



Nr. 1156

**Nr. 1156** **Schätzpreis: 300,00 EUR**  
**Startpreis: 150,00 EUR**

**Erste ungarische Uhrenfabriks-AG**

Actie 500 Kronen, Nr. 1012

Sz. Gotthard, 20.1.1896

EF+

Ausweislich der noch vorhandenen Kupons hat die Gesellschaft nur bis 1899 existiert, sie ist auch in keinem der bei uns vorhandenen Handbücher zu finden. Tolle Gestaltung mit Abb. einer Taschenuhr. Dreisprachig ungarisch/französisch, innen deutsch. Originalunterschriften. Äußerst selten.



Nr. 1157

**Nr. 1157** **Schätzpreis: 100,00 EUR**  
**Startpreis: 40,00 EUR**

**Galizische Carl Ludwig-Bahn**

4 % Schuldver. 2.000 Kronen, Nr. 37739

Wien, 21.4.1902

EF

Konzessioniert 1857 für die westliche Linie Krakau-Lemberg (342 km) und die östlichen Linien Lemberg-Podwoloczyska-Reichsgrenze (192 km) und Krasne-Brody-Reichsgrenze (49 km). Außerdem wurden folgende Lokalbahnen betrieben: Dembica-Rozwadów (99 km), Sobow-Nadbrzezie (8 km) und Jaroslau-Sokal (147 km). Die Strecken waren zunächst alle eingeleisig. Sehr dekorative Vignette mit weiblicher Allegorie und beflügeltem Knaben. Doppelblatt, inwendig Anleihebedingungen und Verlosungsplan.

**Nr. 1158** **Schätzpreis: 200,00 EUR**  
**Startpreis: 80,00 EUR**

**Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth**  
**Ungarische Maschinenfabriks-Werke**

Aktie 200 Kronen, Nr. 46408

Kispest, Januar 1912

EF

Gründung 1908 durch die Niederösterreichische Escompte-Gesellschaft zur Übernahme einer bereits 1857 gegründeten landwirtschaftlichen Maschinenfabrik und Eisengießerei in Kispest. 1912 Erwerb der ungarischen Anlagen der Clayton-Shuttleworth und Umbenennung in Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth Landwirt-

schaftliche Maschinen-Fabrik AG. In den Fabriken produzierten 1500 Arbeiter alle Arten landw. Maschinen, Rohöltraktoren, Dampfmaschinen und -lokomobile, Dreschmaschinen, Benzin- und Sauggasmotoren, Bewässerungsanlagen, Mühlen-einrichtungen und Müllereimaschinen. Börsennotiz in Wien 1935 eingestellt, in Budapest ab 1943 wieder notiert. Nach dem Krieg verstaatlicht. Ausgegeben anlässlich der Übernahme von Clayton-Shuttleworth. Großformatig und ausgesprochen dekorativ, Fabrikabb., Szenen von der Getreideernte und Dampflokomobil in der Umrandung. Zweisprachig ungarisch/deutsch. Doppelblatt, mit beiliegenden restlichen Kupons.



Nr. 1158



Nr. 1159

**Nr. 1159** **Schätzpreis: 160,00 EUR**  
**Startpreis: 75,00 EUR**

**Hotel-AG „Grand Hotel Pupp“**

Actie 500 Gulden, Nr. 1543

Karlsbad, 14.2.1892

EF

Gründeraktie, Auflage 2000. Gründung 1892. Bis 1945 war das "Grand Hotel Pupp" einer der gesellschaftlichen Mittelpunkte in Karlsbad. Danach zogen russischen Truppen ein und wirtschafteten den Prachtbau völlig herunter (das ganze oberste Stockwerk brannte dabei ab). Nach Fall des Eisernen Vorhangs entstand das "Grand Hotel Pupp" in Karlsbad als erstes Haus am Platze in altem Glanz neu. Dekorativ, ausgestellt auf Herrn Julius Pupp in Karlsbad. Doppelblatt, inwendig Übertragungsvorgang.



