

# REVISTA ECONOMICĂ

ORGAN FINANCIAR-ECONOMIC

Proprietatea și organul oficial al Asoc. instit. financiare românești din Ardeal, Banat, Crișana și Maramurăș „SOLIDARITATEA” Sibiu.

Inscris sub Nr. 22/1938 la Tribunalul 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 fiecare  cm. Lei 6.—

Fondator: **Dr. CORNEL DIACONOVICH.**



Redactor responsabil: **Dr. Mihai Veliciu.**

## Sumarul:

Organizarea economiei viitoare. — Importanța Odesei. Mizeriile alimentare în Franța. — „Solidaritatea”: Către Băncile noastre. — Consiliul Superior Bancar: Comunicare către instituțiile de bancă, soc. anonime. — Anunțarea acțiunilor transformate în acții nominative. — Importanța amenajării porturilor în economia unei țări. — *Cronica*: Distribuția producției mondiale a materiilor prime, după revista engleză „Economist”. Convențiuni de prețuri. Brazilia. Urcări de capital. Societate etnică. — *Bilanș*: Banca Agronomilor, s. a., Agnita.

## Organizarea economiei viitoare.

Organizarea economică a noii Europe ia în Germania forme tot mai concrete. Ideia de colaborare dintre popoare a încolțit deja înaintea războiului mondial 1914/18, când din dezvoltarea repentină a comunicațiilor mondiale, și creșterea în proporții uriașe a comerțului mondial, s'au tras concluzii pentru o nouă ordine economică, adică cea mondială.

În relații mai simple, cum ar fi o gospodărie țărănească, este un lucru de sine înțeles, că toți cari lucrează în ea și se hrănesc din ea, să fie dependenți unul de altul și avizați unul la altul. În relație europeană însă acest lucru a fost trecut cu vederea și în loc de colaborare, fiecare stat a ales izolarea sa de celelalte state. Iată cum o doctrină falsă

ca „autarhia” a putut suci chiar și capetele cele mai luminate. În Europa suntem pe cale a abandona acele vremuri. Ideile despre popor și spațiu vital, precum relațiile lor cu economia națională, cultură și politică primesc o nouă interpretare. Noțiunea geografică Europa, începe a deveni o noțiune politică.

Iată ce ne spune d-l profesor Dr. H. Hunke într-o cuvântare ținută la Königsberg în această privință:

Două primejdii trebuie delăturate, dacă voim ca noua Europă să fie viabilă:

1. Să recuperăm drepturile noastre de suveranitate la cari am renunțat în mod ușuratic în decursul ultimului veac. Numai folosirea integrală a forțelor noastre economice și întregirea lor cu producția vecinilor amiei nouă — totdeauna absolut accesibile în caz de nevoie — poate forma cea mai bună bază economică și de siguranță a unui popor.

2. Fără o nouă coordonare cu adevărat economică a Europei noi, nu se poate da nici un ajutor singuraticelor economii naționale din Europa.

În locul regulatorului de prețuri din trecut, va trebui să acționeze cu răspundere solidară, conducerea economică a fiecărei națiuni. Prin aceasta nu voim a afirma că bazele de până acuma a relațiilor internaționale — ce privește natura lor personală sau obiectivă — ar fi

de prisos sau false, dar nu trebuie să trecem cu vederea, că aceste relațiuni nu pot produce dela sine aceia ce noi numim economie. Căci elementul decisiv este formarea unei ordine politice care nu poate fi realizată numai de economie. Ea va fi dominată totdeauna de forța politică.

Ordinea economică a viitorului în Europa va fi determinată conform legilor gravitațiunii, de poporul german. Organizația germană a recunoscut și a dovedit, că munca este izvorul bogăției. Fiecare popor va putea fi bogat în proporția în care va ști organiza munca. Schimbul de produse trebuie să aducă ambelor părți câștig și niciodată nu trebuie să păgubească pe unul dintre parteneri.

Ideile aceste noi economice sunt acel punct al lui Archimede de pe care noi voim a scoate din fățâni lumea veche economică. Dar Reichul nu a construit numai un nou fundament al economiei, ci în calitate sa de cel mai mare producător și consumător, garantează funcționarea regulilor economiei politice statorite de el.

Politica economică național-socialistă conține doi factori până acuma necunoscuți: factorul duratei și factorul reciprocității economice, așa cum a fost fixat în tratatele economice din ultimii ani. Ceea ce vrea Germania, se poate cuprinde în următoarele:

Ea vrea mai întâi zdrobirea sistemului plutocrație imperialist și transformarea comerțului internațional în un instrument loial pentru promovarea relațiilor economice reciproce. Ea vrea mai departe ca centrul de gravitațiune al comerțului european — înainte de toate ce privește materiile de alimente și materiile prime de fabricațiune, — să rămână în stăpânirea Europei. Aceasta din motivul că războaiele viitoare se vor putea evita mai bine, dacă se vor elimina obiectivele cari ar putea servi, cu oareșicari șanse de succes, de motive pentru acțiuni războinice din afară de Europa. Pentru puterile axei principiile de orientare pentru noua Europă nu sunt numai un program, ci deja o realitate. Teritoriile vaste ocupate în Occidentul și Orientul Europei sunt în curs de orga-

nizare pentru acest scop, la cari se adaugă și celelalte state rămase mai mult sau mai puțin independente, cari prin tratate și convențiuni au aderat la noua ordine.

