

# АНАЛИЗА БИЛАНСА

## Додатак „Народном Благостању“

БРОЈ 24

БЕОГРАД, 12 ЈУНИ 1937.

ГОДИНА IX

### Садржај

Јадранска пловидба, д. д., Сушак  
Југославенски лојд а. д., Сплит  
Дубровачка паробродска пловидба а. д., Дубровник

#### ЈАДРАНСКА ПЛОВИДБА Д. Д., СУШАК

Из године у годину туризам узима код нас све веће размере. За наше приморске крајеве он је постао готово најактивнија привредна грана. Поред лепота наше обале, туристе привлачи тамо и удобност путовања на нашим бродовима. Пловни парк је добро опремљен и одржава се у савршеном реду, тако да задовољава све потребе туристичке публике, као и потребе наше увозне и извозне трговине. Наша друштва су сопственом снагом и иницијативом успела да за ово неколико година од Уједињења до данас учетвороструче тонажу наше трговачке морнарице.

Наши путнички бродови пружају путницима најсавременији конфор. Поред већег броја мањих јединица, које саобраћају на краћим релацијама, имамо већ и знатан број великих, лепих и удобних лађа, којима се могу поносити и наша паробродска друштва и наша земља. То су прави пливајући хотели, најмодерније уређени и снабдевени свим што је потребно за савремени конфор, угодан боравак и разоноду путника. Поред необично укусно уређених туристичких лађа „Краљица Марија“ и „Принцеза Олга“, које припадају Југославенском Лојду, као и бродова „Краљ Александар I“ и „Куманово“, који припадају Дубровачкој пловидби, истиче се и неколико првокласних путничких пароброда, који су својина Јадранске пловидбе, као „Престолонаследник Петар“, „Југославија“, „Карађорђе“, „Љубљана“, „Загреб“, итд. Управа „Јадранске пловидбе“ заслужује похвалу и због њене недавне одлуке којом је дала да се изграде у земљи два нова модерна пароброда комбинованог путничко-теретног типа. Док су раније сви наши већи бродови грађени у иностранству, већином у Енглеској, поменута два нова пароброда су поручена код „Јадранских бродоградилшта“ у Сплиту. Оба нова брода изградиће се у потпуности у нашој земљи и биће истога типа. Сваки ће имати око 500 бруто-тона, пловиће нормалном брзином од 14,5 мила на сат, а имаће места за по 500 путника и 140 тона робе.

Нашим читаоцима је познато већ из ранијих анализа да „Јадранска пловидба“ има доминантан положај у нашој обалној пловидби. Иначе, њена ситуација битно се разликује од оне осталих наших водећих паробродарских друштава. Док је код „Југословенског Лојда“ и „Дубровачке пловидбе“ слободна пловидба још увек важнија од обалне, дотле код „Јадранске пловидбе“ тежиште рада лежи управо у обалној пловидби. Осим пловидбе уз наше обале, друштво подржава и редовне пруге с Италијом, Албанијом и Грчком. Прошле године Јадранска пловидба са своја 53 пароброда и 3 моторна брода одржавала је редовни поштански, путнички и теретни саобраћај на 58 разних пруга, а њени бродови су пристајали у 210 домаћих и 42 страна пристаништа и превезли су у току 1936 године преко 1,42 милиона путника и 165 хиљада тона робе.

Главне уздужне експресне и брзе пруге које иду из Венеције и Сушака за Средњи и Јужни Јадран, показале су прошле године боље резултате и наилазе на све веће интересовање. Локална служба је обављана као и раније, а излетничка је још више усавршена. Туристичка пруга за Пиреј одржавана је прошле године петнаестодневно, а левантска пруга за Солун, Измир и Кандију, морала се концем године обуставити иако нам је врло потребна. Међутим, без државне помоћи друштво није било у стању да подноси тешке жртве подржавања ове пруге.

