

HIWEPA

PORTFOLIO  
II

## Leland Stanford, les Borel und die San Francisco Cable Car



Liebe Sammlerin, lieber Sammler, sehr geehrte Interessenten  
Das Echo aufs erste Hiwepa-Portfolio ermuntert uns, diesen Weg weiter zu pfeifen: Ihnen die Scripophilie, das «Faszinosum» unserer Leidenschaft für finanz- und wirtschaftsgeschichtliche Dokumente zusammen mit ausgewählten Angeboten umfassend, zuverlässig und hoffentlich auch anschaulich unterhaltend näher zu bringen.

Lange wurden solch papierne Zeugen, die Originale ihrer Zeit banktechnisch als «Nonvaleurs» abgelegt. Doch wie im Mittelalter der Troubadour Erfahrungen älterer Generationen den Jüngeren ins Gedächtnis rief, ist eine klug gebaute und deshalb wertvolle Sammlung nichts anderes als eine gut erzählte Geschichte dieser Zeit.

Wir alle kennen Michael Douglas als Gordon Gekko, die Heuschrecke in «Wall Street»; er erhielt dafür 1988 seinen ersten Darsteller-Oscar. Den Durchbruch als Schauspieler gelang ihm aber viel früher, an der Seite von Karl Malden mit der TV-Serie «Die Strassen von San Francisco»: Sie wurde von 1972 bis 1977 ausgestrahlt

und brachte ihm drei Emmys ein. Erinnern Sie sich an die wilden Verfolgungsjagden durch die steilen Strassenschluchten, an die Fast-Zusammenstösse mit der legendären Street Cable Railroad?

Die Story dieser heute weltweit einmaligen Strassenbahn ist Thema der zweiten Ausgabe des Hiwepa-Portfolio. Wir werden Menschen, Firmen und Wertschriften unter einen historischen Bogen bringen, oberflächlich betrachtet gleiche Titel genau bezeichnen und ordnen, Merkmale zur unterschiedlichen Bewertung zeigen, doch vor allem wird ein herausragendes Stück Geschichte der «Fünften Schweiz» erzählt, das bis heute an die Ufer des Neuenburger Sees schlägt – und Sie können einige dieser wertvollen Papiere auch erwerben.

Autor des «Cal Cable»-Artikels ist Enrico Ghidelli: Viele von Ihnen kennen ihn als ersten Chefredaktor des HP-Magazins, als Gründer der Effecten Compagnie, als langjährigen Präsidenten der Scripophila Helvetica oder seit Ende 2007 auch als Verfasser von Online-Artikeln zur Wirtschafts- und Finanzgeschichte – und er ist zudem Träger des 2011 erstmals verliehenen Journalistenpreises der «International Bond and Share Society» für Elektronische Medien. Die Hiwepa heisst Enrico Ghidelli willkommen und freut sich, künftig auf ihn als Gastautor zählen zu können.

Ihr Thierry Stäuble

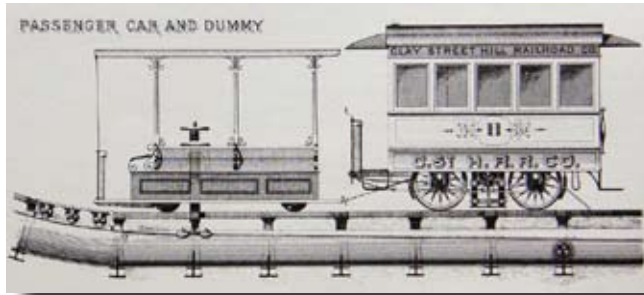
## San Francisco Cable Car

Enrico Ghidelli

### Leland Stanford, les Borel und die San Francisco Cable Car

Vor knapp 140 Jahren, am Morgen des 2. August 1873 bei Sonnenaufgang gaben ein paar Männer um Andrew S. Hallidie einander ohne grosse Worte die Hand: Sie hatten zuoberst am Clay-Hügel bei der Kreuzung zur Jones Street die erste Versuchsfahrt der San Francisco-Kabelbahn erlebt — erfolgreich und am allerletzten Tag, bevor die staatliche Konzession verfallen wäre.

Die heutige Millionenstadt und europäischste Metropole der Vereinigten Staaten war bis 1848 eine kleine Siedlung: Knapp 850 Menschen lebten um die spanische Mission «San Francisco de Asis» in einem Kaff mit dem rustikalen Namen «Yerba Buena». Die Meldung, dass bei Sutters Fort Gold gefunden wurde, verbreitete sich wie ein Lauffeuer über ganz Amerika: «Go West» war in aller Munde, und eine Völkerwanderung riesigen Ausmasses folgte dem Lockruf des gelben Metalls. 1850 zählte man in San Francisco 25'000, vier Jahre später bereits 50'000 Einwohner, 1870 150'000 und um 1880 fast eine Viertelmillion Menschen — ein gut funktionierendes Nahverkehrsmittel war dringend nötig geworden. Zunächst wurden Pferdebusse, dann Pferdebahnen eingesetzt, doch wer die Fernsehserie «Die Strassen von San Francisco» gesehen hat, erinnert sich an die Verfolgungsjagden durch die steil holprigen Strassenschluchten: Ge-



So sah Andrew S. Hallidies erste Kabelbahn aus.

nau diese grossen Steigungen der Hügellstadt — bis knapp 20% — bedeuteten für die Pferde Schwerstarbeit; länger als drei Jahre hielt dies auch das stärkste Ross nicht aus.

### Hallidies Narretei – die Clay Street Hill Wire Rope Rail Road

Im August 1875 war es in Kalifornien zur «mining stock panic» gekommen, einem Börsen-Crash, der rund 60 Millionen damaliger Dollar gekostet hatte — das entspricht heutigen rund 1.2 Milliarden —, ganze Vermögen vernichtete und sogar die Bank of California

zwang, über mehrere Tage ihre Schalter zu schliessen. In diese unheilvolle Zeit ohne Visionen trat ein Träumer auf die Bühne: Andrew Smith Hallidie (1836–1900), der in London geborene Sohn eines schottischen Lehrers und Waterloo-Infanteristen. Er war ausgebildeter Ingenieur und Brückenbauer, hatte bereits zahlreiche Förderanlagen und Seilzugmaschinen in den vielen Goldcamps und Minen erstellt und betrieb in San Francisco eine Drahtseil-Produktion. Im Winter 1869 war Hallidie Zeuge eines schrecklichen Bahnunglücks geworden, als ein Pferd auf dem gefrorenen Boden



Die «Clay Street Hill Wire Rope Rail Road» in einer zeitgenössischen Photographie.



