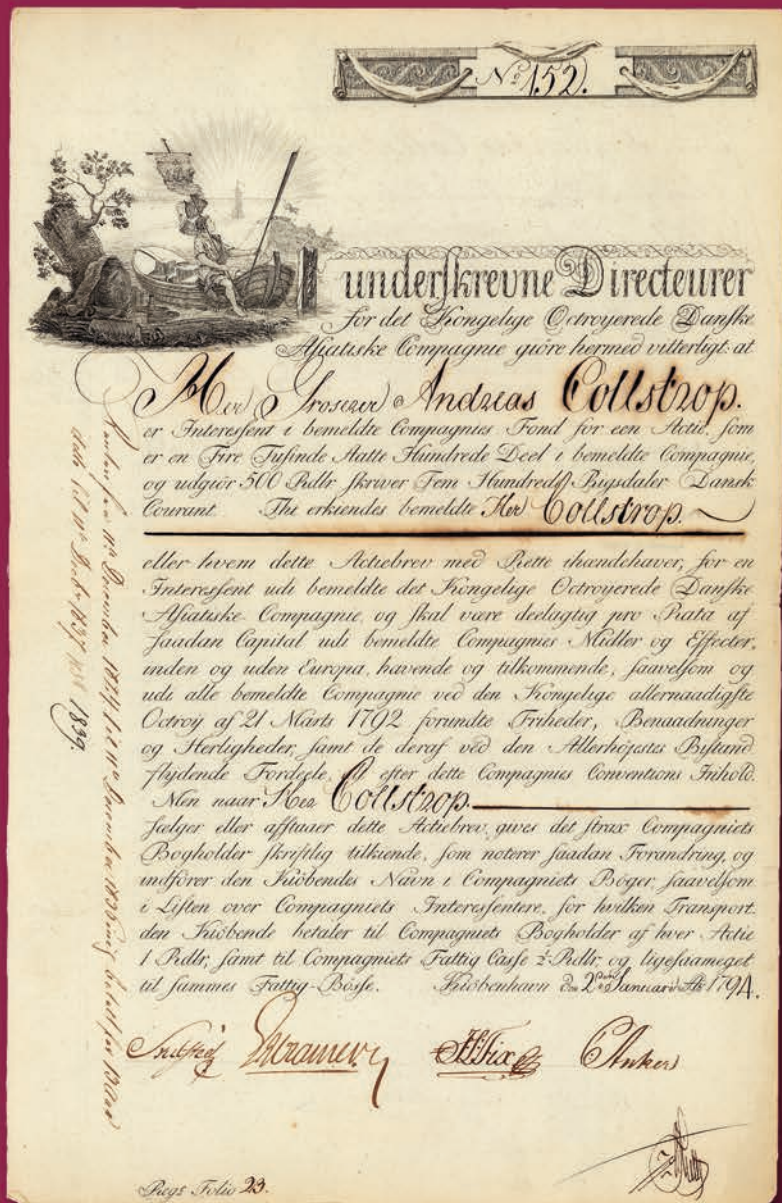


Auktionshaus Vladimir Gutowski



76. Fernauktion
Historische Wertpapiere
5. Dezember 2022

76. AUKTION

Historischer Wertpapiere

am 5. Dezember 2022



- Fernauktion -

Veranstalter:

Auktionshaus Gutowski

Leiferder Weg 19

38304 Wolfenbüttel

Telefon 05331/975524 • Telefax 05331/975555

E-Mail gutowski@mail.de



Liebe Sammlerfreunde,



mit dem hier vorliegenden Katalog des Auktionshauses Vladimir Gutowski präsentieren wir Ihnen ein hervorragendes Angebot an seltenen u. gesuchten Objekten, die – unserer „Philosophie“ entsprechend – sehr günstig ausgerufen

werden.

Unsere Ausrufpreise bzw. Startpreise sind Limitpreise. Gebote unter diesen Preisen werden nicht angenommen. Ihre Schriftgebote werden protokolliert und am Auktionstag berücksichtigt, als wären Sie persönlich im Saal anwesend. Den Zuschlag bekommt das höchste Gebot, aber nur um ca. 5-10% über dem zweithöchsten Gebot.

Ihre Schriftgebote können Sie an unsere Adresse in 38304 Wolfenbüttel Leiferder Weg 19, per E-Mail oder per Telefax senden.

Rufen Sie uns an, wenn Sie Fragen haben. Wir stehen Ihnen gerne jederzeit zur Verfügung. Und denken Sie bitte daran, Ihre Gebote rechtzeitig abzuschicken!

Viel Erfolg bei Ihren Geboten wünschen Ihnen

Vladimir Gutowski
und die Mitarbeiter

Inhaltsverzeichnis

Deutschland	1 - 221
USA	222 - 387
Verschiedene Länder	388 - 435
Index nach Regionen/Deutschland	Seite 114
Index nach Sammelgebieten	Seite 115
Bid sheet english	Seite 118
Auftragsformular	Seite 119
Versteigerungsbedingungen	Seite 121

**Bilder der Kataloglose im Internet betrachten:
(bitte Los-Nr. einsetzen)**

<https://www.gutowski.de/Katalog-76/Katalogbilder/Losnr.jpg>



**Die Besichtigung der Auktionsware ist vom 28. November bis zum 2. Dezember
in den Räumen der Bürogemeinschaft Salzbergstrasse 2 in Wolfenbüttel möglich. Bitte vereinbaren Sie einen
Besichtigungstermin mit mir!**

Veranstalter:
Auktionshaus Gutowski
Leiferder Weg 19 • 38304 Wolfenbüttel
Telefon: 05331/9755 24 • Fax: 05331/9755 55
E-Mail gutowski@mail.de

Auktionshaus Gutowski ist eine Marke der
„Deutsche Wertpapierauktionen GmbH“
Salzbergstraße 2, 38302 Wolfenbüttel
Geschäftsführer:

Michael Weingarten (Vors.), Vladimir Gutowski
Handelsregister: Amtsgericht Braunschweig HRB 7872
Ust-Id-Nr. DE 811 574 119

Bankverbindung:
Deutsche Wertpapierauktionen GmbH
Konto Nr. 1144332000 • BLZ 269 910 66
IBAN: DE72 2699 1066 1144 3320 00
BIC: GENODEF1WOB

Erhaltungshinweise

UNC	=	Druckfrisch
EF	=	Tadellos, leichte Knickspuren
VF	=	Normaler Erhaltungszustand mit Umlaufspuren und Einrissen
F	=	Stark beschädigt, sammelwürdig

Seltenheits-Schlüssel Deutschland

R 12	=	1 Stück bekannt
R 11	=	2 Stücke bekannt
R 10	=	3-5 Stücke bekannt
R 9	=	6-10 Stücke bekannt
R 8	=	11-25 Stücke bekannt
R 7	=	26-50 Stücke bekannt
R 6	=	51-100 Stücke bekannt

Deutschland



Nr. 1

Nr. 1 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Aktien-Bauverein Passage

Actie 100 Thaler, Nr. 8672

Berlin, 1.7.1870

EF

Gründeraktie, Auflage 20.000 (R 8). Erbaut im Renaissance-Stil mit Türmchen und Giebeln, 127 m lang, 8 m breit und 15 m hoch, war die Kaisergalerie „die“ Besucher-Attraktion in Berlin. Wirtschaftlich war ihr zunächst nur mäßiger Erfolg beschieden: Imense Leerstände der Läden in der Passage und glücklose Ausflüge ins Hotel- und Restaurant-Geschäft brachten sie mehrfach an den Rand des Ruins - trotzdem sogar das Panoptikum und das Wachsfiguren-Kabinett der Brüder Castan als Mieter gewonnen werden konnten. 1943 wurde die Kaisergalerie bei einem Luftangriff weitgehend zerstört, der Rest brannte 1945 ab, 1957 wurde die Ruine abgetragen. Doch die AG lebte weiter: Da sie bei Kriegsende einen Großaktionär aus dem neutralen Schweden hatte (Svenska Tändsticks AB), konnte sie von der DDR nicht enteignet werden. Nach der Wende wurde die AG zur Geltendmachung von Restitutionsansprüchen 1991 wieder reaktiviert. Bei der Gelegenheit wurden die meisten der alten Aktien in DM-Aktien umgetauscht. Lange stritt man dann vor den Gerichten um die Rückgabe der wertvollen Grundstücke an der Friedrichstraße. Heute steht dort nämlich das für angeblich 100 Mio. DM als Flaggschiff der DDR-Interhotel-Gruppe von einer japanischen Baufirma errichtete und 1987 von Erich Honecker himself eröffnete Grand Hotel mit 359 Zimmern und Suiten. Architektonisch orientiert sich der Eingang und die Eingangshalle, das sog. Oktogon, des heutigen „Westin Grand“ am alten Vorbild der untergegangenen Kaisergalerie. Äußerst dekorativ nach einem Entwurf des bekannten Illustrators Ludwig Burger, mit großer Innenansicht der Kaisergalerie. **Original signiert von Meyer Cohn, einem der größten Financiers der Gründerzeit.** Die Liste seiner Beteiligungen ist lang: Berliner Molkerei, Gumbinnen Brauerei, Tiergarten-Bauverein, Reichsbank (Mitglied im Zentralausschuß der Anteilseigner). Meyer Cohn war in der ersten Hälfte des 19. Jh. aus einfachen Verhältnissen in Posen nach Berlin gekommen und hatte hier mit Unterstützung märkischer Adliger eine Privatbank gegründet. Er erwarb den bei Bankiers, Fabrikanten und Kaufleuten sehr begehrten Titel eines „Commerzienraths“ und hinterließ ein beträchtliches Vermögen. Seine zwei Söhne Heinrich und Alexander (bedeutender Autographensammler, seine herausragende

Sammlung wurde von Stargardt versteigert) übernahmen die Leitung der Bank und führten sie bis zu ihrem Tod 1905 bzw. 1904. Der Sitz der Meyer Cohn'schen Bank befand sich viele Jahre Unter den Linden 11. Die Bank wurde 1906 (nach anderen Quellen 1908) von der Diskonto-Gesellschaft erworben, die später in die Deutsche Bank eingegliedert wurde. Maße: 33,9 x 26 cm. Die Meyer Cohn-Signatur ist äußerst selten. Nur ganz wenige Aktien-Bauverein Passage-Aktien mit seiner Unterschrift wurden gefunden. Die Signatur ist sehr schön, tadellos. **Überdurchschnittlich gut erhaltenes Exemplar!**

Nr. 2 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 600,00 EUR

Aktien-Commandit-Gesellschaft

„Sieg-Rheinischer Bergwerks-Verein“ August Sadée & Comp.

