Koncession: Bis 30. Juni 1970; nach Ablauf der Koncession gehen die Eisenbahnlinien und deren Zubehör unentgeltlich und kostenfrei in das Eigentum des ungarischen Staates über.

Steuerfreiheit: Die Ges. geniesst vom 1. Juli 1880 ab für das neukoncessionierte Baukapital vom 2. Dez. 1894 ab eine 30jährige Befreiung von der Couponsteuer, die neue Linie auch von letzterem Tage ab auf 10 Jahre Befreiung von der Transportsteuer.

Bahnnetz: Das Netz der gemäss Beschluss der Gen.-Vers. vom 29. Dez. 1885 vereinigten Bahnen erstreckt sich in einer Gesamtlänge von 389,4 km einerseits von Arad durch das Körösthal über Szent Anna und seit 13. Dez. 1889 über Borossebes nach Gurahoncz (21,5 km), seit 7. Nov. 1895 über Gurahoncz-Nagyhalmagy (28 km)) seit 5. Dez. 1896 über N. Halmágy bis Brád, anderseits von Arad über Mezöhegyes-Mako nach Szegedin und Mezöhegyes-Kétegyháza nach Szent-Anna. Flügelbahn Borosjenö-Csermö (14,4 km), eröffnet 5. Jan. 1889. Die Ges. hat für die Dauer ihrer Koncession das Mitbenutzungsrecht der den Kgl. ungar. Staatsbahnen gehörigen Linie Szöregh-Szeged gegen Erlag eines Péage-Pauschalbetrages erworben. Ferner hat sie 1893 die Betriebsleitung der auf Kosten des Grafen F. Wenckheim erbauten Linie Borossebes-Menyháza (22 km), sowie vom Jahre 1899 die Betriebsleitung der auf Kosten der „Ersten Niederungarischen landwirtschaftl. Eisenbahn-Actien-Ges.“ erbauten Linie Kovácsháza-Kupa (39,6 km) u. Kovácsháza-Csaba-Vèsztö (48,6 km) übernommen.

Privatbesitz der Ges.: Die Ges. besitzt Waldungen, Kohlengruben in Brád u. Körösbánya, Steinbrüche u. eine Zementfabrik.

Rückkaufsrecht: Der Staat ist berechtigt, vom Jahre 1906 an die Bahn zu erwerben. Behufs Bestimmung des Ablösungspreises werden die Reinerträgnisse der der wirklichen Ablösung vorangehenden 7 Jahre aufgerechnet, von welcher Summe die Reinerträgnisse der zwei ungünstigsten Jahre in Abzug gebracht werden, und bildet das Reinerträgnis der verbleibenden 5 Jahre die auf die rückständige ganze Dauer der Koncession zu entrichtende Jahresablösungsrente in der Weise jedoch, dass diese Rente nicht weniger als $6^1/_2$% des bis zu dem Tage der Ablösung faktisch investierten Bau- und Betriebseinrichtungskapitals betragen kann. Es sind aber dabei jene nicht unbeträchtl. Investitionen der Bahn, die in den Bilanzen als Privatvermögen figurieren, noch besonders abzufinden.

Kapital: K 34 211 400 und zwar K 16 928 000 St.-Aktien à K 200, K 13 191 400 6% Prior.-Aktien à K 200, hiervon verl. bis Ende 1912: K 653 600 u. K 4092 000 5% Prior.-Aktien II. Serie à K 200. Die Pr.-Aktien haben vor den St.-Aktien das Vorrecht auf 6% bzw. 5% Div. u. die Amortisation derart, dass, wenn in einem Jahre die Einkünfte der Ges. nicht hinreichen würden, um den Besitzern der Prior.-Aktien die 6% bzw. 5% Div. zu zahlen resp. die fällige Amortisationsquote auszufolgen, das Fehlende aus den Erträgnissen der folgenden Jahre nachgezahlt wird. Die Amortisation des Stammkapitals erfolgt innerhalb der Koncessionsdauer nach dem von der Regierung zu genehmigenden Tilg.-Plane derart, dass zuerst die 6% Prior.-Aktien amortis. werden, diesen folgt die Amort. der 5% Prior.-Aktien II. Serie; demnach werden zuerst die Prior.-Aktien u. dann erst die St.-Aktien zur Einlösung kommen. An Stelle der eingelösten Prior.-Aktien werden Genussscheine ausgegeben, welche auf die 6% resp. 5% übersteigende Super-Div. Anspruch haben. **Geschäftsjahr:** Kalenderjahr.

