

# ANALIZA BILANSA

## Dodatak „Narodnom Blagostanju“

BROJ 42

BEOGRAD, 15. OKTOBRA 1938.

GODINA X

### Sadržaj:

Srpsko akcionarsko rudarsko i topioničko industrijsko društvo »Sartid«, Beograd  
Прва југославенска творница вагона, стројева и мостова д. д., Слав. Брод

#### SRPSKO AKCIONARSKO RUDARSKO I TOPIONIČKO INDUSTRIJSKO DRUŠTVO »SARTID«, BEOGRAD

»Sartid« navršava ove godine dvadesetpetgodišnjicu svog rada. Minulih 25 godina bilo je ispunjeno ogromnim naporima, lepim i velikim nadama i još većim razočarenjima. U više mahova je čak izgledalo, da će društvo morati da klone. Preduzeće je, ipak, s velikom energijom sve više izgrađivano i budućnost mu je danas potpuno obezbeđena, naročito blagodareći merama preduzetim u toku nekoliko poslednjih godina. Danas su izgledi »Sartida« povoljniji, nego što su bili ma kada ranije. Šta više, po svemu izgleda da mu je sudeno da bude jedno od najzdravijih industrijskih preduzeća u našoj zemlji.

Osnivanje društva pada u doba najjačeg finansijskog i industrijskog poleta Kraljevine Srbije. To je bilo u 1913 godini. »Sartid« je osnovan sa ciljem da eksploatiše rudna blaga i da bude pionir topioničke industrije kumanovske Srbije. Na to ukazuje i društvena firma. Postojala je namera da se kupuje što više rudnih polja, za koja se pretpostavljalo da imaju metalne rude, zatim da se podignu visoke peći i da se izvozi sirovi metal. Društvo je u to vreme raspolagalo glavnicom od 4 miliona predratnih dinara, pa je odmah sebi obezbedilo isključivo pravo istraživanja u prostranim rudarskim terenima istočne Srbije, naročito u oblasti Rudne Glave, Crnajke, Luke itd. Radi korišćenja Majdanpečkog rudnog blaga »Sartid« je odmah stupio u vezu i s Bezimenim društvom bakarnih rudnika u Majdanpeku. Međutim, u 1914, upravo kada su svi radovi »Sartida« bili u punom jeku, našao je svetski rat.

Cilj zbog kojega je »Sartid« 1913 godine osnovan bio je posle rata manje interesantan. Nova država imala je svoje nove potrebe, a među njima isticala se je na prvom mestu potreba za obnovom i proširenjem za vreme rata upropašćenog železničkog i rečnog saobraćaja: »Sartid«, čije su instalacije i rudarski istražni radovi za vreme rata bili takođe uništeni, našao se je na taj način pred dilemom: da otpočne iznova s rudarskim istražnim radovima ili da uzme učešća u obnovi opustošene Srbije i njenog saobraćaja. Preorijentacija je izvršena vrlo brzo. Ideja o eksploataciji metalnih ruda i podizanju topioničke industrije bila je, bar privremeno, napuštena, a težište posla je preneto na preradu metala. Tako je 1921 godine u Smederevu podignuta fabrika za proizvodnju raznih velikih i teških objekata, kao što su gvozdena konstrukcije, mostovi, vagoni, lokomotive, kotlovi, pontoni, parobrodi, šlepovi itd. U vezi s tim povišena je i društvena glavica, na 7,5 miliona u 1921, na 15 miliona u 1922, na 35 miliona u 1923 i na 50 miliona dinara u 1925 godini.

Kao što se vidi, »Sartid« je posle rata organizovan za izradu predmeta za koje postoji samo jedan komitent, a to je država. Međutim, država je stalno oscilirala između dva gledišta. Po prvom, predmete potrebne za obnovu i proširenje našeg saobraćaja trebalo je izrađivati u zemlji, a po drugom trebalo je sve potrebe za javne radove zadovoljavati putem reparacija. Time je racionalno iskorišćenje proizvodnog

kapaciteta jedne fabrike ovakve vrste i zamašaja bilo isključeno. I onda, kada je »Sartidu« ustupano dosta poslova, on je imao slabu korist od njih, jer je trebalo mesecima i godinama čekati na naplatu već davno prispelih računa.