MERCATOR.

## Importanța Odesei.

Se știe prea puțin că Odesa era unul dintre porturile de petrol cele mai importante ale Rusiei. Livrările cele mai importante de petrol veneau din orașul Batum, legat cu o conductă de petrol de 822 km lungime de cel mai mare centru de producțiune Baku. Anual 21.6 mil. tone petrol se scurgea pe această conductă. Cantitatea cea mai mare din acest petrol era apoi transportat cu vapoare la Odesa de unde se distribuia mai departe spre centrele din interiorul țării. Livrările aceste nu serveau numai hinterlandul Odesei, fără bogată în cereale, cu cel mai fertil pământ din Europa, pentru alimentarea motoarelor mașinilor agricole, ele alimentau și regiunile mai îndepărtate spre Nord până la Leningrad. Din acest motiv guvernul sovietic a înființat în Odesa un port special pentru petrol, provăzut cu magazii întinse.

În legătură cu aceasta amintim, că guvernul sovietic a înființat încă la începutul războiului, un organ special pentru distribuirea petrolului, numit „Glawneftestyt“. În mâinile acestui oficiu stă organizarea consumului de petrol în toată Rusia. El întreține în centrele mai importante magazii de petrol numite „Basy“ din cari se alimentează consumatorii. Magaziile de petrol din Odesa făceau parte din această vastă organizație și era plănuită amplificarea lor. Afară de considerații militare lucrul acesta era necesar și din cauza creșterii consumului din stațiunile de tractoare agricole, în teritoriile „pământului negru“, producătoarele cele mai mare de grâu.

Nu de mult s'au descoperit în apropierea Odesei noi zăcăminte de gaz metan; exploatarea lor abia a fost începută la izbucnirea actualului războiu. Pentru folosirea gazului s'au făcut conducte până în portul comercial.

Importanța Odesei zace însă în domeniul comerțului de cereale. Afară de aceasta ea este înzestrată cu șantiere navale și fabrici de mașini cu un program bine stabilit. Astfel a fost repartizată pe anumiți ani fabricarea de mașini agricole; unelte și scule; automobile; elevatoare; aparate chimice etc. Și industria alimentară se bucură de un oareșicare număr de fabrici. În privința aceasta joacă un mare rol industria de conserve, morăritul, fabricarea de uleiuri vegetale etc. Odesa era în rangul marilor orașe ale Rusiei în locul al șaptelea cu peste 600.000 locuitori.

Azi Odesa este capitala comercială și culturală a Transnistriei românești. Depinde de hărnicia noastră ca ea să aibe și în cadrul Mării României, importanța cuvenită, predestinată de împrejurările geografice și politice.

E. V.

## Mizeriile alimentare în Franța.

În Paris criza alimentară a creat noi forme de schimb de mărfuri. Pentru oamenii cu parale s'a format așa numitul „marché noir“ (adecă piața neagră) și pentru cei săraci „marché rose“ (adecă piața trandafirie).

Pe „piața neagră“ totul se vinde numai pe bani. De năcazurile vremurilor au știut să se folosească anumite persoane dotate cu spirit de speculă. În deosebi Evrei. În scurt timp unii au făcut averi de milioane pe urma comerțului clandestin cu alimente și alte obiecte de prima necesitate. Pedepsele puse pe acest soi de comercianți sunt foarte mari, însă totuși nu așa de mari ca milioanele cari se câștigă, să nu merite rizicul unei închisori pe mai mult timp. Posibilitățile sunt numeroase. Iată un exemplu: un lot de câteva sute de kilograme sârmă electrică a fost vândut de primul comerciant cu 50 frci Kilogramul. Mergând din mână 'n mână, la ultimul cumpărător — când a aflat poliția despre afacere — sârma a ajuns la aproape 1000 frci kgr.

Piața aceasta se alimentează din lucruri furate. Se jefuesc magazinele comercianților și ale statului. Se fură haine, lingerie, grăsimi, alimente și se aduc în piața neagră. Chiar și porci tăiați s'au trecut în sicrie peste liniile de control ale orașelor. Câte odată sunt implicate în aceste afaceri chiar și persoane cu situații înalte.

S'au găsit persoane cari au organizat într'un sistem vast acest comerț clandestin, înființând în jurul Parisului nenumărate centre cu sediul de obicei în ospătării. Aici se adunau vânzătorii dela sate și în crâșmă se desvolta o adevărată bursă de alimente și alte mărfuri. Când poliția a dat peste ei, și-au mutat sediul în mănăstiri și chiar în biserici. Clienții veneau la ora obișnuită la biserică și prin strane și printre colonade se desvolta un trafic viu. Unt, ouă, slănină etc., se depozitau în locurile cele mai ascunse, în dosul de statui de sfinți, amvoane etc. Poliția și detectivii descopăr foarte des aceste locuri de trafic nepermis, însă necesitatea e mai imperioasă ca orice măsură polițienească, așa că nu se pot stârpi.

