

АНАЛИЗА БИЛАНСА

Додатак „Народном Благостању“

ГОДИНА III

БЕОГРАД, 2. МАЈ 1931.

БРОЈ 18

Садржај:

Leskovačka centralna banka — Leskovac
 „Putnik“ друштво за саобраћај путника и turista у Kraljevini Jugoslaviji, a. d. — Beograd
 „Мостер“ творница лака и боја д. д. — Загреб
 Српска привредна банка д. д. — Загреб
 Друштво за vazдушни саобраћај а. д., „Aero put“ — Beograd

ZANATSKA BANKA KRALJEVINE JUGOSLAVIJE, BEOGRAD.

— Исправка —

U dodatku „Narodnog Bлагостanja“ od 18. aprila 1931. godine, broj 16, strana 135, analizirali smo bilans Zanatske banke Kraljevine Jugoslavije; tom prilikom potkrala nam se jedna računска omaška, koju ovime ispravljamo:

Na strani 137, a u analizi pozicija računa gubitka i dobitka pogrešno su izostali iz tablice u poziciji troškova za 1928. i 1929. godinu opšti upravni troškovi odnosno plate.

Pravilno, upoređenja pozicija računa gubitka i dobitka ima da izgleda ovako:

Rashodi	1927.	1928.	1929.	1930.
		u hiljadama dinara		
Troškovi	1.199	2.635	2.906	3.308
Kamata	142	1.050	1.498	1.466
Provizije	11	2	13	13
Otpisi	17	206	605	519
Čista dobit	136	1.235	2.557	3.976
Prihodi				
Prenos dobiti	—	—	81	67
Kamata	1.455	4.903	7.084	8.660
Provizije	3	16	24	34
Prihodi hartija od vred.	—	—	—	49
Razni prihodi	83	210	391	542
Bruto dobit	1.537	5.129	7.581	9.352

Iz bančinih rashoda dakle vidimo, da su troškovi (upravni troškovi i plate) u 1930. godini porasli svega za 13% a ne, kako smo mi to pogrešno bili javili za 100%. Kad se uzme u obzir znatno povećanje volumena poslova i polet Zanatske banke u 1930. godini onda treba istaći, da je porast troškova stvarno bio minimalan, što se samo može objasniti rigorozno sprovedenom štednjom bančine uprave.

LESKOVAČKA CENTRALNA BANKA — LESKOVAC*)

Leskovačka centralna banka je prototip poslovne banke. Ona se u visoko poslovnom Leskovcu veoma dobro oseća, a pri tome ima još i zadovoljstvo, da je, kao provincijska banka, ipak prva i vodeća na teritoriji predratne Srbije.

Leskovac, i ako sred provincije, razvio se tokom vremena u jedan važan industrijski centar, bez dodirnih tačaka sa prestonicom, sa kojom ne podržava poslovnih veza, sem onih, koje su mu potrebne za plasiranje svojih proizvoda. A čak i kao potrošač je provincija za leskovačku industriju mnogo interesantnija od Beograda. Takve naročite prilike, snažna aglomeracija ka-

pitala i industrijske radinosti kumovale su Leskovačkoj centralnoj banci, koja je 1921. godine osnovana spajanjem Leskovačke akcionarske štedionice (osnovane 1888. godine) i Leskovačke prometne banke (osnovane 1908. godine). Glavnica je iznosila 4 miliona, a u toku nekoliko godina povišena je na 20 miliona dinara.

Poslovne banke tipa Leskovačke centralne banke bitno se razlikuju od depozitnih novčanih ustanova. Već prema prirodi poslova, mora da su one mnogo okretnije; kod njih su šanse velike zarade mnogo veće, ali su istovremeno mnogo veći i rizici.

Leskovačka centralna banka je bankar i financier leskovačke privrede, ali ona istovremeno uzima i vidnog učešća u industrijskim preduzećima Leskovca, Jagodine i Skoplja. Time je usko vezana i za sudbinu južno-srbijanske trgovine i industrije; to najbolje dokazuje njezino stanje u 1930. godini, kad se prilike i u Leskovcu nisu najpovoljnije razvijale. Banka u svome izveštaju podvlači, da se je domaća industrija borila velikim poteškoćama ali da je minulu godinu ipak završila zadovoljavajućim uspehom.

Tačno je, da naročitih gubitaka nije bilo, ali da se je od njih očuvala, svi su morali pristupiti znatnom reduciranju volumena poslova. To je danas već notorna stvar. Ta je činjenica kod Leskovačke centralne banke igrala jednu veoma važnu ulogu. To se lepo vidi iz upoređenja glavnih bilansnih pozicija za poslednje godine. Dobijamo sledeću sliku:

Aktiva	Račun izravnjanja.			
	1927.	1928.	1929.	1930.
		u hiljadama dinara		
Blagajna	2.097	3.265	3.452	4.277
Menice	11.988	15.196	12.167	16.364
Dužnici	17.897	24.179	30.624	31.055
Konzorc. preduzeća	2.753	2.242	2.242	2.742
Nepokretno imanje	124	124	122	675
Hartije od vrednosti	9.481	9.610	11.130	5.677
Nameštaj i pribor	66	73	66	66
Razni računi	28.088	50.131	50.666	53.367
Pasiva				
Glavnica	15.000	20.000	20.000	20.000
Fondovi	543	979	842	941
Ulozi na štednju	9.286	13.537	16.420	20.232
Ulozi po tek. rač.	10.179	7.959	6.769	16.395
Poverioci	—	4.990	6.006	—
Reeskont				
kod Nar. banke	5.969	5.990	5.998	—
Računi raz. osoba				
i privr. rač.	1.562	299	919	1.112
Zbir aktive i pasive	72.589	105.195	110.483	114.225

*) Bilans za 1929. godinu je analiziran u dodatku „Narodnog Bлагостanja“ od 29. novembra 1930. godine, broj 48, strana 215.

Račun gubitka i dobitka

Rashodi				
Kamata	2.660	3.066	3.924	3.742
Troškovi	521	896	731	2.095
Otpisi	10	2.749	51	9
Čista dobit	2.268	—	2.956	2.233
Poreska rezerva	—	433	—	—
Prihodi				
Kamati	2.293	3.037	3.952	5.095
Provizija	1.947	2.639	2.553	1.245
Razni prihodi	1.219	1.468	1.158	1.739
Bruto-zarada	5.459	7.144	7.664	8.079

Sopstvena sretstva, glavnica i rezerve iznose krajem 1930. godine 20.94 miliona dinara, od čega je 20 miliona glavnica a 941 hiljada rezervni fondovi. Ovi poslednji su prema 1929. godini veći za 100 hiljada dinara, ali još ne dostižu visine od 1929. godine, (kad su zajedno sa čistom dobiti upotrebljene za otpis sumnjivih potraživanja).