Interims-Schein zur Actie 100 Thaler,

Nr. 2490

Köln, 16.4.1857

EF/VF

(R 9) Die Geschichte dieser zunächst als Gewerkschaft Friedrich-Wilhelmshütte in Troisdorf bei Köln geführten Gesellschaft geht auf das Jahr 1825 zurück. Im Jahr 1856 wurde das Werk in eine AG mit einem Kapital von 1 Mio. Thalern umgewandelt. Gemäß „Börsen- und Comptoirbuch (1861)“ erreichte es im Jahr 1859/60 nach verlustreichen Anlaufjahren die Gewinnzone. Der Saling von 1881 weist die Aktien als wertlos aus, die Gesellschaft hatte sich wieder in eine Gewerkschaft verwandelt, die Aktien waren wieder in Kuxe eines neuen Unternehmens umgetauscht worden. 1897 wurde das Unternehmen als „Sieg-Rheinische Hütten-AG“ mit Sitz in Friedrich-Wilhelmshütte a.d.Sieg (Post Troisdorf) erneut eine Aktiengesellschaft, Zweck war Herstellung von Eisen, Stahl und anderen Metallen, insbesondere Walzwerksfabrikaten. 1911 genehmigte die GV den Verschmelzungsvertrag mit der Faconisen-Walzwerke L. Mannstaedt & Cie. AG (gegr. 1897) mit Sitz in Köln-Kalk. Deren a.o. HV Ende 1912 genehmigte einen Interessengemeinschaftsvertrag mit Gewinnsausgleich mit dem Lothringer Hüttenverein Aumetz-Friede in Kneutlingen (Lothringen), welcher 1923 in Klöckner-Werke AG umfirmierte. Da das Mannstaedt-Werk in Köln keine Expansionsmöglichkeiten bot, wurden Teile der Mannstaedt-Produktion in das Werk der ehemaligen Sieg-Rhein in Troisdorf verlegt. Spezialität war Formeisen bis in die kleinsten Pro-

file. Anfang 1923 gab es eine große Fusionswelle im Klöckner-Konzern, nachdem dieser sein Stammwerk in Kneutlingen (Lothringen) als Folge des 1. Weltkrieges verloren hatte. Innerhalb der Klöckner-Werke wurde das Mannstaedt-Werk in Troisdorf unter dem Namen „Klöckner-Werke AG, Abt. Mannstaedt-Werke“ geführt. Nach dem 2. Weltkrieg wurde der Konzern gemäß alliierter Verfügung entflochten. Dabei erhielt das Werk Troisdorf unter dem Namen „Klöckner-Mannstaedtwerke AG“ vorübergehend wieder eine aktienrechtliche Selbständigkeit, verblieb aber im Stahlbereich der Klöckner-Werke AG. Vor einigen Jahren hat sich Klöckner aus dem Stahlgeschäft vollständig zurückgezogen. Original signiert. Maße: 22,6 x 29,2 cm. **Ein überaus interessantes Dokument aus der Geschichte des Klöckner-Konzerns.**



Nr. 3

Nr. 3 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

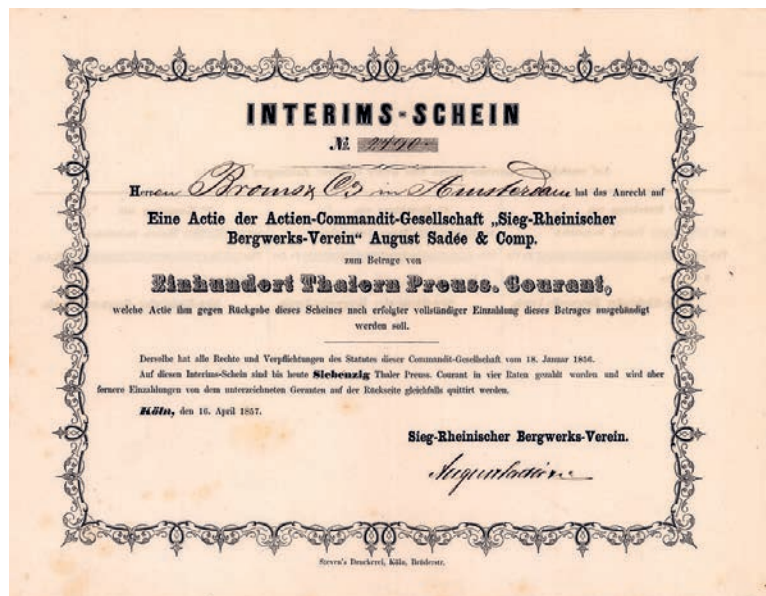
AG Baumwoll-Spinnerei Kolbermoor

Actie 500 Gulden, Nr. 2653

München, 1.1.1862

VF

Gründeraktie, Auflage geplant 3.000, begeben aber nur 1.271 (R 8). Gründung 1862 als AG Baumwoll-Spinnerei Kolbermoor. Nach und nach entwickelte sich der Kolbermoor-Konzern zu einer der größten Textilgruppen in Deutschland, deren Blütezeit in den 20er/30er Jahren des 20. Jahrhunderts lag: In diese Zeit fällt auch der Kauf der wertvollen Töchter (Baumwollspinnerei Unterhausen, Spinnerei und Weberei Kempten, Spinnerei und Weberei Momm/Kaufbeuren und Spinnerei und Weberei Pfersee in Augsburg). Den ersten Textilkrisen noch ohne Rückgriff auf stille Reserven trotzend, wurde die vor allem auf Handrick-



Nr. 2

garn spezialisierte Spinnerei Anfang der 80er Jahre langsam ein Sanierungsfall - was die Firmenleitung dank exzellenter Erträge der viel größeren Tochtergesellschaften lange kaschierte und der Großaktionär Bayerische Vereinsbank nicht wahrhaben wollte. Die 1987 als Rettungsversuch unternommene Fusion mit der bedeutendsten Tochter zur Pfersee-Kolbemoor AG und eine komplette Betriebsumstellung wurde ein Fiasko: Der gerade erst für zig Millionen völlig neu eingerichtete und noch um eine Weberei erweiterte Betrieb in Kolbemoor mußte nach kaum mehr als einem Jahr Betriebszeit stillgelegt werden. Die BV verkaufte bald darauf ihre Aktienmehrheit an die Frankfurter Wisser-Dienstleistungsgruppe, die ein Auge auf den immens wertvollen Grundbesitz von Pfersee-Kolbemoor geworfen hatte. Außerdem konnte man noch für viel Geld die Wasserkraftwerke versilbern: Aus historischen Gründen war die Spinnerei Kolbemoor nämlich auch Energieversorgungsunternehmen für die ganze Stadt Kolbemoor, und auf die Gelegenheit hatten die Isar-Amperwerke schon lange gewartet. Heute eine reine Vermögensverwaltung-, Immobilien- und Dienstleistungssholding. Hochdekorativ mit Fabrikansicht und zwei alten Produktionsgeräten in der floralen Umrandung. Mit Originalunterschriften. 23 x 37,3 cm. Doppelblatt, inwendig Auszug aus den Statuten. Prägesiegel lochentwertet. Ein überdurchschnittlich gut erhaltenes Exemplar mit nur mäßigen Gebrauchsspuren. **Eine der wichtigsten deutschen Gründeraktien!**



Nr. 4

Nr. 4 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

AG Baumwoll-Spinnerei Kolbemoor
Aktie 1.000 Mark, Nr. 3026
München, 15.2.1910 EF-
Auflage 500 (R 8). Hochdekorativ mit zwei Fabrikansichten; barocke Zierumrandung mit floralen Motiven. Maße: 26,4 x 39,5 cm. Doppelblatt. Kleine Lochentwertung.



Nr. 5

Nr. 5 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

AG für Korbwaren- und Kinderwagen-Industrie Hourdeux-Bergmann
Aktie 1.000 Mark, Nr. 4588
Lichtenfels, 30.6.1923 EF
Auflage 10.000 (R 8). Aus dem 18. Jh. noch zunftmäßig organisierten Handwerk der Weiß-

korbmacher entwickelte sich im Obermaingebiet eine vielfältige Korbindustrie, seit 1825 ein lizenzpflichtiges Gewerbe. In manchen Orten war 1/3 der gesamten Bevölkerung in der Korbmacherei beschäftigt. Davon zeugt noch heute das Deutsche Korbmuseum in Michelau. Für den Absatz sorgten Korbhändler mit einem weltweiten Absatznetz selbst bis nach Amerika, Australien und Südafrika. Die wichtigsten Korbhandelshäuser wurden in Lichtenfels ansässig, wobei interessanter Weise nahezu alle der wohlhabenden Korbhandelsherren keine Einheimischen waren, sondern Zugewanderte wie der Franzose Amédée Hourdeux. Er wandelte seine Firma 1890 in die "AG für Korbwarenindustrie vormals Amédée Hourdeux" um, und zwar mit Hilfe der Bank für Thüringen vorm. B. M. Strupp in Meiningen und des Dresdner Bankhauses Gebr. Arnhold. 1908 mit dem Erwerb der Kinderwagen- und Holzwarenfabrik GmbH i.L. in Wasungen (1910 stillgelegt) Einstieg auch in die Produktion. 1909 Fusion mit dem Mitbewerber Bergmann & Co. in Hirschaid und Lichtenfels, deshalb Umfirmierung in "AG für Korbwaren- und Kinderwagen-Industrie Hourdeux-Bergmann". Hergestellt wurden jetzt Kinder-, Puppen- & Stubenwagen, Holzwaren wie z.B. Kinderstühle, ferner Puppensportwagen, Schlitten, Korbwaren und Korbmöbel, Polstermöbel. 1921 Interessengemeinschaft mit der Bing-Werke AG in Nürnberg und Ausgliederung der Korbwarenabteilung in das Gemeinschaftsunternehmen Hourdeux-Bing GmbH (1931/38 nach dem Zusammenbruch der Bing-Werke wieder zurück eingegliedert). 1924 Börseneinführung in Berlin (nach dem Krieg dann in München notiert). 1943 bestanden Werke in Lichtenfels, Seubelsdorf, Hirschaid und Zapfendorf. Dann mußte das Werk Hirschaid auf höheren Befehl zur Rüstungsproduktion der Firma Kugelfischer in Schweinfurt zur Verfügung gestellt werden. 1952 Umfirmierung in Hourdeux-Bergmann AG sowie Verlegung der Holzwarenfertigung von Seubelsdorf nach Hirschaid und Umsiedlung der Polstermöbelfertigung vom Werk Lichtenfels nach Seubelsdorf. Nach einem erneuten Aufschwung, der die Beschäftigtenzahl auf über 1.000 brachte, musste 1971 die Produktion eingestellt werden. Danach nur noch Verpachtung und schrittweise Verwertung der Grundstücke, der Sitz wurde nach Köln verlegt. 1978 wurde die AG aufgelöst. Maße: 24,2 x 33,9 cm. Diese nach der Inflation zunächst auf 60 RM umgestellten Aktien wurden 1928 an sich komplett in neue Stücke zu 100 und 1.000 RM getauscht. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 6

Nr. 6 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

AG für Zellstoff- und Papierfabrikation Memel

Aktie 1.000 RM, Nr. 5990
Memel, 1.5.1941

VF+

Auflage 6.000 (R 8). Gründung im Dezember 1919. Hervorgegangen aus der 1898 gegründeten Cellulosefabrik Memel AG, die 1905 mit der AG für Maschinenpapier- (Zellstoff-) Fabrikation zur Aschaffenburger Zellstoffwerke AG fusionierte. Aufgrund des Versailler Vertrages, der die Abtrennung des Memelgebietes von Deutschland zur Folge hatte, wurde das Memeler Werk 1919/20 wieder in eine selbständige AG umgewandelt. Maße: 21 x 29,8 cm. Prägesiegel lochentwertet.

Nr. 7 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

AG Granitwerke Blauberg

Aktie 1.000 Mark, Nr. 704

Blauberg bei Cham im Bayer. Wald,
2.1.1890

EF

Gründeremission, Auflage 900 (R 8). Gegründet 1884 zum Betrieb der Blauburger Granit- und Syenit-Steinbrüche. 1901 Veräußerung sämtlicher Steinbrüche an die Bayerische Granit-AG in Regensburg gegen Gewährung von 460.000 M Schuldverschreibungen dieser Ges. Die Granitwerke Blauberg verlegten ihren Sitz dann in die ihr weiter gehörende Immobilie in München (Ludwigstr. 9) und traten gleichzeitig 1901 in Liquidation. Die Blauburger Steinbrüche wurden von der Bayerischen Granit-AG noch bis 1967 als Werksteinbetrieb, danach als Schotterwerk betrieben. Heute hat sich in dem alten Steinbruch der „Blauburger See“ gebildet. Großformatiges Papier mit feiner Umrandung. Originalunterschriften. Dop-



Nr. 7

pelblatt, lochentwertet. Maße: 24,9 x 37,7 cm. 15 Exemplare wurden 2013 in einem Nachlass gefunden und gleichmäßig auf die drei Erben aufgeteilt. Zwei haben sich von den Stücken inzwischen getrennt, der dritte möchte sie behalten.