Un alt comerț — mai justificabil — este acela din „piața trandafirie“ („le marché rose“). Comerțul acesta s'a desvoltat în cartierele studențești și de artiști, ca și „Cartier latin“ și „Montmartre“. Aici se

face un comerț de schimb numit „troc“. Spre pildă pictorii aranjează expoziții de tablouri unde poți avea pentru o șuncă o „natură moartă“, sau pentru câteva culii de sardine un „peisaj frumos“. Un sculptor a vândut un „bust“ pentru un palton. Cine are alimente sau hainărie de prisos, le poate acolo preschimba contra lucruri de artă, fiindcă artiștii chiar și în vremuri normale sufer de lipsa acestor lucruri de toate zilele necesare traiului — dar încă acuma!

## „Solidaritatea“.

### Către Băncile noastre.

Atragem atențiunea băncilor noastre asupra dispozițiilor cuprinse în Decretul-Lege Nr. 1036 apărut în Monitorul Oficial Nr. 281 din 26 Noemvrie 1941, privitor la scutiri și reduceri temporare de impozite acordate expulzaților și refugiaților ardeleni.

Conform acestui Decret-Lege expulzații și refugiații români din Ardeal, comercianții, industriașii sau particularii, precum și persoanele juridice, societăți sau asociațiuni de orice fel, beneficiază de anumite scutiri și reduceri de impozite și taxe de timbre.

I. În ce privește operațiunile bancare dela institutele noastre sunt scutite de taxa timbrului în conformitate cu art. 2 al acestui decret.

1. Timbru fix pentru convenții (art. 4, § 14 L. T.).

2. Conturile și borderourile originale, copii sau extrase eliberate de către societățile comerciale, bănci etc. (art. 4, § 17 L. T.).

II. Sunt scutite de taxa impozitului proporțional conform art. 3 al acestui decret:

I. Toate contractele de împrumut pe cambii acordate expulzaților și refugiaților, precum și cambii emise în garanția împrumutului contractat, cum și toate operațiunile făcute cu aceste cambii.

Ținem să precizăm, că numai contractele de împrumuturi pe cambie beneficiază de aceasta scutire totală. Pentru că conform art. 4 din acest Decret-Lege, actele de deschidere de credit în cont-curent simplu, cu gaj, scris de garanție, cesiune, închirieri și arendări, vânzările de acțiuni, acte de ipotecă, etc. (L. T. art. 14, § 1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 16 și 19 și art. 15, § 1, 4, 7) beneficiază numai de o reducere de 75%, adecă să plătească 25% din impozitul cuvenit.

Clienții refugiați sau expulzați cari doresc să beneficieze de aceste scutiri dela taxele de timbru prevăzute în Legea Timbrului art. 4, § 1, 5, 14, 17 — 19, 26—28, 30, 32, 37—39, 43 și 48 vor face dovada calității lor de refugiați sau expulzați cu acte originale, ca certificat dela birourile dela refugiați, carne-

de refugiat, ordin de expulzare etc. Pe borderou sau pe diferitele acte se va trece numărul, data și autoritatea care a eliberat dovada.

Ce privește reducerea impozitului proporțional cu 75% la 25% a acestui impozit proporțional prevăzut de legea timbrului în art. 14 § 1, 5—11, 16, 17 și art. 14, § 1, 4, 7, reducerea se va obține prin vizarea actului de către Administrația Financiară. Până la vizarea și taxarea actului la impozitul redus se va reține din împrumut întregul impozit proporțional.

III. Acționarii români ai institutelor noastre refugiați sau expulzați beneficiază :

1. De scutirea taxei anuale de 0.50% după acțiuni, instituită prin Decretul-Lege din 18 Iunie 1940 (art. 15, § 16 L. T.), conform art. 3 p. 5 din Decret-Lege din 26 Noembrie 1941.

2. De reducere cu 3/4 până la 31 Martie 1943 cu 1/2 dela 1 Aprilie 1943 până la 31 Martie 1944 și 1/4 dela 1 Aprilie 1944 până la 31 Martie 1945, a impozitului mobilier după dividendul ce se percepe, conform art. 23 din L. C. D.

Pentru ca acționarii institutelor noastre să poată beneficia de aceste favoruri, vor înainta în copie autentice, ce se va păstra la dosar, carnetul de refugiați, actul de expulzare, sau orice alte acte doveditoare a acestei calități la centrala institutului respectiv până la 28 Februarie 1942 cel mai târziu.

Acelor acționari, cari nu vor satisface acestor obligațiuni, nu li se va mai lua în considerare calitatea de refugiat sau expulzat, iar taxa de 0.50% precum și impozitul mobilier după dividendul anului de gestiune 1941 se va vărsa în întregime fiscului, urmând ca acești acționari întârziați cu depunerea dovezii de refugiat sau expulzat, să ceară pe riscul și cheltuiala lor restituirea taxelor și impozitului plătit în plus.

DrSV.

### CONSILIUL SUPERIOR BANCAR

a dat în Buletinul Oficial Bancar Nr. 8—9 din 31 Ianuarie 1942, următoarea

## Comunicare

către

### institutiile de bancă, soc. anonime.

Odată cu bilanțul anual și contul de profit și pierdere pe 31 Decembrie 1941, și cu celelalte acte, pe care băncile, în conformitate cu prevederile art 30 din legea pentru organizarea și reglementarea comerțului de bancă, sunt obligate a le trimite Consiliului Superior Bancar, în termenul prevăzut de acest articol, institutiile bancare, societăți anonime, vor înainta Consiliului Superior Bancar și câte un tablou, cu-

prinzând numele tuturor acționarilor respectivi, cu indicarea originii etnice, cu numărul acțiunilor fiecăruia și cu valoarea nominală a acțiunilor deținute de fiecare în parte. La alcătuirea acestor tablouri se vor utiliza datele dela 31 Decembrie 1941, pe care fiecare bancă trebuie să le poseadă în urma Decretului de transformare a acțiunilor la purtător în acțiuni nominative, publicat în Monitorul Oficial Nr. 71 din 25. III. 1941.