Nr. 1160

**Nr. 1160** **Schätzpreis: 250,00 EUR**  
**Startpreis: 150,00 EUR**

**K.k.priv. Bozen-Meraner Bahn**

Genuss-Schein, Nr. 506

Wien, 2.1.1912

VF.

Ausgegeben für eine durch Auslosung getilgte Aktie. Eröffnet 5.10.1881. Auf der stark befahrenen Strecke Bozen-Sigmundskron-Siebeneich-Terlan-Vilpian-Gargazon-Lana-Burgstall-Untermals-Meran (31 km) verkehrten Ende 1917 immerhin 12 Lokomotiven, 32 Personen- und 147 Güterwagen. Außerdem war die Bozen-Meraner Bahn an der Vinschgaubahn Meran-Mals beteiligt. Mit deren Eröffnung 1902 wurde die Betriebsführung auf beiden Bahnen der Staatsbahn übertragen. Zuletzt auch an der Kapitalbeschaffung für die Ofenbergbahn beteiligt, ehe das Bahngebiet in Südtirol dann nach dem für die Donaumonarchie verlorenen 1. Weltkrieg zu Italien kam. Noch heute eine der meistbefahrenen Strecken in Südtirol. Originalunterschriften. Genuss-Scheine der Bozen-Meraner Bahn sind extrem selten. Unentwertet, kpl. Kuponbogen einliegend, mit hochinteressantem italienischen Konsulatsvermerk von 1947 (!)

