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. Die Frage der Ausbeutung der Kohlenfelder in Brád ist im Jahre 1913 aktuell geworden; ein Syndikat hat zwecks Ankauf der Kohlengebiete und Eröffnung des Kohlengruben-Betriebes eine Option erhalten. Das Syndikat hat die zwecks Feststellung der Grenzen des Kohlengebiets u. der Stärke der Kohlenschichten vorgenommenen Kontrollbohrungen im April 1914 mit befriedigendem Erfolg beendet, so dass Aussichten vorhanden sind, zur Ausbeutung der Kohlenfelder eine Akt.-Ges. gründen zu können. Die am 8./5. 1914 abgelaufene Option ist bis Ende 1914 verlängert worden. Im März 1914 kaufte die Ges. den Holzbestand der bei Nagyhalmágy gelegenen, ca. 11 000 Kat.-Joch betragenden Waldungen von der Galizischen Forstindustrie-Ges. für K 2 012 500.

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 1915: K 911 200 u. K 4 092 000 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. 1915: Aktiva: Eisenbahnbau 21 051 400, Eisenbahnergänzung u. Investierung 17 553 290, do. vom R.-F. 687 000, Kassa 415 991, Material. 1 078 973, Wertpapiere 490 496, Kaut. 173 494, Depositen 387 123, Vermögen des Pens.-F.: Aktien u. Genusssch. der Ges. 1 942 211, Pfandbriefe 355 324, Ungar. Kronenrente 270 336, 6% ungar. Staatsrente 145 500, Immobil. 382 546, Bareinlage bei der Arad-Csanader landw. Sparcasse 30 237, div. Debit. 2 741 639, Privatvermögen: Ind.-Unternehm. u. deren Bahnen, Zugehöre, Immobil. u. Mobil. 3 366 330. — Passiva: St.-Aktien 16 928 000, Prior.-Aktien: nicht amort. 6% 12 280 200, amort. do. 911 200, nicht amort. 5% 4 092 000, Eisenbahn-Erg.- u. Investier.-R.-F. 687 000, Betriebs-R.-F. 1 383 873, St.-Aktien-Div.-R.-F. 780 366, Spez.-R.-F. 3 720 909, Kaut. 173 494, Depos. 387 123, Pens.-F. 3 259 625, div. Kredit. 4 191 539, Betriebsüberschuss pro 1915 2 276 563. Sa. K 51 071 891.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verwalt.-Dienst 693 893, Bahnerhalt.- do. 755 568, Verkehrs- u. kommerz. do. 1 158 453, Zugförder.- u. Werkstättendienst 1 562 553, Material-Verwalt.-Dienst 25 388, Betriebskosten gemeinschaftl. Bahnhöfe 181 822, div. nicht eigentl. Betriebs- u. ausserord. Auslagen 951 554, Verlust der Cementfabrik 175 292, Betriebsüberschuss pro 1915 2 276 563. — Kredit: Eisenb.-Betriebseinnahmen 7 755 696, Gewinn des Privatvermögens 25 390. Sa. K 7 781 086.

Gewinn-Verwendung: Betriebsüberschuss 2 276 563, davon 6% Div. auf Prior.-Aktien 742 236, 5% Div. auf Prior.-Aktien 204 600, Tilg. von 6% Prior.-Aktien 90 400, 5% Div. auf St.-Aktien 846 400, Tant. an Direktion 39 293, do. an A.-R. 6000, St.-Aktien-Div.-R.-F. 169 280, Betriebs-Res.-F. 27 653, R.-F. der Marosbrücke 100 000, Vortrag K 50 793.

Dividenden 1886—1915: 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, $5^1/_2$, $5^1/_2$, 5, 6, 6, 6, 6, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5%; 5% Prior.-Aktien per 1910—1915: 5, 5, 5, 5, 5, 5%. Verj. der Coup. u. verl. Aktien: 6 J. n. F.