La sfârșitul tabloului sus menționat se vor face recapitulațiuni după originea etnică, cu specificarea numărului de acțiuni, a cvantumului de capital deținut de fiecare grup etnic în parte.

Băncile vor comunica Consiliului Superior Bancar, localitatea, strada și numărul unde își are sediul principal.

Totodată institutiile bancare care au sucursale și agenții în țară și în străinătate, vor înainta câte o listă a acestor sucursale și agenții, cu menționarea localității, străzii și numărului unde își au sediul și cu indicarea datei înființării fiecăreia dintre ele, precum și cu specificarea acelor dintre sucursale cari au funcționat în Basarabia și Bucovina de Nord înainte de cesiunea teritorială a acestor provincii, arătându-se care dintre ele au fost reînființate după realipirea acestor teritorii.

Băncile vor îngriji ca pe măsură ce vor repune în funcțiune dintre fostele sucursale ce au avut în Basarabia și Bucovina de Nord înainte de 27 Iunie 1940, să anunțe acest fapt Consiliului Superior Bancar, Serviciul Inspectorat.

De asemenea va aduce la cunoștința Consiliului Superior Bancar faptul desființării vreunei din sucursalele actualmente în funcțiune.

## Anunțarea acțiunilor transformate în acții nominative.

Camera de Comerț și Industrie din Sibiu comunică următoarele :

Presidiul Consiliului de Miniștri a ordonat publicarea rezultatului Decretului de Lege Nr. 811 din 25 Martie 1941, privitor la transformarea tuturor acțiilor în acții nominative. În consecință, Camera de Comerț și de Industrie a trimis tuturor societăților pe acții din raionul său un chestionar care trebuie completat cât mai curând cu următoarele date :

1. Capitalul de acții și numărul acțiilor ;
2. Numărul acțiunilor prezentate pentru transformarea în acții nominative ;
3. Numărul acțiilor trecute în posesiunea statului ;
4. Câtimea dividendei de fiecare acție pe anul precedent ;

5. Repartizarea capitalului după cetățenie, așa cum rezultă din transcrierea pe nume, cu notarea acțiunilor transcrise pe cetățeni români și pe cetățeni străini.

6. Acțiunile în mâini evreești se vor nota separat, fără considerare la cetățenie;

7. Acțiunile cetățenilor români aparținători la alte grupuri etnice (afară de Evrei), se vor nota separat după grupuri etnice. Nu e nevoie de arătarea numărului curent la fiecare acție, ci numai a bucășilor și valorii lor.

Dacă vreuna din societățile vizate nu ar fi primit acest chestionar, atunci trebuie să-l ceară dela Camera de Comerț. Atragem încă odată atențiunea asupra rezolvării imediate a chestionarului.

## Importanța amenajării porturilor în economia unei țări.

Porturile, din punct de vedere al serviciilor pe cari le îndeplinesc, al rolului ce-l joacă în economia unei țări, sunt după căile ferate și navigație, elementele cele mai importante în bogăția mondială<sup>1)</sup>.

Porturile fiind organele vitalității comerciale și factorii activității industriale, reclamă o grije specială iar utilajul lor o deosebită atențiune.

Extensiunea și perfecționarea rațională a porturilor contribuie într-o mare măsură la prosperitatea întregii omeniri.

Accesul ușor al bazinelor, amenajarea cheiurilor, instalații de căi ferate bine organizate, sunt tot atât de importante ca și construirea de vaste hangare și mari magazii ce trebuiesc în continuu îngrijite și reînnoite.

Ele reclamă, după trebuințele speciale ale fiecăruia, corespunzător tipului de vase ce-l frecventează și după felul mărfurilor ce se îmbarcă, se înmagazinează permanent sau în tranzit, mărfuri care prin natura lor sunt foarte variate.

Astfel porturile care îmbarcă numai cărbune, au nevoie de utilaj cu totul deosebit de acelea care îmbarcă cereale sau de toate.

Luând ca exemplu portul Manchester, unde sosesec turme întregi de animale de tot felul, vor fi absolut necesare abatoarele și diferite alte instalații de aceeași natură.

Lemnul și minereurile pot fi adăpostite în simple antrepozite pe cheiuri, pe când zahărul, cafeaua și alte produse coloniale, au nevoie de magazii amenajate special pentru natura lor.

Unele porturi localizează traficul asupra uneia din aceste categorii de mărfuri, altele din contră își întind activitatea asupra produselor în general.

Citez pentru a ne face o idee, portul Hong-Kong care luase în ultimul timp, locul „de cel mai important port de pe glob“ și care primește anual un număr considerabil de vase cu un tonaj de peste 20 mil. tone. Acest mare port al Extremului Orient joacă un rol însemnat în comerțul cu Occidentul Europei.

Ameliorarea treptată a bazinelor și a lucrărilor accesorii, precum și perfecționarea mijloacelor mecanice, sunt chestiuni de vitalitate pentru orașele maritime moderne.