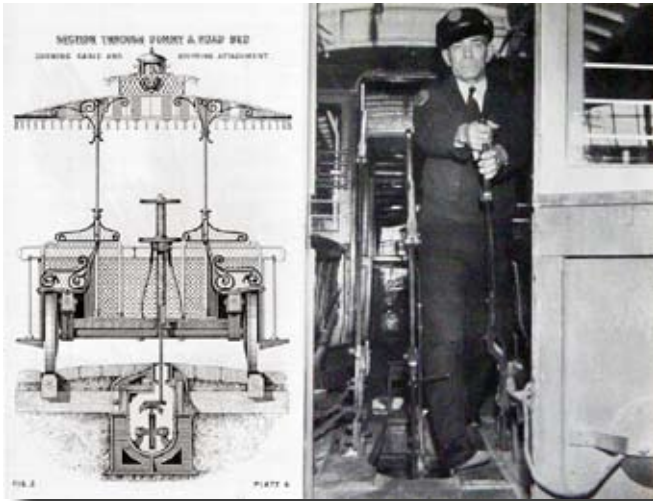
City and County of San Francisco, 1867, Bond über USD 1'000 zu 7% in einer Auflage von damaligen(!) nur 320 Exemplaren.

der steilen Strasse ausglitt, bös fiel, der Kutscher die Bremse derart riss, dass die Seile barsten und das Gefährt rückwärts den Hügel hinunterrutschte. Zufall sei Dank, überlebten alle Passagiere meist unversehrt, doch mussten die vier Zugtiere getötet werden. Hallidie beschloss, ein Transportsystem zu erfinden, das solche Unfälle unmöglich machen sollte. Seine ursprüngliche Idee, eine Art Seilbahn durch die Stadt zu bauen, wurde aber abgelehnt: Irgendein Gesetz verbot nämlich Schienenfahrzeuge mit überirdischen Drähten, Seilen oder Masten ...

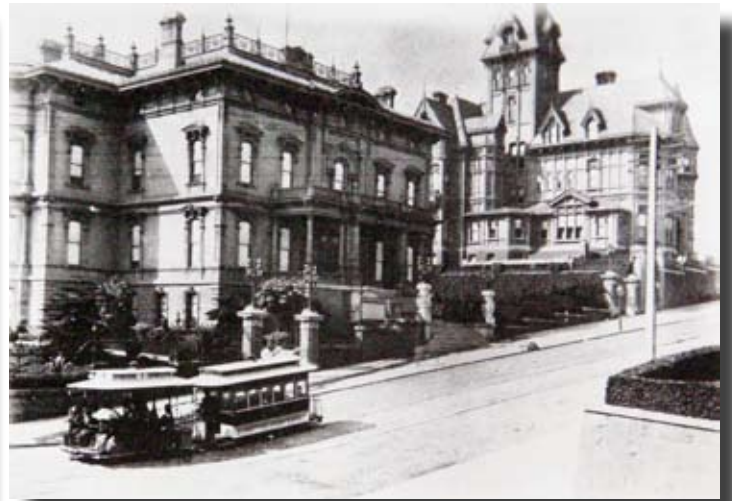
Also entwickelte Hallidie ein einzigartiges Zugsystem: Unterirdisch, zwischen den Geleisen lief ein endloses Drahtseil in einer Röhre durch die Stadt. Das zwei Finger dicke Stahlkabel wurde von einer Dampfmaschine angetrieben, die Rohre waren oben geschlitzt, und jeder Strassenbahnwagen hatte einen Greifer, wo-



## San Francisco Cable Car



Der Greifer auf Hallidies technischer Zeichnung und eine spätere Photographie des «Grip Man».



1883 an der California Street: links Leland Stanfords Anwesen, oben Mark Hopkins' Extravaganz

mit der «Grip Man» (so hiess der Fahrer) seine Komposition ans Seil koppelte und mitziehen liess — simpel und genial.

Das Projekt wurde finanziert mit Hallidies eigenen \$20'000, einem Darlehen der Clay Street Bank über \$30'000 zu 10% mit einer Laufzeit von zehn Jahren sowie insgesamt \$40'000 von drei Freunden und Geschäftskollegen: Joseph Britton, Besitzer der Lithographie- und Landkartenanstalt Britton & Rey, Henry L. Davis, einst City and County of San Francisco Sheriff, sowie James Moffitt, Teilhaber des Papiergrosshändlers Blake, Moffitt & Towne. Am 1. September 1873 startete die erste Kabelbahn-Linie den öffentlichen Betrieb mit unerwartet riesigem Erfolg: Die Clay Street Hill Railroad erwirtschaftete monatlich einen Gewinn von rund \$3'000, also 5% des Eigenkapitals — Monat für Monat für Monat. Die Eigner trugen das Unternehmen acht

Jahre später, am 16. April 1881 als Aktiengesellschaft ein mit einem Kapital von \$1'000'000 und Sitz an der California Street Nr. 6; Hallidie wurde ins Präsidium gewählt, Britton, Davis und Moffitt nahmen einen Direktorenstuhl ein.

### Leland Stanfords Spleen — die California Street Railroad

Der Eisenbahnmagnat Leland Stanford und seine Kollegen Charles Crocker, Mark Hopkins und Collis P. Huntington (die legendären «Big Four» der Central Pacific Railroad) wohnten an der California Street, die den Nob Hill von Osten hinaufführte. An diesem Hügel (von bissigen Journalisten auch Snob Hill genannt) residierte die Aristokratie der Stadt — kein Zweifel gehörte die grösste und modernste Kabelbahn genau hierhin: Also gründeten Governor Stanford und seine Buddies 1874 die California

Street Railroad Company, doch die Begeisterung der potentiellen Geldgeber hielt sich wegen der anhaltenden Krise sehr in Grenzen, so dass Stanford seine eitle Flause fast allein finanzieren und 4'750 der insgesamt 5'000 Aktien zu je \$100 zeichnen musste. Am 14. Juni 1876 erhielt «an imposing group of men of wealth and prestige» (darunter Stanford, Crocker und Hopkins sowie Darius Ogden Mills, Banquier und Mitgründer der Bank of California) von der San Francisco City and County eine Konzession für 25 Jahre. Der Bau der Linie und der Kauf des Rollmaterials kosteten insgesamt \$430'000 (davon gingen \$30'000 an Hallidie für seine Rechte), so dass \$70'000 für den Betrieb übrigblieben.