Natezanje s inkasom je razlog da je društvena uprava već 1925 godine odlučila da izvrši još jednu preorijentaciju odnosno da proširi svoje etablismane i za izradu metalnih proizvoda za privatne potrebe. U vezi s tim fabrika u Smederevu je u toku 1926, 1927 i 1928 znatno proširena: podignuta je i organizovana mašinska kovačnica, kao i odeljenje za presovanje robe. Tu se izrađuju potkovice, ašovi, motike, lopate, pijuci, sekire, kolske osovine, kolske kočnice, delovi plugova itd., kao i sitni kolosečni pribor (šinski ekseri, šrafovi i tome slično). Time se je situacija donekle popravila, ali se zbog poljoprivredne krize ipak nisu mogli postići znatniji rezultati.

Kad su u leto 1931 godine prestale reparacione liferacije, počela se gajiti nada da će se i država opet javiti sa većim i stalnijim porudžbinama. Međutim, one su izostale. Doduše, i u godinama krize vršene su nabavke, čak za nekoliko milijardi dinara, ali u inostranstvu. Nade koje je »Sartid« polagao u brodogradnju takođe nisu urodile plodom, pošto je kod nas rečno brodarstvo koncentrisano u glavnom u jednoj — javnoj ruci, koja je redovno nabavljala skupe i suviše velike brodove u inostranstvu. Kod »Sartida« je na taj način bilo došlo do katastrofalnog smanjenja aktivnosti. Sa 87 miliona u 1929/30 obrt je postepeno bio pao na ciglo 19 miliona dinara u 1932/33. Razume se da su i gubici morali biti neizbežni. U 1931/32 i 1932/33 oni su iznosili po 3 mil. godišnje. Pored toga od 1931/32 do 1933/34 nije se mogla vršiti ni amortizacija, niti kod nepokretnosti, niti kod mašina.

»Sartid« se nije ni pred tom situacijom pokolebao, već je inicijativom svog glavnog direktora g. Hena pristupio izvršenju još jedne radikalne preorijentacije, u vidu proširenja komercijalne proizvodnje. Usled sporazuma sa Brodskom fabrikom vagona »Sartid« je napustio proizvodnju vagona, a uveo jednu novu granu proizvodnje — fabrikaciju lima. Poslednjih godina ovo odeljenje je sve više proširivano, a proizvodnja je usavršavana, tako da je »Sartid« danas u stanju da proizvodi sve vrste crnog i pocinkovanog lima, i to isključivo od domaćih sirovina. Pored toga, fabrika proizvodi i okruglo, fazonovano i šipkasto gvožđe, kao i najrazličitiju kovanu i presovanu gvozdenu robu.

Blagodareći reorganizaciji preduzeća i racionalizaciji rada, poslovanje »Sartida« od 1934/35 nije više pasivno. U toku poslednje dve godine poboljšanje prilika bilo je osetno, ma da je rad bio skopčan još sa raznim teškoćama. U toku 1936 bila je neobično jaka i konkurencija nemačke robe, naročito zbog našeg aktivnog klirinškog salda u trgovinskom prometu sa Nemačkom. »Sartid« joj je ipak odolevao, kako u 1936, tako i u prošloj godini, i time je potpuno dokazao svoju veliku industrijsku sposobnost. Prošlogodišnji rad bio je, zatim, znatno ometan i visokom konjunkturuom na svetskom tržištu gvožđa, čime je »Sartidu« bila onemogućena nabavka polufa-

brikata potrebnih za potpunije iskorišćenje njegovog proizvodnog kapaciteta. Ta nezgoda neće se, srećom, više ponoviti, jer je »Sartid« još pre dve godine pristupio podizanju postrojenja, koja mu obezbeđuju potpunu nezavisnost u pogledu potrebnih polufabrikata. Time se omogućuje i osetno pojeftinjenje proizvodnje: Inače, pred kraj prošle godine nova postrojenja bila su potpuno završena i otada se već nalaze u pogonu. U istočnoj Srbiji, duž Dunava, daleko od državnih granica »Sartid« je stvorio jedan metalurški kombinat, koji počinje gvozdenom rudom, a završava se najrazličitijim finalnim gvozdenim i čeličnim proizvodima. Postiglo se i više nego što se je pre 25 godina zamišljalo, jer će se u zemlji vršiti ne samo topljenje ruda, nego i prerada sirovih metala sve do finalnih proizvoda.

