

Ist dies aber einmal geschehen, und werden die Geldmittel, welche die drei vertrags-schliessenden Staaten für die Herstellung des grossen gemeinnützigen Werkes und zur Unterstützung und Förderung der öffentlichen Interessen ihrer Länder aufzuwenden beschlossen haben, in erster Linie und ohne Vorbehalt dem Bau der Gotthardbahn zugewendet, so wird auch das Vertrauen in das Unternehmen neu belebt und allgemein befestigt werden, und damit dem Fortgang der Thätigkeit und der Vollendung des Werkes alle Hindernisse aus dem Wege geräumt sein.

Das Voranschreiten der Staaten mit fester hochherziger That ist der massgebende Schritt zur sicheren Erreichung des Zieles!

Es bleibt zum Schluss nur noch einige Worte über die Lage der Actionaire und der Obligationaire, sowie des Consortiums, welches zur Abnahme der letzten Obligationsserie verpflichtet ist, bei einer solchen Lösung der Finanzfragen der Gotthardbahn, zu sagen übrig.

ad 6. Aufschub der Resteinzahlung auf die Actien und vorläufige Einstellung der Verzinsung derselben.

Den Actionären ist bekanntlich die Verzinsung der geleisteten Einzahlungen während der Bauzeit mit 6 Prozent zugesichert. Diese Verzinsung ist bis zum Jahre 1875 baar ausgezahlt, seitdem sind die fälligen Zinsen an den noch ausständigen Einzahlungen gutgeschrieben. Die bis heute ratenweise erfolgten Einzahlungen betragen 60 Prozent des Nominalwerthes der Actie, d. i. 300 Fr., die Gutschrift beläuft sich bis jetzt auf Fr. 42. 71 per Actie, also im Ganzen auf ca. 2,900,000, so dass sich gegenwärtig das eingezahlte Actienkapital auf ca. 23,300,000 Fr. beläuft.

An Actienzinsen sind bisher ausgezahlt:

baar ca. Fr. 3,200,000

durch Gutschrift ca. » 2,900,000

also zusammen ca. Fr. 6,100,000

was für das eingezahlte Kapital von Fr. 21,400,000 ca. $28\frac{1}{2}\%$ ausmachte; würde die Zinszahlung bis zur Betriebseröffnung am 1. Juli 1882 fortgesetzt, so würde bis dahin noch eine Zinsensumme von ca. Fr. 5,000,000 auflaufen, welche abermals $23,3\%$ des Kapitals ergäbe, so dass dann die bis jetzt effectiv durch die Actionäre geleistete Summe auf weniger als 50% zusammenschmelzen würde. Wenn nun sofort auch die noch ausstehende Restzahlung auf die Actien, im Betrage von Fr. 10,700,000, erfolgen würde, so wäre dieser Betrag bis zum Jahre 1882 mit Fr. 2,500,000 zu verzinsen, und es würde sich sodann die gesammte während der Bauzeit an die Actionaire zu zahlende Zinsensumme auf ca. Fr. 13,600,000 oder 40% der gesammten Einzahlung belaufen. Dass diese Summe eine exorbitante ist, und dass alles Bemühen darauf gerichtet werden muss, dieselbe thunlichst zu reduzieren, wird gewiss allerseits anerkannt. Selbst von den Actionairen wird vorausgesetzt werden können, dass sie dem zustimmen, da sie sich nicht deshalb an dem Unternehmen der Gotthardbahn

betheilt haben, um während der Bauzeit — d. i. auf eine kurze Anzahl von Jahren — einen günstigen Zins zu genießen, mit der Aussicht dann vor einem durch sie selbst ausgesogenen, mit Obligationsschulden überlasteten Unternehmen zu stehen, sondern dass es ihnen darum zu thun ist, das Unternehmen auf einer Finanzbasis zu errichten, welche die Aussicht auf seine sichere Entwicklungsfähigkeit und seine zukünftige Prosperität eröffnet.

Ich zweifle daher nicht, und glaube, dass meine Auffassung durch den Börsenwerth der Actien ihre Bestätigung findet, dass die Majorität der Actionaire damit einverstanden sein wird, dass die Auszahlung der Zinsen, welche factisch ja doch nur aus geliehenem oder geschenktem Gelde erfolgen könnte, von jetzt ab bis zur Vollendung der Bahn sistirt wird, wenn gleichzeitig die Einzahlung der weiteren Raten bis dahin — etwa bis zum März 1881 — prolongirt würde, wobei es jedoch immerhin vorbehalten bleiben könnte, je nach den bis dahin bereits zu Tage liegenden Resultaten der Bauausführung, dann erst zu bestimmen, ob und wie die nachträgliche Zahlung der indessen verfallenen Zinsen zu erfolgen habe.

Dass eine Aufforderung zur Volleinzahlung der Actien im gegenwärtigen Zeitpunkt keinen günstigen Erfolg haben würde, ist wohl ebenso zweifellos, wie dass eine Einzahlung keinen wesentlichen Schwierigkeiten mehr begegnen wird, wenn die Gotthardbahn einmal der Vollendung nahe gebracht ist und die Eröffnung des Betriebes bevorsteht. Sollte dieselbe sich aber auch dann nicht vollständig vollziehen lassen, so würde sich, nach dem Verfall der nicht zahlenden Actien und der Caution, ein Ersatz des Abganges wohl nicht unschwer schaffen lassen, während gegenwärtig das Ausbleiben der Einzahlung in grösserem Umfange den Concurs und damit den Ruin des Unternehmens herbeiführen würde. Ich glaube daher, dass die proponirte Ordnung die Interessen der Actionaire den Verhältnissen nach günstig berücksichtigt, und dass eine Generalversammlung ihre Einwilligung zu denselben nicht versagen wird.

Den nächstfalligen Halbjahrszins der Actien habe ich noch in Ausgabe gestellt und für Ausfall an der einmaligen Resteinzahlung der Actien den Betrag von 700,000 in Rechnung gebracht.

ad 7. Termin für die Begebung weiterer Obligationen.

Was die Besitzer der bereits emittirten Obligationen anbetrifft, so werden dieselben in der vorgeschlagenen Ordnung der Dinge ebenfalls nur ihre Befriedigung finden können, da sie darin die beste Sicherheit haben für die Vollendung des Werkes und den Genuss der Zinsen bis dahin. Aber auch das Consortium, welches die letzte Serie der Obligationen zu übernehmen sich verpflichtet hat, wird derselben nur zustimmen können. Dasselbe wird zweifelsohne in dem Aufschub der Beschaffung des betreffenden Kapitals von der gegenwärtigen im Allgemeinen für Geldoperationen ungünstigen, speziell aber in Bezug auf die Unternehmung der Gotthardbahn vertrauenslosen Zeit, bis zu einem späteren Zeitpunkt, wo die Bahn bis zur Vollendung des Baues und dem Beginn des Betriebes gediehen sein wird, wo also das öffentliche Vertrauen