Die Bahn verlief auf der California Street und ging mit Applaus von sechstausend begeisterten Zuschauern am 10. April 1878 in Betrieb — allein am Eröffnungstag wurden mehr als 11'000 Fahrscheine verkauft! In mehreren Etappen erweiterte die Gesellschaft bis 1891 das Netz ostwärts durch die Sacramento zur Market Street und schliesslich quer bis in die O'Farrell, Jones und Hyde Streets. Die neue «Cable Railroad» fand derart Beifall, dass innert weniger Jahre das Schienennetz aller acht Kabelbahn-Gesellschaften eine Länge von insgesamt 181 km erreichte.

Die Titel dieser Stanford-Gesellschaft sind grundsätzlich rar, denn sein 95%-Anteil tauchte bis anhin nicht auf, und die restlichen 250 Aktien waren auf einige wenige Eigner verteilt. Zudem wurden die Zertifikate anscheinend eingezogen und umgetauscht, was wohl der Hauptgrund für deren Seltenheit ist. Überlie-



California Street Railroad Company, 1883, Zertifikat Nr. 138 über 50 Aktien, ausgestellt auf Jerome Lincoln, links die Signatur von Thomas W. Hinchman (Secretary), rechts unterschrieb Vice President Captain N. T. Smith; die Titel wurden übrigens gedruckt bei Henry Smith Crocker, einem Bruder des «Big Four»-Charles Crocker.



## San Francisco Cable Car

fert sind seit Jahrzehnten nur knapp zwei Dutzend ausgegebene Exemplare (ab 1882 mit Nr. 3 bis zur höchsten Nr. 223 von 1884), die Schwarzweiss-Abbildung im Internet eines Stücks über 25 Shares mit unleserlicher Nummer, ein Blankett sowie ein teilweise beschriebener, aber nicht ausgegebener Titel.

### Borels Übernahme — die California Street Cable Railroad

Das Zertifikat Nr. 117 von 1882 zeigt als erstes einen gewissen Antoine Borel als Aktionär. Dieser Handelsmann und Banquier schien Gefallen an Stanfords Bahn zu finden, denn er kaufte weitere Anteile und organisierte schliesslich 1884 mit seinem Bruder Alfred ein Syndikat, um die California Street Railroad ganz zu übernehmen und auszubauen. Am 23. Juli 1884 firmierten die Borels die Gesellschaft um in California Street Cable Railroad Co., verdoppelten das Aktienkapital auf eine Million Dollar und gaben neue Titel aus.

Die ältesten Zertifikate der Borel-Bahn datieren mit 1. August 1884, wobei die Nummer 6 das früheste bekannte Exemplar ist. Der museale Titel steht für 250 Aktien — immerhin 2.5% des gesamten Kapitals — und ist auf Antoine Borel ausgestellt, der mit seinem Bruder Alfred die «Cal Cable» (so der Nickname der Gesellschaft) über die nächsten dreissig Jahre kontrollieren sollte; Antoine wurde Vice President, seines Bruders Firma zum Treasurer der Bahn. Dieses Wertpapier zeigte Edgar Myron Kahn in «Cable Car Days In San Francisco» auf Seite 66, und Anfang Mai 2008 kam es in einer Auktion in Würzburg unter den Hammer. Wer mehrere Zertifikate über einen längeren Zeitraum vergleicht, dem fallen



Die Nr. 6 der California Street Cable Railroad, ausgestellt auf Antoine Borel und rechts signiert von Charles Mayne, President von 1884–88.



Die Einträge zur Teil-Liberierung auf drei Titeln: \$50—\$58—\$60.

mittig unten die handschriftlich eingetragenen Summen auf: Es sind die Teil-Liberierungen — der Nennwert von \$100 wurde nie ganz einbezahlt —, und zwar war vom 1. August 1884 bis Ende August 1885 nur die Hälfte fällig, etwa ab November 1885 bis Mitte 1889 waren 58 und schliesslich 60 Dollar einzuzahlen. Die Auflage der Cal Cable-Zertifikate ist nicht genau festzustellen: Die höchste bekannte Nummer eines ausgegebenen

Papiers ist #1812 vom 6. Juli 1931, die niedrigste eines Blanketts #1868, also dürften ursprünglich etwa 1'850 Titel ausgegeben worden sein.

### The Stetsons

Die Zertifikate der Jahrhundertwende tragen die Unterschriften von James B. und Albert Stetson, der erste als Präsident, der andere als Sekretär der Firma. James Burgess Stetson (1831–1909) war übrigens auch President und General Manager der North Pacific Coast Railroad Company, von 1879 bis 1881 «Chairman of the Financial Committee of the Board of Supervisors» der Stadt San Francisco, und er hätte gut Bürgermeister oder sogar Gouverneur von Kalifornien werden können — doch war er reiner Unternehmer, politische Ämter interessierten ihn nicht. James' Vetter Albert Stetson (wahrscheinlich 1834–1909), ein Harvard-Abgänger, war von 1862 bis 1887 Professor für englische Literatur an der Illinois State Normal University in Bloomington und kam anschliessend zur Kabelbahn-Gesellschaft.

Die drei bekannten Zertifikattypen der neuen Kabelbahn-Gesellschaft unterscheiden sich nur leicht und sind am ehesten über den Druckvermerk (u.l.) und den Vordruck des Ausgabejahres (o.r.) auseinander zu halten: Von 1884 bis um 1890 stammen die Wertschriften von Albert Carlisle & Co., das Ausgabejahr ist vorgedruckt mit «188...», und die höchste gesicherte Nummer dieser ersten Druckerei und Platte ist #489, ausgegeben am 4. September 1900.