Zbir stranih sretstava veći je prema 1929. godini za nepunih 1.5 miliona dinara; to nije nikakva naročita promena; ali ako uporedimo kretanje pojedinih pozicija, koje sačinjavaju strana sretstva, onda padaju u oči velike strukturne promene u pasivi: uložni na štednju porasli su u 1930. godini za 3.81 milion na 20.23 miliona dinara, a uložni po tekućim računima za 9.63 miliona na 16.39 miliona dinara. Taj ogroman porast upravo iznenađuje, naročito kod uloga po tekućim računima; objasniti se može jedino time, da poslovni prijatelji Leskovačke centralne banke plaširaju kod nje svoja raspoloživa sretstva, pošto su bili prinuđeni, da smanje svoj poslovni volumen. Pri tome treba napomenuti, da je uprava bančina u toku 1930. godine znatno snizila kamatnu stopu.

Banka se je u 1930 godini formalno gušila u novcu. U tome pogledu kaže uprava u svome izveštaju: „Naš zavod nije mogao naći povoljne plasmane svojim raspoloživim sretstvima, osim kod svojih poslovnih veza — velikih novčanih zavoda, kod kojih je tokom cele godine imao na žiro-računu ogromne svote. Tražnja kredita bila je neznatna i pored toga, što je naš zavod snizio kamatnu stopu na predratnu, i odobravanje kredita organizirao tako, da je rešavanje kredita sa najvećom predusretljivošću učinio brzim i elastičnim.

Usled ovako stvorene situacije, a u pomanjkanju potrebnih mogućnosti plasmana, uprava se odlučila na jednu veoma pravilnu i radikalnu meru: ona je viškom raspoloživih sretstava likvidira oba ostala izvora tuđih sretstava: poverioce i reeskontne kredite kod Narodne banke i Poštanske štedionice. Obe ove pozicije iskazane su krajem 1929. godine sa 12.00 miliona dinara, a krajem 1930. godine ovih pozicija u bilansu više nema. To je bio jedan potez, učinjen silom prilika, ali je bio veoma mudar, jer ti krediti ostaju i dalje bančina, gvozdena rezerva, rezerva, koja će se moći upotrebiti, čim se privredno stanje poboljša, odnosno čim se za to ukaže povoljna prilika.

Ukupna sretstva, kojima je banka raspolagala krajem 1930. godine, dostižu 57.5 miliona dinara; prema 1929. godini veća su za nepunih 1.5 miliona, dok su prema 1927. godini veća za preko 15.0 miliona dinara (od toga otpada 5 miliona na povišenje glavnice). Plasman ovih sretstava je prema 1929. godini veći za 400 hiljada dinara: iznosi 56 miliona, a 4.28 miliona nalazi se u blagajni bančinoj i na žiro-računu kod Narodne banke i Poštanske štedionice.

Najveća pozicija aktive je plasman po tekućim računima: sa 31.05 miliona najveći je u poslednjim godinama. Prema 1929. godini porast iznosi nešto preko 400 hiljada a prema 1927. godini 13.16 miliona dinara. Potraživanje bančino po meničnim kreditima, koje je u 1929. prema 1928. godini smanjeno za 3 miliona dinara, u 1930. godini ponovno je povećano za 4.2 miliona na 16.36 miliona dinara.

Konzorcijska preduzeća iskazana su sa 2.74 miliona dinara, za 500 hiljada dinara više no u 1929. godini. Tu je pre

svoga Automatski mlin Balkan, koji je Leskovačka centralna banka podigla 1923. godine u Skoplju, u ortakluku sa Braćom A. Tasić, industrijalcima iz Skoplja. Mašinerije tog mlina i njegovo uređenje je najmodernije. Taj je mlin, sa minimalnim kapacitetom od 80.000 kg za 24 sata, u relativno vrlo kratko vreme uspeo da bude amortizovan a po tome da iz sopstvenih sretstava podigne još jedan isto tako moderni i poznati mlin, pod imenom Automatski mlin „Morava” u Jagodini. Oba ova preduzeća vode se po bančnim knjigama sa 2.74 miliona dinara, a potsećamo naše čitaoce, da je u izveštaju za 1929. godinu banka napomenula, da njihova stvarna vrednost iznosi preko 20 miliona dinara. Oba su mlina radila u toku 1930. godine, uprkos mlinske krize, punim svojim kapacitetom. Postignuta dobit ovih preduzeća bila je veoma zadovoljavajuća, ali kako je bilo i pretrpljenih šteta, usled insolventnosti njihovih konsumentenata, to je znatan deo dobiti upotrebljen na otpis sumnjivih potraživanja i ojačanje fondova. Jedino pozicija hartija od vrednosti pokazuje prema 1929. godini smanjenje, za 5.45 miliona sa 5.68 miliona dinara odnosno za skoro 100%. Ovakvo nisko stanje nas zapravo začuđuje. Očekivali smo, da će ova pozicija, već i u pogledu na obilnost sretstava, kojima je banka u toku godina raspolagala, biti znatno veća; svakako treba imati u vidu, da je bilansirani iznos stanje 31. decembra 1930. godina, dok je ovaj račun u toku godine pretrpeo mnogo promena, kako u pogledu prodaje tako i u pogledu kupovanja hartija od vrednosti. Nameštaj i pribor bilansiran je sa istim iznosom kao i prošle godine, a nepokretno imanje iskazano je sa 675 hiljada dinara (za 553 hiljade više no u 1929. godini).

Iz računa gubitka i dobitka vidimo, da su prema 1929. godini prihodi od kamata znatno porasli, ali da su provizije smanjene za preko polovine. Razni prihodi (što su prihodi od hartija od vrednosti) porasli su na 1.74 miliona. Bruto zarada je prema 1929. godini za 1.4 miliona veća, i iznosi 8.08 miliona dinara. Rashodi po kamatama su smanjeni, tako isto i otpisi; da nisu troškovi prema 1929. godini povećani za 1.36 miliona na 2.09 miliona, čista bi dobit u 1930. godini bila rekordna; stvarno ona je za preko 700 hiljada manja od one u 1929. god. i iznosi 2.23 miliona dinara, što dozvoljava isplatu 10% dividende.

