nu se uite apoi că *menținerea stabilității monetei este și o chestiune de prestigiu național.* Moneda noastră este și astăzi cea mai depreciată dintre toate monedele europene.

Exemplul Angliei și al Belgiei pe care îl invoacă inflaționiștii, nu este concludent și aplicabil pentru stările dela noi. *Noi nu avem nici resursele inepuizabile ale imperiului britanic și ale Belgiei și nici structura morală a acestor popoare disciplinate.*

Mai observ în sfârșit, că restabilizarea fiind eminentă o operațiune de *încredere*, reușita ei va depinde în covârșitoare măsură de încredere pe care înfăptuitorii ei vor ști să o inspire, atât locuitorilor țării, cât și străinătății. Ori este evident că *astăzi plutim în plină criză de încredere și în criză de autoritate și deci pare exclusă posibilitatea creării unei atmosfere de încredere generală.*

Protagonisții inflației vor trebui deci să înțeleagă, că propaganda în această direcție *nu se poate califica de act patriotic!* Noi trebuie să respectăm cu sfințenie stabilitatea monetară — chiar cu cele mai mari sacrificii! — și prin urmare trebuie să căutăm soluțiile pentru diferitele probleme, — printre cari și aceea a datoriilor — în cadrele situației create de pe urma stabilizării monetei și de pe urma deprecierei produselor noastre de tot felul. *Altă scăpare nu este decât adaptarea finanțelor statului și ale particularilor la nivelul scăzut al veniturilor.*

Cluj, Octombrie 1932.

Dr. IOACHIM TOLCIU.

**Notă.** După ce am scris articolul de sus au urmat amplele discuțiuni parlamentare asupra problemei restabilizării monetei. În cursul acestor prea interesante și documentate discuțiuni, — care fac cinste parlamentului nostru, — susținătorii stabilității monetare — și în special dnl Gh.

Mironescu, ministrul de finanțe și C. C. Brătianu ca interpret al partidului liberal, au arătat prin un belșug de argumente zdrobitoare nu numai defectuoșitatea *principală* a restabilizării și consecințele ei păgubitoare din punct de vedere economic, financiar și social, dar și repercusiunile dezastruoase ale unei astfel de operațiuni asupra *tezaurului* și deei asupra *bugetului statului*, relevând totodată și piedecile insurmontabile de *ordin tehnic*.

Putem afirma cu toată certitudinea că în giganticul duel oratoric *teza restabilizării a suferit o rușinoasă și iremediabilă înfrângere*.

Cei cari și de aci înainte vor mai face propagandă cu ideile de restabilizare, nu vor mai avea nici scuza bunei credințe, ei vor trebui să fie stigmatizați drept niște periculoși demagogi, cari nesocotind interesele superioare de stat, nu urmăresc altceva decât satisfacerea meschinilor lor interese personale, exploatând suferințele maseselor și greutățile de tot felul prin care trece țara noastră. Despre aceștia se va putea spune, că: „Errare humanum est, sed perseverare *diabolicum*”.

Cluj, 16, Octombrie 1932.

Dr. IOACHIM TOLCIU.

## Criza căilor ferate.

Am mai avut și oltădată ocaziunea să vorbim de importanța economică a comunicațiilor bine întreținute. Ne dispensăm deci de a mai face vre-o mențiune de această natură în rândurile ce urmează, cu convingerea că orice om care posedă într-o cât de neînsemnată măsură mecanismul economiei de astăzi, este de perfect acord cu afirmațiunile ce facem. În posesiunea acestor convingeri am scris tot în cuprinsul acestei reviste, câteva pagini despre importanța șoselelor. (Vezi nr. 26/1932 din 25 Iunie).