#### Рачун изравнања

Актива	1933.	1934.	1935.	1936.
	хиљ. зл. дин.	у хиљ. папир. динара		
Бродови	16.046	103.590	104.210	104.230
Непокретности	247	1.500	1.500	1.780
Инвентар и покрет.	—	—	735	735
Роба	177	2.284	2.886	2.905
Благајна	—	382	548	172
Ефекти	182	1.842	1.778	1.816
Дужници	3.741	43.254	49.602	44.066
Губитак	1.116	—	—	—
<b>Пасива</b>				
Главница	12.000	72.000	72.000	72.000
Резервни фонд	38	21	281	495
Фонд амортизације	5.226	36.838	41.209	45.590
Фонд осигурања	1.758	20.835	22.263	23.687
Фонд за обнову брод.	—	—	374	601
Неиспл. дивиденда	—	—	228	359
Повериоци	2.408	17.253	20.010	8.535
Прелазне позиције	—	972	49	23
Добитак	—	4.933	4.785	4.413
Збир биланса		152.752	161.259	155.704

#### Рачун губитка и добитка

Расходи				
Пренос губитка	992	—	—	—
Одржавање и преправка бродовља	782	12.468	12.523	12.096
Управни трошкови	397	4.702	5.155	5.719
Камата	110	1.328	297	356
Амортизација	677	4.560	4.581	4.901
Курсна разлика	6	—	—	82
Добитак	—	4.933	4.785	4.413
<b>Приходи</b>				
Пренос добитка	—	—	370	320
Пословање пруга	1.848	27.750	26.376	27.247
Курсна разлика	—	240	595	—
Губитак	1.116	—	—	—
Збир прихода-расхода	2.964	27.990	27.341	27.567

До 1933 друштво је билансирало у златним динарима. У току 1934 г. прешло се на папирне динаре, тако да

се цифре из последна три биланса могу упоређивати без тешкоћа. Збир биланса у 1936 г. износи 155,7 милиона, што значи да је за 5,5 милиона мањи него крајем претходне године, али је ипак за око 3 милиона већи него у 1934 г. Иначе, посматрањем пасиве долази се до закључка да прошлогодишње смањење збира биланса претставља повољну чињеницу, јер је углавном изазвано смањењем поверилаца за 20 милиона у 1935 на 8,5 милиона динара крајем 1936 год. Сопствена средства „Јадранске пловидбе“ су и прошле године повећана. Главница је остала непромењена са 72 милиона, али су фондови порасли за преко 6,2 милиона, на 70,37 милиона. Фонд амортизације, који је за 4,38 милиона већи него у 1935, достигао је 44% од исказане вредности пароброда и износи 45,59 милиона према 36,8 милиона крајем 1934. На туђа средства не отпада ни 6% од укупних. Према томе, однос је необично повољан. Да држава није у заостатку с исплатом субвенције, Јадранска пловидба не би уопште морала да се служи туђим средствима.

Преко 95% обртног капитала отпада на бродове и дужнике, као и крајем 1935 године. Дужници су за 5,6 милиона мањи него у 1935, али износе још увек 44 милиона динара. Од тога су разни дужници 12,2 милиона, а доспела и неисплаћена субвенција 31,8 милиона (према 43,4 милиона у 1935). Бродови су билансирани са 104,2 милиона, готово једнако као и у току две претходне године. Иначе, друштвено бродовље је, као и увек раније, редовно поправљано, а пароброд „Загреб“ је потпуно реконструисан и обновљен, тако да сада потпуно одговара савременим захтевима комфора за путнике. У току 1935 исто тако су реконструисана и обновљена и друга два друштвена пароброда: „Карађорђе“ и „Љубљана“. Ако се од исказане вредности бродовља одузме фонд амортизације, види се, да права билансна вредност целе флоте не прелази 58,64 милиона динара. А стварна вредност је знатно већа, јер ту има и неколико нових објеката који сами толико вреде. Поред тога треба узети у обзир да је у последње време бродовље знатно поскупило. Прошле године и непокретности показују повећање од 280 хиљада динара, што је у вези са изградњом друштвеног магацина у сушачком пристаништу. Код осталих позиција у активи није било знатнијих промена.

Приход пословања у 1936 био је 27,2 милиона, само за 870 хиљада динара више него у претходној години. Као друштво које посвећује сву своју пажњу обалној пловидби „Јадранска пловидба“ се није могла користити знатним побољшањем прилика на светском поморском тржишту. И у току 1936 њено се пословање развијало под притиском контингентирања и клиринга. На промет робе неповољно су утицале и санкције према Италији, а путнички промет је трпео због слабих временских прилика кроз читаво пролеће и због наглог захлађења у почетку јесени. На одржавање и преправке бродовља издато је 12 милиона, за пола милиона мање него у 1935. С друге стране су управни трошкови порасли за око 560 хиљада динара. И амортизација је била нешто већа него у претходној години, тако да је чисти добитак за 325 хиљада динара мањи. Он износи 4 милиона 93 хиљаде, а са преносом из 1935 године, 4 милиона 413 хиљада. На име 5% дивиденде исплаћено је, као и у претходној години, 3,6 милиона динара. За тантијему употребљено је 409 хиљада, за резервни фонд 194 хиљаде, за фонд обнове бродовља 205 хиљада, а остатак од 5 хиљада динара пренет је на нови рачун.