U saradnji sa Majdanpečkim rudarskim društvom »Sartid« je uspeo da se u Majdanpeku na samom rudniku gvožđa podigne visoka peć za topljenje gvozdene rude. Kao gorivo ne upotrebljava se koks, koji bi se morao uvoziti, već drveni ugalj iz šuma majdanpečke domene. Tako se domaća ruda pretvara u sirovo gvožđe samo sa domaćim materijalom. Interesantno je da su i apsolutno svi delovi za ovu visoku peć izrađeni u zemlji, uglavnom u Fabrici vagona, strojeva i mostova u Brodu. Kapacitet visoke peći iznosi oko 2,5 vagona sirovog gvožđa dnevno. Inače, ovo sirovo gvožđe prenosi se iz Majdanpeka najpre žičarom do Donjeg Milanovca, a zatim lađom u Smederevo, gde se u novopodignutoj »Sartid«-ovoj velikoj Simens-Martinovoj peći proizvodi sirovi čelik, iz koga se zatim u novoj valjaonici izrađuju gvozdeni polufabrikati, a posle toga — crni i pocinkovani lim, kao i sva ostala gvozdена roba za potrošnju širokih masa.

Glavne bilansne pozicije »Sartida« za četiri poslednje godine ovako izgledaju:

Aktiva	1933/34*)	1935	1936	1937
		u hiljadama dinara		
Investicije	46.392	53.671	53.926	61.143
Nove investicije	7.278	255	7.217	16.650
Materijal na stovarištu	11.454	13.396	17.928	28.494
Dužnici	10.660	12.053	12.538	6.827
Blagajna	558	353	480	425
Hartije od vred.	1.235	585	958	937
Gubitak sa prenosom	5.675	5.469	—	—
<b>Pasiva</b>				
Glavnica	50.000	50.000	45.000	45.000
Rezervni fond	448	448	453	500
Fond amortizacije	10.301	12.554	17.324	19.846
Zadužnice	—	—	6.000	6.000
Poverioci	22.504	22.779	24.160	41.505
Dobit tek. god.	(152)	(206)	(583)	(1.608)
Dobit sa pren.	—	—	110	1.625
Zbir bilansa	83.253	85.782	93.047	114.476
<b>Rashodi</b>				
Prenos gubitka	5.827	5.675	473	—
Upravni troškovi	2.852	1.515	1.798	2.198
Kamate	2.218	1.680	976	1.364
Porezi	1.500	1.484	2.469	3.168
Otpisi investicija	—	2.252	4.770	2.522
Dubiozna potraž.	—	5	—	—
Dobit sa prenosom	—	—	110	1.625
<b>Prihodi</b>				
Prenos dobiti	—	—	—	16
Brodogradilište	—	667	236	59
Druga odeljenja	6.029	6.231	10.257	10.567

\*) Poslovna godina 1933/34 trajala je 18 meseci — od 1 jula 1933 do 31 decembra 1934.

Od efekata	167	51	44	44
Razni prihodi	525	193	59	191
Gubitak sa pren.	5.675	5.469	—	—
Zbir prih. ili rash.	12.397	12.611	10.596	10.877

Krajem 1937 zbir bilansa »Sartida« iznosi 114,4 mil. din. i premašio je za 10,3 mil. svoju rekordnu visinu iz 1928/29, a prema najnižem stanju iz 1931/32 porastao je za oko 32 mil. Najglavniji razlog za to treba tražiti u stalnom povećavanju računa investicija. Samo u toku prošle godine za investicije je izdato 16,65 mil., a u 1936 i 1937 ukupno 23,87 mil. din. To su troškovi za proširenje valjaonice i podizanje velike Simens-Martinove peći u Smederevu, kao i za proširenje Sartidove električne centrale. Izdaci za podizanje visoke peći u Majdanpeku treba da se jave u bilansu Bezimenog društva bakarnih rudnika u Majdanpeku. Čitaocima je već iz naših ranijih analiza poznato, da je investiciona delatnost kod »Sartida« bila uvek vrlo znatna. Od 1925, kada je »Sartid« rešio da pređe i na proizvodnju komercijalnih predmeta, do kraja 1937 na investicije je utrošeno skoro 60 mil. din. Inače, krajem prošle godine ukupne investicije su iznosile 77,8 mil., što znači da je na njih otpadalo oko 68% celokupne aktive. I po tome se vidi da je industrijska sposobnost »Sartida« ogromna.