Nr. 8

Nr. 8 **Schätzpreis: 650,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

AG Porzellanfabrik Weiden Gebrüder Bauscher

Aktie 1.000 Mark, Nr. 869
Weiden, 1.4.1911

EF

Gründeraktie, Auflage 3.000 (R 8). 1881 begannen die Brüder August und Conrad Bauscher in Weiden in Bahnhofsnähe mit 70 Mitarbeitern mit der Porzellanherstellung. Von Anfang an spezialisierten sie sich dabei auf robuste, funktionelle und langlebige Erzeugnisse für das Hotel- und Gaststättengewerbe. Ab 1887 werden alle Schiffe des Norddeutschen Lloyd mit Bauscher-Porzellan ausgestattet. Bereits 1895 eröffnete Bauscher seine erste Filiale in New York, 1900 zwei weitere in London und Luzern (heute exportiert Bauscher die Hälfte seiner Gesamtproduktion in über 120 Länder). Das zunächst als Einzelfirma, dann als oHG betriebene Unternehmen wurde 1907 in eine GmbH und 1911 in eine AG umgewandelt. Ebenfalls 1911 Gründung einer Porzellan-Kunstmanufaktur und (bis 1920) Aufnahme der Produktion von Telegraphenglocken und Isolatoren. Die Firmengründer sterben 1910 (Conrad) bzw. 1917 (August), die AG-Mehrheit landet dann beim Strupp-Konzern, Meinigen (zurückgehend auf das 1742 gegründete Bankhaus B. M. Strupp, ab 1905 Bank für Thüringen). Über 1.200 Beschäftigte fertigen nun für illustre Kunden wie "Auerbachs Keller" in Leipzig und das "Waldorf Astoria" in New York. Bausch steht für 98 % aller Hotelporzellan-Einfuhren in die USA (u.a. auch an die acht größten Eisenbahngesellschaften). Nach Zerfall des Strupp-Konzerns 1927 per Fusion Zusammenschluß mit der Porzellanfabrik Lorenz Hutschenreuther, Selb (heute BHS tabletop, innerhalb der Firma wird Bauscher bis heute als eigenständige Spezialmarke für Hotel- und Gastronomie-Porzellan geführt). Das 1959 auf den Markt gebrachte System B1100, tauglich für die modernen Formen der Betriebs- und Systemverpflegung, wird das meistverkaufte Geschirrsystem der Welt. Auf der anderen Seite stattet auch Maitre Bocuse 1963 sein Restaurant mit Bauscher-Geschirr aus. 2008/09 werden auf einen Schlag AIDA Cruises, TUI-Cruises (Mein Schiff) und Costa Crociere als Kunden gewonnen. Lochentwertet. Maße: 25,8 x 35 cm.

Nr. 9 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

AG Professor Dr. Schweninger's Sanatorium Schloss Heidelberg

Aktie 1.000 Mark, Nr. 623
Heidelberg, 27.3.1888

VF+

Gründeraktie, Auflage 1.200. Im Jahr 1888 wurde das Sanatorium eine AG. Schon 1890 umfirmiert in „AG Schloss-Hotel und Hotel Bellevue“, 1939 erneut umbenannt in „Schloß-Hotel Heidelberg AG“. Betrieb des Schlosshotels sowie Restaurantbetrieb und Weinhandel. Nach dem Krieg wurde

das Anwesen von der US-Armee genutzt. Großformatiges Papier, sehr dekorativ verziert. Originalunterschriften. Maße: 36,5 x 25,1 cm. Doppelblatt.



Nr. 9



Nr. 10

Nr. 10 **Schätzpreis: 800,00 EUR**
Startpreis: 135,00 EUR

AG Thonwerke Kandernd

Namensaktie 1.000 Mark, Nr. 256
Kandernd, 1.7.1899

EF

Auflage 82 (R 9). Gründung 1889, hervorgegangen aus der schon seit 1837 im badischen Kandernd bestehenden Firma Wolman, Dewitz & Co. In zwei Werken in Kandernd mit rd. 150 Mann Belegschaft wurden in drei Brennöfen Dachziegel aller Art und Backsteine hergestellt. Großaktionär war mit zuletzt über 80 % die Badische Bank, Karlsruhe. 1954 Umwandlung in die Tonwerke Kandernd Georg Gott GmbH. 1998 schließlich wurde der Betrieb stillgelegt. Ausgestellt auf den seinerzeitigen Vorstand der Gesellschaft A. Dewitz. Großformatiges Papier, sehr dekorativ verziert. Maße: 39,7 x 24,9 cm. Kleine Lochentwertung unten rechts.



Nr. 11

Nr. 11 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

AG Vereinigte Gaswerke

Aktie 4. Emission 1.000 Mark, Nr. 4477

Augsburg, 11.3.1910

EF/VF

Auflage 1.000 (R 6). Nach der Gründung 1883 durch Augsburger Kaufleute und Industrielle wurden 24 Gasanstalten erbaut oder erworben (Asch, Baja, Bozen, Chrudim, Donzdorf, Göggingen, Grosswardein, Gunzenhausen, Isola, Kalisch, Königshof, Langenschwalbach, Neusatz, Osiwecim, Parenzo, Petrikau, Pirano, Rovigo, Sennheim, Stuhlweissenburg, Szczakowa, Tomaschow, Warnsdorf) sowie 7 Elektrizitätswerke (Chrudim, Gunzenhausen, St. Joachimstal, Königswart, Langenschwalbach, Lussin, Pirano), außerdem Betrieb der elektrischen Strassenbahn Pirano-Portorose-Santa Lucia im Südwesten des heutigen Slowenien. Als Folge des 1. Weltkrieges gingen die meisten Werke verloren, der Rest bis auf das 1911 in Betrieb genommene Gaswerk Göggingen wurde später verkauft. 1937 Sitzverlegung nach München, nachdem die AG für Licht- und Kraftversorgung die Aktienmehrheit erworben hatte. Diese stellte im Rahmen eines Beratungs- und Betriebsführungsvertrages auch den Vorstand und die leitenden Angestellten, die AG selbst hatte nur noch 16 Beschäftigte im Gaswerk Göggingen. 1979 aufgegeben in der Thüga. **Originalunterschrift Gust. Riedinger** (aus der Familie der Textilfabrikanten) für den Vorsitzenden. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 34,8 x 22 cm.

Nr. 12 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Agrippina See-, Fluß- u. Landtransport-Versicherungsgesellschaft

Namensaktie 1.500 Mark, Nr. 2928

Köln, Juni 1922

EF

Auflage 2.000 (R 6). Die Agrippina war Rechtsnachfolgerin der 1818 errichteten Rheinschiffahrts-Assekuranz-Gesellschaft in Köln-Mainz, gegründet 1845 u.a. durch Abraham Oppenheim und Gustav Mevissen. Um die Jahrhundertwende führte sie als erste Gesellschaft in Deutschland die Kraftfahrzeug-Versicherung ein. Übernommen wurden 1940 die „Bavaria“ Versicherungs-AG in Nürnberg und 1960 die Mitteleuropäische Versi-

**Alle Wertpapiere sind bei uns in einer Bilddatenbank vorhanden.
Es kann deshalb vereinzelt vorkommen, daß bei Abbildungen auf
Archivmaterial zurück gegriffen wurde und ein gleichwertiges Stück
mit einer anderen Nummer abgebildet ist.**

cherungs-AG. 1959 Umfirmierung in Agrippina Versicherungs-AG. Seit 1969 ist die Zürich-Versicherung mit fast 99 % Großaktionär. Im Jahr 2000 Verschmelzung auf die Zürich Agrippina Versicherung AG. Doppelblatt. Maße: 33,4 x 23,7 cm. Prägiesiegel lochentwertet.



Nr. 12



Nr. 13

Nr. 13 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Aktien-Bierbrauerei zum Lagerkeller
Vorzugsaktie 1.000 Mark, Nr. 3522
Dresden, September 1921

EF

Auflage 150 (R 6). 1872 Gründung als Aktien-Bierbrauerei zum Plauenschen Lagerkeller (1919 umbenannt wie oben). Der Plauensche Lagerkeller in der Chemnitz Straße lieferte Biersorten wie Pilsperle, Kernbräu und Lagerkeller Kulm. Ab 1911 auch kgl. sächsischer Hoflieferant. 1920 wurde der Betrieb für 15 Jahre an die Schloßbrauerei Niedporitz eGmbH verpachtet. Wegen unzureichender Erträge führten beide Brauereien danach lange Prozesse, die Vertragskündigung 1938 zog einen erneuten Prozeß nach sich. Später firmierte die Brauerei als "Falkenbrauerei GmbH" (Marke Bärenbräu). 1980 nach Fertigstellung der neuen Großbrauerei in Dresden-Coschütz endgültig stillgelegt. Maße: 24,8 x 36 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.

Nr. 14 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Aktienbrauerei Kaufbeuren

Aktie 1.000 RM, Nr. 687

Kaufbeuren, Mai 1938

EF

Auflage 1.490 (R 6). Urkundlich ist die Brauerei schon vor 1529 erwähnt. Bei der Gründung der „Aktienbrauerei zur Traube“ im Jahr 1885 wurde die Gustav Walch'sche Brauerei „Zur Traube“ übernommen. 1907 Fusion mit der Löwenbrauerei E. Wiedemann und Umfirmierung in „Aktienbrauerei Traube und Löwe“, seit 1920 dann Aktienbrauerei Kaufbeuren. In den 1920er Jahren Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an der Lammbrauerei

AG in Mindelheim. Bis heute börsennotierte erfolgreiche Brauerei. Großaktionär war jahrzehntelang die HypoVereinsbank, die 2004 an das Management verkaufte. Lochentwertet. Maße: 21 x 29,7 cm.



Nr. 14



Nr. 15

Nr. 15 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Aktienbrauerei Kaufbeuren

Aktie 100 RM, Nr. 596

Kaufbeuren, Januar 1942

EF

Auflage 1.220 (R 7). Lochentwertet. Maße: 21 x 29,7 cm.



Nr. 16

Nr. 16 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Aktienbrauerei Kaufbeuren AG

Aktie 50 DM, Nr. 759

Kaufbeuren, Mai 1995

EF+

Auflage 2.000 (R 9). Dekorativ, zwei Wappen mit Löwen und Trauben in der Umrahmung. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägiesiegel lochentwertet.