Spätestens ab Mitte 1893 wurde die Lithographie-Anstalt der deutschstäm-



Die Nr.446 von 1889 zeigt die Signaturen von James Burgess Stetson (President von 1888 bis 1909) und Albert Stetson als Secretary.



## San Francisco Cable Car

migen Brüder Max und Richard Schmidt zum Partner der Cal Cable. Von diesem mächtigen Unternehmen — es hatte sogar die Crocker-Druckerei geschluckt — sind zwei Kabelbahn-Druckplatten bekannt: Ab den frühen 1890ern bis zur Jahrhundertwende mit dem Vermerk



Die Druckvermerke der drei Cal Cable-Aktienzertifikate.

«Schmidt Label & Lith Co S.F.» und dem Vordruck «18...» (Nr. 605/1893 bis Nr. 952/1901) sowie spätestens ab Nr. 1511 (ausgegeben 1916) mit Nachweis «Schmidt Litho Co. S.F.» und dem Jahr «19...». Was zwischen 1901 bzw. der Nr. 952 und 1916 mit der Nr. 1511 lief, bleibt offen: Bisher sind schlicht keine Papiere aus diesen 14 Jahren aufgetaucht ...



Eines der ältesten Exemplare der zweiten Druckauflage, rechts signiert von J. Henry Meyer, Präsident von 1909 bis 1921.

### Borels Nachfolger

Nach Antoine Borels Tod 1915 übernahm der Teilhaber John Henry Meyer (1855–1921) das Bankhaus, firmierte es um in J. Henry Meyer & Co. und stellte unter diesem Namen weiter den Treasurer der Kabelbahn. Meyer war zwar ein waschechter Kalifornier (geboren in Sacramento und stämmig aus Nevada City), doch seine Ausbildung hatte er in Genf genossen, und Schweizer Banker zogen ihn ins Boot. Er war nicht nur Vice President und von 1909 bis 1921 der dritte Präsident der Cal Cable, sondern hatte auch leitende Positionen inne bei der Wells Fargo Bank and Trust, der California-Oregon Power Company, der Spring Valley-Wassergesellschaft, der Union Trust Co., der General Petroleum Corporation und der Golden State Milk Products. Am 1. De-

zember 1921 übergab J. Henry Meyer & Co. das Schatzmeister-Mandat an die Security Bank and Trust Company, und 1924 ging der Auftrag an die Wells Fargo Bank and Trust Company.

Auf Meyers Tod im April 1921 folgte von 1922 bis um 1943 James W. Harris als vierter Präsident. Dieser langjährige Mitarbeiter — er war seit 1879 für die Cal Cable tätig und 1909 als Vice President und General Manager eingesetzt worden — sollte das Unternehmen sicher und gewinnbringend durch die nächsten zwei Jahrzehnte steuern. Wie seine Vorgänger, war auch Harris ein vorbildlicher Chef, der sich nicht zu gut war, auch Fahrkarten zu verkaufen: «The selling of weekly tickets to school kids is one of the functions of the president of this company», meinte er in einem Gespräch.

Als letzter Präsident fungierte ein gewisser Dr. John O. Haman, der weder Spuren hinterliess noch der Gesellschaft eine Perspektive für die Zukunft geben konnte. Wie andere Nahverkehrsunternehmen geriet auch die Cal Cable in Schwierigkeiten, und als 1949 Lloyd's London wegen eines verlorenen Gerichtsfalls die Versicherung kündete — ein Lastwagen hatte rückwärts den Strassenbahnwagen gerammt, ein Fahrgast kam ums Leben, und das Gericht sprach die Kabelbahn schuldig —, musste sie auf den 31. Juli 1951 den Betrieb einstellen. Die City and County of San Francisco übernahm die Gesellschaft für \$138'000 und brachte sie ein in die städtischen Verkehrsbetriebe, wo sie bis heute von der San Francisco Municipal Railway betrieben wird.



Das Zertifikat Nr. 11 belegt J. Henry Meyers 99,9%-Mehrheit, es trägt zwei Mal seine handschriftliche Signatur und zudem die Unterschrift des Neuenburgers Alfred Cellier als Sekretär.



## San Francisco Cable Car

### «the moving landmark»

San Francisco baute als weltweit erste Stadt die Cable Car Railroad, und sie besitzt heute die einzige verbliebene Kabelstrassenbahn mit entkoppelbaren Wagen. Zwar wurde dieses Nahverkehrsmittel auch anderswo eingesetzt (z.B. in Binghamton, New Orleans und Seattle oder auch in Lissabon und Melbourne), aber über die Zeit ward es wieder aufgegeben. Heute betreibt San Francisco noch drei Linien, die längste mit 6'500 Meter fährt von der Market Street über Chinatown, die California Street am Nob Hill und die Van Ness Avenue zum Fisherman's Wharf beim Hafen. Wie die Gondel in die Kanäle Venedigs und die Rikscha zu Bombay gehören, kann man sich San Francisco ohne Kabelbahn kaum vorstellen — es ist Hallidies Hirngespinnst, Stanfords Lieblingsspielzeug und Borels Vermächtnis.



Ein Stück von 1927, auf die Wells Fargo Bank + Union Trust Company, rechts signiert von James W. Harris.



Das Erdbeben vom 18. April 1906 und der anschliessende Feuersturm brachten auch die Kabelbahngesellschaften in grosse Schwierigkeiten, doch erholte sich die Cal Cable selbst von dieser Katastrophe.



Die Powell and Market Streets-Linie mit dem berühmten Turntable, um 1950.



Um 1955 — ein Cable Car klettert die Hyde Street herauf, im Hintergrund die berühmte Bucht mit der legendären Gefängnisinsel Alcatraz.