U aktivni imamo još samo dve važnije pozicije: »materijal na stovarištu« i »dužnike«. Težište posla pada danas na proizvodnju komercijalne robe. Zbog toga ni iznos dužnika, u poređenju sa ranijim godinama, nije naročito veliki. Oni iznose 6,8 mil. prema 12,5 mil. u prethodnoj i 35,1 mil. din. u 1929/30 god. Inače, od 1929/30 dužnici pokazuju gotovo stalnu tendenciju opadanja, jer su državne porudžbine spale na minimum, a ukoliko ih je i poslednjih godina bilo, do naplate računa dolazilo se je brže. Stanje »materijala na stovarištu«, koji se sastoji iz sirovina, polufabrikata, gotove robe i nedovršenih radova, bilo je najveće krajem 1927/28 sa 33,4 mil. Posle toga ono je u vezi sa smanjivanjem obrta i zaposlenosti takođe stalno nazadovalo sve do 1933/34, u kojoj je bilo bilansirano sa 11,4 mil. Poslednjih godina ova pozicija opet raste i krajem prošle godine dostiže visinu od 28,5 mil. din.

Glavnica je od 1925, kada je bila povišena sa 35 na 50 mil., pa sve do kraja 1935 ostala nepromenjena. U toku 1936 smanjena je za 5 mil., na 45 mil. din., i to radi eliminisanja gubitka iz 1931/32 i 1932/33. Rezervni fond iznosi samo pola miliona dinara, a fond amortizacije dostigao je visinu od 19,84 miliona. Amortizacija je bila uvek do sada umerena, a u 1931/32, 1932/33 i 1933/34 je čak i sasvim izostala. Investicije su pokrivene fondom amortizacije sa 25,5%, a ukupnim sopstvenim sredstvima sa 84,2%, što znači da se jedan deo prošlogodišnjih novih investicija nabavio tuđim sredstvima. Krajem 1936 sopstvena sredstva su pokrivala ne samo sve investicije, nego takođe izvesan deo obrtnog kapitala. S obzirom na prošlogodišnje veoma znatne nove investicije, kao i na povećanje materijala na stovarištu, porasle su i obaveze »Sartida« sa 30,16 mil. krajem 1936 na rekordnu visinu od 47,5 mil. din. u 1937. Od toga otpada 6 mil. na Sartidov dug po 5% 10-godišnjim zadužnicima iz 1936 i 41,5 mil. na poverioce.

Do 1928/29, u kojoj su iznosili ravno 12 miliona dinara, brutoprihodi su pokazivali tendenciju porasta. Međutim, posle te godine oni su naglo opadali i u 1932/33 iznosili su samo 1,9 mil. Blagodareći uvođenju nove proizvodne grane — fabrikacije lima — u toku poslednje četiri godine bruto prihodi opet postepeno rastu i u prošloj godini iznose 10,86 mil. din. Od toga nije otpadalo ni punih 60 hilj. din. na brutoprihode brodogradilišta.

Interesantna je i analiza rashoda. Upravni troškovi u 1937 iznose 2,2 mil. Toliko su iznosili i u godinama koje su neposredno prethodile krizi, a od 1931/32 do 1936 kretali su se između 1,5 i 2 mil. godišnje. Za 1933/34 oni su iskazani sa

2,85 mil. Međutim, treba imati u vidu da je ta poslovna godina trajala 18 meseci. Kao što se vidi, upravni troškovi su prilično umeren i konstantan rashod. To se može lako razumeti, jer oni više zavise od organizacije posla, nego od konjunkturnih promena. Vrlo umereni su i izdaci za kamatu. U 1937 iznosili su samo 1,36 mil. Obaveze »Sartida« u prošloj godini kretale su se između 30 i 48 miliona. To znači da prosečna kamatna stopa koju društvo plaća ne dostiže ni 4% (prema okruglo 10% u godinama pre krize). Porezi pokazuju stalnu tendenciju porasta. U prošloj godini bili su po prilici 9 puta veći nego u 1929/30, iako prošlogodišnji čisti dobitak ne dostiže ni 50% onog iz 1929/30. Nije nam poznato da li se preko ovog računa knjiži i porez na poslovni promet. Inače, odnosna poreska stopa na crni lim i na gvožđe je vrlo visoka, a na pocinkovani lim je upravo nepodnošljiva, pogotovo ako se uzme u obzir da je ovde u pitanju pretežno građevinski materijal, dakle — sirovina.