**Nr. 1161** **Schätzpreis: 12.000,00 EUR**  
**Startpreis: 6.000,00 EUR**

**K.k. priv. Prager Eisenbahngesellschaft**

Actie 500 Gulden, Nr. 278

Prag, 1.5.1828

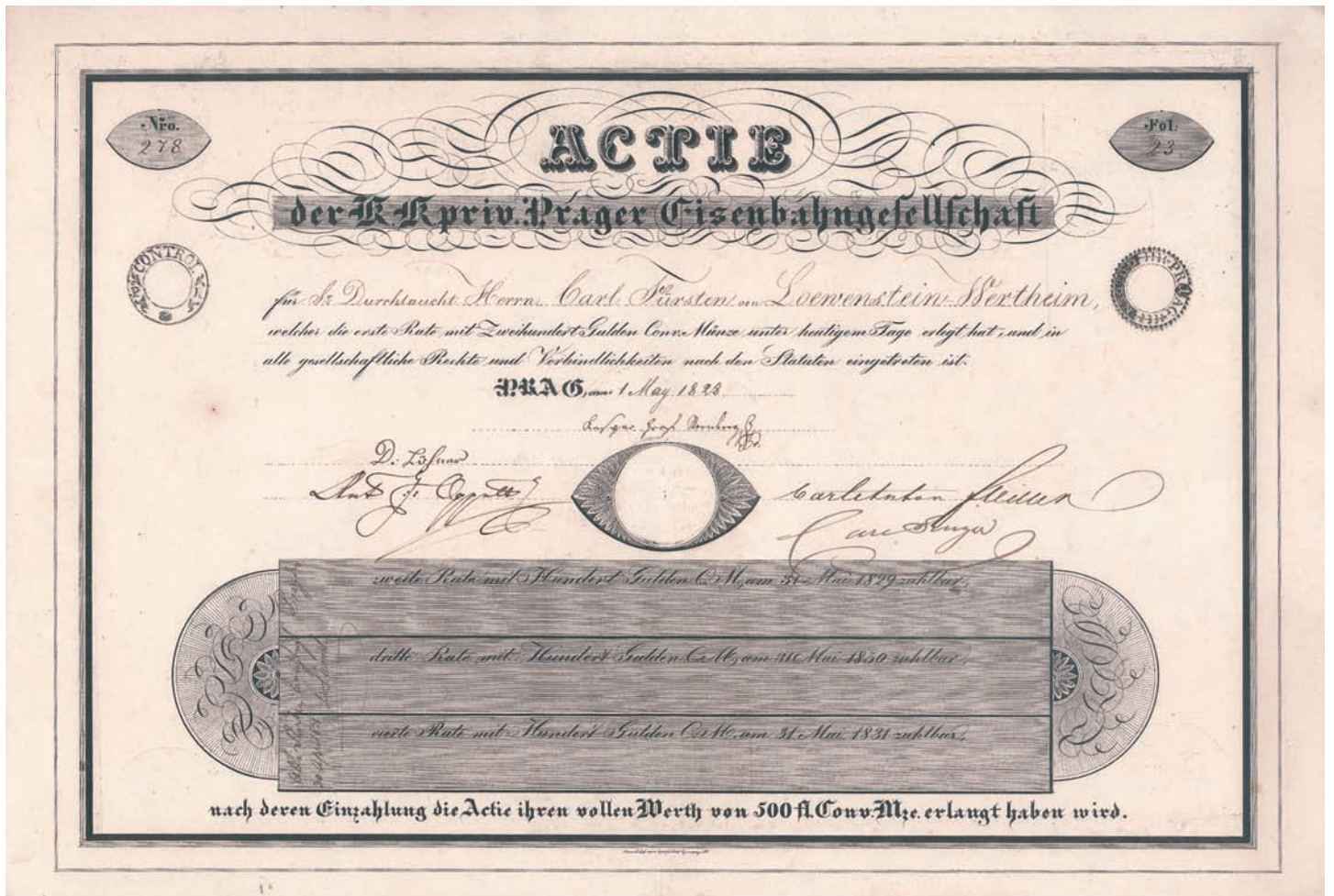
EF

Gründeraktie, eingezahlt mit 200 Gulden. Die Gesellschaft wurde 1827 für den Bau einer „Holz- und Eisenbahn“ von Pilsen nach Prag konzessioniert, um das kohlen- und holzreiche Westböhmen mit der Moldau zu verbinden. Von dort wäre über Melnik die Elbe leicht zu erreichen, welche Transporte zum Nordseehafen Hamburg ermöglichte. Aber auch Budweis, welches dank Eisenbahnbau mit der Donau verbunden werden sollte, wäre über die Moldau leicht zu erreichen. 1828 wurde mit dem Bau begonnen.

Als Berater der Eisenbahngesellschaft fungierte der bedeutende Eisenbahnpionier **Franz Anton von Gerstner**. Bereits 1807 regte Gerstner als Direktor der Prager Universität den Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Donau und Moldau. Sein Sohn Franz Anton Ritter v. Gerstner, Professor am k. k. Polytechnischen Institut in Wien, erhielt am 7.9.1824 eine Konzession zum Eisenbahnbau einer zwischen Mauthausen und Budweis, um die Donau mit der Moldau zu verbinden. Diese Bahn, die in den Jahren 1825 bis 1832 durch die k. k. priv. erste Eisenbahngesellschaft als Konzessionsübernehmerin für Pferdebetrieb ausgeführt wurde, war die erste österreichische, wie überhaupt die erste Eisenbahn auf dem europäischen Festland.

Zu dieser Eisenbahn kam die am 30. Juni 1827 mit einem Privilegium versehene Pferdebahn Prag-Lana, die in den Jahren 1828-1831 gebaut wurde, hinzu. Auf Grund der Privilegien vom 16.6.1829 und 18.9.1832 erfolgte schließlich der im Jahre 1836 vollendete Bau der Pferdebahn Linz-Gmunden, so daß in dem letztgenannten Jahre die Länge der Pferdebahnlinien 255 km betrug. Der geplante Endpunkt Pilsen wurde jedoch nie erreicht: Anfang 1831 blieben die Streckenarbeiten im Wald des Fürsten Karl Egon Fürstenberg stecken. Aufgrund technischer Mängel mußte man von einer Eröffnung absehen. Offenbar war der große Plan, auf der neuen Bahn v.a. hochwertige Steinkohle zu transportieren, fallengelassen worden. Zu Funktion und Anlage der Bahn wurde schließlich festgehalten: „Um mehrere landwirtschaftliche Produkte zur Verführung zu erhalten, wurde die Bahn auf einem Umwege durch die bedeutendsten Waldgebenden geführt und da diese Gegenstände nur einen geringen Werth haben und keine grossen Auslagen auf einen kostbaren Bau gestatten, so hat man die Bäche möglichst vermieden und die Trace um die Berge und Hügel schlangenförmig herumgeführt“. Mitte der 1830er Jahre mußte die Linie versteigert werden.

