

REVISTA ECONOMICĂ

ORGAN FINANCIAR-ECONOMIC

Organul oficial al Asociației Institutelor financiare românești din Ardeal, Banat, Crișana și Maramurăș „SOLIDARITATEA” Sibiu.

Apare odată pe săptămână.

Redacția și administrația: Sibiu, Strada Visarion Roman 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 flecare □ cm. Lei 6.—

Fondator: **Dr. CORNEL DIACONOVICH.**

Director: **Constantin Popp.**

□□□□□□□□

Redactor: **Dr. Mihai Veliciu.**

Sumarul:

Cum înflorește creditul țărănesc (românesc) în Ardeal și Banat. — „Colegialitatea”, Asociația Funcționarilor Români de Bancă, Comerț și Industrie, Cluj. — C. F. R. în ultimii 4 ani. — *Cronică*: Neerolog. Lichidarea pagubelor suferite de bisericile românești din Ardeal și Banat prin Conversiune. Noul Consiliu de administrație al soe. „Nitrogen”, din D. S. Mărtin. Plăși prin mandate postale internaționale. Punerea în circulație a monedelor de 50 Lei.

Cum înflorește creditul țărănesc (românesc) în Ardeal și Banat.

(Simplă reproducere a unor documente recente).

I.

INSTITUTUL NAȚIONAL DE CREDIT AGRICOL.

Cont virament B. N. R.
Nr. 54.

București, 19 August 1937.
Str. G.-ral Berthelot Nr. 15.
Telefon 5.08.04.

Onor.

Asociația Inst. Financiare Românești

din

Ardeal, Banat, Crișana și Maramureș „SOLIDARITATEA”
SIBIU.

Domnule Președinte,

Avem onoare a vă aduce la cunoștință, că Institutul Național de Credit Agricol are sediul în București, str. G.-ral Berthelot Nr. 15, etaj.

În vederea operațiunilor, ce Institutul nostru urmează să înceapă, vă rugăm, să binevoiți a ne comunica care sunt organizațiunile din Asociațiunea Dvs., pe județe, prin care puteți Dvs., ca mandatară a noastră, conform art. 6 din

legea publicată în Monitorul Oficial Nr. 76 din 1 Aprilie 1937, să acordați împrumuturi agricolelor cu întinderi de la 30—50 hectare proprietate arabilă, silvică și pomicolă și de la 5—15 hectare vie altoită.

Primiți încredințarea stimei noastre.

Institutul Național de Credit Agricol
Director General: ss. *Indescifrabil.*

* * *

ARTICOLUL 6

din Legea pentru înființarea unui „Institut Național de Credit Agricol” (Mon. Of. Nr. 76 din 1 Aprilie 1937, Partea I.).

„Institutul Național de Credit Agricol va face operațiuni prin intermediul instituțiilor arătate mai jos, care vor lucra în calitate de mandatar ale sale, RĂSPUNZÂND ÎN MOD SOLIDAR PRIN EFECTUL LEGII, CU ÎMPRUMUTATUL, de restituirea sumelor; de asemenea el va putea finanța aceste instituțiuni.

„Instituțiunile mandatar au mandat legal pentru îndeplinirea tuturor actelor judiciare de realizat a creanțelor până la încasarea efectivă.

„Creditele ce se vor acorda privesc numai proprietățile până la 50 ha, proprietate agricolă, silvică și pomicolă și 15 ha vie altoită. ELE VOR FI DISTRIBUITE PRIN BĂNCILE POPULARE PENTRU PROPRIETATEA AGRICOLĂ, SILVICĂ ȘI POMICOLĂ PÂNĂ LA 30 Ha, PENTRU PROPRIETATEA DE VII ALTOITE PÂNĂ LA 5 Ha, iar pentru suprafețele de la 30 ha în sus proprietate agricolă, silvică și pomicolă și 5 ha vie altoită, prin celelalte instituțiuni cooperative de credit, de orice grad și orice gen, prin Casele de credit ale agricultorilor, prin casele de împrumut pe gaj, Casa Rurală, Prima Societate

Civilă de Credit Funciar Rural, Banca Agricolă, institutele de credit care se ocupă în mod principal cu creditul viticol, cum și celelalte societăți prevăzute de legea din 20 August 1929 și prin Creditul Agricol Ipotecar al României.

„Pentru procurarea de unelte și mașini agricole se vor putea acorda credite prin asociațiunile, având de scop procurare de inventar agricol, înființate de agricultori, cu participarea unora din instituțiunile prevăzute mai sus. Institutul Național de Credit Agricol va putea finanța în acest scop aceste instituțiuni.

„În cazul în care instituțiunile de mai sus **NU VOR EXISTA** într-o localitate și **NUMAI ATÂTA DREME CÂT O ASEMENEA INSTITUȚIUNE NU DA EXISTA**, Institutul Național de Credit Agricol **VA PUTEA** lucra în localitatea respectivă cu bănci desemnate de consiliul de administrație, iar în Ardeal cu băncile din asociația „Solidaritatea“.

* * *

Nr. 297—1937 Olt. FB.

27 August 1937.

On.

Institutul Național de Credit Agricol

BCU CREDIT AGRICOL
BUCUREȘTI
Str. G.-ral Berthelot 15

DOMNULE DIRECTOR GENERAL,

Am primit adresa Institutului Național de Credit Agricol datată 19 August 1937 (Nr. 54) și vă facem cunoscut, că în Ardeal și Banat marea majoritate a țăranilor plugari nu dispune de proprietăți între 30 și 50 hectare, ci este proprietară sub 30 hectare pământ. Numărul țăranilor proprietari a peste 30 hectare este infim. Țăranii cu proprietăți peste 30 hectare se află numai în Banat, parte în Crișana și — foarte puțin — în părțile ungurene.