### Wie sammelt man die Wertschriften der San Francisco-Kabelbahn?

Die Titel dieser Gesellschaft sträuben sich gegen jede Kategorisierung: Es gibt keinen verbindlichen Katalog, keine zuverlässige Quelle, die nachgewiesen einen vollständigen (und logischen) Überblick liefert. Andererseits befreit genau diese Unsicherheit, und man kann völlig nach eigenem Geschmack sammeln: Stanfords und Borels Gesellschaften mit all ihren Präsidenten? Oder die verschiedenen Druckplatten bzw. die drei Liberierungen — warum nicht ergänzt mit Autographen bedeutender Persönlichkeiten amerikanischer und schweizerischer Herkunft? Weshalb nicht die Darstellungen der unterschiedlichen Kabelbahn-Typen? Oder einfach weltweit die Kabelbahn-Gesellschaften an und für sich? Chacun à sa façon — auch das ein riesiger Vorteil der Scripophilie, denn das Sammelgebiet ist zwar mittlerweile etabliert, aber immer noch jung und flexibel. Feel free & enjoy!



## San Francisco Cable Car



*Le Moulin de Bevaix: Alfred Borels Landsitz, heute eine kulturelle Stiftung (und wunderhübsche Liegenschaft).*

### «The Frenchies»

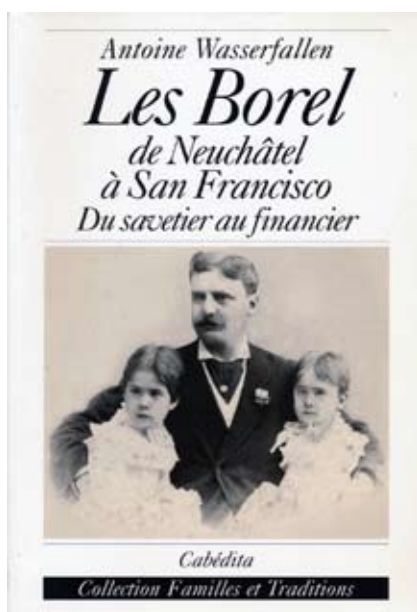
Es ist hauptsächlich Borels' Effort und Geschick zu verdanken, dass die «California» zur bedeutendsten Kabelbahn wurde, mit dem Bau der Hyde Street-Linie an Grösse gewann, das katastrophale Erdbeben von 1906 auch Dank Stetsons tatkräftiger Unterstützung überlebte und bis in unsere Zeit die Hügel rauf- und runterfährt (die California Street ist als älteste der aktiven Linien noch heute in Betrieb). Doch was ist die Story dieses Bankhauses, wer waren die immer wieder zitierten «Swiss Bankers»?

Die Geschichte begann 1754 in Neuchâtel, als der aus Couvet stammende Flickschuster Antoine Borel (1727-1803) an der rue des Flandres ein Kolonialwarengeschäft eröffnete. Seine Söhne führten den Laden weiter, und Auguste François (1797-1861), der jüngste der drei Buben, gründete mit seinem ältesten Bruder Frédéric das Handelshaus «Les Fils d'Antoine Borel». Antoine Jean Borel (1791-1857) wanderte sogar aus, ging nach Paris, dann 1816 für drei Jahre in die Vereinigten Staaten und auf die Antillen, schliesslich nach Le Havre am Kanal. Dank geschickter globaler Kommanditgeschäfte häufte er ein Vermögen

an, kaufte damit 1841 die Mühle von Bevaix am Neuenburgersee und ermöglichte seinen Neffen, den beiden Söhnen von Auguste, ihren eigenen Geschäften nachzugehen.

Der ältere Alfred Frédéric Borel (1833-1908) genoss ein Lehrjahr in Heckfield/England, gefolgt von Anstellungen 1852 im badischen Eichstetten sowie in Hamburg bei Hildebrandt & Cie. Alfred verstand rasch die Chancen im kalifornischen Eldorado und emigrierte 1855 mit der «Northstar» ab Le Havre nach San Francisco, wo er das Handelshaus Alfred Borel & Company und ein Jahr später einen Hypothekarfonds, die Caisse Hypothécaire gründete. 1861 folgte ihm sein *petit frère* Antoine Auguste (1840-1915), und sie wandelten die Alfred Borel & Co. um in eine klassische Investment Bank nach dem Vorbild der Lazard, Hottinguer und Oppermann.

Doch die Borels fuhren ihr eigenes Modell: Über das Stammhaus in Neuenburg wurde Kapital angezogen, das geschickt mittels Gegengeschäfte mit möglichst wenigen Transaktionen und Währungswechsel nach San Francisco in die Hypothekarkasse verschoben wurde. Dort investierten die Brüder zunächst in Immobilien, später dann über die Alfred Borel & Co. vermehrt in «valeurs divers» (wie sie solche Anlagen nannten): in langfristige, häufig börsennotierte städtische und regionale Infrastrukturen, wie Eisenbahnen, Nahverkehrsmittel und die Wasserversorgung. Den «capitalistes Européens» standen (bei einer gegenüber



«Vom Flickschuster zum Finanzmann», erschienen 2002 im Verlag Cabédita; der Umschlag zeigt Antoine Borel mit den Töchtern Gracie und Lupe.



Die bronzenen Löwen markieren den Zugang zum Gut ums Château de Gorgier.



## San Francisco Cable Car

der Konkurrenz halbierten Kommission!) drei Anlagemöglichkeiten zur Verfügung: Volle Auszahlung der Zinsen von brutto zwischen 18 und 24 Prozent, oder (für die etwas weniger spekulativen Gemüter) fixe zehn Prozent pro Jahr und Kapitalisierung bis zu 150% der Einlage sowie schliesslich das konservativ-genügsame Modell: Auszahlung der in Europa üblichen vier Prozent, dafür die Reinvestition der zurückbehaltenen Gewinne bis zur Verdoppelung des eingesetzten Kapitals. So erreichte Borels Investment Fund zwischen 1855 und 1902 zwei Mal (1882 und 1896) die Summe von damaligen 4.5 Millionen Schweizer Franken. Die Bilanzsumme der investierenden Alfred Borel & Co. betrug 1882 das Dreifache: drei Millionen Dollar oder damalige 15 Millionen Franken, also genügend, um nicht nur *ein* grosses Rad zu drehen.