Der neue Besitzer war der Carl Egon Fürstenberg, welcher natürlich in erster Linie daran interessiert war, die Bahn betriebsfähig zu gestalten. In diesem Zusammenhang konnte er alsbald den Prager Holzhändler Schimann als Partner gewinnen. Es folgten nun umfangreiche Instandsetzungsarbeiten. Ferner wurde die Bahn bis zum Ufer der Klicava (ca. 5 km) verlängert. Im Jahr 1838 konnte



Nr. 1161

sie endlich dem Verkehr übergeben werden. Daß es Fürstenberg zunächst darum ging, ein seinen Besitz berührendes Transportsystem zumindest seiner eigentlichen Funktion zuzuführen, geht aus den traurigen Betriebsergebnissen der folgenden Jahre hervor: Die Einnahmen deckten gerade einmal die Erhaltungs- und Betriebskosten ab. Täglich fuhr ein Güterzug nach Prag ab. Doch leer kam dieser zurück, da ja in der Wildnis des Waldes keinerlei Bedürfnisse herrschten. Von der Einführung des Personenverkehrs mußte abgesehen werden, hätten sich doch die entsprechenden Investitionen (Beschaffung von geeigneten Wagons) in gar keinem Verhältnis zum voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzen befunden. Fürstenbergs Pläne reichten aber letzten Endes weiter: Ende 1852 erhielt er die staatliche Genehmigung zur Bildung einer „Aktien-Gesellschaft“ sowie zur Einleitung von Vorarbeiten hinsichtlich der Errichtung einer Zweigbahn von Wejhybka zum Kohlenrevier von Buschtehrad, welche bis nach Kralup an der Moldau verlängert werden sollte. Im Jahr 1855 erhielt diese Buschtehrader Eisenbahn-AG auf 50 Jahre das Recht zum Bau und Betrieb der Linie Wejhybka-Kralup sowie das alte Privilegium der Pferdeisenbahn. In der Folge wurde die alte Pferdeisenbahn im Bereich Prag-Gegend Lana in eine Lokomotivbahn umgewandelt. Noch heute erinnern bauliche Überreste an das gescheiterte Unternehmen „Prag-Pilsener-Eisenbahn“. Zum Schluß sei vermerkt, dass der Ingenieur Franz Anton von Gerstner 1834 nach Russland ging, wo er 1836 die Zarskoje-Selo-Eisenbahn baute. Ab 1838 studierte Gerstner im Auftrag der russischen Regierung das nordamerikanische Eisenbahnwesen. Großformatiges Papier, gedruckt auf Büttenpapier mit Wasserzeichen, eingetragen auf den Fürsten Carl von Loewenstein-Wertheim, mehrfach original signiert. **Eine der frühesten Eisenbahngesellschaften des europäischen Festlandes**, Rarität, bisher nur in zwei Exemplaren bekannt geworden (# 278 und #387).



Nr. 1162

Nr. 1162 **Schätzpreis: 130,00 EUR**  
**Startpreis: 60,00 EUR**

**Kaurimer Zuckerfabriksgesellschaft (společné továrny na cukr v Kourimě)**

Anteilschein 1/2 Aktie à 100 zL., Nr. 964  
Kourim, 1.4.1871 VF+  
Gründung 1870 zur Erzeugung von Rohzucker. Sehr dekorativ, gestaltet wie die Gründeraktie, allerdings nicht mehrfarbig gedruckt, Lithographie. Originalsignaturen. Doppelblatt, inwendig Übertragungsvorgänge bis 1923. Doppelblatt, am Rand leicht fleckig.

