

**Steuerfreiheit:** Der seit der Begründung der Ges. gesicherte steuerfreie Zeitraum von 30 Jahren ist am 31./3. 1913 abgelaufen, daher ist die Bahn seit 1./4. 1913 auf die ganze weitere Dauer ihres Bestehens mit der Geschäftssteuer, deren Zuschläge u. der auf diese Steuern folgenden Gemeindesteuer etc. belastet.

**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 Körösthäl über Szent Anna und seit 13. Dez. 1889 über Borossebes nach Gurahonez (21,5 km), seit 7. Nov. 1895 über Gurahonez-Nagyhalmagy (28 km) seit 5. Dez. 1896 über N. Halmagy bis Brád, anderseits von Arad über Mezöhegyes-Mako nach Szegedin und Mezöhegyes-Kétegyháza nach Szent-Anna. Flügelbahn Borosjenö-Osermö (14,4 km), eröffnet 5. Jan. 1889. Die Ges. hat für die Dauer ihrer Koncession das Mitbenutzungsrecht der den ungar. Staatsbahnen gehörigen Linie Szöreg-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-Osaba-Vészto (48,6 km) übernommen. Seit 1./1. 1917 führt sie den Betrieb der Alföld der Ersten Landwirtschaftlichen Eisenbahn auf Grund eines Teilungsschlüssels.

**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. Wegen des Krieges konnten die Verhandl. jedoch nicht fortschreiten, doch steht zu hoffen, dass nach dem Kriege die sofortige Eröffnung des Grubenbetriebes erfolgen wird. Im März 1914 kaufte die Ges. den Holzbestand der bei Nagyhalmagy 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 Reinerträge der der wirklichen Ablösung vorangehenden 7 Jahre aufgerechnet, von welcher Summe die Reinerträge der zwei ungünstigsten Jahre in Abzug gebracht werden, und bildet das Reinertragnis 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  $6\frac{1}{2}\%$  des bis zu dem Tage der Ablösung faktisch investierten Bau- und Betriebs-einrichtungskapitals 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 1918: K 1 212 600 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 Erträgen 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  $\frac{1}{10}$  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. 1918:** Aktiva: Eisenbahnbau 21 051 400, Eisenbahnergänzung u. Investierung 18 095 075, do. noch nicht überprüft 547 620, do. vom R.-F. 687 000, Kassa 532 263, Material. 2 406 418, Wertpapiere 1 634 104, Kaut. 213 429, Depositen 1 107 865, Vermögen des Pens.-F.: Aktien u. Genusssch. der Ges. 1 935 843, Pfandbriefe 348 080, Ungar. Kronenrente 267 520, 6% ungar. Staatsrente 552 250, Prior.-Aktien der Alföld der Ersten Landw. Eisenbahn 159 841, Immobil. 382 546, Bareinlage bei der Arad-Csanader landw. Sparcasse 35 888, Werte der Dr. A. von Fábryschen Stiftung 20 000, div. Debit. 3 328 752, Privatvermögen: Ind.-Unternehm. u. deren Bahnen, Zugehöre, Immobil. u. Mobil. 5 489 398. — Passiva: St.-Aktien 16 928 000, Prior.-Aktien: nicht amort. 6% 11 978 800, amort. do. 1 212 600, nicht amort. 5% 4 092 000, Eisenbahn-Erg.- u. Investier.-R.-F. 794 743, Betriebs-R.-F. 1 655 457, St.-Aktien-Div.-R.-F. 1 118 926, Wertverminderungs-F. der Fahrbetriebsmittel 2 000 000, Kursdifferenz R.-F. der Wertp. 715 460, Spez.-R.-F. 4 219 870, Kaut. 213 429, Depos. 1 107 865, Pens.-F. 3 656 089, Stiftung zum Andenken an weiland Dr. Alexander von Fábry 20 600, div. Kredit. 8 605 054, Vortrag a. 1917 61 843, Betriebsüberschuss pro 1918 414 554. Sa. K 58 795 292.