Kroz čitav niz godina pre krize čisti dobitak se kretao oko 3,4 miliona godišnje, što je »Sartidu« omogućavalo da plaća sve do 1929/30 dividendu od 6%. U 1930/31 čisti dobitak iznosio je samo 110 hilj. din. U toku sledeće dve godine, umesto dobitka, morao se iskazivati gubitak od 3 mil. din. godišnje. Kao što je već spomenuto, ni za te dve godine, ni za 1933/34, koja je došla iza njih, nije se mogla vršiti ni amortizacija. U toku poslednje tri godine poslovanje je bilo opet aktivno, ali ne i potpuno zadovoljavajuće. Nove investicije koje su završene pred kraj prošle godine obezbedile su osetno pojeftinjenje proizvodnje, tako da su i izgledi za 1938 znatno povoljniji. Prošlogodišnja čista dobit, zajedno sa prenosom, iznosila je 1 mil. 625 hilj. Od toga je upotrebljeno za isplatu 3% dividende 1,35 mil. i za povećanje rezervnog fonda 100 hilj., dok je 128 hilj. stavljeno na raspoloženje upravi, a 46 hilj. iznosi prenos na novi račun.

U upravi su g. g.: D-r Ferdinand Gramberg (pretsednik), Stevan Karamata i Maks Aušnit (potpredsednici), Makso Antić, Edgar Aušnit, d-r Milan Bartoš, inž. d-r Georg Ginter, Pol Gotje, Dragan Milićević, inž. Vladimir Mišković, Angus D. Vickers, Andrija Radović, E. O. Servišer (direktor), Kosta L. Timotijević, Georg Tic, inž. Dušan Tomić, inž. Kosta M. Ljubisavljević, Žorž Faj, Kurt Frenkel, Oskar Bart, i inž. Otmar Hen (generalni direktor). Pretsednik nadzornog odbora je g. Živojin Nešić, a članovi su g. g.: D-r Đ. Jovanović, Ferdinand Medek, d-r Dim. Perović i Otto Drucker.

#### ПРВА ЈУГОСЛОВЕНСКА ТВОРНИЦА ВАГОНА, СТРОЈЕВА И МОСТОВА Д. Д., СЛАВ. БРОД

У последњем пословном извештају Бродске фабрике вагона истиче се, поред осталог, да је у 1937 дошло до јаког полета у свим гранама наше привреде. Благодареди томе настала је повољнија коњунтура и за домаћу индустрију гвожђа, као и за ону која прерађује гвожђе. Ипак, запосленост Бродске фабрике вагона ни прошле године није била ни најмање задовољавајућа. У необавештеним круговима често се чује објашњење, да разлог за тешкоће, с којима се та фабрика мора борити, треба тражити у чињеници, што је она подигнута, наводно, у сувише великим димензијама. То је сасвим погрешно мишљење, ма да се мора признати да Бродска фабрика вагона заиста долази у ред најмодерније уређених и највећих предузећа те врсте у Средњој Европи.

Главни и једини узрок тешкоћа и слабе запослености Бродске фабрике вагона је погрешна индустријска политика јавне руке. Капацитет производње овог предузећа не премаша домаће потребе, а ни његов најмодернији уређај не може се сматрати разлогом за тешкоће, већ предношћу која му омогућује како рационалну производњу, тако и првокласну израду поручених објеката. Под нормалним приликама износи годишња квота поправака и обнове воз-

ног парка железница 3 до 5%. Ако се узме у обзир, да наше државне железнице поседују око 45.000 вагона и око 2.000 локомотива, онда ће нам бити јасно да би требало сваке године темељито оправити или набавити нових око 2000 вагона и 100 локомотива. Пошто су код нас вагони делимично преко 40 година стари, а локомотиве просечно 23 године, потреба за обновом нашег железничког возног парка је чак и знатно већа, него што смо овог тренутка претпоставили. Међутим, у току прошле године у земљи није поручен ни један једини вагон. Иако би посла могло да буде увек доста, ипак се Фабрици никако није давала могућност сталног запослења путем редовних поруџбина. Раније је то било због немачких репарационих лиферирација. Ми смо на рачун репарација неко време вршили чак и репаратуре. У годинама кризе као изговор је истицана потреба штедње, ма да су и тада локомотиве и вагони поручивани у иностранству. Иначе, у то време биле су и поправке — због штедње — редуциране само на капацитет државних радионица.