De aceea invitarea, pe care ne-o face Institutul Național de Credit Agricol de a-i comunica instituțiile românești de credit din Ardeal și Banat prin care s'ar putea distribui țăranilor proprietari peste 30 hectare credite în calitate de mandatar ale Dv., poate să aibă un rezultat practic numai pentru o parte din țăranimea românească a Banatului, Crișanei și a părților ungurene. **MAREA MAJORITATE A ȚĂRĂNIMEI ROMÂNEȘTI DIN ARDEAL ȘI BANAT NU ESTE AJUTATĂ ÎN ACEST FEL.**

Legea publicată în Monit. Of. Nr. 76 din 1 Aprilie a. c., cuprinde dispozițiunea, că distribuirea creditelor pentru agricultorii proprietari sub 30 hectare să se facă prin băncile populare. Bănci populare în Ardeal și Banat există doar pe hârtie. În fapt numărul băncilor populare active

este cu totul neglijabil. În orice caz aceste bănci populare nu sunt în stare să alimenteze cu credite, în măsura trebuințoasă, țăranimea românească a Ardealului și Banatului.

De altfel într-una din zilele săptămânii viitoare se va prezenta la D-voastre dl Ilie Olteanu, secretarul asociației noastre, pentru a lua toate informațiunile necesare în această chestiune *).

Vă remitem lista băncilor românești din Ardeal și Banat, care fac parte din asociația noastră și semnăm

cu deosebită stimă:

„**SOLIDARITATEA**“

asociațiune de inst. fin. ca însoțire.

II.

Cererea recentă a unei bănci din provincie către Banca Națională a României.

DOMNULE GUVERNATOR,

„Subsemnata Banca am primit dela On. Banca Națională a României un reescont de 2.000.000— Lei, pentru nevoile agricultorilor, meseriașilor și comercianților din regiunea cu scopul înviorării creditului din Ardeal. Ar fi o treabă bună, dacă acest reescont s'ar achita celor lipsiți fără atâtea formalități și cheltuieli, ce ni se pretind dela On. Banca Națională.

Anume se cere pentru fleștecare debitor o informațiune ofticioasă dela notariatul domiciliului debitorului. Aceasta informațiune costă cheltuieli, care în cele mai multe cazuri depășesc intențiunea de a putea da un împrumut țeștin. Pentru o astfel de informațiune se plătește notarului dela 50—80 Lei plus timbrele pe fleștecare exemplar 36 Lei. Afară de aceste, la cei analfabeți procură legalizată prin notarul public ce pentru o persoană costă un plus de 99 Lei cheltuieli, iar pentru celelalte pentru fleștecare 40 Lei. Socotind la aceste și cheltuielile cu adusul banilor dela agența B. N. R. din Dă puteți închipui că la un împrumut de 1000—2000— Lei, bietul țăran are să facă cel puțin 4 drumuri și să avanseze cel puțin 250 Lei cheltuieli, ca să poată ajunge la împrumutul dorit, **afară de dobânzi**. Aceasta ar mai fi cumva, dar după ce toate acestea s'au îndeplinit și se prezintă polițele spre scont la sediul sucursalei B. N. R. acolo, cu toate că sunt recomandate de Consiliul de administrație al Băncii și girate de bancă, o parte bună din aceste polițe **se resping**, rămânând bietul om de pagubă cu cheltuielile date și drumurile făcute, iar Consiliul de administrație compromis.

*) Secretarul asociației s'a și prezentat la Institutul Național de Credit Agricol din București, unde a aflat, că băncilor, cari vor lucra cu această instituție, li se va acorda o dobândă de 1,5% (unu și jumătate la sută) N. R.

Domnule Guvernator,

În felul acesta nu sunt ajutate nici băncile, nici debitorii din provincie. Dar nu se va reface niciodată nici creditul din Ardealul nostru.

Noi credem că creditul trebuie să se întemeieze pe încredere. Dacă această încredere nu există între banca de reescont și B. N. R., atunci nu poate fi vorba de credit, pentru că cum se primește azi creditul, este o mizerie și nefericire pentru cel ce primește. Dacă odată banca reescontatoare girează reescontul, ea este răspunzătoare de bonitatea poliței, și pentru ce atunci comisi de scont și atâtea formalități costisitoare și drumuri zadarnice? Iar dacă banca nu are destulă garanție, atunci să nu i se acorde reescont.

Not Ardelenii suntem un popor, la care cuvântul este sfânt și obligațiunea se execută și fără scrisoare, deci cerem aprecierea acestor însușiri.

Plecând din această supoziție, că banca are destulă garanție morală și materială pentru acordarea reescontului, urmează să se îndestulească B. N. R. cu informațiunile servite despre fieșterea debitor de către bancă și nu să pretindă informațiune oficioasă! — Pentru ce să alba un funcționar, un notar mai mare încredere la B. N. R. decât membrii Consiliului de Administrație a băncii, cari pentru agendele băncii sunt responsabili atât materialicește cât și penalicește!

Dar nu înțelegem, pentru ce se cere dela debitorii analfabeți la semnarea polițelor procură autentificată cu notarul public, când conform art. 317 din procedura civilă (legea l. din 1911) ardelenescă, documentele sub semnătură privată sunt valabile și de deplină probațiune? Sau dacă această lege nu știm din ce motive nu s'ar respecta, când conform art. 95 din legea avocaților, avocatul încă are drept a autentifica actele, care nu ar fi așa de costisitoare, de ce să nu fie autentificată de către avocatul băncii?

Dar nu este nici o rațiune a se lega de autentificarea costisitoare a notarului public mai ales în părțile ardelenene, unde precum este cunoscut cei în vârstă mijlocie din pătura țărănească sunt analfabeți, din motivul că sub împilarea ungurească, stăpânirea nu a avut interes să-i învețe carte deci tocmai această pătură care deține în proprietate și posesiunea sa bunurile se va abține a lua împrumuturi, îngrozindu-se de atâtea drumuri și cheltuieli inutile la orice împrumut mărunț, avizându-se la cămătarul eului.

