

8. Kapitel

Die Grossbanken im Verhältnis zu den früheren Eisenbahngesellschaften

I. FINANZGESCHÄFTE

Nach hartem Kampfe hatte sich die Bundesversammlung im Eisenbahngesetz vom Jahre 1852 für das Privatbahnsystem entschieden. Daraus ergab sich von vorneherein, dass es sich beim Bahnbau nicht mehr um die Schaffung eines grossangelegten einheitlichen Eisenbahnsystems handeln konnte; vielmehr traten lokale Interessen in den Vordergrund, und die Initiative für den Bau von Eisenbahnen ging von massgebenden Männern der verschiedenen Wirtschaftszentren aus. Die Beschaffung der erforderlichen Kapitalien erfolgte zunächst in den beteiligten Landesgegenden, teilweise durch die Kantone und Gemeinden, teilweise durch Private. Und wie gross das Interesse für den Bahnbau war, illustriert die Tatsache, dass bei der Gründung der Schweizerischen Centralbahn statt der zur öffentlichen Zeichnung aufgelegten 23 000 Stück 50 000 Aktien übernommen wurden¹⁾. Nachdem aber diese ersten Geldquellen erschöpft waren, musste ausländisches Kapital herangezogen werden, und da in der Schweiz damals nur wenig Banken bestanden, die als Vermittler hätten dienen können, wandte man sich direkt nach Frankreich, wo namentlich der *Crédit mobilier*, das *Comptoir d'Escompte de Paris* und das Haus Rothschild für die schweizerischen Gründungen Kapital zur Verfügung stellten.

Um die Mitte der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, als eine schwere Krisis über die schweizerischen Bahngesellschaften hereingebrochen war, fanden die seither in unserm Lande entstandenen Banken reichlich Gelegenheit, sich mit Eisenbahnfinanzierungen und auch mit Eisenbahnpolitik zu beschäftigen, allerdings meistens noch in Verbindung mit ausländischen Finanzgruppen, da ihre eigenen Mittel zunächst für die Befriedigung der

¹⁾ Weissenbach, Das Eisenbahnwesen der Schweiz, Bd. 1, S. 15.