Za razvoj Leskovačke centralne banke je pitanje fuzije, odnosno pitanje preuzimanja Leskovačke kreditne banke postalo naročito interesantno i ako je već tri godine od kako je međ upravama oba zavoda postignut sporazum, do fuzije ipak još nije došlo. Bili smo ubeđeni, da je fuzija bila sprovedena u prošloj godini; međutim čitamo u izveštaju, da predlog o spajanju od nadzorne vlasti usled izvesnih administrativno neispunjenih formalnosti nije bio odobren. Novim predlogom je tim formalnostima udovoljeno i u 1931. godini biće spajanje definitivno izvršeno. Leskovačka centralna banka je već i onako vlasnik Kreditne banke, pošto raspolaže sa 47.780 akcija od ukupnih 50.000 komada, dakle sa 95.56%. Fuzija ima da se izvrši na taj način, da će Centralna banka preuzeti celokupnu aktivu i pasivu Kreditne banke, a akcije će isplatiti po vrednosti procene na dan spajanja. Glavnica Kreditne banke iznosi 1928. godine 5 miliona, rezerve 670.000, uložni na štednju 2 miliona, po tekućim računima 2.6 miliona, a čista dobit 1.1 milion dinara. Prilikom fuzioniranja, glavnica matice, Leskovačke centralne banke, ostaće nepromenjena.

Međ akcionarima Leskovačke centralne banke došlo je u poslednjoj godini do interesantnih promena: prilikom glavne skupštine za 1929. godine (zboru je bilo prijavljeno 60 akcionara sa 27.305 akcija (od ukupnih 40.000 komada) a za glavnu skupštinu za 1930. godinu (15. marta 1931. godine) 38 akcionara sa 29.889 akcija — što dokazuje, da je koncentracija akcija u nekoliko ruku dobila nov polet u toku 1930. godine.

U upravi se nalaze: Predsednik: Gligorije Petrović, industrijalac; potpredsednik: Vasilije H. Milenković, rentijer. Članovi: Đoka T. Đorđević-Kukar, industrijalac; Kosta J. Vranjić, industrijalac; Dušan S. Đorđević, preduzimač, Milan Cekić-Voj-

vodić, trgovac, Milorad T. Milenković, direktor banke, Đoka J. Vranjkić, industrijalac, Nikola M. Stojilković, trgovac, Aca H. Kostić, izvoznik, Čeda M. Todorović, krojač, Stevan Živković, trgovac. Nadzorni odbor: Predsednik: Gavra S. Stamenković, industrijalac. Članovi: Mihajlo H. Đorđević, rentijer, Pera T. Đorđević, industrijalac, Stevan S. Čuljković, rentijer, Dr. Dušan J. Radaković, lekar, Milan Stamenković, industrijalac.

„PUTNIK” DRUŠTVO ZA SAOBRAĆAJ PUTNIKA I TURISTA U KRALJEVINI JUGOSLAVIJI, A. D. BEOGRAD*)

Sa svojim radom i postignutim uspehom u 1930. godini može biti društvo „Putnik” više no zadovoljno. Ova je godina bila za upravljače „Putnikom”, kao posledica burnih događaja iz 1928. i 1929. godine, nekakva probna godina. „Putnik” je tu probu sjajno izdržao i pod promenjenim i otežanim okolnostima rada dao dokaza ogromne životne snage.

„Putnik” ima dve zadaće: jedna je komercijalna, naime prodaja vozničkih karata (domaćih i inostranih) u tu- i inozemstvu a druga, opšte korisna, je turistička propaganda u inostranstvu. Zbog toga ima preduzeće i poluzvaničan karakter. Propaganda nikada ne može biti dovoljno intenzivna; smatramo da je nepotrebno nabrajati iznose, kojima su dotirane odgovarajuće ustanove inostranstva; ako međutim pogledamo skromna sretstva, kojima raspolaže „Putnik”, i ako analiziramo izvore tih sretstava onda treba priznati, da je postignuti uspeh bio uslovljen velikim idealizmom i požrtvovanjem upravljača „Putnikom”.

Poteškoće, o kojima je malo pre bilo reči, iznikle su u glavnome iz nedovoljne saradnje i nedovoljnog razumevanja merodavnih krugova, iz formalno pravnih i iz razloga finansijske prirode. Tu postoji pre svega ugovor sa državom, odnosno Ministarstvom saobraćaja, kao najvećim poslovnim kontrahentom, koji je bio zaključen, kao što smo to ranije već imali prilike da napomenemo, u novembru 1926. godine; sankcionisan u finansijskom zakonu od 28. marta 1928. godine, dobio je samo privremeni karakter i bio izmenjen novim ugovorom od početka 1929. godine. Taj je ugovor nesumnjivo jedan od glavnih uzroka krize, kroz koju je prošlo društvo 1929. godine. Zasnovan je na jednoj zabludi, koja je nedogledno otežala položaj društva, na mesto da ga olakša. Jedan vanredni prihod u 1929. godini uzet je za redovan i zbog toga je napravljena pogrešna kalkulacija rentabiliteta, koja je služila za bazu tome ugovoru i prema kome su provizije znatno smanjene.

Ali je 1930. godina imala tu dobru stranu, da je uprava znala što može da očekuje i prema tome imala mogućnost da podesi svoj napon. U toj godini donesen je naročiti zakon o regulisanju poreza društva „Putnik”; kao drugu važniju promenu treba istaći predlog uprave, koji je usvojila ovogodišnja glavna skupština, da joj se smanje dnevnice i da se ograniči dividenda, koja se daje turističkim društvima u propagandne svrhe, na visinu kamatne stope Narodne banke. Time je naj-sjajnije manifestovan altruistički karakter društva. Dalje je u prošloj godini usavršena unutarnja reorganizacija pojedinih odeljenja centrale, regulisani su odnosi sa zastupništvima, otvarane su u zemlji nove filijale, tako da skoro više nemamo većeg i važnijeg kraja naše države u kome ne postoji agencija odnosno biletarnica ili filijala „Putnika”.

„Putnik” ne uživa nikakvih subvencija. Ideja, da mora od svog komercijalnog rada — prodaje karata — finansirati i sam snositi ogroman teret turističke propagande za celu zemlju, u principu nije loša — već i u pogledu koncentracije posla; ali u tome pogledu imaju nadležni i tu dužnost, da što više omoguće povećanje tih prihoda, da vode računa o dobivanju novih sretstava, a ne da njihov priliv otežavaju odnosno smanjuju. Na ovo pitanje imamo docnije da se vratimo.

*) Za 1929. godinu društvo je analizirano u dodatku „Narodnog Blagostanja” od 13. septembra 1930. godine, broj 37, strana 159.

Društvenim posredništvom i pomoću novih veza (u toku prošle godine sklopljeni su ugovori sa 13 novih biroa) u inostranstvu prodavale su se naše karte u 1930. godini u 625 gradova širom čitave zemaljske kugle — dok ih je u 1929. godini bilo svega 560.