У управном одбору Јадранске пловидбе су г.г.: д-р Едо Гргић, претседник; Светислав Милосављевић и Божо Банац, потпретседници; Максо Антић, д-р Александар Го-

руп, Стеван Карамата, Марко Лучић-Роки, Љубомир Мирковић, д-р Бранко Пливерић, д-р Стјепан Посиловић, Анте Рисмондо, д-р Јосип Смодлака, д-р Светислав Шумановић, Анте Шврљуга, Божидар Шврљуга и Стеван Тубић, чланови. У надзорном одбору су г.г.: Милан Гремер, д-р Нико Бонетић, инж. Петар Брадановић, д-р Максо Дујмовић, Антун Хубер, Стјепан Ковачевић, д-р Винко Микуличић, Ђуро Милош, Звонимир Рихтман и д-р Петар Рисмондо. Чланови дирекције су г.г.: Анте Рисмондо, генерални директор, и Богомир Гркинић, д-р Божидар Смодлака и Милан Шврљуга.

#### ЈУГОСЛАВЕНСКИ ЛОЈД А. Д., СПЛИТ

Управни одбор Југослаvensког лојда наглашава у свом последњем пословном извештају да се свршетак 1936 године може сматрати прекретницом у развоју прилика на поморском тржишту. Многе чињенице потврђују ту констатацију. После неколико година које су биле необично тешке како за наша тако и за готово сва остала паробродарска друштва у свету прилике су се нагло побољшале. Додуше, први значи олакшање у кризи светског паробродарства јавили су се већ почетком 1935 г. благодарећи лондонском споразуму о најнижим превозним ставовима, који су тада била закључила сва већа паробродарска друштва, међу њима и југословенска. У току 1935 и у првој половини 1936 г. поправљање прилика се продужило, али ипак не у толикој мери, да се могло говорити о престанку кризе.

До стварног и потпуног преокрета на боље дошло је тек у септембру и октобру 1936 године због неколико узрока. На првом месту због пораста међународне трговине руда и других сировина потребних за наоружање. Затим, због ужурбаног снабдевања животним намирницама оних држава које оскудевају домаћим производима. И најзад, због пораста готово свих цена и поскупљивања материјала и радне снаге за градњу нових бродова. У вези с поменутих чињеницама пред крај 1936, после много година, десило се да је тражња за бродским простором била већа од понуде. Због поскупљења градње нових бродова изгледи слободне пловидбе су и даље необично повољни.

Иако је упоредо са порастом превозних цена дошло и до повећања трошкова пловидбе, ипак је за Југослаvensки Лојд прошла година била много боља од претходне, у којој је пословни резултат био сразмерно такође задовољавајући. Пре него што пређемо на детаљну анализу завршних рачуна морамо са похвалом истакнути да је друштвена управа желела да и њени намештеници осете побољшање прилика на поморском тржишту. У вези с тим она им је прошле године у два маха повећавала плате, тако да те повишице претстављају за Друштво повећање издатака на плате за око 20%.

Завршни рачуни за последње четири године овако изгледају:

Активa	Рачун изравњања			
	1933	1934	1935	1936
	у хиљадама златних динара		у хиљадама папирних динара	
Пароброди	24.178	12.004	126.916	124.826
Инвестиције	931	931	6.694	15.931
Непокретности	229	229	850	850
Намештај	18	17	133	126
Банке и благајна	—	490	4.403	3.364
Дужници разни	2.819	4.174	17.363	20.106
Губитак	1.995	—	—	—

Пасива				
Главница	15.000	7.500	60.000	60.000
Резервни фонд	5.845	900	684	1.280
Амортиз. фонд	—	—	18.522	27.884
Повериоци	9.325	8.716	68.433	60.795
Добитак	—	692	3.719	15.244
Збир биланса	30.170	17.845	156.359	165.204