Nr. 1163 **Schätzpreis: 125,00 EUR**  
**Startpreis: 60,00 EUR**

**Kunszentmiklós-Dabas-Szabadszállási Sparkasse**

Aktie 200 Kr., Nr. 255  
Kunszentmiklós, 25.11.1893 VF+  
Gründung 1874, gelegen im Komitat Pest, Zweigniederlassungen in Alsó-Dabas, Dunaharasti, Kiskörös und Szabadszállás. Die Sparkasse war an mehreren Finanzinstituten beteiligt. Das Gründungskapital betrug 750.000 Kr., eingeteilt in Aktien à 200 Kr. Die erste Kapitalerhöhung fand erst 1908 statt. Herrliche Aktiengestaltung mit zwei weiblicher Allegorien der Landwirtschaft und Industrie, gekrönt vom Bienenstock, dem Symbol der Emsigkeit. Aktientext nur ungarisch. Doppelblatt, mit restlichen Kupons, lochentwertet.



Nr. 1163

Nr. 1164 **Schätzpreis: 160,00 EUR**  
**Startpreis: 80,00 EUR**

**Localbahn Stramberg-Wernsdorf**

Genuss-Schein für getilgte Aktie, Nr. 562  
Wien, 18.10.1909 EF  
Mit 6,3 km Betriebslänge nur eine kleine Verbindungsbahn. Seit 1903 Betriebsführung durch die Nordbahn. Die Aktien wurden nach und nach

durch Auslosung getilgt. Originalunterschriften. Doppelblatt. Datum handschriftlich, zwei "Bezahlt"-Stempel, eingedruckte Steuermarke über 1 Krone.



Nr. 1164



Nr. 1165

**Nr. 1165** **Schätzpreis: 240,00 EUR**  
**Startpreis: 120,00 EUR**  
**Marta Ungarische Automobil AG**  
**Arad (Marta Magyar Automobil**  
**Reszveny Tarsasag Arad)**

Aktie 200 Kronen, Nr. 9260  
Arad, 1.7.1913 EF  
Auflage 6.000. Gegründet am 29.11.1908 unter der Firma Ungarische Automobil AG System Westinghouse. Gründer der Gesellschaft waren ungarische Ingenieure, die in Le Havre an der Einrichtung des franz. Tochterunternehmens des Westinghouse-Konzerns mitgearbeitet haben. 1909 verließen die ersten ungarischen Westinghouse-Wagen das Werk in Arad, schwere Vierzylinder-Last und Personenwagen mit Kettenantrieb. Am 14.6.1912 wurde die Gesellschaft umbenannt in Marta Magyar Automobil Reszveny Tarsasag Arad, gleichzeitig ging die Firma in den Besitz von Austro-Daimler über. Noch 1912 erhielt die Gesellschaft von der Stadt Budapest eine 40jährige Konzession zum Betrieb von 200 Autotaxis. Zur Verwertung dieser Konzession gründete sie gemeinsam mit der ungarischen "BENZ AG" die Budapester Automobil-Verkehrs-AG. 1912 erteilte die Postverwaltung der Gesellschaft den Auftrag zur Lieferung von 175 Automobilen. 1913 erwarb sie die Fabriklizenz für Ungarn der Coventry Englischen Daimler Knight-Motore Gesellschaft. Produktionsschwerpunkte bildeten jetzt Lastwagen und Omnibusse, deren Motoren man von BMW in München bezog. 1915 wurde auch die Fabrikation und Vertrieb von Flugzeugmotoren aufgenommen. 1926 wurde die Fertigung in Arad, das nach Ende des Ersten Weltkrieges zu Rumänien gehörte, eingestellt. 650 Marta-Automobile, einschließlich 150 in Lizenz des französischen Westinghouse, sind insgesamt gebaut worden. Gründungskapital 1908 2 Mio. Kr. in 2750 Aktien à 200 Kr., 1912 reduziert auf 650.000 Kr., anschließend Ausgabe von 2.750 neuen Aktien à 200 Kr. Das hier angebotene Stück stammt aus der Kapitalerhöhung von 1,2 auf 2,4 Mio. Kr. Aktientext nur ungarisch. Original signiert. Äußerst selten.