Godina	u zemlji	u inostranstvu	Ukupno
		u hiljadama dinara	
1924.	4.569	9.232	13.802
1925.	29.508	48.695	78.204
1926.	31.543	55.907	87.450
1927.	35.574	69.573	105.113
1928.	39.138	75.239	114.378
1929.	40.026	83.932	123.958
1930.	47.988	85.847	113.835
Ukupno	228.346	428.375	656.740

U 1930. godini porastao je dakle broj prodatih jugoslovenskih karata za 10 miliona dinara na 133.83 miliona dinara. Iz veoma pregledno sastavljenih i informativnih grafikona, kojima obiluje izveštaj uprave „Putnika” vidimo, da je od tih karata bilo prodato u zemlji 24.59%, a 75.41% u inostranstvu, od toga 19.32% u Austriji, 11.22% u Mađarskoj, 8.99% u Italiji, 8.27% u Nemačkoj, 7.25% u Čehoslovačkoj i t. d.

Stranih kupona je bilo prodato u 1930. godini za 34.19 miliona dinara prema 32.46 miliona u 1929. godini.

Uprkos svestranom napretku, smotrenoj akciji i ekspeditivnosti, društvo završava 1930. godinu sa gubitkom. Već i u bilansu za 1929. godinu moglo se naslutiti, da su kod ovog društva nastupile promene, nepovoljnog dejstva po njezino finansijsko stanje, koje su međutim došle do punog izražaja tek u 1930. godini.

Sledeća dva upoređenja nama će objasniti razloge kao i dejstvo tih promenjenih uslova:

Godina	Prodane karte	Od države na- plaćena provizija	Isplaćena pro- vizija
		u hiljadama dinara	
1928.	114.378	7.223	3.902
1929.	123.959	6.557	4.168
1930.	133.823	6.583	4.335

Dejstvo novog ugovora sa državom, koji je stupio na snagu u drugoj polovini 1929. godine očigledno je: uprkos tome, da je u 1930. godini prodato za 10 miliona karata više no u 1929. godini, je provizija, koju je primilo društvo za tu prodaju, bila veća za jedva 26 hiljada dinara. Prema 1928. godini, kad je važio stari ugovor, još je veća razlika: karata je bilo prodato za 19.05 miliona manje no u 1930. godini, a uprkos tome naplaćena provizija bila je u 1928. godini veća za 604 hiljade dinara. Da je stari ugovor ostao na snazi efekat od prodaje jugoslovenskih putničkih karata bio bi sledeći (kod istog broja prodatih karata):

Godina	Naplaćena provizija	Isplaćena provizija
		u hiljadama dinara
1928.	7.223	3.902
1929.	7.876	4.581
1930.	8.406	4.582

Znači, da je društvo na osnovu novog ugovora pretrpelo štetu od punih 1.82 miliona dinara. U tome pitanju kulminiraju sve teškoće „Putnika”. Uprava je u svome izveštaju kritična, i prema sebi samoj. Napominje, da joj se može prigovoriti, da su se posledice novog ugovora mogle predvideti, i da je ona srazmerno tome imala da smanji troškove. Na oko to je jedno vrlo pristo rešenje — a u stvari problem sudbonosan po najvažniju zadaću „Putnika” — po našu propagandu oko unapređenja turizma. Uprava nije klonula glavom, već prinuđena ovako teškom situacijom, (u pitanju je bio sav dosadašnji propagandistički rad) pristupila iznalaženju novih izvora prihoda. Kako iz bilansa vidimo, imala je i u tome nadasve srećnu ruku.

U tražnji novih prihoda morala su se stvarati nova odeljenja, povećati postojeće organizacije pa sledstveno i broj či-

novnika, što sve je imalo za posledicu povećanje stalnih troškova. 1930. godine u tome je pogledu prva (sem druge polovine 1929. godine) i jasno je, da se efekat tog novog rada još ne može pokazati u punom svetlu. Uprkos tome, postignuti rezultati premašuju očekivanje; to nam dokazuje sledeće upoređenje:

Godina	Prih. od prod. jugoslov. kar.	Ostali prihodi u hiljadama dinara
1928.	3.321	1.007
1929.	2.389	1.307
1930.	2.248	1.768

Prihod od prodaje jugoslovenskih karata (razlika između naplaćene i isplaćene provizije) je poslednje, 1930. godine, uprkos maksimalnog obrta, najmanji, a prema 1928. godini za čitav 1.07 miliona manji i iznosi 2.25 miliona dinara. Vidimo dakle, da su se prihodi od prodaje naših železničkih karata, koje bi u principu i prema konstrukciji „Putnika” imali da budu glavni izvor prihoda, u 1930. godini prema 1928. godini smanjili za punih 48%, dok su oni ostalih raznih prihoda povećani za 70%. Ovo poslednje je svakako jedan veoma lep uspeh. Proporcionalno upoređeno, prihodi „Putnika” kretali su se ovako:

Godina	Od jugoslov. karata u procentima	Ostali prihodi u procentima
1928.	77	23
1929.	65	35
1930.	56	44

Iznalaženje novih prihoda, već i po prirodi posla, kod „Putnika” nije laka stvar. On ima u tome prilično vezane ruke. Njegovi izvori novih prihoda mogu biti: prodaja stranih putničkih karata kod nas, priređivanje grupnih i paušalnih putovanja, ekskurzija, prodaja poštanskih dopisnica, fotografija, izdavanje turističkih knjiga i t. d. Ali su to sve više manji poslovi sa sitnim prihodima. Njegova je glavna zadaća propaganda, davanje obaveštenja, informacije — i sve to su usluge, učinjene našoj zemlji — koje se ne mogu naplaćivati.

Smatramo, da je izlišno da na ovome mestu nabrajamo koristi koje ima naša država i privreda radom „Putnika” kao i sve one brošure, reklame, informacije, konferencije, izložbe i t. d. i t. d., koje je učinilo društvo u pogledu povećanja interesa stranaca za našu zemlju. To sve je nenaplativo.

U suvim ciframa, direktni izdatci za propagandu bili su sledeći:

Godina	u dinarima
1926.	34.819
1927.	166.712
1928.	977.480
1929.	1.516.529
1930.	2.328.857

To su iznosi, koji, naročito poslednjih godina, gotovo premašuju kapacitet „Putnika” — ali ako imamo u vidu ogromnu zadaću, koja se tim iznosima ima da obavlja, onda treba da se prizna, da su ta sretstva više no nedovoljna. Kako može „Putnik” sa tako siromašnim sretstvima da učestvuje u inostranstvu i konkuriše sa neprimerno bogatijim ustanovama drugih evropskih zemalja?

Merodavni krugovi morali bi pokazati mnogo veće razumevanje za to pitanje, i u tom pogledu potpuno se solidarišemo sa upravom „Putnika”, da je bezuslovno potrebno, da mu se olakšaju finansijske žrtve.