E încă un năcaz cu împrumuturile țărănești, căci se pretinde la polițe o scadență de scurtă durată, 3 luni. Țăranul nu are posibilitatea de a achita capital și dobânzi tot

la 3 luni, ci numai atunci când poate recolta sau vinde ceva vită sau porcel, care nu-i crește tot la 3 luni. Deci ar fi bine ca polițele țărănești să se admită cu scadență de 6 luni.)*

Suntem conșinși D-le Guvernator că veți binevoi a consimți cu conținutul acestui memoriu, îl veți aprecia și în consecință în numele creditului și a debitorilor din Ardeal Vă rugăm ca să binevoiți a dispune ca la ridicarea împrumuturilor să se mulțumească B. N. R. cu informațiunile semnate de banca reescontatoare și pentru neștutorii de carte cu procură eliberată sub semnătură privată. În fine ca polițele să poarte o scadență de 6 luni.

În felul acesta credem că vom putea fi mai mobili și creditul se va întora.

Cerând rezoluarea favorabilă a doleanțelor noastre, Vă rugăm să primiți Domnule Guvernator expresiunea sentimentelor noastre de profundă stîmă“.

COPIE

de pe adresa Casei Centrale a Asigurărilor Sociale (Direcția I-a, Serv. Mutualității) înreg. la Nr. 30.523 din 10 Iulie 1937.

ONOR.

„COLEGIALITATEA“ Asociația Funcționarilor Români de Bancă, Comerț și Industrie

CLUJ.

În baza rezoluției Domnului Ministru al Muncii pusă asupra Memoriului întocmit de Dvs., împreună cu asociația „Solidaritatea“, vă comunicăm cele ce urmează:

Anteproiectul de regulament pentru aplicarea art. 125 din Legea pentru unificarea asigurărilor sociale a fost întocmit încă cu doi ani înainte de promulgare, și a fost supus unei largi debateri, de care s'a ținut seamă în largă măsură. Asociația Băncilor Române a și tipărit acel anteproiect și l-a trimis membrilor săi pentru aviz. Diversele organizațiuni interesate au înaintat memorii și au făcut propuneri de amendare, cărora li s'a dat curs, în măsura permisă de sistemul prevăzut de lege și cerută de interesul perfecționării organizării.

*) Dl Guvernator a promis deja de mult, că B. N. R. va accepta polițe țărănești cu scadență pe 6 luni. Totuși sucursalele B. N. R., se vede, nu au primit încă ordinul cuvenit.

După o atât de largă desbatere, orice propunere ce vine după desăvârșirea lucrării, nu poate fi socotită decât ca tardivă. *)

Desigur că aplicarea regulamentului va evidenția lipsuri cari vor îndreptăți completarea sau modificarea lui, dar până acum nu se poate vorbi de un timp suficient de experimentare a noui organizării.

Dealtminteri propunerile Dvs. nu țintesc la modificarea regulamentului, ci a însuși textului de lege.

În consecință, propunerile Dvs. vor trebui examinate cu grije, odată cu propunerile ce se mai fac și pentru modificarea altor dispozițiuni ale legii pentru unificarea asigurărilor sociale.

Serviciul nostru va avea grije ca la prima adunare a unei Comisiuni care ar primi însărcinarea de a face propuneri pentru completarea sau modificarea legii, să supue și memoriul Dvs.

Până atunci și pentru a ajuta la lămurirea chestiunii pusă de Dvs. în discuție, relevăm că unica preocupare a legiuitorului, prin introducerea dispozițiilor art. 125, a fost numai garantarea drepturilor de pensie ale angajaților dela întreprinderile cu fonduri de pensie.

Noi credem că aceste dispozițiuni sunt necesare, fără să le socotim suficiente și suntem dispuși să sprijinim orice propunere ce s'ar face, care ar garanta și mai bine aceste drepturi de pensie.

Cunoaștem practica pe care Dvs. o denumiți „bugetară“, dar ea nu constituie un sistem tehnic de asigurare de pensie, sau un regim de asigurare.

Sistemul repartitiei simple, care duce fatal la o mărire continuă, anuală, a cotei de repartitie, nu poate fi socotit în cazul asigurării unei rente viagere ca un regim admisibil. El nu este nici în interesul asiguratului și nici chiar în interesul întreprinderii.

Cotizația medie și plasamentul cât mai garantat al fondului de rezervă ce se adună, înfățișează soluția necesară ce se impune atât în interesul asiguratului cât și a patronului contribuitor.

Siguranța de funcționare a unei Case sau Fond de pensie nu poate fi realizată, când rezerva este contopită în activul întreprinderii și participă la riscurile întreprinderii. Orice întreprindere poate trece printr'o stare precară și orice întreprindere se poate sdruncina.

Orice întreprindere este datoare în interesul ei să asigure fondul de pensii contra crizei prin care ar putea trece.

Comparația unei întreprinderi private cu Statul, ca patron, sau organizator al unei Case de pensii, nu poate duce la constatarea identității de posibilități. Este ușor de văzut că Statul, ca garant al ordinii publice și al echilibrului social, va realiza întotdeauna drepturile de pensii, pe care le garantează direct sau

*) Socotim cu totul de prisos să polemizăm cu Ministerul Muncii sau cu Casa Centrală a Asigurărilor Sociale: Asociația „Solidaritatea“ a înaintat memoriu la timp și chiar la mâna domnilor titulari ai departamentului Muncii, Sănătății și Ocrotirilor Sociale.
N. R.

indirect și va da întotdeauna o soluție socială cuantumului acestor drepturi, chiar când un proces de devalorizare ar putea face iluzorii la un moment dat drepturile de rentă viageră pe care un contract particular de asigurare le-ar garanta.