Weshalb überstanden die Brüder und ihre Doppelfirma sämtliche Herausforderungen ohne grösseren Schaden und trotzten selbst der Bankenkrise von 1857, die sogar scheinbar mächtige Häuser zum Einsturz brachte? Das Rezept ist schlicht, auch wenn es nicht immer einfach umgesetzt werden kann: Ein durchweg untadeliges Verhalten gegenüber Kunden (selbst in schwierigsten Phasen hiess es «le client avant tout!»). Dazu langfristig orientiertes, währschaftes Investment Banking gründend auf einer hohen Streitkultur um Anlagen und Allianzen, Gehälter und Garantien, und nach dem Entscheid eine ungemein starke Zusammenarbeit, das gemeinsame Ziehen am selben Strang. Die beiden Brüder hatten sicher auch ein glückliches Händchen, oder wie Alfred Borel einmal meinte: «Tout le secret de l'affaire est de savoir profiter du moment».

### Alfred Borel

Als Onkel Frédéric und Vater Auguste, die Leiter der schweizerischen Arms starben, kehrte Alfred 1866 nach Neuchâtel zurück, um das Geschäft weiter zu führen und als «rainman» das frei fliessende Kapital zu binden für die ertragreiche Gesellschaft in Kalifornien. Anfang der 1860er hatte er ein 2'589 neuenburgische Fuss messendes Gelände an der rue du Môle für 7'768 Francs und 50 Centimes erstanden und liess dort ein Herrenhaus errichten. Nach seiner Rückkehr logierten Alfred und die «Fils d'Antoine Borel» in diesem grossartigen Gebäude an der Seepromenade, das bis



*Das Château de Gorgier von Südwesten gesehen.*

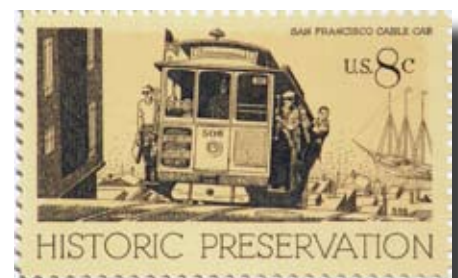
1929 im Familienbesitz bleiben sollte — und heute renommiert ist als Hôtel Beau-Rivage an der Esplanade du Mont-Blanc.

Alfred Borel bekleidete mehrere Ämter in Politik und Wirtschaft. So war er von 1871 bis 1898 als Liberaler im Grosse Rat sowie von 1880–88 im Gemeinderat und 1888–1906 im Generalrat der Stadt Neuenburg, Mitglied des Verwaltungsrates der Chemins de fer Suisse-Occidentale (1883–89) und der Jura-Simplon-Bahn (1893–1903), und als Mäzen unterstützte er den Bau von Spitälern, die Universität und das Kunstmuseum.

### Antoine Borel

Alfreds jüngerer Bruder Antoine war nicht nur Vizepräsident der Kabelbahn und Chef der amerikanischen Borel-Bank (sie änderte 1898 ihren Namen in Antoine Borel & Co.), sondern auch Direktor der California-Oregon Power Company, der United Railroad und der Los Angeles Railway sowie der guatemalteckischen

Champerico & Northern Transportation Co., der San Francisco Dry Dock Co., der Golden Gate Milk und der Spring Valley Water Co. sowie der Bank of California. 1861 wurde er zum Vize-Konsul ernannt und war von 1885 bis 1913 Konsul der Schweiz in San Francisco für Nevada und Nordkalifornien. Als am 29. März 1915 im Neuenburgischen seine Trauerfeier stattfand, standen in San Francisco alle Kabelbahnen während drei Minuten still.



*ex-«Historic Preservation» 1971 commemorative stamp series, Scott #1442 zu ø8.*



## Die Schecks der San Francisco Cable Car

Die California Street Cable-Gesellschaft hinterliess nicht nur hübsche Aktienzertifikate, sondern auch Schecks, z.B. drei Typen mit «dividend» bezeichnet zur monatlichen(!) Zahlung der Dividenden, alle durchnummeriert: Rechnet man die Reihe zurück zum ersten Betriebsmonat (August 1884) und vorwärts bis zum Dividendenscheck Nr. 170 vom September 1898, so zahlte dieses Unternehmen seit Geburt jeden Monat, (mindestens) 170 Monate lang pünktlich Dividenden aus. Wie President Harris schrieb, schütete die Gesellschaft bis zum Jahr 1940 für jede mit 60 Dollar teilliberierte Aktie fast 600 Dollar an Dividenden aus, und die Erträge reichten, um 1908 sämtliche Geleise auszutauschen, zwei Drittel der 1890er 6%-Anleihe über \$960'000 zurückzuzahlen, ein neues Maschinenhaus zu bauen sowie die Linie von der Kearny zur Drumm Street zu verlängern — all dies mit einem während mehr als 65 Jahren unveränderten Fahrscheinpreis von einem Nickel, runden 5 cents!

| Typ                             | Periode                       | Abbildung   |
|---------------------------------|-------------------------------|---|
| <b>Schecks Dividenden:</b>      |                               |   |
| D1                              | Ende 1880er/<br>Anfang 1890er | <br>Doppel-Komposition<br>(«grip car» und «trailer») |
| D2                              | um 1895                       | <br>«Jumbo»  |
| D3                              | ab 1896 bis ?                 | ohne Abbildung  |
| <b>Schecks Zahlungsverkehr:</b> |                               |   |
| Z1                              | Anfang 1890er                 | <br>Doppel-Komposition<br>(«grip car» und «trailer») |
| Z2                              | Ende 1890er                   | <br>«Jumbo»  |

Ende 1880er/Anfang 1890er trugen die Dividendenschecks die von den Aktienzertifikaten her bekannte Vignette der frühen Doppel-Komposition, bestehend aus «grip car» (oder «dummy») und «trailer». Das Exemplar von 1895 zeigt eine Abbildung des allerersten modernen, von Henry Root entworfenen und bei der John Hammond Car Company gebauten California-Wagentyps, des sog. «Jumbo».

Die (bisher bekannten) zwei Scheck-Varianten für den gewöhnlichen Zahlungsverkehr zeigen Anfang Neunziger ebenfalls die bekannte Vignette mit «dummy» und «trailer», spätere Ausgaben tragen den «Jumbo» in einer geänderten Darstellung.



Typ D1: California Street Cable Railroad Co., San Francisco 1891, der 81. Dividenden-Scheck über \$50, ausgestellt auf den ersten Präsidenten Charles Mayne.