Snažnim povećanjem izdataka za propagandu je u 1930. godini postignut veoma lep, za „Putnika” ogroman moralni uspeh. Ali da su svi ti učinjeni napori — zbog nemogućnosti finansijske mogućnosti ostali nedovoljni, dokazuje činjenica, da je društvo u 1930. godini rasturanjem propagandnog materijala podmirilo jedva 38% od onoga, što je bilo traženo. (U inostranstvu je bilo rasprodato svega 151.850 brošura i nekoliko desetina hiljada plakata).

Finansijsko stanje „Putnika” pokazuju nam upoređenja glavnih bilansnih pozicija za poslednje četiri godine:

Račun izravnjanja.

Aktiva	1927.	1928.	1929.	1930.
u hiljadama dinara				
Blagajna (dinari i strane valute)	54	116	142	474
Hartije od vrednosti	92	97	6	6
Novčani zavodi	7.583	5.770	2.902	4.761
Dužnici — kuponi za prodaju	8.305	9.511	7.514	10.010
Roba za prodaju	476	618	487	860
Razni računi	634	630	2.973	3.763
Inventar	62	60	300	532
Gubitak	—	—	—	588
Pasiva				
Glavnica	600	600	600	600
Fondovi	182	599	3.542	3.700
Poverioci - kuponi za prodaju	11.175	9.404	5.249	12.281
Roba u komisijonu	—	614	984	838
Razni računi	4.700	603	3.891	3.356
Čista dobit	503	4.979	383	—
Zbir pasive	17.207	16.804	14.327	20.998

Račun gubitka i dobitka

Rashodi	1927.	1928.	1929.	1930.
Troškovi upravni	1.574	1.949	2.342	2.132
Propagandni troškovi	167	977	1.516	2.379
Državne dažbine	—	—	276	531
Isplaćene provizije	5.496	4.457	4.972	—
Otpisi	16	15	74	57
Čista dobit	503	4.979	382	—
Prihodi				
Provizije	—	8.268	7.947	3.072
Razni prihodi	—	519	787	859
Naplaćena prov. iz ran. god.	—	3.590	—	—
Valorizacija inventara	—	—	—	129
Propagandno odeljenje	—	—	—	588
Gubitak	—	—	—	588
Zbir prihoda ili rashoda	7.726	12.378	9.571	5.109

Zbog intenzifikiranja volumena poslova porastao je u poslednjoj godini zbir aktive i pasive za preko 6.5 miliona na 20.99 miliona dinara. Glavnica iznosi 600.000, a zajedno sa fondovima, koji se svake godine izdašno dotiraju, sopstvena sredstva dostižu 4.3 miliona dinara. Pozicija poverioca — čije kupone „Putnik” prodaje — veća je prema prethodnoj godini za preko 7 miliona, na 12.3 miliona dinara, od čega otpada na potraživanje Generalne direkcije državnih železnica 10.25 miliona i na ostale inostrane komitente nešto preko 2 miliona. Roba u komisijonu prodaji iskazana je za 146 hiljada manje no u 1929. godini i iznosi 838 hiljada dinara; ovo smanjenje dolazi verovatno od intenzivnijeg obrta.

U aktivi „Putnika” je zbog povećanja poverioca moralo doći do većih promena: dužnici za prodaju kupona (biletarnice u zemlji i inostrani korespondanti, prodavaoci karata) porasli su od 7.5 miliona na 10.01 milion a društveno potraživanje kod novčanih zavoda od 2.9 miliona na 4.7 miliona dinara.

Interesantan je također pogled na kretanje računa gubitka i dobitka. Upravni troškovi su u 1930. godini manji za preko 200 hiljada dinara, a iznose 2.13 miliona — dokaz rigorozne štednje. O povećanju propagandnih troškova već je bilo govora. Državne dažbine su prema prošlog godini u znatnom porastu; provizije su bilansirane per saldo, a otpisi sa 57 hiljada dinara. U prihodima društva vidimo saldo naplaćenih provizija, koji iznosi 3.07 miliona dinara. I o toj proviziji je već bilo govora. Razni prihodi iznose 859 hiljada dinara (kamate i t. d.); naplaćene provizije, koje su iskazane u 1928. godini sa 3.59 miliona dinara, pretstavlja dug Ministarstva saobraćaja, likvidiran u toj godini i upotrebljen za pojačanje rezervnih fondova. Valorizacija inventara propagandnog odeljenja dala je višak od 588 hiljada a isto toliko iznosi i društveni gubitak.

Taj gubitak rezultira u glavnome iz velikih nepredvide-

nih rashoda. Na osnovu regulisanja činovničkog pitanja osnovana je mesto pensionog fonda prinudna štednja činovnika, u koju je svrhu dotiralo društvo 120 hiljada dinara. Dalje je zbog regulisanja poreskog pitanja izmirena poreza iz ranijih godina od okruglo 170 hiljada dinara. Po naređenju naših železnica moralo se poništiti oko 1.8 miliona kupona karata stare emisije i štampati nove, što je izazvalo trošak od oko 130.000 dinara. Kad se saberu ove sume i ekstra utrošena suma za propagandu, od oko 200 hiljada dinara, dolazimo približno do sume prošlogodišnjeg gubitka. Na ime poštarine, telefonskih troškova i ostalih državnih dažbina plaćalo je društvo državi okruglo pola miliona dinara, što iznosi blizu četvrtinu sume koju je primalo od države za komercijalni posao prodaje voznih karata. I u pogledu tih troškova društvo bi moralo uživati olakšice, iz sledećeg razloga: da nije oštećeno novim ugovorom i svim ovim državnim dažbinama, društvo ne bi došlo do gubitka, već bi sem toga još i preko dva miliona dinara novih sretstava moglo upotrebiti za unapređenje našeg turizma.

U upravnom odboru „Putnika” se nalaze sledeća gg.:

Pretsednik: Dušan Miličević, Beograd; Potpretседnik: Milan Milić, Zagreb; Članovi: Dr. Ćiril Žižek, Beograd; Dr. Dušan Jeftanović, Sarajevo; Borisav Jovanović, Beograd; Dr. Toma Milić, Vrnjci; Dr. Milan Hristić, Beograd; Dr. Melko Ćingrija, Dubrovnik; Dr. Fran Šter, Rogaska Slatina.

Nadzorni odbor: predsednik: Dragutin Vojinović, Beograd; Članovi: Dr. Ivo Tartalja, Split; Dr. Ignjat Pavić, Novi Sad; Dr. Srećko Maisac, Beograd.