Као што смо то већ истакли код анализе биланса „Сартида“, држава је понекад стајала и на гледишту, да треба дати више посла и домаћој индустрији. Међутим, обично је требало доста дуго чекати на наплату рачуна, тако да су и губици на камату били знатни. Млада индустрија са још неотписаним инвестицијама није у стању да кредитира државу, нити да у том погледу конкурише иностранству, које ради под повољнијим кредитним условима, са отписаним инвестицијама итд. Иначе, стране фирме су, благодарећи разним интервенцијама, па и дипломатским, брже долазиле и до наплате својих потраживања, тако да је домаћа индустрија и у том погледу била у далеко неповољнијем положају.

Још и данас се са неких страна поставља захтев, да се вагони, локомотиве, мостови и разни други објекти поручују из иностранства, иако се све то уз исте па чак и уз повољне услове може израдити у земљи. То гледиште правда се тиме, да наши инжињери још нису спремни, да је наша индустрија сувише млада, да нема потребног искуства и да према томе не може израђивати потребне објекте у одговарајућем квалитету. Овакво мишљење је потпуно депласирано, бар у колико се њиме циља и на Бродску творницу вагона, стројева и мостова. Она је већ имала прилике да докаже своју велику индустријску способност израдом курсних кола за међународни саобраћај, моторних возова за пругу Београд—Дубровник, израдом нових локомотива за нормални колосек, нових трамвајских моторних кола за Београд, Нови Сад итд. Најзад треба спомени и нови железнички мост преко Саве у Загребу, чија је израда као најповољнијем понуђачу поверена Бродској фабрици. Не може се, према томе, никако више правдати мишљење, да се у земљи на техничко-саобраћајном пољу не може створити исто оно што се може конструисати и израдити на страни.

Бродска фабрика је због недовољне запослености два пута била приморана да изврши редукацију своје главнице у току 1927 главница јој је, ради елиминисања губитака, редуцирана са 55 на 27,5 милиона. Следеће године путем нових уплата била је опет повишена, и то на 110 милиона. Међутим, и појава нових губитака била је неизбежна. Због тога се у 1932 морало приступити поновном смањењу главнице са 110 на 55 милиона динара. Као што се види, акционари Бродске фабрике изгубили су ефективних 82,5 мил. динара. Предузеће је у великом заостатку и с амортизацијом.

У току прошле године радила су одељења за производњу комерцијалних предмета, због општег оживљења на домаћем тржишту, са задовољавајућим резултатом. Радионице за градњу мостова и општу градњу машина са ливницом биле су добро успелене, али су изостале поруџ-

бине за железничка возна средства, тако да је капацитет фабрике био још увек слабо искоришћен. Тек пред крај прошле године добивена је једна поруџбина за 10 локомотива. Пошто је данас потреба за железничким превозним средствима врло велика, а нађени су за то и потребни кредити, оправдана је нада да ће прилике убудуће бити повољније, поготово с обзиром на чињеницу да је и наша влада утврдила принцип, да се све што се у земљи може производити у земљи и набавља. Да би се фабрици обезбедио рентабилан рад, а радништву и инжињерима запослење, треба постојеће потребе тако распоредити, да јој се омогући стално запослење. У другим државама се индустријама ове врсте и оваквог калибра дају поруџбине и без лицитације, непосредно, на основу познатих тржишних цена за односне објекте.

Активa	1934.	1935.	1936.	1937.
	у хиљадама динара			
Инвестиције	95.956	97.351	97.815	98.345
Нове инвестиције	1.395	510	586	1.236
Материјал и радови	7.862	9.211	22.308	32.912
Благајна	242	302	552	438
Ефекти	1.159	775	3.436	513
Сопствене облигације	7.500	7.500	7.500	7.500
Дужници:				
држава и разни	5.973	9.096	11.359	22.357
Губитак	1.876	2.473	2.288	2.132
<b>Пасива</b>				
Главница	55.000	55.000	55.000	55.000
Резервни фонд	1.000	1.000	1.000	1.000
Фонд амортизације	19.398	19.398	19.398	20.915
Облигације	28.100	28.100	28.100	28.100
Повериоци	18.466	23.720	42.346	60.418
Збир биланса	121.964	127.218	145.844	165.433
<b>Расходи</b>				
Општи трошкови	1.412	1.349	1.478	2.008
Порези	587	627	798	2.003
Камата	2.624	2.563	2.880	3.386
Амортиз. фонду	—	—	—	1.517
Отписи	—	—	15	—
Губитак из ран. год.	1.476	1.876	2.473	2.288
<b>Приходи</b>				
Бруто зарада	4.228	3.942	5.357	9.070
Губитак	1.876	2.473	2.288	2.132