Transformarea utilajilor din marile porturi s'a produs peste tot în cea de-a doua jumătate a secolului

trecut. Această transformare s'a făcut succesiv și s'a ridicat paralel cu modificarea vaselor moderne. Marile vase au nevoie de bazine imense, de cale de lansare colosale, și de tot felul de aparate în acest gen.

Transformările aduse au ca urmare imediată de a da o mare impulsie schimbului internațional, de a desvolta activitatea porturilor perfecționate, unde ia naștere mișcarea comercială, provocând în general o transformare economică foarte simțită.

Liverpool, Southamton, Gênes, Anvers, Rotterdam, Hamburg, sunt centrele unei remarcabile activități comerciale, printre care, porturile franceze, datorită utilajului lor totdeauna perfect, transformabil pe măsura trebuințelor marinei comerciale moderne, joacă un rol foarte frumos în relațiunile internaționale. Marile lucrări franceze se execută în porturile: le Havre și Saint-Nazaire. Nantes oferă bazine amenajate admirabil pe malul Loire-i, iar Marsilia, Rouen și Dunkerque cer transformări datorită rolului lor istoric pe care l-au avut.

Printre factorii prosperității porturilor, aparatele de ridicat fiind puterea optimă a mecanicii marine și pe care o vrem un Goliat al științei aplicate azi, ocupă un rol tot atât de important ca și bazinele perfect amenajate, căci tonajul „orașelor plutitoare“ și al marilor cargo-boaturi cere transformări din an în an, paralel cu progresul.

Macaralele și diferitele mașini întrebuintate la încărcat și descărcat se transformă, se modifică proporțional cu mărirea vaselor de comerț. Din acest punct de vedere Anversul posedă un utilaj superior, cheiul Escaut-lui fiind amenajat cu peste 300 macarale hidraulice rulante.

Presiunea necesară funcționării acestor aparate este furnizată de 3 uzine cu un total de 600 H. P. Un dok de 100 metri lungime se termină printr'un grup de 12 elevoatoare care împreună permit mișcarea a 350 tone cereale pe oră.

Utilajul intrepozitului din bazinul Lefèvre poate descărca și pune în magazii 4.000 tone cereale în 10 ore, sau 2.000 tone și 20.000 saci în vagoane.

Cel mai interesant aparat din portul Anvers este „Kolentip“, care se întrebuintează la încărcarea și descărcarea cărbunelui și a coșului. În 10 ore de muncă hidraulică se îmbarcă 120 vagoane, acest aparat putând ridica un vagon de 25 tone la 12 metri deasupra pământului. Numai văzându-le cum funcționează, ne-am putea face o idee perfectă despre puterea acestor aparate, unele acționând electric, altele prin forță hidraulică, dar toate aducând imense servicii și contribuind în mare măsură la înflorirea porturilor pe cheiurile unde ele operează.

Unele din aceste aparate sunt mobile, montate pe roți puternice de oțel, circulă pe linii speciale dealungul cheiului și se îndreaptă după vasele cari au nevoie a fi descărcate cu ajutorul lor. Altele din contră sunt fixe fiind construite pe turnuri zidite sau fixate în beton armat.

Tot pentru încărcatul și descărcatul mărfurilor vin în ajutor cargo-boaturile.

Fără a intra în detalii de mecanică și descrierea tehnică a acestor puternice aparate, ne mulțumim a spune că rolul fiecăruia din acestea este bine determinat, ele deservind una din cele mai esențiale nevoi ale omenirii.

Aceste grandioase și puternice mașini au înlocuit repede și cu multă ușurință mâna omului. Un simplu gest, o întorsătură de buton, e de ajuns ca această

<sup>1)</sup> Les plus grandes entreprises du monde. Paris.

massă enormă să se pună în mișcare, să se plimbe ușor dealungul cheiului.

Spectacolul unui cheu în plină activitate, a cărui muncă de fiecare zi, prezintă variații, este uimitor. În câteva ore numai, fără prea mare efort, un tren întreg de cărbuni este descărcat în interiorul unui cargo-boat modern.

Prin aceste mijloace ale tehnicii moderne, un timp considerabil a fost câștigat, prețul de revenire a fost mult redus și un vapor de 8.000 sau 10.000 de tone ce reprezintă un capital important, va putea prin câștigarea timpului ce l-ar fi pierdut în porturi, să mărească numărul voiajurilor și în consecință să transporte, în cursul unui an, o cantitate mult mai mare de mărfuri.

Pe lângă utilajul porturilor menționat mai sus, unde mai sunt absolut necesare macarale puternice, un port modern mai are nevoie în același timp de: intrări ușor accesibile vaselor, de canale navigabile pe tot timpul, de cheuri bine amenajate și înconjurate de bazine adânci și de vaste magazii.

În porturile greu accesibile din cauza obstacolelor naturale, este nevoie de lucrări titanice, de importante amenajamente pentru a le înzestra cu ceea ce natura nu le-a dat.

Întreprinderile care se ocupă cu crearea de porturi noi și ameliorarea celor vechi, sunt destul de importante.