Typ D2: 1895, Scheck zur 134. Dividendenzahlung über \$200 (zugunsten eines grösseren Aktionärs), gezogen auf die Alfred Borel & Co., Treasurer der Gesellschaft, und ausnahmsweise von Antoine Borel als Vice President unterzeichnet.



Typ D3: 1896, Scheck für die Ausschüttung Nr. 142 über \$150 zugunsten von John F. Merrill, ebenfalls gezogen aufs Bankhaus Alfred Borel & Co., gezeichnet von Albert und James B. Stetson.



Typ Z1: 1894, Scheck über \$2.25 zugunsten und gezogen auf Alfred Borel & Co. (Cal Cable Schatzmeister), unterschrieben von Albert und James B. Stetson.



Typ Z2: 1898, Scheck über \$12 für James W. Harris (später Cal Cable President), auf A. Borel & Co., signiert Albert und James B. Stetson.



## San Francisco Cable Car

### Das oberste Management der California Street-Kabelbahn

| President  | Vice President            | Secretary                       | Treasurer                                 |
|--|---------------------------|---------------------------------|---|
| California Street RR Co:                         |                           |                                 |   |
| Leland Stanford 1877-79<br>Charles Mayne 1882-84 | Captain N.T Smith 1879-84 | Thomas W. Hinchman 1877-84      | ?   |
| California Street Cable RR Co:                   |                           |                                 |   |
| Charles Mayne 1884-88                            | Robert Watt 1884-86       | Thomas W. Hinchman 1884- ca. 87 | Alfred Borel & Co. 1884-98                |
| James B. Stetson 1888-1909                       | Antoine Borel 1886-1909   | Albert Stetson ab ca. 1889-98   | Antoine Borel & Co. 1898-1915             |
| J. Henry Meyer 1909-21                           | James W. Harris 1909-21   | Lester K. Wells 1898-?          | J. Henry Meyer & Co. 1915-21              |
| James W. Harris 1921-40s                         |                           |                                 | Security Bank and Trust Company 1921-24   |
| Dr. John O. Haman 1940s-51                       |                           |                                 | Wells Fargo Bank and Trust Company 1924-? |

### Was hatten die Stetsons am Hut?

Oder wie steht es um die seit Jahrzehnten kolportierte Verwandtschaft der Cable Car-Stetsons mit dem Hutmacher, «These are sons of Stetson of the hat fame»? Es ist schlicht eine Namensvetterschaft, mehr nicht: Der Erfinder des breitkrempigen Western Hat und Gründer der Fabrik in Philadelphia hiess nicht James, sondern John B. Stetson (1830–1906), und sein «B.» steht für Batterson, nicht Burgess — nope, er war auch nicht verbrüderet (Johns Vater war Stephen, James' Daddy hiess William und dessen Bruder John Alden) und nein, als Säugling bzw. mit vier Jahren kann er kaum Vater eines Cable Car-Stetson gewesen sein ...

### Quellenangaben:

- Charles Smallwood/Warren Edward Miller/Don DeNevi, The Cable Car Book, Bonanza Books 1980/83, New York NY
- Edgar M. Kahn, Cable Car Days In San Francisco, Stanford University Press 1940, Stanford University, California
- Phil and Mike Palmer, The Cables Cars Of San Francisco, Howell North Books 1968, Berkeley CA
- Walter Rice and Emiliano Echeverria, with Michael Dolgushkin, San Francisco's California Street Cable Cars, Images of Rail, Arcadia Publishing 2008, Charleston SC/Chicago IL/Portsmouth NH/San Francisco CA
- online archives: Los Angeles Herald, New York Times, Sacramento Daily Union, San Francisco Call, Sausalito News, Silicon Valley Business Journal
- Joe Thompsons «Cable Car Home Page» (cable-car-guy.com)
- Terry Cox' umfangreiche Datenbank (coxrail.com)
- Antoine Wasserfallen, Les Borel de Neuchâtel à San Francisco — Du savetier au financier, Editions Cabédita/Collection Familles et Tradition, Yens sur Morges/Saint-Gingolph 2002
- Cable Car Museum, San Francisco CA
- The Bancroft Library, University of California, Berkeley CA
- San Mateo County History Museum, Redwood City CA
- Matthias Schmitt (hwph.de)
- Historisches Lexikon der Schweiz
- Bundesblatt Nr. 16 vom 20. April 1872, #791
- Robert C. Sahr, Inflation conversion factors 1665–est. 2013
- im Text genannte und eigene Unterlagen

### Interessante Links:

Zu den aktuellen Angeboten der HIWEPA AG:  
Wertpapiermuseum in Olten «Wertpapierwelt»:  
Schweizer Sammlerclub Historischer Wertpapiere:  
Auf Historische Wertpapiere spezialisiertes Auktionshaus:  
Fachzeitschrift Historische Wertpapiere:

**Bestellen**  
[www.wertpapierwelt.ch](http://www.wertpapierwelt.ch)  
[www.scripophila-helvetica.com](http://www.scripophila-helvetica.com)  
[www.spink.com](http://www.spink.com)  
[www.nonvaleur-nachrichten.de](http://www.nonvaleur-nachrichten.de)

**Wir beraten Sie gerne persönlich beim Aufbau Ihrer Sammlung**

HIWEPA AG, Talweg 2, CH-3063 Ittigen

[www.hiwepa.ch](http://www.hiwepa.ch)

Tel.: +41 (0)31 313 56 58 - Fax: +41 (0)31 313 56 50



## Aktuelle Angebote der HIWEPA AG (Zwischenverkauf vorbehalten)



Zertifikat über diverse Shares. San Francisco, 1885er Jahre. Version mit 50%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **A. Carlisle & Co.** Originalunterschrift von Präsident Charles Mayne.

Best.-Nr. CC-001

Preis: CHF 255.-



Zertifikat über diverse Shares. San Francisco, 1886er Jahre. Version mit 58%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **A. Carlisle & Co.** Originalunterschrift von Präsident Charles Mayne.