Un exemplu, în acest sens, îl constituie însăși regimul în vigoare dela Casa generală de pensii a funcționarilor publici, pe care Dvs. greșit îl socotiți sistem bugetar.

Analiza de aproape a modului cum funcționează acea casă, examinarea modului cum au născut drepturile de pensie pentru diferite categorii de pensionari ai acelei Case, examinarea vechimei acestor drepturi cari au atins regimul constant, vă va da posibilitatea de a nu trage concluziile de identitate de situații.

Răspunsul nostru nu poate intra în detaliile acestor chestiuni.

Art. 125 și regulamentul respectiv nu a redus obligațiile patronului ca garant al drepturilor de pensii pentru angajații lui, dimpotrivă, unde le-a găsit, le-a întărit.

De altă parte, trebuie să mai atragem atenția că legea nu introduce obligațiuni cu caracter retroactiv. Ea urmărește strict garantarea drepturilor de pensii promise și ca atare impune formarea fondului absolut necesar, admitând o epocă destul de lungă de adaptare.

Observațiile, privind greutatea de a se alcătui astăzi un bilanț actuarial, care este în totul distinct și de altă natură ca bilanțul contabil, prin lipsa actuarilor experți, deși le găsim destul de justificate, credem însă că, odată cu constituirea corpului de actuari dificultatea se micșorează din ce în ce.

Suntem deasemenea de acord cu observația ce faceți cu privire la fondurile de pensie alcătuite pe lângă întreprinderile cu un număr mic de angajați. Noi socotim că pentru o întreprindere cu puțini angajați, nu este potrivit să se alcătuiască o Casă de pensii specială, ci asigurarea unei pensii în acest caz trebuie să urmeze un alt drum. Această asigurare trebuie să se facă sau ca asigurare suplimentară la Casa Centrală a Asigurărilor Sociale, sau prin polițe de asigurare la întreprinderi private de asigurări.

Deși sistemul propus de art. 125 poate să pue o ordine în funcționarea unor fonduri particulare de pensii, constituite cu contribuția funcționarilor, și să garanteze într'o largă măsură drepturile de pensii, el poate avea totuși nevoie de unele completări și memoriul Dvs. face interesante sugestiile pentru perfecționarea sistemului, care merită să fie luate în considerație la prima modificare ce s'ar aduce fie regulamentului, fie legii.

Director General:
ss. I. Argeșanu.

Director:
ss. N. Ruscescu.
pentru conf.
ss. Ciobanu.

C. F. R. în ultimii 4 ani.

În ultimii 4 ani C. F. R. — după o statistică recentă — arată o dezvoltare și intensificare continuă, precum și o îmbunătățire a condițiilor de exploatare.

Traficul de marfă — în urma ameliorării generale a vieții economice a țării — a crescut dela 4.498 milioane tone Km. în anul 1933, la 5.499 milioane tone Km. în 1936. Indică deci un spor de 22·2%.

În primele 4 luni ale anului curent creșterea este de 14·4%.

Numărul călătorilor Km. a crescut cu 36·7%, dela 2.297 milioane călători Km. în 1933 la 3.141 milioane în anul 1936.

În anul curent 1937 s'a menținut creșterea, care în primele 4 luni ale a. c. arată un plus de 8·5%.

În ceea ce privește circulația, situația se prezintă în modul următor:

Dela 18.430 mii tren-km. de marfă în 1933, numărul acestor tren-km. a crescut în 1936 la 22.411 mii, ceea ce indică o mărire de 21·6%.

În primele 4 luni ale anului 1937, numărul tren-km. de marfă s'a sporit cu 18%.

În domeniul traficului de călători, numărul de tren-km. de călători (inclusiv automotoare) a fost 30.360 mii în 1933 și a ajuns la 40.777 mii în 1936, ceea ce reprezintă o creștere de 34·3%.

Această mărire s'a continuat în primele 4 luni ale anului 1937, când numărul total al tren-km. de călători s'a mărit cu 7%.

În acest domeniu al traficului de călători au contribuit la sporirea numărului călătorilor-km. parcursurile de automotoare.

Dela 1.495 mii de automotor km. în 1933, circulația automotoarelor a ajuns la 8.996 mii automotor-km. în 1936, adică a crescut de 6 ori.

În primele 4 luni ale anului 1937, grație măririi curselor de automotoare, numărul automotor-km. a crescut cu 74%.

În domeniul întreținerii căii toate eforturile Administrației C. F. R. au fost concentrate la lucrările de consolidare și refacere a liniilor, la sporirea liniilor de garaj și la perfecționarea și dezvoltarea instalațiilor de semnalizare.

Sarcina cea mai importantă a fost standardizarea tipurilor de șine și înzestrarea liniilor cu circulație mai intensă cu asemenea șine noi.

Direcțiunea generală a adoptat trei tipuri de șine: de 45 kgr., de 40 kgr. și 34·5 kgr., pe metru și actualmente sunt echipați cu asemenea șine standardizate 5.400 km. ai liniilor în exploatare.

Deasemenea s'au luat măsuri intense pentru introducerea traverselor noi în cale și în perioada 1933—1936 au fost puse în cale peste 5.610.000 traverse noi.

Paralel cu aceasta au fost consolidați în ultimul timp peste 30.000 metri de poduri mai mici, s'au consolidat și s'au construit 37 poduri mai mari în 1934; 18 poduri în 1935 și 57 poduri în exercițiu 1936/37.

Grație acestor măsuri pentru refacerea și consolidarea căii, Direcțiunea generală a putut mări viteza trenurilor rapide, accelerate și de persoane precum și viteza trenurilor de marfă.

Construirea liniilor noi.