Nr. 17 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Aktienzuckerfabrik Trendelbusch

Namensaktie 1.500 Mark, Nr. 356

Trendelbusch, 16.4.1923

EF

(R 8) Die Gründung erfolgte 1857 als Zuckerfabrik Carl Salomon & Co, errichtet durch die Fürstlich Stolberg'sche Maschinen-Fabrik. Der Standort war ca. 4 km westlich von Harbke in der Nähe der Grube Trendelbusch. 1858 wurde das Unterneh-

men in die AG Actienzuckerfabrik Trendelbusch umgewandelt. Das Anbaugelände hatte eine Fläche von ca. 1200 Morgen. Das Unternehmen erwirtschaftete sehr gute Gewinne, die Aktionäre erhielten ungewöhnlich hohe Dividenden von 60%. Nach 25 Jahren hatte sich die Zahl der Aktionäre auf 64 erhöht. Zu diesem Zeitpunkt waren erst knapp 90% des Grundkapitals gezeichnet. Die Zuckerschwemme Ende der 1880er Jahre machte auch der Actienzuckerfabrik Trendelbusch zu schaffen. Rationalisierungsmaßnahmen waren die Folge. 1901/02 wurden wieder Rekordverarbeitungen gemeldet. Die Zeit der Inflation allerdings führte zu einer Verschuldung der Landwirtschaft allgemein, die Zuckerfabrik musste nach 67jähriger Tätigkeit ihre Produktion einstellen. Großes Hochformat, dekorative Ornament-Umrahmung. Originalsignaturen. Maße: 34,2 x 24,2 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte.



Nr. 17



Nr. 18

Nr. 18 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft

Sammelaktie 1.000 x 100 RM, Nr. 384001-385000

Berlin, März 1943

EF+

(R 7) Gründung 1883 durch Emil Rathenau als „Deutsche Edison-Gesellschaft für angewandte Elektrizität“, 1887 Umfirmierung in AEG. Beim Besuch der Weltausstellung in Philadelphia lernte Emil Rathenau die epochenmachenden Erfindungen von Thomas A. Edison kennen. Es gelang ihm, die Patente für Deutschland zu erwerben. Zu Recht wird Rathenau als der Begründer der elektrischen Großindustrie in Deutschland bezeichnet. Was mit der Herstellung von Glühlampen begann, entwickelte sich bald zu einem Unternehmen, das auf allen Gebieten der Elektrotechnik eine führende Rolle spielte - lange blieb der Wettstreit mit Siemens & Halske um den ersten Platz unentschieden. Der Niedergang nach dem 2. Weltkrieg mündete schließlich 1985 in der Mehrheitsübernahme durch den Daimler-Benz-Konzern, der

unter dem Vorstandsvorsitzenden Eduard Reuter (Sohn des legendären Berliner Nachkriegs-ÖB) vom Aufbau eines umfassenden Technologiekonzerns als Welt-AG träumte. Als auch dieser Traum ausgeübt war, löste Daimler-Benz (nun unter Reuters Nachfolger Jürgen Schrepp) die AEG 1996 auf. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägiesiegel lochentwertet.



Nr. 19

Nr. 19 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft
Aktie 100 DM
Berlin-Grunewald, April 1958 EF+
Blankett (R 10). Maße: 21,1 x 29,7 cm. Prägiesiegel lochentwertet. Mit beiliegendem Kuponbogen.



Nr. 20

Nr. 20 **Schätzpreis: 175,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Allgemeine Gold- & Silber-Scheide-Anstalt

Actie 500 Mark, Nr. 1505 EF
Pforzheim, 10.5.1912

Auflage 1.000. Gründung 1891 in Pforzheim, bis heute das Zentrum der deutschen Schmuck- und Uhrenindustrie. Das Werk in der Kanzlerstrasse wurde im Laufe der Zeit zu einer der führenden Scheideanstalten in Europa ausgebaut. Neben der Scheidung von gold- und silberhaltigen Barren und dem Verkauf von Feingold und Feinsilber sind auch die für die Schmuckwarenfabrikation erforderlichen Chemikalien und Edelmetall-Legierungen im Lieferprogramm. Bis hin nach Thailand werden vor allem Goldschmiedewerkstätten beliefert. Daneben auch eigene Kupfer-Elektrolyse sowie Aufbereitung von und Handel mit Basismetallen aller Art. In den 60er Jahren begann der Frankfurter Konkurrent Degussa die im Frankfurter Telefonverkehr notierten Agost-Aktien aufzukaufen und besaß zuletzt über 90 %. 2002 ging das Aktienpaket an die belgische Umicore-Gruppe. Hübsche breite Umrahmung aus fein gearbeitetem

Blumen-Rankwerk. Originalsignaturen. Eingetragen auf und **original signiert von Carl Mondon** als leitender Direktor. Maße: 34 x 23,2 cm. Doppelblatt, inwendig Übertragung von 1913. Kleine Lochentwertung unten mittig.



Nr. 21

Nr. 21 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Allgemeine Häuserbau-AG von 1872

Aktie 100 RM, Nr. 11969
Berlin, Januar 1925 EF
Auflage 30.650 (R 9). Zusatz „von 1872“ per rotem Überdruck getilgt, 1932 unnummeriert. Gründung 1872 als Allgemeine Häuserbau-AG. Neben Hochbau und Parzellierung auch große Tischler- und Zimmerer-Betriebe. 1929 wurde für das Zehlendorfer Schnellbahnbau-Konsortium die U-Bahnstrecke vom Thielplatz nach Zehlendorf-West gebaut mit den drei Bahnhöfen Oskar-Helene-Heim, Onkel Toms Hütte und Krumme Lanke. Das Gebiet um den Bahnhof Onkel Toms Hütte war danach das bevorzugte Betätigungsfeld der AHAG, hier wurden mehrere Ladenzeilen und hunderte von Wohnungen (teils für die Gagfah) gebaut. Zweigbetrieb in Schneidemühl. An den Folgen des 2. Weltkriegs zerbrach die inzwischen in „Bau- und Holzindustrie Verwaltungs-AG“ umfirmierte Gesellschaft: 1952 Eröffnung des Anschlusskonkursverfahrens. Mit Stempel „Gültig geblieben“ von 1932. Interessanter Art déco-Unterdruck. Maße: 21 x 29,5 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 22

Nr. 22 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 65,00 EUR

Ammendorfer Papierfabrik

Vorzugs-Aktie 1.000 Mark, Nr. 16
Ammendorf bei Halle a.S., 14.1.1921 EF
Auflage 500 (R 8). Die Gründung 1897 war wegen der Nähe zu Kohle und Wasser besonders begünstigt. 1898 wurde der Betrieb auf dem 272.000 qm großen Werks Gelände mit zwei Papiermaschinen und zugehöriger Holzschleiferei aufgenommen. 1923 Erwerb der Gebr. Dietrich GmbH in Merseburg zur Sicherung des Zellstoffbedarfs. Zuletzt wurden auf vier Papiermaschinen täglich 110 t Papier und Karton hergestellt. Börsennotiz Berlin und Halle (später Leipzig). Beteiligt an der Papier-Harz und der Tapetenrohpfapier GmbH (beide Berlin-Charlottenburg). Großaktionäre waren Delbrück, Schickler & Co. und die Dresdner Bank. Das Werk Ammendorf wurde 1946 von den Sowjets

restlos demontiert, die Grundstücke und das Zellstoffwerk Merseburg wurden enteignet. Die AG verlegte ihren Sitz 1950 nach Berlin, wurde dort abgewickelt und 1962 im Handelsregister gelöscht. Schöne Jugendstil-Umrahmung im kräftigen erdrot. Maße: 22,6 x 32 cm. Prägiesiegel lochentwertet.



Nr. 23

Nr. 23 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Astrawerke AG

Vorzugsaktie 1.000 RM, Nr. 148
Chemnitz, 23.10.1941 EF

Auflage 150 (R 9). Gründung 1921. Hergestellt wurden Präzisionsmaschinen, vor allem Addier-, Buchungs-, Rechen- und Schreibmaschinen. Börsennotiz im Freiverkehr Leipzig. Nach 1945 wurde das Werk von den Sowjets vollständig demontiert. Leitende Angestellte gründeten daraufhin in Köln die Exacta Büromaschinen GmbH (später Exacta-Continental GmbH), die 1960 von der Wanderer Werke AG übernommen wurde. 1968 Verkauf an den Paderborner Unternehmer Heinz Nixdorf, der aus der Firma die NIXDORF COMPUTER AG formte. Maße: 30 x 20,9 cm. Stück ohne Lochentwertung!



Nr. 24

Nr. 24 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Augsburger Kammgarn-Spinnerei

Namens-Aktie 1.500 RM, Nr. 2041
Augsburg, 16.6.1941 EF

Auflage 2.668 (R 9). Ausgestellt auf die Deutsche Bank Filiale Augsburg (Ursprünglich betrieb der Kaufmann J. Fr. Merz in Nürnberg eine Schafwollgroßhandlung, aus der eine Kammgarnspinnerei mit Pferdebetrieb hervorging. Wegen der viel günstigeren Wasserkraft ging Merz 1836 nach Augsburg und errichtete hier an der Schäfflerbachstraße die mit 3.000 Spindeln damals größte Kammgarn-Spinnerei im Gebiet des Deutschen Zollvereins. 1845 Umwandlung in eine AG. 1925 Übernahme der Werdener Feintuchwerke AG in Essen-Werden (1963 wieder abgestoßen). Die

größte deutsche Kammgarnspinnerei kämpfte sehr lange, wurde aber Ende 2001 dann doch eines der letzten Opfer der Krise der deutschen Textilindustrie. Ausgestellt an Stelle der vernichteten Aktienurkunde mit gleicher Nummer vom 25. März 1925. Für die Zeit ungewöhnliche Gestaltung im Großformat. Maße: 28,7 x 44,4 cm. Dekorativ gestaltet. Doppelblatt, inwendig zwei Übertragungsvorgänge. Prägiesiegel lochentwertet. **Nur 6 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!**



Nr. 25

Nr. 25 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Autoräder- und Felgenfabrik Max Hering AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 30
Ronneburg (Thür.), 1.1.1915 EF
Gründeraktie, Auflage 500. 1888 gründete der gelernte Schmied und Wagenbauer Friedrich Hering in Gera eine Firma zur Produktion von Fahrradteilen. Um die Jahrhundertwende Erweiterung der Fertigungsprogramms um Fahrgestelle, Kugellager, Achsen und Holzspeichenräder für die aufstrebende Automobilindustrie, aus diesem Anlaß Umfirmierung in "Deutsche Automobilindustrie Friedrich Hering". Nach dem Tod des Firmengründers verlagerten seine Söhne Alfred und Karl Max Hering 1902 die Fabrik, deren Kapazitätsgrenze in Gera erreicht war, ins nahegelegene Ronneburg. Produziert wurde hier ein über die Grenzen bekanntes Automobil, der Rex Simplex. Für die weitere Expansion wurde frisches Kapital benötigt. So wurde 1904 der Berliner Kaufmann Carl Richard als Teilhaber gewonnen, welches die Umfirmierung in Deutsche Automobilindustrie Richard & Hering bewirkte. 1906 wurden bereits rund 600 Fahrzeuge hergestellt. 1907 ging man an die Konstruktion eigener Motoren. Die notwendigen Investitionen Mittel, die mit der Konstruktion verbunden waren, wurden 1908 durch die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft besorgt. Mit dem Eintritt des Automobil-Ingenieurs Dr. Ernst Valentin (brachte später bei Russo-Balt in Riga die Automobilproduktion in Gang) als Chefingenieur wurden die Fahrzeuge sowie die Motoren grundlegend verbessert und besaßen europaweit einen ausgezeichneten Ruf. Der Rex-Simplex wurde ins Baltikum, nach Russland, Skandinavien, England, Portugal und sogar Südafrika exportiert. 1913 wurde die Automobil- und die Zuliefererteile-Produktion getrennt. Dabei schied Max Hering aus dem Unternehmen aus und gründete 1914 seine eigene Autoräder & Felgenfabrik Max Hering. Hergestellt wurden Auto-Räder, Felgen und Holzrädern für Gespannfahrzeuge. Bereits 1917 belieferte Max Hering namhafte Automobilproduzenten wie das Eisenacher Dixi-Werk (später BMW), ferner Adler, Audi, Benz, Daimler, Horch, Opel und Stoeber, später auch BMW, Maybach, Fiat, Hansa-Lloyd, Ford und Chevrolet. 1918 Umfirmierung in Fabrik für Fahrzeugbestandteile AG, 1926 wurde aber wieder der alte Firmenname angenommen. Nach dem Krieg erfolgte die Enteignung beider Ronneburger Werke. Innerhalb der VVB Automobilbau (Vereinigung Volkseigener Betriebe) und später im Kombinat Personenkraftwagen produzierten dann beide Unternehmen als VEB IFA Fahrzeugzubehörwerke Felgen und Scheibenräder für Wartburg und Trabant. 1991 reprivatisiert und neugegründet als MEPRO Räderwerk Ronneburg