Best.-Nr. CC-002

Preis: CHF 255.-



Zertifikat über diverse Shares. San Francisco, 1887er Jahre. Version mit 58%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **A. Carlisle & Co.** Ausgestellt auf Antoine Borel. Originalunterschrift von Präsident Charles Mayne.

Best.-Nr. CC-003

Preis: CHF 295.-



Zertifikat über diverse Shares. San Francisco, 1888er Jahre. Version mit 58%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **A. Carlisle & Co.** Ausgestellt auf Antoine Borel mit Originalunterschrift auf der Rückseite. Originalunterschrift von Präsident Charles Mayne.

Best.-Nr. CC-004

Preis: CHF 345.-



## Aktuelle Angebote der HIWEPA AG (Zwischenverkauf vorbehalten)



Zertifikat über diverse Shares. San Francisco, 1890er Jahre. Version mit 60%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **A. Carlisle & Co.** Ausgestellt auf Antoine Borel mit Originalunterschrift auf der Rückseite. Originalunterschriften von Präsident James B. Stetson und Secretary Albert Stetson.  
Best.-Nr. CC-005 Preis: CHF 425.-



Zertifikat über diverse Shares. San Francisco, 1890er Jahre. Version mit 60%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **Schmidt Litho Co.** Ausgestellt auf Antoine Borel mit Originalunterschrift auf der Rückseite. Originalunterschriften von Präsident James B. Stetson und Secretary Albert Stetson.  
Best.-Nr. CC-006 Preis: CHF 475.-



Zertifikat über diverse Shares. San Francisco, 1920/30er Jahre. Version mit 60%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **Schmidt Litho Co.** Originalunterschrift von Präsident James W. Harris.  
Best.-Nr. CC-007 Preis: CHF 265.-



Zertifikat über 100 Shares. San Francisco, 1. August 1884. Version mit 50%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei **A. Carlisle & Co.** Originalunterschrift von Präsident Charles Mayne. Dazugehöriger Dividendencheck vom 10. Februar 1892.  
Best.-Nr. CC-008 Preis: CHF 315.-



## Aktuelle Angebote der HIWEPA AG (Zwischenverkauf vorbehalten)



Zertifikat über 40 Shares. San Francisco, 15. Juni 1887. Version mit 58%iger Kapitaleinzahlung. Gedruckt bei A. Carlisle & Co. Ausgestellt auf die Firemans Fund Insurance Company (FFIC). Der Titel ist rückseitig gezeichnet von President David Jackson Staples (1829-1900, President der FFIC seit der Gründung von 1867 bis 1898/99); er wurde «father of insurance of the Pacific Coast» genannt. Diese Gesellschaft war Generalassurant und gleichzeitig gewichtiger Aktionär der Cal Cable, als im April 1906 das katastrophale Chaos geschah. Die Kabelbahn (unter President John Henry Meyer) und die Versicherungsgesellschaft (unter President William Jay Dutton) fanden im Juli 1906 zu einem legendären Kompromiss, der beide Unternehmen nach dem Erdbeben vor dem Sturz in den Abgrund rettete: 50% des Schadens wurden bar bezahlt, die andere Hälfte in Aktien abgegolten. Die FFIC versicherte u.a. die Golden Gate Bridge und Charles Lindberghs «Spirit of St. Louis». Sie sicherte die allerersten Tonfilm-Produktionen ab und ist heute der grösste Underwriter der Hollywood-Filmindustrie (u.a. war sie Partner bei den Produktionen «Top Gun» und «Lord of the Rings»). 1906 bot FFIC als erste Gesellschaft US-weit eine Automobil-Versicherung an. Sie versicherte 1984 die TV-Gesellschaft ABC für die Olympiaspiele in Los Angeles. Die Firma wurde 1968 von American Express gekauft, 1985 als eigenständige Gesellschaft freigegeben und 1991 von der deutschen Allianz als bedeutenden amerikanischen Partner übernommen.

Best.-Nr. CC-009

Preis: CHF 535.-



Check ausgestellt in San Francisco, 1890er Jahre. Vignette mit Doppelkomposition der Kabelbahn.

Best.-Nr. CC-C01

Preis: CHF 55.-



Dividendencheck ausgestellt in San Francisco, 1890er Jahre. Vignette mit Doppelkomposition der Kabelbahn. Originalunterschriften von Albert Stetson und James B. Stetson.

Best.-Nr. CC-C02

Preis: CHF 45.-



Check über \$2.25. San Francisco, 7. November 1894. Ausgestellt auf Alfred Borel & Co. Vignette mit Doppelkomposition der Kabelbahn. Originalunterschriften von Albert Stetson und James B. Stetson.

Best.-Nr. CC-C03

Preis: CHF 75.-



Check über \$3'776.85. San Francisco, 1. November 1894. Ausgestellt auf Albert Stetson. Vignette mit Doppelkomposition der Kabelbahn. Originalunterschriften von Albert Stetson (vorder- und rückseitig) und James B. Stetson.

Best.-Nr. CC-C03

Preis: CHF 75.-



**Aktuelle Angebote der HIWEPA AG** (Zwischenverkauf vorbehalten)



**City and County of San Francisco**  
7% Bond über \$1'000. Die Auflage betrug nur 320 Stück.  
Best.-Nr. CC-020 Preis: CHF 355.-



**California Street Railroad Company**  
California Street Railroad Company, 1883, Zertifikat Nr. 138 über 50 Aktien, ausgestellt auf Jerome Lincoln, links die Signatur von Thomas W. Hinchman (Secretary), rechts unterschrieb Vice President Captain N.T. Smith; die Titel wurden übrigens gedruckt bei Henry Smith Crocker, einem Bruder des «Big Four»-Charles Crocker.  
Best.-Nr. CC-030 Preis: CHF 425.-



**J. Henry Meyer & Co**  
Zertifikat über 1 Share. 11. April 1916. Ausgestellt auf John Freuler. Originalunterschrift von J. Henry Meyer.  
Best.-Nr. CC-040 Preis: CHF 330.-

**Wir beraten Sie gerne persönlich beim Aufbau Ihrer Sammlung**  
HIWEPA AG, Talweg 2, CH-3063 Ittigen  
www.hiwepa.ch  
Tel.: +41 (0)31 313 56 58 - Fax: +41 (0)31 313 56 50