Necesitatea urgentă de a proceda imediat după înfăptuirea Unirii, la construirea liniilor noi, a pro-

venit din faptul că toți cei 7.200 km. ai căilor ferate din provinciile alipite prezentau coadele liniilor a căror parte principală rămâne în afară de noule frontiere ale României întregite.

Toate aceste linii au avut în mare parte caracter de linii secundare și au fost destinate pentru a deservi cu totul alte curente de marfă.

De aceea pentru a adapta noua rețea C. F. R. la nevoile reale ale vieții economice a României Mari, cari necesitău întărirea legăturilor tuturor provinciilor alipite cu vechiul regat și îndrumarea mărfurilor spre porturile Dunării și spre Constanța, guvernul român a întreprins din anul 1920 construirea liniilor Brașov-Nehoiș-Buzău; Bumbesti-Livezeni; Hamangia-Babadag-Tulcea; Chișinău-Sacaidac și Ilva Mică-Vatra Dornei, de o lungime totală de 335 km.

Costul construirii acestor linii a fost stabilit la 6.847 milioane Lei.

Până acum, cu o cheltuială totală de peste 2.715 milioane s'a terminat:

a) Construirea liniei Chișinău-Sacaidac cu modificarea traseului acestei linii până la Căinari.

b) S'a terminat și s'a dat în exploatare 30·2 km. ai părții liniei de Brașov până la întorsătura Buzăului, inclusiv tunelul Teliu.

c) S'a terminat linia Hamangia-Babadag și s'a efectuat o mică parte a lucrărilor pentru Bumbesti-Livezeni și Ilva Mică-Vatra Dornei.

Pentru terminarea tuturor celor 335 km. menționați mai sus, după planul și programul stabilit dela început, va fi necesară încă o cheltuială de peste 3 miliarde Lei.

Administrația C. F. R. a hotărât să termine în primul rând linia Ilva Mică-Vatra Dornei, care pe lângă importanța economică, reprezintă un interes deosebit din punct de vedere al apărării naționale.

La 1 Iulie 1934 au fost reîncepute lucrările acestei linii și până în 1936 s'au cheltuit 143.780.000 Lei.

Lucrările executate dela 1 Aprilie 1936—1 Ianuarie 1937, au costat cca. 80.000.000 Lei.

S'au executat deci în total lucrări de peste 223 milioane Lei, dându-se în circulație prima porțiune dela Ilva Mică-Ilva Mare de 24·50 km.

În campania anului 1936 lucrările liniei s'au întins până la km. 40 și se poate socoti că în toamna anului 1937 va fi dată în circulație până la km. 37.

Construirea acestei linii se face în regie, cu ajutorul regimentelor C. F. R.

În acelaș timp s'a hotărât construirea liniei Reșița-Caransebeș în lungime de 40·6 km. care are ca scop să creeze legături directe între acest centru foarte important al industriei naționale și restul rețelei.

Valoarea totală a lucrărilor pe această linie a fost fixată la 320 milioane și executarea a fost încredințată Societății Reșița, sub controlul administrației C. F. R. conform unui plan special de finanțare.

Totalul lucrărilor executate pe această linie până la 31 Decembrie 1936 depășește suma de 175 milioane Lei.

Lucrările de artă sunt aproape terminate, precum sunt terminate în cea mai mare parte terasamentele, rămânând să se execute restul terasamentelor, poza și balastarea, construirea clădirilor etc.

În luna Iulie crt. au început lucrările pentru terminarea liniei Bumbesti-Livezeni, care va fi una din

liniile cele mai greu de executat din punct de vedere tehnic, însă care, după terminare, va crea un drum nou și mult mai scurt între Constanța-București și frontiera noastră de apus și va contribui la dezvoltarea tranzitului pe căile noastre ferate din Ungaria și Cehoslovacia.

Materialul rulant.

a) Numărul locomotivelor în cursul anilor 1933—1936 a fost următorul:

Anii:	Locomotive:	Automot:	Total:
1936	3.646	170	3.816
1935	3.625	108	3.733
1934	3.562	45	3.607
1933	3.592	32	3.624

Parcul locomotivelor crește în cursul anilor 1933—1936 în mod simțitor dela 3.592 locomotive în 1933 la 3.646 locomotive, în 1936 prin alimentarea lui cu unități noi de tipurile cele mai moderne.

Astfel, în perioada 1933—1936, s'au introdus în parc 330 locomotive noi din care 242 locomotive în anii 1933—1935 și 88 locomotive în anul 1936.

Din totalul de 330 locomotive noi introduse în parcul C. F. R., 156 locomotive au fost construite de Uzinele Reșița și 174 locomotive au fost construite de Uzinele Malaxa.

b) Parcul și numărul vagoanelor de călători și bagaje, poștă etc., în serviciu, în cursul perioadei 1933—1936, a avut următoarele fluctuațiuni:

Anii:	Vag. de călăt.:	Vag. de bagaje, poștă etc.:	Total:
1936	3.715	1.193	4.908
1935	3.565	1.222	4.787
1934	3.738	1.233	4.971
1933	3.883	1.250	5.133

În acest interval, parcul vagoanelor de călători a fost sporit cu 392 vagoane noi din tipurile cele mai moderne, dintre cari 231 vagoane au fost introduse în anii 1933—1935, iar 161 vagoane în anul 1936. În același timp s'a continuat casarea vagoanelor învechite, reformându-se în cursul anului 1936, 22 vagoane.