GmbH. Hergestellt werden heute Räder für Traktoren, Land- und Baumaschinen, PKW-Anhänger und Caravans, aber auch Schubkarren. Maße: 25,4 x 33,7 cm. **Exemplar ohne Lochentwertung!**



Nr. 26

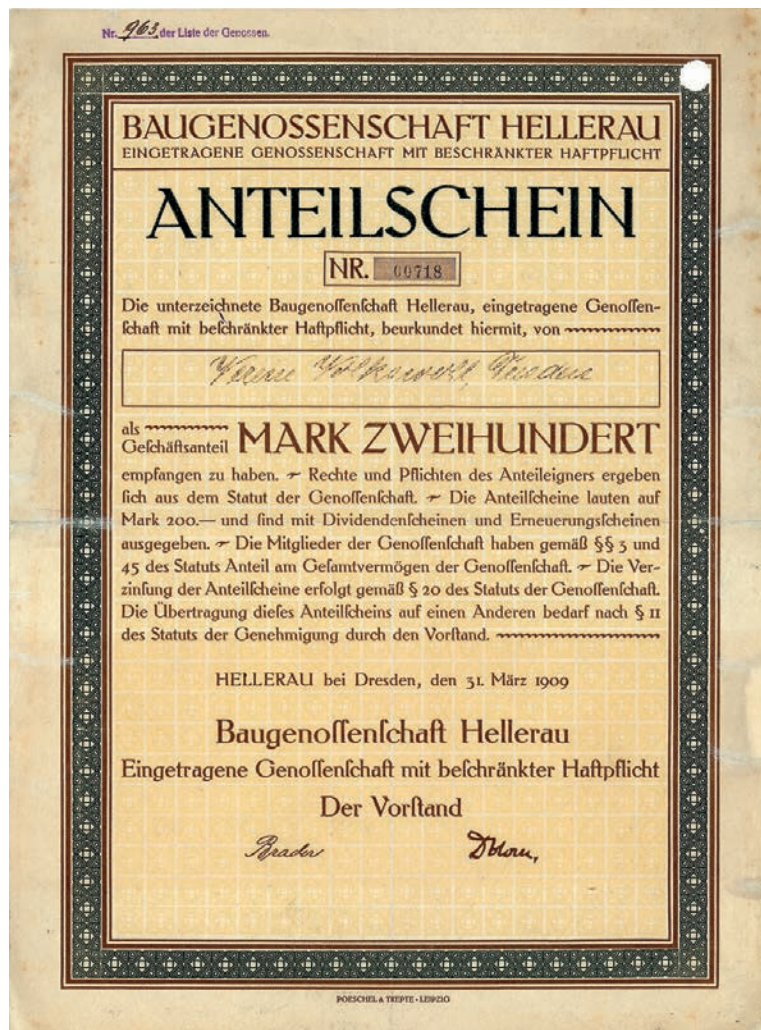
Nr. 26

Schätzpreis: 350,00 EUR
Startpreis: 90,00 EUR

Bank von Elsaß und Lothringen AG (Banque d'Alsace et de Lorraine S.A.)

Aktie 500 Franken = 400 Mark, Nr. 15648
Strassburg, 1.10.1872 VF
Gründeraktie, Auflage 24.000 (R 7). Gegründet 1872, als Elsaß und Lothringen gerade wieder Teil des Deutschen Reichs geworden waren. Bedeutende Regionalbank mit Filialen in Mülhausen, Metz, Colmar, Nancy, Paris und Basel. Übernommen wurden 1909 die Gewerbank in Basel und 1911 das Bankhaus Prud'hon Plainemaison & Cie. in Paris. Die Aktien waren in Basel börsennotiert. Nach dem 1. Weltkrieg als AG nach französischem Recht weitergeführt. 1931 auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise in freiwillige Liquidation gegangen. Großformatig und sehr dekorativ, mit zwei Ansichten vom Strassburger Münster. Die vielen Überstempelungen dokumentieren eindrucksvoll die wechselnde Geschichte von Elsaß und Lothringen. Rückseitig Statuten. Maße: 30,6 x 36 cm.

Gerne nehme ich auch Ihre Einlieferung zur Auktion entgegen!



Nr. 27

Nr. 27 **Schätzpreis: 600,00 EUR**
Startpreis: 350,00 EUR

Baugenossenschaft Hellerau eGmbH

Namens-Anteilschein 200 Mark, Nr. 718
 Hellerau bei Dresden, 31.3.1909 VF-

Gründerstück (R 11), ausgestellt auf den Verein Volkswohl, Dresden. Gegründet 1909 von dem Möbelfabrikanten Karl Camillo Schmidt-Hellerau (1873-1948) für den Bau der Gartenstadtsiedlung Hellerau zusammen mit dem Neubau seiner „Dresdner Werkstätten für Handwerkskunst“. Die Gartenstadt befand sich an der nördlichen Peripherie von Dresden am Heller auf den Fluren von Rähnitz und Klotzsche. Schmidt wurde inspiriert von den Ideen der Lebensreform, der englischen Arts-and-Craft-Bewegung und der von Ebenezer Howard begründeten Gartenstadtbewegung. Der Landkauf für Fabrik- und Siedlungsneubau erfolgte 1906 und die Konzipierungsphase begann im selben Jahr. Schmidt beauftragte Richard Riemerschmid, einen Gesamtplan für die Bebauung zu entwerfen. Im Juni 1909 erfolgte der erste Spatenstich. Bereits 1910 wurde in den neuerbauten Deutschen Werkstätten für Handwerkskunst Hellerau produziert, und die ersten Bewohner siedelten sich in Hellerau an. Der von Schmidt beauftragte Architekt Richard Riemerschmid plante den Bau der Werkstätten und dazu eine Wohnsiedlung mit Kleinstwohnhäusern für die Arbeiter, geräumigen Landhäusern, Markt, Geschäften, Wasch- und Badehaus, Praxen, Ledigenwohnheim, Schule und Schülerwohnheim. Neben Riemerschmid gehörten Heinrich Tessenow, Hermann Muthesius und Kurt Frick, aber auch Theodor Fischer zu den renommierten Architekten, von denen in Hellerau ganze Straßenzüge oder zumindest Häuserreihen realisiert wurden. Während der Zeit ihrer Errichtung war Hellerau, wie sonst nur die Essener Gartenstadt Margarethenhöhe, durch einen Regierungserlass von allen Bauvorschriften befreit. Reformbegeisterte aus ganz Europa kamen, um Zeuge der real praktizierten Lebensreform zu werden. Einige besuchten Hellerau nur für kurze Zeit, andere blieben. Unter dem Dach des Kulturbundes der DDR wurde die „Interessengruppe Hellerau“ gegründet, um das Architekturdenkmal zu schützen. 1990 wurde das „Bürgerkomitee Hellerau“ gegründet, daraus entstand der Verein „Bürgerschaft Hellerau“. Lochentwertet. Maße: 33,7 x 25 cm. Rand etwas angestaubt und stellenweise fleckig. Randeinrisse sachverständig ausgebessert, zwei Randfehlstellen und die abgebrochene Spitze der rechten unteren Ecke fachmännisch restauriert. Nur zwei Exemplare wurden in der Reichsbank gefunden, sonst unbekannt. **Kulturhistorisch hochbedeutendes Papier!**

Nr. 28 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

Baumwollspinnerei Mittweida

Aktie 1.000 Mark, Nr. 2208

Mittweida, 11.10.1919 VF+

Auflage 1.500 (R 10). Gründung 1884. Zuletzt besaß die Gesellschaft 5 Spinnereien mit etwa 160.000 Spinn- und Zwirnspindeln, 3 Wasserkraftturbinen und Dampfanlagen sowie eine Mehrheitsbeteiligung an der Baumwollweberei Mittweida. Im 2. Weltkrieg wurde die Hälfte des Werkes demontiert, auf der freigewordenen Fläche wurde eine Kriegsproduktion der Lorenzwerke AG Berlin (Funkgeräte) eingerichtet. In Leipzig börsennotiert. Nach 1945 als VEB Baumwollspinnerei weitergeführt, angegliedert wurden 1951 die Mittelhäuser Spinnerei als Werk 2 und 1964 die Baumwollspinnerei Riesa als Werk 3. Zur Wende waren etwa 1.000 Mitarbeiter beschäftigt. 1995 als Sächsische Baumwollspinnerei GmbH reprivatisiert, mit Werken in Mittweida, Venusberg und Hohenfichte einer der letzten heute noch produzierenden Textilbetriebe der Region. Maße: 25 x 33,8 cm. Doppelblatt. Prägesiegel lochentwertet. **Nur 5 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!**



Nr. 28



Nr. 29

Nr. 29 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Bayerische Hypotheken- und Wechsel-Bank

Aktie 100 RM, Nr. 14458

München, 18.2.1928

EF
 Auflage 10.000 (R 7). Gründung 1835, wobei hier die seltene Kombination von Hypotheken- und Geschäfts-Bank zugelassen war. Auch Versicherungsgeschäfte wurden zunächst auf eigene Rechnung betrieben (1905 in die „Bayerische Versicherungsbank AG“ ausgegliedert, 1923 an Münchener Rück und Allianz verkauft). 1896 Ausdehnung des Geschäftsbereiches über Bayern hinaus auf das ganze Deutsche Reich. 1905 Gründung der Bayer. Disconto- und Wechsel-Bank AG in Nürnberg (deren laufendes Geschäft 1923 übernommen wurde). 1915-20 Übernahme einer Reihe kleinerer Bankgeschäfte. In Österreich aktiv mit der Gründung der Salzburger Kredit- und Wechsel-Bank (1921) und der Kärntner Kredit- und Wechselbank Ehrfeld & Co., Klagenfurt (1922, später die Bank für Kärnten) sowie Beteiligung bei Scherbaum & Co. in Wien (1924). 1998 mit dem früheren Erz-Konkurrenten Bayerische Vereinsbank zur heutigen Bayerischen Hypo- und Vereinsbank AG fusioniert. Bei Ausgabe dieser Aktie war die Bank mit etwas über 2.000 Mitarbeitern in den Haupt-Niederlassungen sowie 135 Zweigniederlassungen noch recht überschaubar. Hübsche Gestaltung mit barocker Umrahmung. Maße: 20,8 x 29,8 cm. **Eine der ältesten überhaupt erhältlichen Hypobank-Aktien, nicht entwertet!**

**Gestern Nonvaleurs,
 heute begehrte Sammelobjekte!**



Nr. 30

Nr. 30 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Bergbahn AG St. Anton am Arlberg

Aktie 100 RM, Nr. 427

Innsbruck, September 1940 EF

Auflage 500 (R 8). Gründung 1937, zunächst konzeptioniert für die Seilschwebbahn von St. Anton am Arlberg auf den Galzig. Die Seilbahn wurde nach dem System Zuegg-Bleichert erbaut und am 19.12.1937 eröffnet. Die Zahl der Fahrgäste stieg beständig von rd. 100.000 in den Jahren nach der Eröffnung bis knapp 300.000 in den 1960er Jahren. 1953-60 Errichtung von vier Skiliften in St. Christoph sowie vom Feldherrnhügel auf den Galzig. 1962 Verleihung der eisenbahnrechtlichen Konzession für die Gampbergbahn (Seilbahn von St. Anton a.A. auf den Gampberg). Zu den Beteiligungen gehört auch ein Anteil von 26 % an der Zugspitzbahn AG, Ehrwald. Das Kapital wurde 1939/40 von Schilling auf RM und dann 1956 wieder 1:4 auf Schilling umgestellt. Lochentwertet. Maße: 21 x 29,8 cm. Nur 18 Stücke wurden in der Reichsbank gefunden, sonst unbekannt!