Nr. 1166

**Nr. 1166** **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**  
**Startpreis: 750,00 EUR**  
**Nordwestböhmisches Kohlenwerks-AG**

Aktie 200 Gulden, Nr. 162  
Prag, 1.7.1871 VF  
Gründeremission, Auflage 7500. Gründung im Jahr 1869. Durch sämtliche Schächte, nämlich den in der Nähe der Stadt Komotau gelegenen Maxschacht, die zwei Sportitzer Schächte St. Ludwig und St. Anna und die Eidlitzer Haspelschächte wurden im Ganzen 400.478 Ctr. Stückkohle, Kleinkohle und Lösche produziert (1872). Außerdem wurde eine Realität unter günstigen Bedingungen gepachtet, in dieselbe die Directionskanzlei verlegt und dem Director die Wohnung angewiesen. Das dazugehörige Lehmfeld wurde ebenfalls in Pacht genommen und eine Ziegelei errichtet. Im Laufe des Sommers 1872 wurden 337.712 Stück Ziegel erzeugt, welche zu verschiedenen Neubauten (Arbeiterwohnungen und -häuser) verwendet wurden. Die Rechenschaftsberichte aus den ersten beiden Jahren sind noch sehr positiv, im Jahr 1875 heißt es: "hatte das Jahr 1874 nicht die Qualifikation eines Betriebsjahres, sondern die Bedeutung einer den Vorbereitungsarbeiten gewidmeten Periode, indem die Ergebnisse äußerst unbefriedigend waren". Das Jahr 1875 schloß mit einem Verlust. Am 14.7.1877 wurde die Liquidation beschlossen. Herrliche Gestaltung mit zwei Bergmännern, Originalunterschriften. Doppelblatt, mit Kupons. Knickfalten, Rand etwas fingerfleckig. Seit vielen Jahren ist uns nur dieses eine Stück bekannt.

**Nr. 1167** **Schätzpreis: 100,00 EUR**  
**Startpreis: 40,00 EUR**  
**Österreichische AG der Hotels**  
**und Kuranstalten Abbazia**

4,5 % Teilschuldv. 200 Kronen, Nr. 126  
Wien, 16.12.1910/24.6.1911 VF+  
Auflage 2.500. Gründung 1910. Die Gesellschaft erwarb für 16,5 Mio. Kr. sämtliche Hotels, Bäder und Kurparks der Südbahngesellschaft sowie Abbazia (dem heutigen Opatja), das Hotel von Konrad Quitta und das Grand Hotel Lovrana. 1913 Erwerb des Wildbad-Sanatoriums "Tobelbad" bei Graz. Sämtliche Hotels in Abbazia wurden 1915 für Feldspitalzwecke requiriert, nach dem 1. Weltkrieg wurde der gesamte Besitz verkauft. Sehr dekorativ, große Vignette über die gesamte Breite mit Landschaftsansicht und Abbazia, 2 Gebäude-Vignetten.



Nr. 1167



Nr. 1168

**Nr. 1168** **Schätzpreis: 150,00 EUR**  
**Startpreis: 50,00 EUR**  
**Salzkammergut-Localbahn-AG**

Prior.-Actie 200 Gulden, Nr. 2926  
Salzburg, 9.10.1890 EF  
Gründeraktie, Auflage 5.000. Gründung 1890. Betrieben wurde die 60 km lange Schmalspurbahn (760-mm-Spur) von Salzburg über Strobl und St. Lorenz nach Bad Ischl, die 4 km lange Zweigbahn St. Lorenz-Mondsee sowie die 5,7 km lange Zahnradbahn von St. Wolfgang auf den Schafberg, außerdem die Wolfgangseeschiffahrt. Auch Kaiser Franz Josef I. benutzte diese Bahn für die Sommerfrische - natürlich in dem immer für ihn bereitstehenden eigenen Hofwagen. Die Kurzbezeichnung SKGLB wurde in der Bevölkerung schnell umgedeutet: "Sie Kommt Ganz Langsam und Bedächtig." Mit Faksimile-Unterschrift des Münchener Lokomotivfabrikanten Krauß (die von Krauß mitbegründete Lokalbahn-AG in München war Großaktionär der SKGLB). Doppelblatt.