Numărul vagoanelor de călători în serviciu, în perioada 1933—1936 crește dela 2.008 vagoane (51.71% față de parcul total) în 1933, la 2.745 vagoane (73.89% față de parcul total) în 1936, adică o creștere de 737 vagoane reprezentând atât unitățile noi introduse în parc cât și acelea înnoite prin reparațiuni în atelierele C. F. R.

c) Parcul și numărul vagoanelor de marfă în serviciu, utilizate de administrația C. F. R. în perioada 1933—1936 fluctuează astfel:

Anii:	Vag. acop.:	Vag. descop.:	Cisterne:	Vag. pt. uzul adm.	Total:
1936	24.086	31.546	10.550	314	66.496
1935	24.284	31.969	10.646	307	67.206
1934	24.831	32.646	10.652	329	68.458
1933	25.126	33.029	10.692	332	69.179

În intervalul dela 1933—1936 parcul a fost sporit cu 1.602 vagoane noi, din care 1140 vagoane noi au fost introduse în parc în perioada 1933—1935, iar 462 vagoane noi în anul 1936.

Măsuri tehnice și administrative pentru îmbunătățirea situației.

Circulația efectuată pe rețeaua C. F. R. în perioada 1933—1936 s'a resimțit în mod îmbucurător în urma măsurilor de ordin tehnic și administrativ luate de către Direcția generală C. F. R.

În urma refacerii liniilor principale, s'a putut proceda la recalcularea timpului de mers al trenurilor pe baza vitezei maxime sporite.

Deși tonajul trenurilor de călători în marea lor majoritate a fost sporit pentru a asigura călătoria mai comodă a publicului, vitezele comerciale ale trenurilor au fost mărite prin sporirea vitezei în drum, precum și prin micșorarea opririlor prin stațiuni la minimum necesar.

În medie, viteza comercială a trenurilor rapide și accelerate s'a sporit cu 2.7 km. pe oră la ducere și cu 4.4 km. pe oră la înapoiere.

A doua măsură, care a contribuit la mărirea numărului călătorilor au fost îmbunătățirile în orariile trenurilor.

Aceste orarii au fost întocmite de Direcția generală C. F. R. cu participarea activă a reprezentanților intereselor locale și au avut ca scop de a satisface interesele călătorilor locali, evitând în același timp așteptarea publicului prin stațiile de legătură.

Trenurile directe s'au trasat la orele cele mai convenabile, pentru aducerea publicului în capitală sau la centrele mari din provincie și în același timp s'au înființat trenuri locale în așa fel încât să se satisfacă cerințele lucrătorilor de fabrică, școlărilor, pentru piață, etc.

Însă cea mai mare influență pentru sporirea numărului călătorilor pe rețeaua noastră a avut-o dezvoltarea circulației automotoarelor.

Circulația automotoarelor.

Chestiunea introducerii automotoarelor la căile noastre ferate este strâns legată de problema raționalizării exploatarei liniilor secundare. Această problemă a căpătat o importanță deosebită pentru căile noastre ferate după războiu, dat fiind că proporția liniilor secundare față de lungimea totală a rețelei, care a fost de 14% în vechiul regat înainte de războiu, s'a urcat la 67% pentru rețeaua noastră actuală și aceasta din cauză că din cei 7.200 km. cu care s'au sporit căile noastre ferate după Unire, o mare majoritate adică peste 6.000 km. au fost linii secundare.

Până în anul 1932 aceste linii secundare au fost exploatare cu aceleași metode și deci aproape cu aceleași cheltuieli ca și liniile principale și de aceea acești 6.800 km. de linii secundare normale — nevorbind de cei 697 km. de linii înguste — au fost cauza principală a deficitelor, cari îngreuiau bugetul căilor noastre ferate.

Din studiile de raționalizare, atât la noi cât și la alte căi ferate, care au avut de rezolvat probleme similare, s'a ajuns la concluzia că mijlocul cel mai puternic și eficace pentru înlăturarea deficitelor de exploatare a acestor linii secundare este introducerea circulației cu automotoare.

Prin acest sistem de exploatare cu automotoare se poate realiza o circulație rapidă, ușoară și intensă, adecuată traficului de călători pe aceste linii.

În același timp cheltuielile de exploatarea automotoarelor fiind mult mai reduse decât cele nece-

sitate de trenurile cu aburi, introducerea serviciului de automotoare asigură economii foarte mari în cheltuielile de exploatare.

După oarecari încercări, motorizarea propriu zisă a rețelei secundare C. F. R. începe dela 19 Noiembrie 1934, prin introducerea automotoarelor fabricate în țară, de către fabricile „Malaxa“, „Astra“ și „Unio“.

Parcursul automotoarelor.

Parcursul efectuat de automotoarele C. F. R. în perioada 1933—1936 crește dela 1.495.400 automotor-km., în anul 1933 la 8.995.851 automotor-km., în anul 1936, drept rezultat al intensificării utilizării automotoarelor pe liniile secundare-

Automotoare km.

Anii :	La tren :	Izolate :	In manevră :	Total :
1936	8.919.480	58.378	17.993	8.995.851
1935	3.830.491	37.506	28.426	3.806.423
1934	1.293.358	17.000	32.276	1.342.634
1933	1.425.020	16.068	44.312	1.495.400

Actualmente s'a pus în circulație un tip nou de automotoare extrarapide între București-Constanța și București-Brașov.

Rezultatele extrem de favorabile pentru exploatarea liniilor noastre secundare — cari contribuiesc la sporirea însemnată a veniturilor din traficul de călători și în acelaș timp dau posibilitatea Administrației C. F. R. să realizeze economii importante în cheltuielile de exploatare.

De aceea Administrația C. F. R. va proceda fără întârziere la realizarea programului general pentru înzestrarea cu automotoare a tuturor liniilor noastre secundare normale.

Exploatarea șoselelor cu autobuze și autocamioane C. F. R.

În acelaș domeniu al măsurilor pentru raționalizarea metodelor generale de exploatarea rețelei noastre, Administrația C. F. R. a luat încă o inițiativă foarte importantă, care tinde spre rezolvarea problemei concurenței între transporturile feroviare și transporturile cu automobile pe șosele, în sepsul armonizării și coordonării acestor două mijloace de transport cu interesele generale economice ale țării.