Mecanica, care a înlesnit progresul, a fost și este în lucrările hidraulice și pentru construirea porturilor maritime un auxiliar remarcabil, grație forței ce desfășoară, dând posibilitatea realizării de lucrări din cele mai îndrăznețe, transformând din acest punct de vedere configurația globului. Mecanica este considerată ca un mijloc de apropiere între continente, traversând munții, mutând colinele, schimbând cursul râurilor, despărțind mările, creind cursuri noi de fluvii, modificând totul într-o regiune spre a clădi un port, a construi un dig în spre mare, sau ținând piept unui obstacol puternic în larg, spre a înlesni intrarea vaselor în port.

Putem cita astfel de lucrări la Boulogne sur Mer pentru deschiderea basinului Loubet, lucrări grele făcute în granit la crearea noii intrări a portului Saint-Nazaire; portul Douvres făcut din blocuri de câte 40.000 kgr. din beton armat; noile dokuri Anvers cu importanțele lor terasamente.

Demn de relevat mai este crearea, atât de dificilă a portului Vera-Cruz înlăturându-se odată cu aceasta orice greutate tehnică de realizat în domeniul navigației.

Dacă într-o regiune unde se cere experiența unei lucrări mai solide, lipsesc blocurile de piatră, acestea sunt imediat înlocuite prin fabricarea pe loc, cu ajutorul anrocamentelor care scot materia dela 10 metri adâncime transformând-o în blocuri de granit.

În marile porturi munca este neîntreruptă ziua și noaptea, la fel de stăruitoare și de uriașe, datorită luminii electrice, factor important în lucrările de construcție, de ameliorări și de modificări ale porturilor.

Trenurile de vagoane cu locomobile, mările convoiu de vagoane tras de puternice locomotive, remorcherile cu șalandele lor de toate categoriile de vase speciale, sunt auxiliarele la care constructorii de porturi apelează necontenit.

Colaborarea științei și industriei sunt binefaceri cari garantează rezultate surprinzătoare, ele necunoscând piedeci. Natura și materia sunt învinse datorită eforturilor uriașe și însemnatelor sacrificii, victoria rămânând de partea inteligenței și a tehnicii.

Lucrările porturilor maritime sunt acelea cari prezintă cele mai mari dificultăți și cer constructorilor lor atenție continuă, multă grijă și perseveranță și o neîntrecută vigilență.

Calele uscate (locul unde se repară vasul) trebuiesc considerate ca un accesoriu din cel mai important printre utilajul porturilor. Ele sunt în acest mod infirmierele vaselor, spitalele cuirasatelor, pakeboturilor și al cargo-boaturilor, pe care le revizuește după ce au suferit avariile cauzate în structura lor organică de furtună.

Toate porturile mari posedă mai multe cale de uscat, construite pe o parte a bazinului. Vasele ce trebuiesc reparate se introduc aci, bazinele putând fi umplute cu apă prin deschideri în mare, apoi se procedează cu ajutorul aparatelor speciale, la punerea lor în lucrare pe uscat, putând fi astfel revăzute, iar reparațiile făcute fără multă greutate.

Dimensiunile date vaselor actuale de orice natură obligă națiunea maritimă să construiască peste tot bazine de radoub (bazin construit în port și amenajat special pentru construcții și marile reparații de vase) noi, cele vechi devenind neîncăpătoare, în comparație cu tonajul vaselor mărite. Deci nu este de ajuns a se construi mari cuirasate și imense orașe plutitoare, trebuie să li se ușureze pătrunderea și staționarea în bazine amenajate, precum și îngrijirea și transformarea șantierelor unde și unele și altele să poată găsi loc de popas.

Calele de uscat pot fi clasate în 2 mari categorii după amplasamentul unde au fost construite.

Astfel sunt bazinele de radoub, construite în interiorul portului în fundul sau pe o parte a cheiului, și cale de uscat, acelea sunt cele mai practice, instalate afară din porturi, la o mică depărtare de port, direct în mare, într'un golf sau într'un estuar.

Pentru a permite spălarea bazinului în timpul unei reparații, sau la eșirea unui vas, se instalează la distanțe egale, guri de capșat, conducte de apă cu mari presiuni alimentând toate aceste aparate.

Tot din utilajul porturilor fac parte dokurile flotante.

Rolul docurilor flotante este de a purta și repara, în largul mării cuirasate, cargo-boaturi sau orice fel de vase cari avariate în cursul călătoriei, nu-și mai pot continua drumul. Aceste imense șantiere metalice plutitoare, adevărate binefaceri ale tehnicii navale, sunt trase de puternice mașini și aparate de ridicat. Puterea acestor ateliere plutitoare poate transporta, atunci când este nevoie, vase de orice mărime până ajung în larg. Porturile britanice aveau, înainte de războiu, 196 dokuri plutitoare cu o capacitate de 632.000 tone, iar Germania, tot înainte de războiu, în portul Hamburg dispunea de dokuri în capacitate de 36.000 tone.

Incheind paragraful dokurilor flotante și cu el ideia generală dată despre rostul porturilor, putem spune că nu ne mai temem în fața progresului constant al tonajului vaselor flotei comerciale și al vaselor de războiu, de a afirma că, dacă porturile nu-și transformă utilajul lor și nu-l pun în concordanță cu noile trebuințe, fatalmente navigația comercială va fi părăsită. Viitorul este al porturilor profunde și al puternicilor mașini de apărare navală.

Un nou mod succede celui vechiu, căci uzajul e bine stabilit, acum când putem transporta pe marile cargo-boaturi orice fel de marfă. În fundul vaselor de comerț se așează imense cantități de cereale, mii de baloturi de bumbac, tot felul de încărcături de marfă grea și nealterabilă.