#### Рачун губитка и добитка

Расходи				
Пренос губитка	1.972	—	—	—
Поправци за класу	94	257	1.147	3.097
Управни трошкови	155	179	2.039	2.181
Трошкови осигурања	473	—	—	—
Амортизациони фонд	1.209	900	9.519	9.362
Резервни фонд	—	36	320	596
Отпис курс. разл.	10	10	—	—
Чисти добитак	—	692	8.719	15.244
Приходи				
Пренос добити	—	—	2.636	3.919
Приход пословања	1.918	2.075	19.109	26.560
Губитак	1.995	—	—	—
Збир прихода-расхода	3.913	2.075	21.745	30.479

Приход пословања у 1936 износи 26,56 милиона динара према 19,1 милион у претходној години, што значи да је за око 39% већи. То је највећим делом последица пораста прихода од слободне пловидбе. Иначе, у линијској служби за Јужну Америку, коју друштво врши редовно према уговору с државом, није било видног повећања прихода, иако је количина превезене робе знатно порасла. То долази отуда, што су превозни ставови на тој прузи остали непромењени, а готово сви трошкови су повећани. Иначе, ова пруга је највише допринела отварању аргентинског тржишта за наше дрво. Тим путем сада извозимо до 10.000 кубика дрвене грађе месечно, и то уз непромењене превозне ставове. То је необично повољно за наша велика шумска предузећа, у првом реду за велико државно предузеће „Шипад“.

Што се тиче путничког промета треба приметити, да су га кочиле валутне стеге и политичка затегнутост на Средоземном Мору. Због тога је Управа Југословенског Лојда морала да уложи велике напоре да одржи програм кружних путовања и редовне путничке брзе пруге за Грчку, Египат и Палестину. Пароброд „Краљица Марија“, који је највећа и најлепша јединица југословенске трговачке морнарице, извршио је у току прошле године са великим успехом 9 кружних путовања по Средоземном Мору, на којима је узело учешћа 2.442 путника (према 10 путовања са 2000 путника у 1935 г.). Пароброд „Принцеза Олга“, који је чак и новији, а само незнатно мањи од „Краљице Марије“, вршио је сваких 14 дана брзу луксузну путничко-теретну пругу за Левант и превезао је 7.412 путника и 7.447 тона робе. Ова пруга је у великој мери подигла углед наше заставе и добила је многобројна признања од најодличнијих путника. Међутим, она ипак претставља несразмерно велик финансијски терет за друштво и не може да се одржи без државне потпоре у такмици са јаким страним друштвима. Због тога је почетком 1937 претворена из целогодишње у сезонску.

На страни расхода видимо да су трошкови за поправке бродовља износили 3,09 милиона и били су скоро три пута већи него у 1935. Код осталих расхода и дотација фондовима промене према претпрошлој години су незнатне. С обзиром на то, као и на знатни пораст прихода пословања, и чисти добитак је порастао са 6,08 милиона у 1935 на 11,32 милиона динара у 1936. Са преносом

из претпрошле године чисти добитак у 1936 износи 15 милиона 244 хиљаде динара. Од тога је одвојено за дивиденду 9 милиона 336 хиљада и за тантијему 248 хиљада, а 5 милиона 659 хиљада динара преноси се на нови рачун.

Пасива биланса нам показује да се однос између сопствених и туђих средстава стално поправља. Док су сопствена средства према туђима у 1934 стајала као 50 према 50, у 1935 стоје као 55 према 45, а у 1936 години као 60 према 40. Целокупни обртни капитал крајем 1936 износи 165,2 милиона. Од тога је главница 60 милиона, резервни фонд 1,28 милиона, а фонд амортизације 27,88 милиона. Овај последњи повећан је прошле године за 50%. Иначе, повериоци су смањени са 68,4 милиона у 1935 на 60,79 милиона динара у 1936 години.