„МОСТЕР” ТВОРНИЦА ЛАКА И БОЈА Д. Д. ЗАГРЕБ

Прошле године, анализирајући билансу „Мостер” творнице лака и боја у Загребу навели смо да је оно, иначе наше највеће предузеће за фабрикацију боја и лака, склопило ангажман са светском фирмом И. Г. Фарбениндусти А. Г. у Франкфурту, по коме ће оно искоришћавати у Југославији патент И. Г. Фарбениндустије гледе фабрикације лакова за лакирање хладним начином.

Ове године можемо навести да је склопљен аранжман са великом француском творницом боја и лакова Драјфус у сврху фабрикације специјалитета дотичне творнице. У првом реду долазе у обзир боје и лакови за авијацију.

Проширење делокруга нарочито аранжманом са творницом Драјфус учинило је потребно проширење творнице. Радови око проширења творнице већ су започели и они ће претстављати већу инвестицију. Изгледа да ће се, „Мостер” у будуће у јачој мери ослањати на француске интересенте. Сам власник творнице Драјфус боравио је ових дана у Загребу да све уреди око што уже кооперације са творницом „Мостер” као и да прегледа радове око њеног проширења. Нашим властитим сретствима тешко да би у данашњим приликама могли помислити на подизање специјалних творница већих димензија. Једино у кооперацији са страним капиталом можемо очекивати интензивнији развитак наше индустрије. Ми оскудевамо кадо стручним снагама тако и у капиталу. За сада су најповољнији услови ослањање наших творница на велике стране концерне као што је то случај са „Мостером”.

Биланса за 4 последње године овако изгледа:

Активна	1927	1928	1929	1930
Благајна	321	35	55	310
Ефекти	83	83	96	105
Земљиште	—	229	229	229
Зграде	4.992	4.767	4.767	4.763
Стројеви	3.345	3.420	3.420	3.420
Инд. пруга	139	139	139	139
Инвентар	330	338	338	338
Дужници	4.658	4.821	3.985	5.035
Менице	224	80	26	12

Залихе	6.550	5.471	6.251	4.306
Губитак	104	51	—	—
Пасива :				
Дионичка главница	4.500	4.500	4.500	4.500
Резерве	78	78	86	86
Амортизација	2.176	2.959	3.741	4.524
Повериоци	13.503	6.230	10.364	6.352
Акцепти	536	5.701	561	2.999
Добитак	—	—	81	116
Укупна биланса	21.202	19.477	19.341	18.663

Укупна сума билансе је концем 1930 године нешто преко пола милијона мања од укупне суме концем 1929 године. На смањење укупне билансе деловала је чињеница да је залиха робе од 6.2 милиона концем 1929. опала на 4,3 милиона концем 1930 године, или за скоро 2 милиона динара. То би значило, у колико продукција није редуцирана, а то није био случај, да је пласирање ишло живљим темпом него других година. Но услед тога дужници су порасли за преко милион динара.

Све инвестиције заједно са ефектима износе нешто испод 10 милиона динара. Амортизације билансира са 4,5 милиона. Према томе све инвестиције стварно су билансиране са нешто преко 5 милиона динара. Данас с обзиром на чињеницу, да су творнице ушле у састав саме вароши, непокретности много више вреде него што су у биланси исказане све инвестиције заједно.

Код пасиве пада у очи да су повериоци редуцирани од 10 милиона 364 хиљада концем 1929., на 6 милиона 352 хиљаде динара концем 1930. године. Равно за 4 милиона динара. Међутим акцепти су порасли од 0,6 милиона на 3 милиона динара.

Прошле године постигнут је чисти добитак од нешто око 100 хиљада динара. Тај добитак наравно не може још омогућити исплату дивиденде. Ну будући да је санација већ радикално проведена и да се приступа повећању продукције, вероватно је да ће у најкраће време и ово наше водеће индустријско предузеће своје бранше приступити исплати одговарајуће дивиденде.

Амортизација прошле године износила је око 800 хиљада динара или око 15% инвестиција, рачунајући ту и земљишта која имају све већу вредност. Фонд амортизације далеко је већи него што је износ са којим су билансирани стројеви. Према томе они су готово потпуно отписани а исто тако и део зграда. Да је амортизација била вршена у чеднијим границама, већ и за прошлу годину било би могуће исплатити мању дивиденду. Међутим с обзиром да су акције у чврстим рукама рађе се је наставило интензивном амортизацијом него да се је приступило исплати дивиденде. Ради тога ситуација ће у будуће бити у толико повољнија.

Чланови управе су следећа гг. Роберт Лајбенфрост, Људевит Плахте, Максо Антић, Др. Бранко Пливерих, Туна Перковић, Др. Сигфрид Кауфер, Артур Гвоздановић и Златко Пуклер. Директор г. Јулије Донер.

СРПСКА ПРИВРЕДНА БАНКА Д. Д. — ЗАГРЕБ.

Ових дана Српска привредна банка у Загребу приступила повишењу главнице. Од 3 на 3 и по милиона динара. Износ за који се повисује главница није бог зна како велик. Али је карактеристично да се под оваковим привредним приликама приступа ма и само малом повишењу. Новчане заводе који су код нас у ово последње време приступили повишењу главнице могли би набројати на прсте. Значи, да група људи која се купи око завода има пуно поверење у његов просперитет кад улаже нова властита средства. А друго да та средства могу и уложити.

Српска кредитна банка основана је 1922. године. Она је донекле имала за задаћу да око себе прикупи српски елеменат Загреба и околине који се није могао сместити око

Српске банке. Она је у првом реду имала окупити мање обртнике, трговце, чиновнике и припаднике слободних звања који тешко могу начи покриће својих кредитних потреба код великих завода. Она је донекле имала задаћу да попуни извесну празнину која је у том погледу постојала.

Развитак завода првих година био је повољан. Прве две године дивиденда је износила 8%. Године 1925/28 дивиденда је износила 6%. Међутим 1929. година дала је слабије резултате пак је исплаћена дивиденда од само 4%. Та је дивиденда задржана и за 1930. годину.

Биланса за 1929. годину показивала је знатно назадовање завода. Улошци били су попустили за нека 2 милиона динара Реесконт је исто био знатно редуциран. У активи, дужници који су концем 1928. године износили преко 8 милиона динара редуцирани су концем 1929 на испод 4 милиона, дакле на мање од половине. Сви су знаци показивали да се завод налази у извесној кризи. Али она је пребродена.

Позиције билансе за 1930. годину много су повољније од позиције у 1929. години. Нарочито код уложака а то је један важан фактор за просуђивање развитка једног новчаног завода. Повишење главнице од 3 на 3,5 милиона динара најбоље показује да је криза потпуно елиминирана и да се завод налази на новом путу развитка. А искуство последњих година добро ће доћи за будућност.