Este vorba de organizarea de către C. F. R. a exploatării prin autobuze și autocamioane a șoselelor aferente la căile noastre ferate.

Această problemă ocupă de mulți ani atenția celorlalte guverne europene, din țările în cari chestiunea concurenței automobilelor a devenit mult mai acută decât în țara noastră, dat fiind că în Germania, Anglia, Franța, Elveția și în alte țări europene, rețeaua șoselelor este mult mai dezvoltată și condițiile tehnice de construire și întreținere a acestor șosele, mult superioare față de cele dela noi.

Prin studii amănunțite și pe calea experiențelor bazate pe mai multe încercări, aceste căi ferate europene au reușit în sfârșit să coordoneze aceste două moduri de transport.

Din examinarea situației acestei chestiuni în Germania, Franța, Anglia și Elveția se poate ajunge la următoarele două concluzii fundamentale :

1. În domeniul traficului de călători, printr'o organizare rațională a exploatării autobuzelor pe șosele, nu numai că se poate înlătura o concurență dău-

năoare, dar se pot crea conjuncturile, care vor contribui la sporirea — prin transporturile cu autobuze — traficului călătorilor pe căile ferate și vice-versa.

2. În domeniul traficului de marfă se poate ajunge la împărțirea rațională a acestui trafic între căile ferate și șosele, urmând ca toate transporturile pe distanțe mari și transporturile în massă să continue a fi îndrumate pe căile ferate, pe când pentru transporturile mici și pe distanțe scurte vor fi întrebuințate autocamioane.

Aici este de notat că dezvoltarea progresivă a întrebuințării „containeror“ care dau posibilitatea de a îndruma fără transbordare mărfurile dela căile ferate la autocamioane și invers, creiază o strânsă legătură care se întărește în fiecare an, între cele două moduri de transport.

Însă pentru realizarea unei asemenea colaborări armonice între transporturile pe căile ferate și transporturile pe șosele, este indispensabil ca aceste din urmă transporturi să fie organizate și conduse într'o deplină concordanță cu interesele generale economice ale țării.

Pentru acest motiv, guvernul român a crezut necesar să încredințeze realizarea operei de armonizare a acestor două moduri de transport în țara noastră, administrației căilor noastre ferate și să acorde pentru acest scop Regiei Autonome C. F. R. concesiunea pentru exploatarea cu automobile în regie a 11.310 km. ai șoselelor din țară.

Transportul de călători cu autobuzele C. F. R.

Printr'o lege specială, promulgată cu Inaltul Decret Regal Nr. 2243 din 21 Iulie 1934, publicat în Monitorul Oficial Nr. 169 din 25 Iulie 1934, Ministerul lucrărilor publice și al comunicațiilor a fost autorizat să concesioneze — fără licitație publică, pe termen de 20 de ani — Regiei autonome C. F. R. exploatarea exclusivă a căraușiei publice de călători, bagaje și mărfuri, pe anumite drumuri, ce se vor stabili prin convențiunea ce se va încheia de către ministerul lucrărilor publice și al comunicațiilor cu regia autonomă C. F. R., urmând ca regia autonomă C. F. R. să exploateze în regie directă căraușia publică pe aceste drumuri.

Actualmente Regia autonomă C. F. R. posedă un număr de 114 autobuze și 21 camioane și sunt exploatare 25 trasee în lungime de 1685 kilometri.

Exploatarea propriu zisă a transporturilor regulate cu autobuzele a început la 1 Iulie 1935.

În intervalul acesta de 18 luni, dela această dată până la 31 Decembrie 1936, s'au parcurs 2.712.808 km. și s'au transportat 989.044 călători.

La data de 1 Ianuarie 1937 autobuzele C. F. R. parcurgeau zilnic 10.780 km. revenind pe autobuz o medie generală de exploatare de 125.5 km. pe zi.

În stadiul de dezvoltare de astăzi al exploatării autobuzelor, se încasează săptămânal cca. 1.400.000 Lei sau 200.000 Lei pe zi, ceea ce corespunde unei încasări anuale de 73.000.000 Lei.

La cheltuielile curente de exploatare se adaugă o redevență datorată Ministerului de Lucrări Publice, care variază între 2.10 Lei/auto-km. și 2.50 Lei/auto-km. În medie s'au luat 2.24 Lei/auto-km.

Afară de aceasta, amortizarea materialului rulant este socotită la 2 Lei pe km.

Adăugând aceste cheltuieli la cele curente de exploatare, inclusiv regia, prețul de cost al exploatării revine la 17.45 Lei auto-km. Incasările au fost în medie de 21.70 Lei pe auto-km.

În consecință, în situația actuală a transporturilor călătorilor cu autobuze C. F. R., această exploatare arată un excedent de venit asupra cheltuielilor de 4.25 Lei pe auto-km.

CRONICA

Necrolog. *Dl Mihail Baciu*, protopop onorar, membru fondator al Institutului de credit și de economii „Minerva” din Beclean, a răposat în 15 Septembrie a. c. Fie-i țărâna ușoară și memoria binecuvântată!

Lichidarea pagubelor suferite de bisericile românești din Ardeal și Banat prin conversiune. Primele ordonanțe de plată eliberate de Ministerul de Finanțe. Vineri, 17 Septembrie 1937, au fost ridicate de *dl Ilie Olteanu*, cele dintâi două ordonanțe de plată eliberate de Ministerul de Finanțe pentru despăgubirea bisericilor românești din Ardeal și Banat.

Cele dintâi două ordonanțe de plată de acest fel au fost eliberate pe numele celor două Mitropolii românești din Ardeal: Mitropolia ortodoxă din Sibiu și Mitropolia gr. cat. din Blaj.