Пароброди су исказани са 124,8 милиона према 126,9 милиона у претходној години. У јуну 1936 продат је пароброд „Изабран“, и то с обзиром на његову старост уз сразмерно доста повољне услове. С друге стране прошле године је набављена за потребе одличних гостију за посету нашег Јадрана јахта „Тиха“ од 466 тона. Први гости су Њ. Висости Војвода и Војвоткиња од Кента. У јануару 1936 набављен је и знатан пакет акција „Прекоморске пловидбе д. д.“. То друштво је у фебруару 1937 набавило пароброд „Купа“ од 8100 тона носивости, тако да оно располаже са четири одлична брода од укупно 34.400 тона носивости. Иначе, сам Југословенски Лојд располаже са 19 првокласних пароброда од 182.400 тона носивости, са јахтом „Тиха“ и теглачем „Орјен“. Од осталих позиција у активи највећи су дужници који износе 20,1 милиона према 17,3 милиона у 1935 г. Преко овог рачуна књижи се и суубвенција коју Југословенски Лојд потражује од државе. „Инвестиције“ су порасле са 6,69 милиона у 1935 на 15,93 милиона динара у 1936. Овај пораст је у првом реду изазван већ поменутом куповином мајоритета акција „Прекоморске пловидбе д. д.“. Треба нагласити да се тиме доста допринело и у правцу рационалне организације наше трговачке морнарице. Богдарећи сарадњи пословни резултати код оба друштва могу да буду повољни, а то је и у општем интересу.

У управном одбору Југословенског Лојда налазе се господа: Пашко Бабурица, претседник; Божо Банац, генерални директор; д-р Андро Гилић, д-р Мише Колин, Франо Петриновић и д-р Јозо Подује. У надзорном одбору су г. г.: д-р Нико Илић, инж. Дане Матошић и Сава Миљановић.

#### ДУБРОВАЧКА ПАРОБРОДСКА ПЛОВИДБА А. Д., ДУБРОВНИК

Имали смо већ прилику да нагласимо да Дубровачка паробродска пловидба поклања велику пажњу како дугој, тако и обалној пловидби. У дугој пловидби радило је прошле године 11 њених пароброда са укупно 79.900 тона носивости, а у обалној пловидби је ангажовано 14 пароброда са укупно 6.934 бруто-тоне (односно 1.510 тона носивости). Бродови дуге пловидбе претстављају у претежном делу велике релативно нове јединице. Најстарији међу њима био је пароброд „Працат“ који је прошле године продат уз повољну цену. У циљу постепене замене старијих јединица дуге пловидбе са новим, управа намерава да прода још два своја најстарија пароброда. Иначе, међу бродовима обалне пловидбе истиче се „Краљ Александар Први“, који је прави пливајући хотел. Ту су даље „Куманово“, „Шипан“ итд., који су такође првокласни. И други путнички пароброди „Дубровачке паробродске пловидбе“ у стању су да задовоље захтеве и најпретенциозније публике, тако да најлазе на опште признање у земљи и ван ње.

О пословању у 1936 години управа вели између осталог: „Неоспорно је да је после неколико слабих година прошла година у поморству била најбоља, и то се одразује у резултату нашег биланса. Разуме се да овај повољни резултат имамо да захвалимо првенствено нашој слободној пловидби. Тој врсти пловидбе обрађали смо велику пажњу“. Са задовољством истичемо да је Дубровачка паробродска пловидба и у погледу организације саобраћаја и преноса поште на Јадрану увек вршила најтачније и најсавесније све обавезе преузете уговором са државом. Својим радом она је доказала да субвенције не претстављају никакав поклон. Она као и друга наша водећа паробродска друштва вратили су их народу у обилној мери. Примљене субвенције су, заиста, само незначителна накнада за подизање нашег поморског саобраћаја на степен на којем се он данас налази. О том се мора водити рачуна и приликом претстојећег закључења новог уговора између Дубровачке паробродске пловидбе и Државе.

Главне билансне позиције Дубровачке паробродске пловидбе за 1936 и три претходне године овако изгледају:

#### Рачун изравнања

Активa	1933	1934	1935	1936
	у хиљадама динара			
Пароброди	64.344	61.094	54.894	54.894
Непокретности	832	749	674	100
Намештај	77	69	62	—
Матер. — Складиште	956	1.662	1.085	1.794
Благајна	379	450	695	766
Дужници (салдо)	—	—	—	1.569
Акот. дивид. 1935	—	—	2.580	—
Губитак	6.678	—	—	—
<b>Пасива</b>				
Главница	32.250	32.250	32.250	32.250
Резервни фонд	—	5.000	2.000	2.208
Фонд осигурања	9.153	4.871	5.591	7.395
Фонд амортиз.	—	—	—	3.500
Повериоци (салдо)	31.864	18.910	10.764	—
Добитак	—	2.993	9.386	13.770
Збир биланса	73.267	64.025	59.991	59.123