Nu vom scăpa nici de astădată de a afirma că dacă e vorba de o comparație a economiei șoselelor cu a căilor ferate, de sigur că importanța celor dintâiu a crescut mult în ultima vreme, grație enormei dezvoltări pe care a făcut-o automobilismul. Dar cu creșterea frecvenței automobilismului, șoseaua însăși a trebuit să fie transformată, încât astăzi întreținerea ei se face cu enorme sacrificii din partea factorilor interesați. La noi în țară, automobilismul a avut în intervalul 1925—1930 următoarea mișcare<sup>1)</sup>: turisme, 6807—25.968; camioane 3.677—6.900; autobuse 401—2.486 și motocicletele 757—2514. Din însirarea acestor date vom observa paradoxul că de unde turismele au crescut ca număr în intervalul considerat cu 380%, camioanele cari singure contează în latura ce ne interesează, abia au crescut cu 188% ceea ce întărește convingerea că se face un mare lux la noi în țară și de cei cari pot și și de cei cari nu pot. Semnificativ este totuși progresul ca număr

<sup>1)</sup> Vezi Buletinul A. G. I. R. Nrul 4 din Aprilie 1932, capitoul: Cronica economică de ing. Emil E. Anastasiu.

al autobuselor care a crescut cu 300%, ceea ce din punctul nostru de vedere contează de asemenea.

Intrând însă în cadrul subiectului vom remarcă că încă multă vreme de-acum înainte calea ferată va rămânea singurul și adevăratul factor de transport în mare, deci factorul de nivelare al avuțiilor pentru întreaga economie mondială și cu atât mai mult pentru economia țării noastre care nu-și poate așa de ușor permite luxul unor investiții așa de enorme ca acelea cari s'ar cere la o schimbare radicală a mijloacelor de transport. Și tot pe această rațiune bazați, guvernauții de totdeauna au căutat vreme îndelungată, am putea zice perpetuu, formula cea mai potrivită pentru exploatarea căilor noastre ferate. Precum se știe, forma curentă de exploatare este autonomizarea și comercializarea acestei importante instituțiuni cu suprema convingere că în felul acesta va corăspunde mai bine scopurilor sale.

Evident, presupunerile nu s'au prea realizat, probabil și din cauza anumitor lacune ale legii, dar de sigur că și din cauza intereselor complexe cari converg în determinarea felului de exploatare a căilor ferate. Într'adevăr, pe de o parte instituțiunea trebuie să lucreze pe bază comercială, adică să trăiască din propriile venituri, iar pe de altă parte trebuie să se conformeze economiei generale a țării, s'o ajute și s'o protejeze cu tarife excepționale și măsuri avantajoase după cerințele momentului economic. Ceea ce este totuși de neplicat este faptul că de unde înainte de războiu căile noastre ferate dădeau permanent excedente, astăzi exploatarea lor dă o serie întreagă de deficite, cari înspătmântă prin cifrele cari le prezintă, pe oricine le cercetează. Astfel dela 1920 încoace căile ferate au întrunit o sumă de deficite cari se ridică la uriașa cifră de cca. Lei 14.132.873.635.—, repartizate pe ani precum urmează: 1920, Lei 342.818.406.—; 1921, Lei 213.136.800.—; 1922, Lei 1.421.809.638.—; 1923, Lei 2.629.467.809.—; 1924, Lei 2.700.409.930.—; 1925, Lei 46.588.620.—; 1926, Lei 217.166.927.—; 1927, Lei 1.278.395.913.—; 1928, Lei 1.625.634.901.—; 1929, Lei 639.850.482.—; 1930, Lei 1.193.722.782.—; 1931, Lei 1.823.871.427.— etc.<sup>2)</sup> De sigur e foarte greu de constatat căror cauze se datorează în mod evident aceste deficite. Ele trebuiesc urmărite într'un complex de împrejurări din cari concluziile se complică căci se influențează reciproc și abia se pot sorta într'o serie întreagă de categorii de cauze. Câteva considerațiuni de

<sup>2)</sup> Vezi detto, Nrul 4 din August 1932, articolul: Problema generală a căilor ferate de ing. Ion Miclescu.

natură obiectivă se pot totuși face și ne vom trudi a le preciza.