Ordonanța Mitropoliei ortodoxe din Sibiu este de Lei 31,500.000—, iar ordonanța Mitropoliei Blajului de Lei 27,000.000.

În câteva săptămâni se vor emite ordonanțele de plată și pentru toate celelalte Eparhii românești din Ardeal și Banat.

Pentruca operațiunea să poată fi considerată definitiv încheiată, Ministerul de Finanțe trebuie să emită și titlurile de rentă amortibile în 10 ani și purtătoare de 4¹/₂% dobândă anuală.

Noul Consiliu de administrație a soc. „Nitrogen” din D. S. Mărtin. În urma naționalizării acestei societății adunarea generală a ales următorul nou Consiliu de administrație: *Ing. I. Bujoiu*, dir. gen. al soc. „Petrosani”; *Ing. I. Gigurtu*, dir. gen. al soc. „Mica”; *Ioan Mătăsaru*, *Dr. C. I. Motaș*, *Nic. Murgășianu*, *Emanuil Tătărescu*, *Ludovic Büchler*, *Desideriu Erber*, *Dr. Emeric Forbáth*, *Bartolomeu Hargittay*, *Baronul Paul Kornfeld*, *Geza Kovács*, *Emil Prager*, *Elemer Simonffy*, *Emil Stein* și *Dr. Gh. Vajda*.

Directori au fost numiți *Dnii Gheorghe Dinopol* și *Silviu Gh. Galeriu*, iar procuriști *Dnii Petru Rioșianu* și *Vasile Popescu*.

Plăți prin mandate postale internaționale. Pentru efectuarea unei plăți în străinătate prin mandat postal internațional este necesară autorizația Băncii Naționale.

Autorizările pentru astfel de plăți se dau în baza cererilor întocmite pe formulare speciale A. B. C., cari se înaintează Serviciului „Controlul importului și al devizelor” din Banca Națională, însoțite de mandatul postal internațional completat de solicitator.

Odată cu cererea, trebuiesc prezentate și actele justificative din cari să reiasă, în mod neîndoelnic, temeinicia cererii.

În mod obișnuit se dau astfel de aprobări pentru plăți de cărți, reviste, abonamente la ziare, ajutoare de boală, întreținere etc.

Suma maximă lunară, ce se aprobă este de 1000 Lei pentru un singur beneficiar din străinătate, și de 2000 Lei pentru un singur solicitator din țară.

Cu alte cuvinte, o persoană din țară nu poate trimite lunar mai mult de 2000 Lei, dar această sumă nu poate fi trimisă unei singure persoane din străinătate, ci la cel puțin două, suma maximă ce poate primi beneficiarul străin fiind de 1000 Lei.

În cazul că remiterea reprezintă plată de cărți, reviste, abonamente la ziare, etc., se percepe o primă de 20 la sută în loc de 38 la sută cum se percepe în mod obișnuit pentru toate celelalte plăți.

Deoarece abonamente la ziare și reviste străine se pot face și direct la Oficiile poștale, Banca Națională aprobă în acest scop, cu primă redusă de 20 la sută, câte Lei 1000 de fiecare persoană și Lei 10.000 (zece mii) lunar pentru fiecare librărie sau instituțiune de stat.

Asemenea aprobări se dau pe cereri întocmite pe formulare ABC — însoțite de o dovadă liberată de Oficiul postal respectiv prin care să se arate costul abonamentelor de plată.

Punerea în circulație a monedelor de 50 Lei. Printr'un jurnal al Consiliului de miniștri, ministerul finanțelor este autorizat să pună în circulație monede metalice de 50 Lei, fabricate din nichel. Numărul total de piese este 12,000.000, în valoare nominală de 600,000.000 Lei.

Cu suma aceasta se vor retrage din circulație monede de 100 Lei, de argint, pentru suma de Lei 40,000.000, iar cu restul emisiunii se vor retrage din circulație potrivit necesităților, celelalte monede divizionare.

Retragerea și punerea în circulație a monedelor specificate mai sus se fac prin caserile administrațiilor financiare și ale sucursalelor Băncii Naționale.

Monedele de 50 de Lei de nichel, care se pun în circulație, au următoarele caracteristici:

Compoziția: Monedele sunt fabricate din nichel curat cu un titlu minim de 97.5 la sută, cu următoarele toleranțe pentru 2.5 la sută: coblat pentru maximum 1.5 la sută și diverse impurități pentru maximum 1 la sută.

Dimensiuni și greutate: a) Diametrul monedelor de 50 Lei este de 24.0 mm.; b) Greutatea monedei este de 5.83 gr.

Gravura: a) Fața monedei (aversul), reprezintă capul M. S. Regelui Carol II., în profil privind spre stânga, acoperit cu coiful uniformei escortei regale. Firele de păr de pe coif, sunt gravate distinct și egal. Pe chivără, sunt vizibile șase nituri. La stânga epoletului, este scris numele artistului modelar I. Jalea. În jurul efigei, la stânga și dreapta coifului este gravat textul „Carol II Regele Românilor”, cu litere majuscule. Fața monedei este mărginită cu un cerc format din bobite. Dosul monedei (reversul) înfățișează partea centrală a stemei țării, cu armele provinciilor gravate în cadrul scutului, în cinci compartimente. În punctul de întâlnire al acestora se găsește scutul mic al Casei domnitoare în două tonalități. Steaua este înconjurată în stânga de o ramură de frunze de lauri, iar în dreapta de o ramură de frunze de stejar. Între cozile acestor ramuri sub vârful scutului mare, este gravat milesimul „1937”, iar deasupra este așezată coroana regală. În stânga stemei este gravat numărul „50”, iar în dreapta stemei textul „lei”, în caractere majuscule; c) Muchia monedei, este prevăzută cu 136 zimți egali ca mărime.

Proprietate caracteristică: Moneda este atrasă de magnet.