Nr. 31 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Berlin-Oberspree Terrain- & Bau-gesellschaft

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1837

Berlin, 13.5.1899 EF

Gründeraktie, Auflage 2.000 (R 8). Die Terrains der Gesellschaft lagen am Langen See (Dahme), darüber hinaus bezweckte sie den Betrieb von Straßenbahnen, Dampfer- und Omnibus-Linien. Außerdem Beteiligung an der Carolinhof Terrain- und Baugesellschaft mbH. Zuletzt Ende der

1920er Jahre größere Parzellierungsvorhaben in Carolinenhof (Gem. Schmöckwitz). Mit sechs Liquidationsstempeln bis 1940. Maße: 25 x 32,5 cm. **Nicht entwertetes Stück!**



Nr. 31



Nr. 32

Nr. 32 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR
Bierbrauerei Durlacher Hof AG
vorm. Hagen

Actie 1.000 Mark, Nr. 692
Mannheim, 30.7.1897

EF/VF

Auflage 150 (R 6). Gründung 1894 unter Erwerb und Fortbetrieb der 1880 von Hch. Ph. Hagen errichteten Hagen'schen Brauerei sowie des Durlacher Hof in Mannheim. Braubetrieb: Käfertaler 168/172. 1919/20 Erwerb des Kontingents und der Brauerei-Grundstücke der Brauerei H. J. Rau in Mannheim. Auch Mineralwässer und Limonaden wurden produziert. Im 2. Weltkrieg starke Kriegsschäden, 1945 Beschlagnahme des Betriebes durch die amerikanische Besatzungsmacht, erst 1948 konnte der Brauereibetrieb mit ca. 120 Mitarbeitern wieder aufgenommen werden. 1951 umbenannt in "Brauerei Durlacher Hof AG". Börsennotiert in Mannheim, später Frankfurt. Mehrheitsaktionär war das Bankhaus Anton Hafner, Augsburg. 1973 auf die Eichbaum-Brauereien AG, Worms, verschmolzen. Umrahmung im Historismustil. Originalunterschriften. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 38,2 x 26,5 cm.

Nr. 33 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Bohr-Gesellschaft Metz
Antheil-Schein, Nr. 811

Borbeck, 18.2.1872 **EF-**
Auflage 1.000 (R 7). In Borbeck (im heutigen Essener Norden) ging ein Steinkohlenbergbau schon seit dem 14. Jh. um, bevor hier 1847 der Kölner Bergwerks-Verein mit der Erschließung größerer Grubenfelder begann. Nachdem 1849 mehrere

Grubenfelder zur Gewerkschaft Neu-Cöln konsolidiert worden waren, ging 1855 der erste Förderungsbetrieb in Betrieb. 1867 soff die Zeche ab. Gesümpft und wieder in Gang gebracht wurde das Bergwerk 1871/72 von der Gewerkschaft König Wilhelm, die der Kölner Bergwerks-Verein gemeinsam mit weiteren von Friedrich Grillo angeführten Investoren aus dem Revier gegründet hatte. Es war offenkundig diese erneute Blüte des Bergbaus in Borbeck, die - auf der Liquiditätswooge der sog. "Gründerjahre" schwimmend - weitere Investoren anlockte, hier mit zu verdienen. Originalunterschriften des Vorstandes (u.a. G. Melches, Großvater der Ruhrgebiets-Legende Georg Melches, der den Deutschen Fußballmeister von 1955 Rot-Weiss Essen über Jahrzehnte prägte und der noch heute in Essen-Bergedorf durch das Georg-Melches-Stadion in Erinnerung ist). Rückseitig 2 Übertragungen, jeweils original signiert von G. Melches. Maße: 27,7 x 22,6 cm.



Nr. 33



Nr. 34

Nr. 34 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Brandenburger Versicherungs-AG

Namensaktie 100 RM, Nr. 13212
Brandenburg (Havel), 6.7.1925 **VF+**
Auflage 17.000 (R 8). Gründung 1846 als „Brandenburger Feuerversicherungs-Gesellschaft a.G.“, AG seit 1924. Gehörte zum Konzern der Süddeutschen Rückversicherung. Seit 1930 in Konkurs. Maße: 21 x 29,7 cm. Kleine Lochentwertung unten mittig.

Nr. 35 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-AG

Genussrechts-Urkunde 100 RM, Nr. 470
Braunschweig, Dezember 1926 **EF**
(R 6) Gründung 1901. Vollspurige Nebeneisenbahnen Schöningen-Hötzum-Braunschweig Bahnhof (Nord-Ost) und Hötzum-Mattierzoll (Gesamtlänge 73,6 km). Gründer waren der Herzoglich-Braun-

schweigische Staat, die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft und die Actien-Zuckerfabrik Rautheim. Die Aktionäre hatten denkbar wenig Freude an der Bahn: In dem dreiviertel Jahrhundert des Bestehens reichte es nur vier Mal zu einer Dividende von 1 bzw. 2 %. 1950-71 sukzessive eingestellt, 1974 Umwandlung in die „BSE Verwaltungs- und Beteiligungsges. mbH“. Börsennotiz bis 1934 in Braunschweig, danach im Freiverkehr Hannover. Reste der Bahnanlagen sind noch bei Ridsagshausen und über Hötzum bis Schöningen zu finden, auch die meisten der alten Bahnhöfe stehen noch (und das heutige Betriebsgelände der AG für Hist. Wertpapiere, das früher zur Zuckerfabrik Salzdahlum gehörte, hatte einen eigenen Gleisanschluss der BSE). Maße: 30 x 21,1 cm. Lochentwert. Mit beiliegenden Kupons.



Nr. 35



Nr. 36

Nr. 36 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-AG

Aktie 500 DM, Nr. 616
Braunschweig, Mai 1956 **EF+**
Auflage 3.950 (R 7). Maße: 21 x 29,7 cm. Mit komplettem Kuponbogen.

Nr. 37 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Bremer Strassenbahn

Aktie 1.200 Mark, Nr. 378
Bremen, 1.7.1891 **EF/VF**
Auflage 167 (R 6). Eröffnung der Bremer Pferdebahn 1876, elektrischer Betrieb ab 1.5.1892. Normalspurige Strecken von zusammen 67 km Länge. Noch heute als Bremer Strassenbahn AG börsennotiert. Mit Abb. eines Strassenbahnwagens mit Stromabnehmer. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 27,6 x 22,1 cm.



Nr. 37

Nr. 38 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik

Aktie 1.000 Mark, Nr. 838

Grohn, März 1895

VF

Auflage 900 (R 7). Gründung 1893 unter Übernahme der Fa. Johann Lange in Grohn bei Vegesack. 1898 Verlegung der Werft auf ein 33 ha großes Gelände am rechten Weserufer in den Bezirken Vegesack und Fähr-Lobendorf mit 1,3 km Wasserfront. Bis zur Jahrhundertwende erfolgte fast jedes Jahr eine Kapitalerhöhung - zunächst ohne großen Effekt, doch später wurden Dividenden bis zu 20 % verdient. Der Glanz verblaßte in der Werftenkrise der 1970er Jahre: Zuletzt wurde der Bremer Vulkan das Instrument der Werftenpolitik des



Nr. 38

Bremer Senats unter der hochqualifizierten Führung eines vormaligen Senatsdirektors als Vorstandsvorsitzenden - trotzdem (oder gerade wegen?) ein krachender Zusammenbruch mit Milliardenverlusten. Auch die immensen Fördergelder für die nach der Wende zusätzlich noch übernommenen ostdeutschen Werften wurden in Bremen noch "verzockt", ehe man das Schiff sinken ließ. Maße: 31,4 x 24,5 cm. Doppelblatt. Die horizontale Knickfalte sachverständig vom Papierrestaurator rückseitig ausgebessert. Kleine Lochentwertung unten mittig.

Noch Fragen?

Telefon: 053 31 / 97 55 24

Nr. 39

Schätzpreis: 800,00 EUR
Startpreis: 275,00 EUR

Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1614

Grohn, April 1897

VF+

Auflage 500 (R 8). Maße: 31,5 x 24,5 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte. Für diese Emission ein überdurchschnittlich gut erhaltenes Exemplar!

Nr. 40

Schätzpreis: 800,00 EUR
Startpreis: 180,00 EUR

Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik

Aktie 1.000 Mark, Nr. 2733

Vegesack, März 1900

EF/VF

Auflage 500 (R 8). Maße: 31,2 x 24,7 cm. Doppelblatt, Kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte.

Nr. 41

Schätzpreis: 600,00 EUR
Startpreis: 125,00 EUR

Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik

Aktie 1.000 Mark, Nr. 3771

Vegesack, August 1900

EF/VF

Auflage 1.000 (R 6). Maße: 31,3 x 24,7 cm. Kleine Lochentwertung unterhalb des Prägiesiegels.

Nr. 42

Schätzpreis: 275,00 EUR
Startpreis: 75,00 EUR

Buchdruckerei Argen-Bote vorm. J. Walchner o.H.G.

Schuldschein 500 Goldmark

Wangen im Allgäu, 24.12.1936

EF+

Blankett (R 10). Franz Josef Walchner (1881-1964) war Verleger und Kommunalpolitiker, Sohn von Josef Walchner (1850-1925), der den Walchner-Verlag gegründet hatte. 1910 war Franz Josef Her-



Nr. 39



Nr. 40

ausgeber des Argenboten. In den 30er Jahren verdrängten die Nationalsozialisten ihn aus dem öffentlichen Leben, er musste die Schriftleitung des Argenboten niederlegen. Ab 1945 Mitbegründer und Mitherausgeber der „Schwäbischen Zeitung“. Maße: 29,6 x 21,1 cm. Nur **3 Stücke** wurden 12020 gefunden.



Nr. 41



Nr. 42

Nr. 43 **Schätzpreis: 2.500,00 EUR**
Startpreis: 500,00 EUR
Bürger-Ressource-Gesellschaft

Aktie 25 Gulden, Nr. 315
 Hof, 1.5.1805

EF/VF

Auflage 20 (R 9). Die Bürger-Ressource Hof wurde am 13.11.1799 durch elf angesehene Bürger von Hof gegründet. Mit der Aktienemission 1804 (und späteren kleinen Nachfinanzierungen) wurde der Bau eines Versammlungshauses finanziert; es befand sich an der Stelle, wo heute die Stadtpost steht. Für den selbstständigen Mittelstand der Stadt Hof diente es als Zentrum des gesellschaftlichen Lebens. Die Einrichtung entsprang vor allem dem Wunsch, sich ungestört von napoleonischen Spitzeln unterhalten zu können. Einen heftigen Streit gab es 1845, als das Grundstück dem Staat für Eisenbahnzwecke abgetreten werden musste: die dafür herausgeschlagene Entschädigung von 30.000 Gulden war bedeutend mehr, als in die Immobilie investiert worden war. Am Ende wurde

der Mehrerlös nicht unter allen Vereinsmitgliedern, sondern nur unter den Aktienbesitzern verteilt. Kurz darauf wurde das neue, bis jetzt genutzte Vereinsgebäude an der Poststraße errichtet. Noch heute ist die Bürgergesellschaft (zu Beginn des 20. Jh. in einen eingetragenen Verein umgewandelt) einer der größten Vereine am Ort und pflegt jetzt vor allem das gesellige Leben. Die Mittel aus der Ausgabe von 300 Aktien à 25 Gulden im November 1804 reichten am Ende zur Finanzierung des Bauvorhabens nicht ganz aus, weshalb im Mai 1805 eine weitere Emission von lediglich 20 Aktien bei zahlungskräftigen Vereinsmitgliedern untergebracht wurde. Mit rotem Lacksiegel und Originalunterschriften. Maße: 16,6 x 19,7 cm. Einschnittwertet.