În primul rând vom constata că începând din anul 1926 și până astăzi, încasările făcute, atât din transportul mărfurilor, cât și din traficul de călători au rămas aproximativ aceleași cu excepția anului 1931, care aduce o mică discordanță, dar suficient de pronunțată pentru ca să poată fi remarcată. Astfel aceste încasări au fost respectiv precum urmează<sup>1)</sup>: 1926, Lei 7.705.305.984—; și Lei 3.307.693.212—; 1927, Lei 8.782.489.744 și Lei 3.579.738.804—; 1928, Lei 7.598.596.094— și Lei 3.548.797.969—; 1929, Lei 7.125.266.716— și Lei 3.402.284.170—; 1930, Lei 7.007.497.091— și Lei 3.359.398.556—; 1931, Lei 5.936.560.014—; și Lei 2.517.431.788—; încasările generale la căile ferate în perioada considerată s'au menținut mai mult sau mai puțin constante și totuși deficitale au avut o așa de mare diversitate. Pe urmă mai trebuie remarcat că deși criza la noi își are începutul prin anul 1928, totuși căile ferate nu s'au resimțit așa de mult din cauza ei, cum s'a resimțit acest lucru în alte țări, fapt pe care ni-l confirmă cifrele de mai jos<sup>2)</sup>. Într'adevăr, minusul încasărilor în anul 1931 față de 1929 este în Germania de 28.1% în Statele Unite de 33.4%, iar în Canada de 33.9%, la noi acest minus este numai de cca. 25%. Încât de sigur că în afară de criză, mai contribuie la deficitul instituției ce ne preocupă și alte multe cauze, pe care le vom semnala mai jos.

Vom menționa ca prim punct de plecare politica tarifară care nu s'a urmărit cu suficientă putere de pătrundere a realităților. Tarifele căilor noastre ferate s'au majorat sau s'au redus tocmai în perioade nepotrivite când trecuse momentul oportun și deci nu mai puteau influența în bine. În același timp deci când încasările au rămas constante, cheltuielile s'au urcat sensibil și după perioada autonomizării, tocmai în tendința de a se da administrației și întreținerii o funcționare sănătoasă. În această perioadă de timp numai personalul s'a împușnat, așa încât în această privință (retribuțiunea personalului) cheltuielile sunt comparativ mai mici față de celelalte state. Ele intrunesc la noi 49.3% din totalul cheltuielilor, iar în celelalte state precum urmează: Germania, 41.6%; Austria, 37.3%; Franța, P. L. M. 50.2%; Ungaria, 66.5%; Italia, 52%; Polonia, 68.2%; Bulgaria, 53%; Cehoslovacia, 57.4%, iar Jugoslavia, 50.1%. Precum se vede, ne întrece în această privință numai Germania și Austria. Unde însă lucrurile se prezintă mai desavantajos la noi decât

în celelalte țări, este capitolul întreținerii materialului rulant, unde la cheltuielile noastre de 30.6% (în raport cu totalul cheltuielilor) celelalte țări au: Germania, 12.7%; Italia, 16.2%; Austria, 14.9%; Cehoslovacia, 14.2%; Polonia, 17.7% etc. Încât precum se vede, noi cheltuim în această privință aproape dublu decât ar fi normal să se cheltuiască, în fine, tot așa de rău stăm în privința cheltuielilor de combustibil, care la noi sunt cca. 14.5% din totalul cheltuielilor, până când în celelalte țări ele reprezintă procentele următoare: Germania, 5.9%; Italia, 9.5%; Cehoslovacia, 10.2%; iar Polonia 7.9% din totalul cheltuielilor. De unde rezultă că noi cheltuim pentru combustibil cu 50%—200% mai mult decât celelalte țări. Nu este de altfel nici o mirare din acest punct de vedere, pentru că dela 1922 și până astăzi, combustibilul s'a plătit relativ mult mai scump față de 1914<sup>1)</sup>.

Acestea sunt deci unele din cauzele deficitelor dela căile noastre ferate. Ceeace le caracterizează față de celelalte serii de cauze, este faptul că ele sunt mai mult sau mai puțin evitabile.