Биланса за 4 последње године показује ову слику :

Активна :	1927.	1928.	1929.	1930.
	у хиљадама динара			
Готовина	912	594	574	472
Ефекти	239	35	65	61
Менице	3.025	3.152	3.168	2.668
Зајмови на ручни залог	2.236	2.857	2.597	3.077
Дужници	5.941	8.318	3.869	3.188
Пасива :				
Главница	3.000	3.000	3.000	3.000
Ресерве	281	306	334	349
Улошци	5.617	5.874	3.898	4.497
Веровници	881	475	272	376
Реесконт	1.702	2.920	1.874	1.216
Добитак	254	260	147	150
Укупна биланса	12.717	15.459	16.029	14.722

Укупна сума биланса не даје исправну слику развитка у појединој години. У последње време у биланс су унешене и „оставе“ дотично „остављајући остави“, што су прелазне позиције.

Како се види 1929. године све су позиције биланса битно слабије него ранијих година. Прошле године међутим већ наступа консолидација и опажа се знатан напредак. Улошци су порасли за пола милиона динара. Међутим реесконт је ослабио исто за пола милиона. Према томе заводу су стајала на концу године на расположењу иста сретства као и 1929. године. Смањење реесконта у 1930. години има се приписати опрезности завода који није хтео улазити у веће ангажмане него је највећу пажњу посветио ситнијим пословима који знају бити и уносни.

Улошци не играју знатну улогу. А то је и тешко. Поред Српске банке тешко да се у Загребу може појавити један новчани завод који би могао рефлектирати на веће улошке са стране српског елемента. Српска банка делује као нека центрипедална сила — све се концентрира у њеној благајни. Тешко да је код нас један новчани завод у којег би се имало више поверења него што је поверење српског дела нашег народа из централних и западних делова наше државе у Српску банку.

Менице су прошле године опале за пола милиона динара; оне код Српске привредне банке никада нису играле већу улогу.

У биланси Српске привредне банке налазимо једну позицију која је ретка код других новчаних завода. То су зајмови на ручни залог. Српска привредна банка од 1926. године има и залагаону. Ово заложно оделење подељује мање зајмове уз залог драгоцености, делова гардеробе и сличних ствари. То зна бити уносан посао. Међутим у Загребу постоји још један завод који се бави тим пословима у много већем опсегу него Српска привредна банка. И Градска штедионица има намеру да оснује залагаону.

Рачун добитка и губитка даје следећу слику :

Добитак	1927.	1928.	1929.	1930.
	у хиљадама динара			
Камати	1.169	1.355	1.315	1.078
Провидба	599	698	532	314
Разни приходи	160	217	130	63
Губитак:				
Камати	611	799	631	489
Трошкови	814	1.039	943	653
Порез	227	148	170	57
Отписи	28	34	96	115

Последње две године отписи су доста знатни. То је у првом реду и деловало да је дивиденда редуцирана на 4%. Међутим је боље 2—3 године редуцирати дивиденду и отписати све оно што је дубиозно него неколико година имати нереалан биланс. Отписи изгледа да су дефинитивни, тако да је за очекивати и већа дивиденда.

У управи Српске привредне банке а. д., Загреб налазе се следећа г. г. : Претседник: Јован Максимовић, Загреб. Потпредседник: Спасо Узелац, Загреб. Чланови: Илија Р. Дракулић, Загреб. Илија Дучић, Загреб. Др. Душан Ђорђевић, Загреб. Андро Калојзић, Сушак. Владимир Ковачевић, Загреб. Др. Милош Мартић, Београд. Буро Микашиновић, Загреб. Фрањо Шелер, Загреб. Иво Бранетић, Суња. У надзорном одбору налазе се г. г. Претседник: Јован Теодоровић, Загреб. Чланови Константин М. Југовић, Загреб. Илија Ралић, Загреб. Гаврило Омчикус, Загреб. Др. Владимир Варичак, Загреб.

DRUŠTVO ZA VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ A. D. „AEROPUT“ — BEOGRAD. *)

Za pisca ovih redaka koji se već dugo godina bavi pitanjem saobraćaja i njegovog istoriskog razvića, lektira izveštaja društva „Aeropot“ bila je povod da se vine u prošlost i izvrši kratku rekapitulaciju istorije transportnih sretstava mehaničnom motornom snagom. Dok veliki deo čovečanstva smatra još uvek aeroplan kao jedan kuriozitet tehnike, a pilota za cirkuskog žonglera, t. j. čoveka koji je izabrao najgori poziv s obzirom na platu i rizik, dotle je aeroplan faktički postao prenosno sretstvo u masi i stao potpuno u red, kao najmlađi član, s ostalim prenosnim sretstvima sa mehaničkom pogonskom snagom. Svakodnevno raste progresivno broj ljudi, koji su železnicu i parobrod zamenili aeroplanom, koji se ukrcavaju u aeroplan sa onoliko isto hladnoće sa koliko su se dotle ukrcavali u železnicu ili parobrod — oprobana saobraćajna sretstva u pogledu sigurnosti. Savety first! Sigurnost pre svega! bila je prirodno centralni problem kod avijatike. Saobraćajni stručnjaci su dokazivali da nikada aeroplan ne može pružiti onu sigurnost, koju pružaju parobrod i železnice usled velike razlike u statističkoj bazi; međutim naše su generacije potpuno zaboravile, da su železnica i parobrod, a

*) Za 1929. godinu analizirano u 29. broju od 19. jula 1930. godine, strana 130.

specijalno železnica, bili od savremenika sačekani sa mnogo više nepoverenja u pogledu sigurnosti nego aeroplan. Nama je još u svežoj uspomeni jedan dokumenat koji smo čitali pre 30 godina, a koji će i čitaocze naše verovatno interesovati, u kratkom izvodu. Prva železnica na evropskom kontinentu sagrađena je tridesetih godina devetnaestog veka u Bavarskoj između Nirnberga i Firta, — od strane jedne privatne kompanije. Tome poslu prethodila je dvogodišnja teška borba između inicijatora te ideje i državne birokratije i „naučnika”. I bavarska vlada ne znajući na koju će stranu, a slušajući svakodnevno tvrđenja, da će železnica biti sretstvo za ubijanje ljudi, kako onih koji sede u njoj, tako i onih koji su napolju, obrati se vrhovnom sanitetskom veću za mišljenje. To je jedan od najkласičnijih dokumenata u istoriji. U njemu se nalazi ogroman broj argumenata protiv železnica, od kojih je najkurioznijih glasilo, da će svet da oslepi usled njezine brzine! Danas više niko i ne pomišlja na nesigurnost na železnici, koja u stvari postoji.