Обртни капитал, који се од 1932 до 1935 кретао између 122 и 132 мил. дин., порастао је у 1936 за 18,6 мил., а у 1937 за даљих 19,6 мил. дин. Битније промене показивали су у пасиви само повериоци, а у активи — „дужници” и „материјал и радови”. Са 18,4 мил. у 1934 „повериоци” су постепено порасли на 60,4 мил. крајем 1937. Крајем 1934 били су и дужници најмањи. Износили су 5,97 мил., док су крајем прошле године исказани са 22,3 мил. дин. Позиција „материјал и недовршени радови” порасла је са 7,86 мил. у 1934 на 32,9 мил. у 1937 (од тога отпада на недовршене радове 24,2 мил. према 18,76 мил. у претходној, 4,7 мил. у 1935 и 3,7 мил. крајем 1934 год.). Фонд амортизације, који је од 1932 исказиван непромењено са 19,4 мил., прошле године је повећан за 1,5 мил. дин., на 20,9 мил. Укупне нове инвестиције у току последњих 5 година износиле су око 4,6 мил.

Иначе, крајем 1937 инвестиције су билансиране са 99,58 мил., што значи да на њих отпада 60,2% целе активе. На материјал и радове отпада даљих 30%. Око 75% инвестиција покривено је фондом амортизације и осталим сопственим средствима, а остатак — средствима добвеним путем облигационог зајма. Однос између дугорочне активе и дугорочне пасиве је, дакле, здрав.

После 1935 бруто-приходи постепено расту. У 1936 су из брутозараде подмирени сви непосредни издаци, тро-

шкови, порези, као и камате, а у 1937 могао се је, поред тога издвојити и износ од 1,5 мил. за дотацију фонду амортизације. Иначе, после 1932 амортизација није уопште вршена. Брутозарада је, упркос томе што је у 1937 два и по пута већа него у 1935, још увек сразмерно врло малена. То значи да су поруџбине преузимање још увек само из разлога запослења — да техничка способност предузећа не би остала потпуно неискоришћена. Просечна камата коју фабрика плаћа на своје укупне обавезе не достиже ни 5%. Порези су 2½ пута већи него у 1936 и око 5½ пута већи него у 1932 г. Општи трошкови су умерени. Износе 2 мил. дин.

Иако за амортизацију инвестиције није одвојено више од 1½% од њихове набавне цене, ипак чисти добитак за прошлу годину износи цигло 156 хиљ. дин. То је врло жалосна констатација, с обзиром на чињеницу, да је овде у питању једно одлично вођено и сјајно организовано индустријско предузеће са инвестицијама од округло 100 мил. дин. и за 75 милиона сопствених и 81 мил. ванредно јевтиних туђих средстава.

У управи се налазе господа: Миљивој Црнадак (претседник), инж. Светозар Аранђеловић, Едгар Аушнит, Макс Аушнит, Марсел Бард, Макс Боснић, Курт Френкел, инж. Отмар Хен, Чета Јовановић, Драгољуб А. Лазаревић, Османбег Османбеговић, д-р Бранко Пливерић и Фриц Рајснер. У надзорном одбору су господа: д-р Адолф Цувај, Коломан Ђањешкић, Ото Друкер и Фердинанд Медек. Генерални директор је г. инж. Отмар Хен.

— Исправка. У броју 40 „Анализе биланса” код „Прве хрватске творнице уља д. д., Загреб”, поткрале су се грешке које исправљамо. Творница сада прерађује преко 3.000 вагона семена годишње а не 300. Не стоји да је творница добијала туђа средства по несразмерно ниској каматној стопи, па према томе то не може ни да буде узрок постигнутог повољног резултата. У „Анализе биланса” бр. 41 код Та-та а. д. презиме г. генералног секретара је Јанковић а не Јанковић.



Сваки напредак у производњи и употреби све знање и сва искуства, што су их од године 1866 стекли специјалисти наше организације која обухвата цео свет, примењују се код фабрикације наших

## GARGOYLE МАЗИВА

и дају им онај квалитет, који гарантује сигуран и економичан погон.

**STANDARD — VACUUM**  
Oil Company of Jugoslavia Inc.  
ЗАГРЕБ                      БЕОГРАД