Alte cauze în explicarea deficitelor la căile ferate ar fi funcționarea fără rentabilitate a liniilor secundare și concurența automobilelor. Aceste două feluri de cauze sunt în realitate așa de legate, încât una e urmarea logică a celeilalte. Căile ferate nu s'au acomodat împrejurărilor de a reduce prin orice modalitate tonajul trenurilor pe liniile secundare. În asemenea condițiuni, șirele de vagoane de toate categoriile circulă goale pe multe direcțiuni, reprezentând însemnate cheltuieli zadarnice de exploatare, pentru că acestea sunt aproape independente de numărul călătorilor. Din neajunsul călătorilor puținii mai isvorește apoi o altă calamitate: trenurile au itinerarii la ore disparate, fără legătură convenabilă cu arterele principale, încât pentru o distanță compusă, adică pentru o distanță pe linia secundară combinată cu una pe o linie principală, călătorul petrece mai mult timp în gara de legătură decât timpul care durează călătoria însăși. De aceea cursele automobile au luat un așa de mare avânt, încât fac o periculoasă concurență nu numai traficului de persoane pe căile ferate ci și celui de mărfuri. Și este cazul să se menționeze că mărfurile predate cu automobilul sunt mult mai valoroase decât cele rămase trenului, prin calitatea lor și prin faptul că fiind în cantități mici, tariful este pentru ele suficient de mare la căile ferate. În plus însă automobilul nu comportă nici o forma-

<sup>1)</sup> Vezi dețto ca sub 2).

<sup>2)</sup> Vezi „Curentul“ cu data de 8 Septembrie 1932, articolul: Criza mondială a căilor ferate.

<sup>1)</sup> Vezi idem ca sub 3).

litate greoale și împreună cu pierdere de timp totul e simplificat la minimum.

În această direcție a reducerii tonajului pe liniile ferate secundare, alte state au făcut de multă vreme pașii hotărâtori. Așa de exemplu Ungaria a introdus pe liniile sale secundare automotoare, cari reduc față de locomotiva cu aburi la o cincime cheltuielile de exploatare. Chiar exploatarea itinerarilor pe șosele se face tot de o societate în legătură și sub auspiciile căilor ferate. În felul acesta nerentabilitatea unor trasee, se compensează cu mai bună rentabilitate a altora, dând un rezultat definitiv favorabil. La noi și traseele exploatare de autobuse particulare prezintă o nereglementare deșănțată. Pentru distanțe lungi, chiar peste 100 km. autobuzele au forme minuscule, scaune îmbulzite, încât ajuns la țintă cum dă Dumnezeu, călătorul este complet anchilozat. Nu s'a gândit până acuma nici un organ administrativ de care depinde acest lucru, să impună un regulament asupra formei autobuzului.

După aceste câteva considerațiuni întorcându-ne iarăși la cadrul strict al subiectului nostru, vom remarcă tendința căilor ferate de a moderniza mijlocul de transport. Totuși s'a mers însă prea departe. Rapidele necesare pe unele rute, s'au prea depreciat introducându-se pe distanțe relativ scurte. În alte țări traseele trenurilor rapide nu se coboară sub 500 km. Dar la noi în tendința de a mărit viteza trenurilor se neglijează însăși rentabilitatea lor fiind silite să nu oprească chiar la gări importante. Așa de exemplu rapidul de Constanța lasă nebăgate în seamă trei gări importante: Ciulnița, Fetești și Cernavoda.

În fine, un document de completă nerentabilitate oferă la C. F. R. atelierele, cari au înmagazinat un capital enorm de investiții (peste 20 miliarde Lei) fără să ne scoată din deficiente. Astfel stând lucrurile problema trebuie studiată în cele mai intime puncte pentru a îndrepta tot ce se poate; altfel deficiențele dela căile ferate ne vor duce prea departe. Nici nu se poate apol concepe o instituție cu un inventar așa de considerabil ca al căilor ferate, să nu poată ieși odată la liman.