Istim putem ide i aeroplan; on je već prešao polovinu svoje golgote. Statistika nesrećnih slučajeva bila je najmoćniji pionir aeroplana.

Aeroplan kao civilno prevozno sretstvo leži u inicijativi privatnog kapitala u celome svetu, kao što je to bilo i sa železnicom i sa brodom u početku, kao što je to s njima i danas u velikom broju zemalja. To je dobro jer su kompanije mnogo elastičnije u borbi protiv predrasuda. Nikad država ne bi mogla da servira publici tako pristupačno koeficijent sigurnosti aviatičkog prenoša kako su to radile privatne kompanije. One se naravno nisu ograničile na reklamisanje rezultata; na protiv, tome je prethodilo svestrano proučavanje uslova sigurnosti i preduzimanje sviju mera koje je garantuju. Statistika pokazuje 100%-ni uspeh rada na sigurnosti leta na aeroplanu.

„Aeroput” je u četvrtoj godini života. U prvim dvema težište njegove delatnosti bilo je posvećeno takođe obezbeđenju maksimalne sigurnosti.

Pitanje sigurnosti prenosa aeroplanima nije tehničko, ono je to nekad bilo; ali je tehnika za kratko vreme dala sve što je mogla dati: solidnost motora, aparata, materijala i t. d. Ono je danas pitanje organizacije. Sigurnost, to je danas prvoklasno tehničko osoblje, kontrola aparata, materijala i održavanje istog na potrebnoj visini; obilnost rezerve u kompletnim aparatima i rezervnim delovima i t. d. Sve je to ne tehničko, već finansijsko pitanje. „Ne šteti se u pitanju sigurnosti”. To je osnovni postulat koga se držao „Aeroput”. Ali princip „ne štediti” može biti katastrofalan po finansijski rezultat rada. Zbog toga se mora postulat „ne štediti” kad je u pitanju sigurnost, dovesti u sklad sa osnovnim zahtevom jednog privatnog preduzeća, naime potrebne renumeracije kapitala. A to se može postići putem racionalizacije. Treba svako oruđe iskoristiti do maksimalne mere, a isto tako kao i radnu snagu, ali kao što rekospo, da time ne bude kompromitovana sigurnost. Racionalizacija je kod „Aeroputa” bila mnogo važnije pitanje u toku poslednje godine, no pitanje sigurnosti, kome se naravno mora poklanjati stalna pažnja. Prvi način racionalizacije sastoji se u tome što je znatno proširena mreža u 1930. godini. Tako u 1929. godini ukupna mreža iznosila je 640 kilometara, a preletena dužina puta 190.420 kilometara što daje indeks od 300,66. U 1930. godini proširena je mreža od 640 na 1849, a broj preletenih kilometara povećan je na 282644, što daje indeks od 47,51. Broj preletelih kilometara povećao se za 47519, a uslužena mreža za skoro 2000. Mi smo u prošlom broju tačno označili linije koje je uzeo „Aeroput” u eksploataciju te nije potrebno da se vraćamo na to pitanje. Intenzificirano letenje izvršeno je istim brojem aeroplana sa tri pilota.

Na kratko, društvo je u 1930. godini obraćalo najveću pažnju racionalizaciji radi postignuća što većeg finansijskog efekta. I postigla je, kao što ćemo malo čas videti. Finansijski efekat bio je nesrazmerno bolji no u prethodnoj godini. Rezultat razvića možemo ceniti već po tome da se robni promet na aeroplanu prošle godine udvostručio a poštanski ušestostučio.

Račun izravnjanja.

Aktiva	Račun izravnjanja.		
	1928.	1929.	1930.
	u hiljadama dinara		
Akcionari	134	133	127
Blagajna	122	130	71
Državna hipotekarna banka	5.082	3.945	6.243
Poštanska štedionica i Jadransko podunavska banka	31	—	133
Nabavka novog letećeg materijala	1.504	1.890	—
Hartije od vred. rez. fonda	—	—	300
Avioni	1.139	1.181	503
Motori	785	1.581	1.271
Automobili	201	102	127
Rezervni delovi aviona i motora	514	496	522
Alat, pribor, material, pogonski material, nameštaj i t. d.	269	211	390
Kaucije i ostave	—	—	454
Razna aktiva	537	807	1.628
Pasiva			
Glavnica	9.000	9.000	9.000
Poništene akcije	59	59	56
Rezervni fond	296	326	478
Fond za osiguranje	—	349	345
Strana društva	—	—	252
Polagači kaucija i ostav. ostava	—	—	454
Razna pasiva	944	745	72
Dobitak	20	4	1.113
Zbir aktive ili pasive	10.318	10.479	11.771

Račun gubitka i dobitka.

Račun gubitka i dobitka.			
Rashodi			
Koštanje eksploatacije	2.507	3.218	3.897
Administrativni troškovi	894	663	1.097
Amortizacija	1.163	1.883	1.933
Dobitak	18	3	1.279
Prihodi			
Bruto dobitak	4.585	5.768	8.206

Račun izravnjanja „Aeroputa” toliko je originalan, da može doći u red finansijskih kuriozitetata. To je jedno saobraćajno poduzeće, koje nema tako reći ni pare duga. Najveća pozicija u pasivi je glavnica odnosno sopstvena sretstva. Jedina pozicija, koja bi pretstavljala dug, su obračunski depoziti društva sa kojima „Aeroput” kooperira. U aktivi pak najveća pozicija je gotovina. Ona iznosi skoro 6 i po miliona dinara. Šta to pak znači razumećemo, kad imamo u vidu da celokupan inventar odnosno svi avioni, motori, automobili i svi rezervni delovi zajedno iznose svega 2,6 miliona dinara. Gotovina je za 120% veća od celokupnog poslovnog inventara.

Celokupna poslovna politika „Aeroputa” nosi sve znake patriarhalnog domaćinstva, visoke štednje. Saobrazno tome duhu upravni i nadzorni odbor odrekli su se sve do poslednje godine sviju nagrada. U tom duhu je način na koji su vršeni otpisi. Šest aviona u upotrebi i motori vrede svakako nešto više od 1,770.000 dinara, koliko se iskazuju u aktivi. To dolazi otuda što su na primer avioni otpisani za poslednje dve godine za više od 100%. Ali je pored racionalizacije i štednje još jedna okolnost doprinela toj punoj strukturi društvene imovine, to je osuštvo nesrećnih slučajeva i havarija.

Gornji uporedni pregled poslednjih triju bilansa pokazuje kako je dolazio do izražaja taj duh štednje i sredenosti. Dok je u 1928. godini nabavka materijala iznosila 1 i po milion dinara u 1929. godini 1,9 miliona dinara, dotle je u 1930. godini ra-