Nr. 1169

Nr. 1169 **Schätzpreis: 125,00 EUR**  
**Startpreis: 50,00 EUR**

**Stadt Prag**

4 % Municipal Bond 200 Kc, Nr. 2417  
Prag, 18.5.1920 VF.  
Auflage 5.000. Hochdekorativ, drei Abb. mit Wenzelsbrücke, Hradschin, Wappen und Altstadt. Dreisprachig tschechisch/französisch/englisch. Erstmals überhaupt auf einer Auktion angeboten! Unentwertet.



Nr. 1171



Nr. 1172

Nr. 1172 **Schätzpreis: 200,00 EUR**  
**Startpreis: 80,00 EUR**

**Telefonfabrik-AG**

Aktie 200 Kronen, Nr. 679  
Budapest, Juli 1911 EF  
Gründeraktie, Auflage 7.500. Gründung 1911 unter Mitwirkung des Wiener Bankvereins. In dem Unternehmen ging die Budapest Filiale der "Telefonfabriks-AG vormals J. Berliner" und die Fabrik für Eisenbahnsicherungs-Einrichtungen der "Telefonfabriks-AG J. Székely & Co." auf. Außerdem Herstellung von Radio-Apparaten. Ab 1925 Zusammenarbeit mit der Knorrbremse AG. Zweisprachig ungarisch/deutsch. Schöner Druck. Doppelblatt, mit beiliegendem kpl. Kuponbogen.



Nr. 1173

Nr. 1173 **Schätzpreis: 200,00 EUR**  
**Startpreis: 90,00 EUR**

**Troppauer Zucker-Raffinerie-AG**

Aktie 200 Kronen, Nr. 10581  
Troppau, 1.9.1914 EF  
Heute in der Tschechischen Republik gelegen, früher zu Schlesien gehörend. Dekorativer Unterdruck, teilweise in leuchtendblau gedruckt. Umgestellt auf 50 RM. Doppelblatt.

Nr. 1174 **Schätzpreis: 500,00 EUR**  
**Startpreis: 240,00 EUR**

**Ungarisch-Schweizerische-Fabriks-Gesellschaft**

Actie 200 Gulden, Nr. 802  
Pest, 1.3.1869 EF/VF

Gründeraktie. Die herrliche Gestaltung zeigt, was diese Gesellschaft produzieren wollte: Gewehre, Pistolen, Waggons und Lokomotiven. Doch noch ehe der Gründerzeit-Boom so richtig losging, trat diese AG schon 1870 wieder in Liquidation. Lithographie. Zweisprachig ungarisch/deutsch. Originalsignaturen. Mit anhängenden restlichen Kupons. Außerst selten.



Nr. 1174

**Kongo**



Nr. 1175

Nr. 1175 **Schätzpreis: 200,00 EUR**  
**Startpreis: 60,00 EUR**

**L'Ikelemba S.A.**

Action 100 Frs., Nr. 1946  
Brüssel, 18.11.1898 EF/VF  
Gründeraktie. Die Firma betrieb Plantagenwirtschaft in Belgisch-Kongo. Ausgesprochen dekorativ, ganzflächige Abb. einer Eingeborenen mit Korb unter einer Schlingpflanze, im Hintergrund Küstensiedlung mit Segeldampfer und Eisenbahn, oben großes Prunkwappen. Anhängende Kupons.

**Marokko**

Nr. 1176 **Schätzpreis: 150,00 EUR**  
**Startpreis: 60,00 EUR**

**Gouvernement Impérial du Maroc (Protectorat Française)**

5 % Obligation 500 F, Nr. 388986  
Rabat, 1.3.1918 VF+  
Durch die Verträge, die Frankreichs 1912 mit dem Sultan und mit Spanien schloß, wurde Marokko in ein französisches (Hauptstadt Rabat) und ein spa-