Ing. GH. BRĂNDUȘ.

## Situația.

Noul guvern Maniu este rodul neînțelegerilor, sau mai bine zis nepotrivirilor de caractere a conducătorilor partidului Național-Tărănesc. Ramura țărănistă în urma rățăcirilor dlui Iunian și-a pierdut echilibrul de forțe, pentru a-și recăștiga

orientarea în viitor, a căutat să mâne apă la moara dlui Titulescu. Și le-a succedat. Au eșit învingători din încercătură.

Rămâne de văzut întrucât noua formațiune va fi mai capabilă să soluționeze mai avantajos marile probleme de stat de actualitate.

Reducerea bugetului la capacitatea de plată a țării și echilibrarea lui.

Asigurarea plății couponului tuturor datoriilor Statului, sau un eventual aranjament cu creditorii din străinătate spre acest scop și aranjamentul cu Sovietele.

Nimeni nu poate zice contra guvernului dlui Vaida nimica. În împrejurările grele în cari trăim, felul cum au știut să înfrunte piedecile ce zilnic întâmpinau, merită toată lauda.

\* \* \*

În afară de problemele de aranjat arătate mai sus, mai este și problema stabilizării Leului, care în ultima lună a frământat enorm piața.

Cu toate că balanța comercială este mult activă, balanța plăților se poate asigura numai prin restrângerea operațiunilor de devize. Și această restrângere în timpul din urmă a fost simțitor înăsprită, Banca Națională cumpără cu mult mai multe devize, decât are nevoie piața. Diferința însă i-o înghite toată Statul, situația aceasta, destul de grea a fost otrăvită mult de specula în devize aur și valuta provocată de frământările politice din ultimul timp.

Nu erau de ajuns tezaurierile de aur și devize provocate de nesiguranța monetară a țărilor învecinate, plus fenomenele neliniștitoare dela noi. La acestea au mai trebuit să se adauge și fricoșii, alarmași de restabilizare.

Specialiștii clandestini de pe piață susțin, că la noi în țară ar exista cantități enorme de aur și devize ascunse.

Banca Națională cu legile drastice ce i s'au acordat și poliția ce i stă la îndemână luptă din greu dar fără rezultat, contra tezaurierilor clandestini.

Un regim politic serios și stabil, este singurul mijloc de a scoate în circulație dacă nu întreaga cantitate ascunsă, în tot cazul o bună parte din ea.

Da putea aduce țării acest bine, regimul nou?

Azi valutele clandestine, sunt mult oferite.

\* \* \*

Bursa este încă vioată. Terenul este încă prielnic pentru joc. Interesul publicului a scăzut însă simțitor în ultima săptămână. Din această cauză, cursurile cedează zi cu zi, aceasta la acțiuni.

În schimb se arată tot mai mult interes pentru rente.

București.

REMIZIER.



## Regulamentul de aplicare al legii pentru comerțul de devize.

Ministerul de finanțe de acord cu Banca Națională, a întocmit următorul regulament de aplicarea legii pentru comerțul de devize.

Art. 1. — Orice vânzare sau cumpărare de cecuri, trate, disponibil de conturi în valute străine, acreditive și în general, devize de orice fel, monete de aur, lingouri de aur, banenote și monete străine, toate denumite în cele ce urmează: „devize“, se poate face numai de Banca Națională a României, sau de cei autorizați de dânsa.

Art. 2. — Cumpărările și vânzările de devize vor fi efectuate la cursurile fixate de Banca Națională a României.

Art. 3. — Se acordă devize numai pentru trebuințele reale, — probate cu acte justificative, — autorităților publice, persoanelor, societăților și firmelor comerciale și industriale care nu dispun de devize proprii.

Art. 4. — Orice persoană, societate sau casă de comerț, care dorește să obțină devize, trebuie să declare în scris, pe cererea adresată Băncii Naționale a României, că nu dispune de devize proprii nici în țară, nici în străinătate.