Intrebuințarea marelui tonaj nu este o fantezie trecătoare.

S'a stabilit că transportul mărfurilor pe vapoare de mari dimensiuni, constituie o reală economie, datorită utilajului porturilor în care aceste vase sunt încărcate sau descărcate. Axioma „vaselor gigantice, macarale titanice“ este azi absolut stabilită. Cu atât mai trist pentru porturile cari nu vor să o recunoască ca pe ceva vital.

Puterea cargo-boaturilor deține o parte a comerțului exterior care face bogăția unei națiuni.

Organizația unui port se pune însă pe primul plan. Fără a vorbi de bazinele cari sunt construite pe cheiuri, magazii și accesorii de tot felul, fără a reveni asupra macaralelor și puternicelor aparate de ridicat, fiind o chestiune de alt ordin, fără a insista mai mult asupra cauzelor de uscat și a imenselor bazine de radoub, trebuie să mai pomenesc și de cârligele mari de apucat o greutate în porturi, făcând și ele parte din materialul secundar al portului. Mai vin apoi, flotila de vase de toate categoriile, dragele flotante cu aburi, remorcherele, șalandele, vasele cu supapă de siguranță atașate fiecare la ceea ce trebuie reparat, în tot timpul anului, asigurând intrarea și eșirea vaselor și permițând mișcarea neîntreruptă a navigației.

Întreținerea materialului fix într'un port este de asemenea o chestiune importantă. Cheiurile, bazinele, căile ferate, magaziiile și diferitele instalațiuni, sunt luminate toată noaptea de o mulțime de lămpi incandescente și acestea la rândul lor trebuiesc ținute în bună stare spre a corespunde cerințelor.

Viața unui port comercial, care se cere să fie cât mai activă nu-și va micșora niciodată ritmul căci amorțirea activității numai pentru un moment poate atrage consecințe rele fărăi respective.

Dr. IULIANA POPOVICI, expert-contabil.

(Revista Gen. de Com și Cont. Nr. 10-11-12. Oct.-Nov.-Dec. 1941).

## CRONICA.

**Distribuția producției mondiale a materiilor prime, după revista engleză „Economist“**, % a producției mondiale ce revine fiecăruia :

Producție	PROCENTE					
	Producția mondială totală (în mil. de tone)	Imperiul Britanic	Imperiul Francez	Imperiul Olandez	St. Unite ale Americii	Toate celelalte țări
Iută	1.460	99.5	—	—	—	0.5
Nichel	45	94.3	—	—	0.2	5.5
Cauciuc	1.031	58.0	1.9	37.2	—	2.9
Cacao	580	55.0	12.4	0.3	0.2	32.1
Lână	1.659	50.9	3.5	0.1	12.3	33.2
Plumb	1.180	44.5	0.7	—	21.2	33.6
Cositor	122	43.1	1.0	16.4	—	39.5
Zinc	1.185	34.8	0.6	—	29.8	34.8
Cărbune de platră	1.000.000	25.4	4.5	1.2	34.4	34.5
Nuci de cocos	1.620	25.0	2.3	34.2	34.6	3.9
Alune americane	6.070	62.8	14.1	3.8	6.8	12.5
Bumbac	5.100	24.4	0.2	—	49.2	26.2
Aur în mil. de kg.	794	64.7	1.0	0.4	10.3	33.6

**Convențiuni de prețuri.** Dacă e să dăm crezare unei formări noi de spațiu economic european, de sigur că stabilizarea prețurilor pe acest vast teritoriu, trebuie să joace un rol principal. Semnificativ este în această privință convențiunea de prețuri încheiată nu de mult între Germania și Ungaria. Conform acestei convenții produsele agricole ungare nu

se pot vinde cu preț mai mare pe piețele germane, ca cel stabilit pentru produsele similare germane. Rezonamentul care stă la baza acestei convenții este, că Ungaria în calitatea sa de stat agrar exportator, nu poate fixa prețuri mai urcate ca consumatorul ei cel mai important. Invers, produsele industriale germane, nu vor putea fi vândute în Ungaria peste un preț convenabil fixat pentru piața internă ungară.

Creдем că o convențiune similară ar contribui și la noi la o stabilizare a prețurilor.

**Brazilia** va introduce un nou sistem monetar în locul celui actual bazat pe „milreis“ (= 30 Lei). Unitatea cea nouă se va numi „cruzeiro“ à 100 „centesime“. Debandada monetară din Brazilia se constată și din faptul că de prezent circulă acolo 108 feluri de monete naționale, așa că o nouă fixare a valutei este foarte necesară.

**Urcări de capital.** „Societatea Anonimă Română de Navigațiune pe Dunăre“ are în programul adunării sale generale extraordinare, fixată pe ziua de 12 crt., dublarea capitalului social, dela 160 la 320 mil. Lei. Tot așa și „Societatea Română de Radiodifuziune“, va propune în adunarea sa generală din 14 Martie a. c. urcarea capitalului dela 50 la 250 mil. Lei.

Banca Centrală pentru Comerț și Industrie, Turda, proiectează urcarea capitalului social dela 50 mil. la 100 mil. Lei. „Fabrica de Sticlă“ din Turda, capitalul ei, dela 14 mil. la 42 mil. Lei. Tot de conșternul acesta se ține și „Industria Sârmei“, Câmpia Turzii, care plănuiește o urcare de capital dela 100 la 200 mil. Lei.