Gen.-Vers.: Im II. Quartal; zur Beschlussfähigkeit ist $^1/_{10}$ des Aktienkapitals notwendig.

Stimmrecht: Jede Aktie = 1 St.; die Aktien müssen 14 Tage vor der G.-V. deponiert werden.

Gewinn-Verteilung: Zunächst 6% bzw. 5% Div. auf die Prior.-Aktien, 5% Div. auf die St.-Aktien, sodann die Amort.-Quoten aller dieser Aktien, hierauf 10% Tant. an die Dir., 15% an den R.-F., bis derselbe 10% des A.-K. erreicht hat, Rest zur Verf. der G.-V.

Bilanz am 31. Dez. 1912: Aktiva: Eisenbahnbau 21 051 400, Eisenbahnergänzung u. Investierung 16 587 601, do. vom R.-F. 687 000, Kassa 184 056, Material. 1 261 789, Wertpapiere 4004, Kaut. 452 721, Vermögen des Pens.-F.: Aktien u. Genusssch. der Ges. 2 136 969, Pfandbriefe 399 390, Ungar. Kronenrente 218 780, Immobil. 382 546, Bareinlage bei der Arad-Csanader landw. Sparcasse 14 520, div. Debit. 2 673 333, Privatvermögen: Ind.-Unternehm. u. deren Bahnen, Zugehöre, Immobil. u. Mobil. 1 191 821. — Passiva: St.-Aktien 16 928 000, Prior.-Aktien: nicht amort. 6% 12 537 800, amort. do. 653 600, nicht amort. 5% 4 092 000, Eisenbahn-Erg.- u. Investier.-R.-F. 687 000, Betriebs-R.-F. 1 274 059, St.-Aktien-Div.-R.-F. 607 840, Spez.-R.-F. 3 481 973, Kaut. 452 721, Pens.-F. 3 152 205, div. Kredit. 1 113 245, Vortrag 58 408, Betriebsüberschuss pro 1912 2 207 078. Sa. K 47 245 929.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verwalt.-Dienst 599 215, Bahnerhalt.- do. 777 412, Verkehrs- u. kommerz. do. 1 002 908, Zugförder.- u. Werkstättendienst 1 883 663, Material-Verwalt.-Dienst 20 526, Betriebskosten gemeinschaftl. Bahnhöfe 241 152, div. nicht eigentl. Betriebs- u. ausserord. Auslagen 382 711, Betriebsüberschuss 2 207 078. — Kredit: Eisenb.-Betriebseinnahmen 7 099 119, Gewinn d. Privatvermögens 15 547. Sa. K 7 114 666.

Gewinn-Verwendung: Betriebsüberschuss 2 207 078, dazu Vortrag aus 1911 58 408 zus. 2 265 486, davon 6% Div. auf Prior.-Aktien 756 900, 5% Div. auf Prior.-Aktien 204 600, Tilg. von 6% Prior.-Aktien 77 200, 5% Div. auf St.-Aktien 846 400, Tant. an Direktion 32 198, do. an A.-R. 6000, an St.-Aktien-Div.-R.-F. 169 280, an Betriebs-R.-F. 18 075, an R.-F. der Kohlengruben 75 000, an R.-F. der Marosbrücke 25 000, an den Julius Szathmáry Stipendien-F. 1000, Vortrag K 53 834.

Dividenden 1886—1912: Prior.-Aktien: 6, $6^1/_2$, $6^1/_2$, 6, 6, 6, 6, $6^1/_2$, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6%; St.-Aktien: 6, $6^1/_2$, $6^1/_2$, 6, 6, 6, 6, $6^1/_2$, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, $5^1/_2$, $5^1/_2$, 5, 6, 6, 6,