Cei despre cari se va constata că au solicitat dela Banca Națională a României devize străine cu toate că posedau devize proprii, în țară sau în străinătate, vor cădea sub penalitatea prevăzută de art. 5., alin. 1 din legea pentru comerțul de devize.

Art. 5. — până la noui dispozițiuni, devize pentru plăți la importuri contra documente și ramburs nu se acordă. În cazuri urgente și de forță majoră Banca Națională va aviza.

Art. 6. — Importatorii de mărfuri, cari contractează angajamente de plată în monedă străină, prin efecte plătibile în străinătate, trebuie să ceară în acest scop, autorizația prealabilă a Băncii Naționale a României.

Art. 7. — Import de mărfuri contra plății în Lei, nu se poate face decât cu autorizația Băncii Naționale a României, care trebuie obținută înaintea efectuării comenzilor respective de mărfuri.

În cazul contrar nu vor fi autorizați a vărsa sumele de Lei în contul creditorilor străini și nici să-și plătească trata sau efectul respectiv.

Art. 8. — Băncile, societățile și particularii, vor încasa în Lei dobânzile cuvenite la împrumuturile acordate în monedă străină; în schimb vor putea cere dela Banca Națională a României — pe baza actelor justificative și a verificării registrelor lor de către Banca Națională a României — devizele necesare pentru plata dobânzilor datorate creditorilor din străinătate, în baza creditelor folosite.

Art. 9. — Particularii cari solicită devize pentru călătorii în străinătate vor trebui, odată cu cererea pașaportul și biletul de călătorie, să mai prezinte:

a) Pentru călătorie în interes de afaceri comerciale: un certificat liberat de Camera de comerț și de industrie respectivă, care să justifice necesitatea călătoriei;

b) Pentru căutarea sănătății: un certificat medical prin care să se constate nevoia imperioasă a plecării în străinătate.

Acest certificat medical atrage răspunderea medicului care la semnat.

Art. 10. — Nu se dau devize pentru conversiunea sumelor de Lei provenite din vânzări de imobile ai căror proprietari emigrează din România sau domiciliază permanent în străinătate.

În mod excepțional se va putea acorda devize, dacă Banca Națională a României va găsi că este cazul, numai însă până la concurența sumei necesară nevoilor curente de trai.

Art. 11. — Instituțiunile publice de stat, județene sau comunale, precum și Regiile autonome nu pot contracta nici o obligațiune în mijloace de plată străine, fără avizul prealabil al Ministerului finanțelor, care va consulta în acest scop Banca Națională a României.

Art. 12. — Devizele rezultând din exportul de mărfuri, din credite obținute în străinătate, sau în orice alt mod, vor fi cedate, imediat după realizare, Băncii Naționale a României.

Acreditivale, scrisorile de credit, ordinele de plată sau cecurile emise din străinătate asupra Băncilor sau societăților din țară pot fi onorate de acestea în Lei, cu condiția ca valoarea lor în monedă străină să fie cedată imediat Băncii Naționale a României.

Acei cari vor contribui la dispozițiunile de mai sus, vor cădea în penalitatea prevăzută de art. 5, alin. 1 din legea pentru comerțul de devize.

Art. 13. — Operațiunile de devize provenind din export de mărfuri se vor face:

a) Contra tratate documentare emise în monedă străină și încredințate spre încasare. Băncii Naționale a României sau celor autorizați de dânsa;

b) Contra devize vândute în prealabil Băncii Naționale a României.

c) Contra Lei „externi“. Prin Lei „externi“, se înțeleg Lei cu cari au fost creditate firmele din străinătate, cu autorizarea prealabilă a Băncii Naționale a României.

Export de mărfuri din România, contra plății în Lei, nu va putea avea loc decât cu autorizarea prealabilă a Băncii Naționale a României.

(Da urma).

## CRONICA

**Necrolog.** *Samoil Urian*, directorul băncii „Sălăgiana“ din Jibou a încetat din viață la 11 Octombrie a. c., în etate de 50 de ani.