**Societate etnică.** Cetim în „Universul“ următorul anunț: „Societate Etnică“ condusă de persoane „prim ordin“ „Înțelegătoare a vremurilor actuale“! Având relațiuni și posibilități excepționale. Având birou spațios plin centru. Primește orice propuneri pentru

„Românizare“

prin colaborare „leală“ și cu „foștii“ comercianți, cari vor putea activa sub auspiciile Societății. Reprezentanțe, Import—Export. Se oferă efective garanții! Oferte serioase la ziar: 151 R.

Iată un anunț cu mult tâlc. Persoane „prim ordin“ și „înțelegătoare a vremurilor actuale“, au luat în mână conducerea acestei societăți. Nu trebuie mult spirit inventiv pentru ca să ne închipuim, cine pot fi acești oameni de prim ordin și înțelegători. În București sunt o mulțime de oameni cari trăiesc din expediente și nu-și fac scrupule chiar și dacă sunt „de prim ordin“ să abuzeze de unele imperfecțiuni ale legilor cari deschid o ușă pentru eludarea lor. Ei se folosesc de „relațiunile excepționale“ cari câteodată se întind până în cercuri cu mare influință. Fiindcă în „vremurile actuale“ sunt multe persoane „înțelegătoare“ chiar și în aceste cercuri și un câștig ocazional nu e de desconsiderat în vremurile pe cari le trăim. De aceia apoi foarte bucuros se pretează la o „colaborare leală“ cu Evreii „foști comercianți“. Ne putem ușor închipui ce însemnează aceasta „colaborare leală“, din multele exemple date în publicitate, despre ecrescențele legii de românizare, cari culmină în principiul: „o mână spală pe cealaltă“. Din acest motiv se dau pe față atâtea societăți camuflete în „românizate“ pe când de fapt la spatele lor stă Evreul grație „colaborării leale“ de care se folosesc atâtea existențe problematice chiar și din societatea numită „de prim ordin“ din capitală.

# Banca Agronomilor, s. a., Agnita.

Inscrisă în reg. bancar Braşov, Nr. 9/1934.

## CONVOCARE.

Domnii acţionari ai Băncii Agronomilor, s. a., Agnita sunt convocaţi la

### adunarea generală ordinară,

care se va ţine în ziua de 22 Februarie 1942, ora 10 a. m., în localul institutului din Agnita cu următoarea

#### ORDINE DE ZI:

1. Deschiderea adunării generale;
2. Raportul Consiliului de Administraţie;
3. Raportul censorilor;
4. Aprobarea Bilanţului şi Contului de Profit şi Pierdere pe ziua de 31 Decembrie 1941 şi descărcarea Consiliului de Administraţie şi Comitetului de Censori pentru gestiunea lor pe anul expirat;
5. Diverse.

**N. B.** La adunarea generală au vot decisiv numai acţionarii cari sunt trecuţi în registrele societăţii cu cel puţin 3 luni înainte de adunarea generală (art. 13 din statute).

Activ.		Bilanţ încheiat la 31 Decembrie 1941.		Pasiv.	
	Lei	b.		Lei	b.
Cassa	99.559	—	Capital social	1.000.000	—
Portofoliu de scont	1.999.754	—	Fond rezervă legal	2.824	—
Creanţe conversiune	1.352.465	—	Fond rezervă creanţe dub.	89.000	—
Mobilier		1	Dep. spre fructificare	2.357.004	—
			Beneficiu net pe 1940	1.537	—
			Beneficiu net pe 1941	1.414	—
<b>Total</b>	<b>3.451.779</b>	<b>—</b>	<b>Total</b>	<b>3.451.779</b>	<b>—</b>

Debit.		Contul Profit şi Pierdere.		Credit.	
	Lei	b.		Lei	b.
Salarii	69.330	—	Dobânzi împrumut. noi	131.522	—
Impozite	25.094	—	Dobânzi creanţe convers.	35.338	—
Cheltuieli generale	12.895	—	Comisioane	9.114	—
Dob. plătite la dep.	38.417	—			
Fond rezervă legal	2.824	—			
Benef. anului 1941	1.414	—			
<b>Total</b>	<b>173.974</b>	<b>—</b>	<b>Total</b>	<b>173.974</b>	<b>—</b>

Agnita, la 31 Decembrie 1941.

#### CONSILIUL DE ADMINISTRAŢIE:

Preşed. Cons. de Adm.: Director: Pentru contabilitate:  
 ss. Dr. Romul Curuţa. ss. Oros Ioan. ss. Silvestru Ana n. Völgyi.  
 ss. Oros Nicolae şi ss. Vecerzan Simion, membrii.

Verificat şi găsit în conformitate cu registrele comerciale codul de comerţ şi legile pentru organizarea şi reglementarea comerţului de bancă.

Preşedintele Com. de censori: ss. Dr. Iuliu Hess. Membri: ss. Morariu Aurel, expert contabil.  
 ss. Vâştea Ioan.

**BANCA AGRONOMILOR, S. A.**  
**Agnita.**

\*) Acest cont, nu corespunde la totalizare. Neputând avea legătură telefonică cu Banca, l'am publicat conform manuscrisul. N. R.