Nr. 44

Nr. 44 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

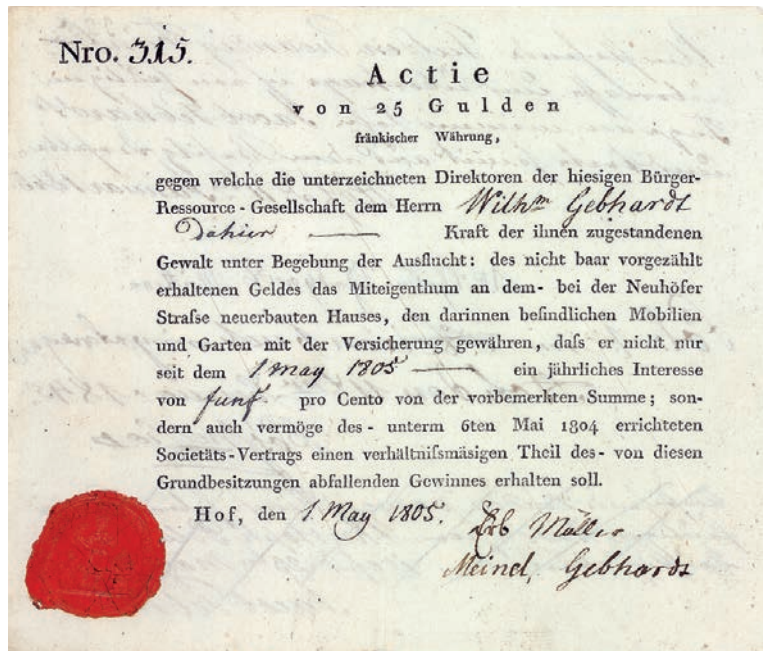
Bunzlauer Kleinbahn-AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 3870

Bunzlau, 1.7.1921

EF/VF

Auflage 2.040 (R 8). Strecke Bunzlau - Mittlau - Neudorf (25 km). Normalspurige, zuletzt 60 km lange Bahn in Niederschlesien östlich von Görlitz. 1921 Übernahme der Kleinbahn-AG Bunzlau-Modlau mit der Strecke Bunzlau - Kittlitztreben - Modlau (33 km) und Umfirmierung in „Bunzlauer Kleinbahn AG“. Maße: 27,6 x 41 cm. **Ungelochtes Exemplar** mit beiliegendem restlichen Kuponbogen, datiert 1941!



Nr. 43



Nr. 45

Nr. 45 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Carl Lindström AG

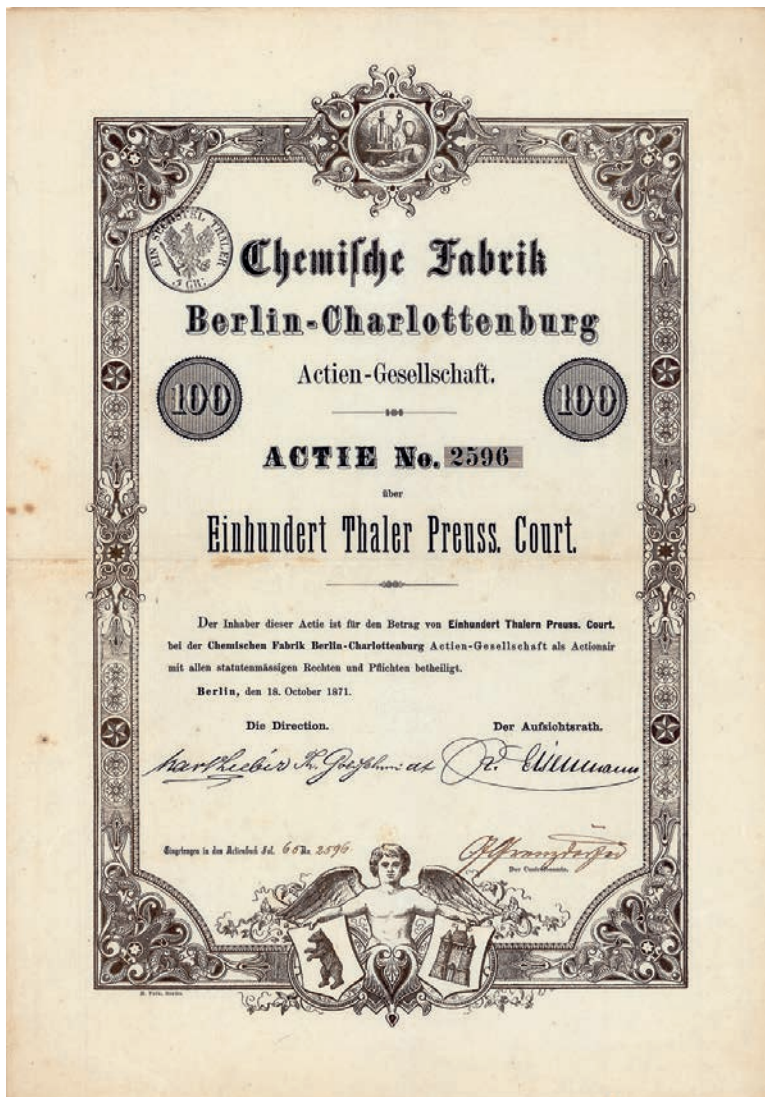
Aktie 1.000 Mark, Nr. 27392

Berlin, Oktober 1921

EF-

Auflage 10.000 (R 6). Carl Elöf Lindström schuf in Deutschland einen der ersten international operierenden und den zeitweise größten Schallplatten-Konzern in ganz Europa. Er verließ seine Heimat Schweden 1892 zunächst Richtung Stettin und gründete dann 1897 in Berlin eine mechanische Werkstätte, die bald vornehmlich Phonographen herstellte, ferner Diktiergeräte der Marke Parlograph. Den ersten Apparat zur Wiedergabe von Schallplatten nach dem Prinzip des Grammophons von Emil Berliner brachte Lindström unter dem Namen Lyndophone heraus. Der Betrieb expandierte rasend schnell, 1904 nahm Lindström die bereits in der Branche als weniger erfolgreiche Wettbewerber tätigen Bankiers Max Straus und Heinrich Zuntz als Kapitalgeber auf und gründete die Carl Lindström GmbH. 1905 brachte die Firma den „Record-Plattenapparat“ heraus, weswegen Carl Lindström als Erfinder des Grammophons mit beweglichem Tonarm und fest montiertem Trichter gilt. 1908 erfolgte die Umwandlung in eine AG. 1911 Erwerb der International Talking Machine Company mit der Plattenmarke Odeon, einem der bekanntesten Labels der Vorkriegs-Schellack-Zeit. Dazu kamen die Labels Jumbo, Jumbola, Fonotipia, Beka, Lyrathon, Dakapo und Favorit

durch Übernahme der Dr. Grünbaum & Thomas AG, Berlin (1913), der Favorite-Record AG, Hannover (1915) und der Beka-Rekord AG, Berlin (1917). Hergestellt wurden Phonographen, Sprechmaschinen, Schallplatten, Rechenmaschinen und Kinetographen. Zweigwerke befanden sich in Clichy bei Paris und Hartford bei London, die aber ebenso wie die Agenturen in vielen europäischen Hauptstädten, in Rußland, Südamerika, den USA und Kanada als Folge des 1. Weltkrieges verloren gingen. 1917 war Lindström einer der Mitbegründer der UFA. 1921 schied Carl Lindström als technischer Direktor aus der Firma aus, während sein Kompagnon der ersten Stunde, Max Straus, kaufmännischer Vorstand blieb (und als Jude erst 1931 in den Aufsichtsrat überwechselt musste, bevor er 1936 nach England emigrierte). Im Aufsichtsrat der bis 1935 (danach Einsetzung eines Treuhänders für das Feindvermögen) in Berlin börsennotierten AG saßen nun auch der spätere Reichsfinanzminister und Reichsbankpräsident Dr. Hjalmar Schacht sowie der Vorstandssprecher der Deutschen Bank Emil Georg von Stauss. 1925 Abschluß eines Interessenvertrages mit der Columbia Graphophone Comp. in London, die 1926 auch die Aktienmehrheit der in Berlin börsennotierten AG übernahm. Die Tagesleistung der Fabrik an der Schlesischen Strasse betrug nun 150.000 Schallplatten und 1.000 Sprechmaschinen. Columbia ging 1931 im EMI-Konzern auf. Die Weltwirtschaftskrise brachte Lindström an den Rand des Ruins, das Unternehmen musste saniert werden, die Fabrik in Treptow wurde ebenso verkauft wie grosse Teile des Titelbestandes. Im Dritten Reich stand die Gesellschaft wegen des britischen Großaktionärs unter Feindvermögensverwaltung, hinterher übernahmen die Alliierten die Kontrolle. Trotz starker Kriegsschäden konnte die im amerikanischen Sektor liegende Fabrik schon wenige Monate nach Kriegsende die Produktion von Schallplatten und Plattenspielern wieder aufnehmen. 1949 Gründung einer Zweigniederlassung in Nürnberg. 1951 Umwandlung in eine GmbH, 1953 Sitzverlegung nach Köln-Braunsfeld. Den Markennamen Lindström benutzte der EMI-Konzern weiter bis 1972, als die Carl Lindström GmbH und die Electrola GmbH zur EMI Electrola GmbH verschmolzen wurden. Die bedeutendste Firma in der deutschen Unterhaltungs-Industrie der Vorkriegszeit! Hübscher G&D-Druck, in der Umrandung kleine Vignette mit einem Grammophon. Die nach der Inflation 1924 zunächst auf 200 RM und einer Sanierung mit Kapitalherabsetzung 1934 auf 20 RM herabgesetzten Mark-Aktien wurden 1941 in neu gedruckte Stücke zu 100 RM und 1.000 RM umgetauscht, kriegsbedingt konnte die Aktion scheinbar aber nicht vollständig abgeschlossen werden. Maße: 26,6 x 35,3 cm.