#### Рачун губитка и добитка

Расходи				
Пренос губитка	6.584	6.678	—	—
Управни трошкови	875	856	948	981
Амортизација	3.600	3.250	3.200	3.500
Фонд осигурања	2.900	2.600	2.500	3.500
Отпис нам. и непокр.	101	91	82	636
Добитак у тек. г.	—	(9.671)	(6.393)	(12.521)
Чисти добитак	—	2.993	9.386	13.770
Приходи				
Пренос добитка	—	—	2.993	1.248
Од пословања	7.382	16.468	13.124	21.139
Губитак у тек. г.	(94)	—	—	—
Губитак	6.678	—	—	—
Збир прихода-расхода	14.060	16.468	16.117	22.387

Збир биланса у 1936 био је 59,12 милиона и само је незначително мањи од оног у 1935. Иначе, финансијско стање друштва је из године у годину све повољније, јер су настало опадање збира биланса утицале у ствари две веома повољне чињенице: смањивање друштвених обавеза и уредна амортизација пловног парка. Од 1932 до краја 1936 пароброди су амортизовани са преко 20 милиона динара. Крајем 1936 друштвени пловни парк је билансиран са 54,89 милиона. Ако се од тога одузме фонд амортизације, излази да целокупни друштвени пловни парк вреди само 51,3 милиона. Ту постоји сигурно знатна тиха резерва. Сам пароброд „Краљ Александар Први“, који је сграђен 1932 године, коштао је око 35 милиона. Овај пароброд је набављен знатним делом на кредит и имао се платити у току 4 године. Због тога су у 1932 години и друштвене обавезе биле знатне. Њихов тачан износ није познат, јер друштво не исказује дужнике и повериоце засебно, него само њихов салдо, који се последњих година увек јављао у пасиви биланса. 1932 године повериоци су били за 37,7 милиона већи од друштва, а крајем 1936 дужници су за 1,57 милиона динара већи од поверилаца. Очигледно је да је у међувремену и бонитет друштва знатно порастао.

У пасиви било је прошле године неколико промена. Пре свега, ишчезао је салдо поверилаца и дужника који је још крајем 1935 у пасиви био исказан са 10,76 милиона. Резервни фонд је повећан за 208 хиљада, на 2,2 милиона. Дотацијом из добити за 1936 порашће за даља 3 милиона. Крајем 1935 резерва осигурања је износила 5,59 милиона. У току 1936 је била смањена за 1,7 милиона, на 3,89 милиона динара, али јој је крајем 1936 дотиран износ од 3,5 милиона, тако да је она у билансу за последњу годину исказана са 7,39 милиона динара. Крајем прошле године јавио се први пут у пасиви и фонд амортизације са 3,5 милиона. Амортизација је ранијих година вршена непосредно смањењем билансне вредности пароброда у активи. С обзиром на промењени начин књижења амортизације позиција „пароброди“ у активи остала је прошле године према 1935 непромењена. То значи да ће раније поменута продаја пароброда „Працат“ доћи до изражаја тек у билансу за 1937 годину. Због отписа, позиција „намештај“ ишчезла је из биланса, а позиција „непокретности“ је смањена са 674 хиљаде у 1935 на 100 хиљада динара у 1936. Материјал на складу износи 1,79 милиона према 1,08 милиона у 1935.

Необично је интересантан и рачун губитка и добитка. Приход пословања у 1936 износи 21 милион динара и већи је за 61% од оног у 1935. Управни трошкови су остали готово непромењени и износе 981 хиљада динара. Фонду амортизације је додељено 300 хиљада динара више него у 1935, а фонду осигурања 1 милион динара више. Отпис намештаја и непокретности био је 636 хиљада према 82 хиљаде у претходној години. Упркос повећању дотација фондовима, чисти добитак у 1936 је готово два пута већи од оног у претходној години и износи 12,52 милиона. Са преносом неподељеног остатка из 1935 укупни чисти добитак био је 13,77 милиона. Резервном фонду се додељују 3 милиона; за дивиденду се одваја 9,03 милиона, за тантијему 389 хиљада, а остатак од 1,35 милиона пренет је на нови рачун.

У управи су била г. г.: Фредерико Главић, председник; Томо Главић, Лазар Лајевић, Иво кап. Папи и поч. Стефан Рачић. У надзорном одбору су г. г.: Паско Колић, д-р Паво Матијевић и Петар Перић, а заменици су г. г.: Гашо Далоре и Јосип Удовић.