**Din urmările suspendării creditului.** În comuna Cârțișoara (jud. Făgăraș) au ars în Duminica de 16 Octombrie a. c., 60 de economii țărănești, rămânând în prag de iarnă tot atâtea familii fără adăpost și fără mijloace de trai.

Nenorocii de țărani, după obiceiul din trecut, s'au adresat băncilor românești cerând împrumuturi de refacere. Acestea, însă din cauza anarhiei legiferate de politicieni, nu mai sunt în stare să vie, ca odinioară, în ajutorul țăranilor.

# „INDUSTRIA AURULUI“, soc. anonimă Abrud.

## CONVOACARE.

Domnii acționari ai societății anonime „INDUSTRIA AURULUI“ în Abrud se convoacă prin aceasta la a

### IX-a adunare generală ordinară,

care se va ține în ziua de 5 Noemvrie 1932, la orele 12 a. m. iar în caz de neconstituire în ziua de 13 Noemvrie 1932, la orele 12 a. m., la sediul societății, eventual în continuare la uzina „Concordia“ cu următoarea

#### Ordine de zi:

1. Deschiderea și constituirea adunării generale;
  2. Raportul Consiliului de Administrație și a Comitetului de cenzori, bilanțul anului de gestiune 1930 și hotărâre cu privire la pierderea arătată în Bilanș.
  3. A decide asupra întregirii celor 11 locuri vacante din Consiliul de administrație;
  4. Fixarea jetoanelor și a diurnelor;
  5. Eventuale propuneri făcute în cadrul statutelor.
- Abrud, la 9 Octomvrie 1932. **Consiliul de administrație.**

**Notă.** Acțiunile se vor depune în sensul art. 12 al statutelor, la cassa noastră și la toate băncile membre ale „Solidarității“.

Activ.		Bilanș general încheiat la 31 Decemvrie 1931.		Pasiv.	
		Lei	b.		
Cassa		497.415	—	Capital	10.000.000
Acționari		212.350	—	Spese de fondare	18.437
Teritorii miniere		5.900.000	—	Rescumpărări de părți	75.780
Imobile		670.000	—	Cambii dir. escomptate	3.778.000
Galerii și puțuri		1.050.000	—	Conturi curente la bănci	2.016.500
Clădiri		1.700.000	—		
Linia industrială		410.000	—		
Instalația electrică		1.480.000	—		
Mașini		2.780.000	—		
Unelte și utenzilii		180.000	—		
Mobilier		52.000	—		
Diverși debitori		85.000	—		
Pierdere din 1928—28	1.152.695		—		
minus escedentul pe 1931	242.743	909.952	—		
		15.886.717	—		15.886.717

Debit.		Contul Profit și Pierdere.		Credit.	
		Lei	b.		
Interese de esc.	309.460		—	Sur	4.299.406
Interese de Cto crt.	195.687	505.147	—	Interese dela dep. proprii	119
Materiale		1.034.057	—		
Plata muncitorilor		1.983.307	—		
Salarii		228.000	—		
Jetoane și diurne		44.592	—		
Spese generale		151.390	—		
Chirie		9.600	—		
Impozite		100.689	—		
Escedent		242.743	—		
		4.299.525	—		4.299.525

Abrud, la 31 Decemvrie 1931.

ss. Dr. Căndin David, dir. adm.      ss. Ionel David, cassier.      Pentru contabilitate ss. Traian M. Gomboș, expert-contabil.  
 ss. Dr. Alexandru Borza, președinte.      ss. Zosim Chirtoș.      ss. Dr. Victor Stanciu.      ss. Nicolae David.  
 ss. Dr. George David.      ss. Ing. Damian David.      ss. Dr. Mireea C. Pop.

S'a controlat și aflat în consonanță cu registrele și estrasele.

Abrud, la 22 Iunie 1932.

ss. Emil A. Chiffa, expert-contabil.      ss. Damian Pop.      ss. T. M. Gomboș.      ss. Ing. I. Borza.