Nr. 47

Nr. 46 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Carl Zeiss-Stiftung

7 % Obl. 1.000 hfl. = 2.075 SFr., Nr. 2061
Jena / Amsterdam, 1.4.1926 EF/VF

Auflage 5.000. Der Universitätsmechaniker Carl Zeiss (1816-1888) gründete 1846 in Jena eine feinmechanisch-optische Werkstätte, die besonders durch den Bau von Mikroskopen großen Ruf gewann. Mit dem Eintritt von Ernst Abbe (1867) setzte der Aufstieg des Werkes zu einem der weltweit größten Unternehmen seiner Branche ein. 1948 wurden die Werke in der DDR enteignet. Die Carl-Zeiss-Stiftung zog daraufhin ins württembergische Oberkochen um und baute dort die Zeiss-Werke neu auf. Nach der Wende wurden auch Zeiss Ost und Zeiss West wiedervereinigt, unter Führung des vormaligen baden-württembergischen Ministerpräsidenten Lothar Späth entstand so einer der erfolgreichsten Industriebetriebe der neuen Bundesländer. Unter Führung der Nederlandsche Handel-Maatschappij und von Mendelssohn & Co. in Amsterdam, von R. Mees & Zoonen in Rotterdam und den Haag sowie des Schweizerischen Bankvereins in Basel platzierte Anleihe von

5 Mio. hfl. Jugendstil-Elemente, zweisprachig
holländisch/ deutsch. Maße: 35,8 x 24,5 cm. Doppelblatt, inwendig Bedingungen. Kleine Lochentwertung oben in der aufgedruckten Fiskalmarke.

Nr. 47 **Schätzpreis: 3.000,00 EUR**
Startpreis: 1.450,00 EUR

Chemische Fabrik Berlin-Charlottenburg AG

Actie 100 Thaler, Nr. 2596
Berlin, 18.10.1871

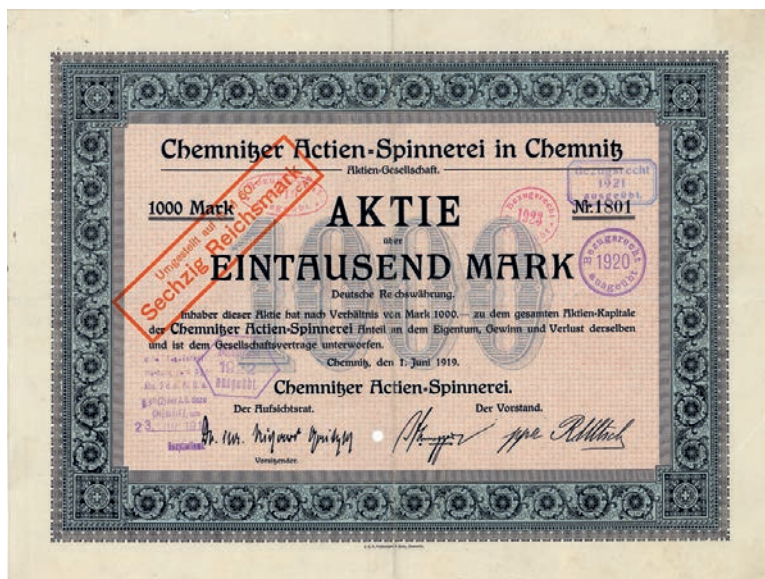
VF

Gründeraktie (Auflage 3750 (R 9). Im allgemeinen Fieberwahn der Gründerzeit wurde auch aus der chemischen Fabrik von Carl Lieber in Charlottenburg eine Aktiengesellschaft, zu der im Glagau zu lesen ist: "Gegründet October 1871 von Raphael Eisenmann, Wilh. Eisenmann, Joseph Goldschmidt und Julius Guttentag in Berlin, mit 375.000 Thaler Actien. Directoren: der Vorbesitzer und Theodor Goldschmidt, später (Th. Goldschmidt starb 1875) Bernhard Roge und Dr. Rosneck. Schreckliche Gründung und schreckliche Miswirtschaft! Schon das erste Geschäftsjahr schloß mit 105.000 Thaler Verlust, und man trat in Liquidation, bei welcher für die Actionäre natür-



Nr. 46

lich nichts übrig blieb. Die Grundstücke der Gesellschaft wurden 1876 subhastiert (zwangsversteigert). Der Staatsanwalt hat sich mit dieser Gründung jahrelang beschäftigt, ohne dass dabei etwas herausgekommen ist. Nur gegen Bernhard Roge schwebte ein Criminalverfahren wegen Unterschlagung von 3529 Thaler, doch wurde er in zwei Instanzen freigesprochen. Beide Richter führten aus: die Entnahme jener Summe sei zwar rechtswidrig, aber wahrscheinlich ein Rechtsirrtum, der besonders häufig unter Kaufleuten obwalte.“ Die Unternehmensgeschichte an sich ist also weiß Gott unspektakulär, umso bedeutender ist die Actie allerdings im Hinblick auf ihren Direktor **Theodor Goldschmidt** als Illustration zu einem der bedeutendsten deutschen Industrieunternehmen. 1847 gründete der Chemiker Theodor Goldschmidt in Berlin eine chemische Fabrik an der Köpenicker Chaussee, die schon 1849 an den Landwehrkanal verlegt wurde. Die Fabrik produzierte Vorprodukte für die Textilverarbeitung, darunter Präpariersalz, Dextrin, Chlorkalk, Zinnsalz und Chlorzinn. Hauptkunde war die Kattundruckerei R. Goldschmidt & Söhne. Das Unternehmen blieb jahrzehntelang sehr klein und beschäftigte kaum mehr als 20 Mitarbeiter. Erst als 1882, sieben Jahre nach dem Tod seines Vaters, der älteste Sohn Karl Goldschmidt die Geschäftsführung übernahm, änderte sich das. Er begann umgehend mit Versuchen, ein technisch ausgereiftes und rentables Verfahren zur Entzinnung von Weißblech zu entwickeln. Mit dem Erfolg dieses Geschäftszweiges begann die Firma rasant zu wachsen, zog 1890 in eine große neuerbaute Fabrik in Essen um und blieb über 100 Jahre lang (bis sie schließlich im Degussa-Konzern aufging) höchst erfolgreich selbstständig. Faksimile-Unterschriften von Karl Lieber, **Theodor Goldschmidt** und Raphael Eisenmann. Maße: 37,7 x 26,4 cm. Mit beiliegendem kompletten Kuponbogen. Seit Jahren sind **nur sechs Stücke** in sammelwürdiger Erhaltung bekannt.



Nr. 49

Nr. 49 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR
Chemnitzer Actien-Spinnerei

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1801
Chemnitz, 1.6.1919 VF
Auflage 926 (R 10). Altes, bereits 1857 gegründetes Textilunternehmen, das in Alt-Chemnitz zwei Spinnereien neu errichtete. Hergestellt wurden Garne und Zwirne, außerdem auf weiteren Verarbeitungsstufen vorzugsweise Unterwäsche. Bereits 1913 wurde wegen aufgelaufener Verluste eine Sanierung mit einem Kapitalschnitt 5:1 erforderlich, dessen Durchführung sich wegen kriegsbedingter Pausen bis 1919 hinzog. Eine ungezügelte Beteiligungspolitik in den 1920er Jahren hatte erneut hohe Verluste zur Folge und erzwang schließlich 1929 die Liquidation der AG. Maße: 24,5 x 32,7 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte. Nur **4 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben! Sehr niedriger Startpreis!



Nr. 50

Nr. 50 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Consolidiertes Eisenstein- und Kupfererz-Bergwerk Vereinigte Glückauf Carl
Kuxschein über 1 Kux, Nr. 9
Dernbach, 1.8.1900 EF

Auflage 100 (R 6). Erste Berichte vom Bergbau in Dernbach (bei Struthütten im Siegerland) gehen bis 1559 zurück. 11 um den Ort verteilte Gruben förderten zu unterschiedlichen Zeiten aus dem Eisenerz Zug Spateisenstein und Kupfererz. Die große unter ihnen war die ab 1858 aufgefahrene Grube Concordia, wo 200 Bergleute aus bis zu 882 m Teufe bis zur Betriebseinstellung 1953 1,8 Mio. t Eisenerz förderten. Original unterschrieben von Bergwerksbesitzer **Carl Kannengießer** zu Wiesbaden. Ausgestellt auf und zweifach original signiert von dem Bergwerksbesitzer Carl Kannengießer (1848-1921) zu Wiesbaden, Besitzer von mehreren Montanindustriebetrieben und einer Reederei mit Niederlassungen in Essen und Mannheim. Der königliche Kommerzienrath Kannengießer wurde 1901 zum Ehrenbürger der Stadt Wiesbaden ernannt. Maße: 30,8 x 22,9 cm. Rückseitig 1906 übertragen.



Nr. 51

Nr. 51 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 40,00 EUR

Croning-Schloss AG
Aktie Lit. A 5 Milliarden Mark, Nr. 48
Hamburg, Dezember 1923 EF+
Gründeraktie (R 7). Herstellung von Schlössern, insbesondere der patentgeschützten Croningsschlösser. Im Juni 1925 gelöscht. Ungewöhnlich hoher Nennwert! Sehr dekorative Umrandung im Art déco-Stil mit Sicherheitsschlüsseln. Maße: 24,5 x 35,2 cm. **Top-Erhaltung!**

Historische Wertpapiere:
Geschichte zum Anfassen



Nr. 52

Nr. 52 Schätzpreis: 250,00 EUR
Startpreis: 100,00 EUR

Danzig (Free City of Danzig, Tobacco Monopoly)

6,5 % Bond 100 £, Nr. 2972

Danzig, 10.10.1927

EF+

Teil einer Anleihe von 1,9 Mio. £, die die Freistadt Danzig mit Zustimmung des Völkerbundes aufgenommen hatte. Als Sicherheit für Kapital und Zinsen dienten auf der Grundlage eines Vertrages zwischen der Freistadt und der „Danziger Tabakmonopol AG“ die Einnahmen aus dem Tabakmonopol. Sehr schöner Stahlstich mit Löwen-Wappen. Signiert wurde die Anleihe vom Senatspräsidenten der Freien Stadt Danzig, Sahm und dem Finanzsenator Volkmann. Maße: 44,2 x 32 cm. Als **unentwertetes Stück ohne roten Überdruck** „Danziger Besitz, zahlbar in Gulden“ ganz besonders selten. Mit anhängenden restlichen Kupons ab 1940.

Nr. 53 Schätzpreis: 500,00 EUR
Startpreis: 200,00 EUR

Dessauer Spar- und Bau-Genossenschaft eGmbH

Anteil-Schein 200 Mark, Nr. 526

Dessau, 2.3.1916

EF/VF

(R 9) Gegründet im Jahr 1900. Nach Planungen von Hannes Meyer entstand 1929-30 mit den fünf Laubenganghäusern mit insgesamt 90 Wohnungen ein besonderes Ensemble als „echte“ Bauhausbauten. Sie waren Teil der geplanten gemischten Bebauung, die Hannes Meyer für die Erweiterung von Törten vorgesehen hatte. Zwischen mehrgeschossigen Laubenganghäusern sollte eine eingeschossige Reihenhausbebauung entstehen. Die in Teilen realisierte Bebauung grenzte an die 1926-28 von Walter Gropius konzipierte halbländliche Reihenhausssiedlung. 1958 wurde die Spar- und Baugenossenschaft in „Dessauer gem. Wohnungsbaugenossenschaft eGmbH“ (GWG) umbenannt. 1979 fusionierte die GWG mit der Arbeiterwohnungsgenossenschaft (AWG) Einheit, die 1965 aus dem Zusammenschluß der AWG Waggonbau und der AWG Elektromotorenwerk hervorgegangen war. Zuletzt dann 2008 umbenannt in „Wohnungsgenossenschaft Dessau eG“. Diese setzte die Bauhaus-Tradition zuletzt fort mit 2010 fertiggestellten Experimentalbauten und modernen Mietwohnungen am Rande von Törten. Ausgestellt auf die Anhalt-Dessauische Landesbank. Schöne Jugendstil-Kapitälchen, Originalunterschriften. Maße: 19,5 x 26,3 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte. **Das allerletzte Stück beim Einlieferer!**



Nr. 53



Nr. 54

Nr. 54 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Deutsche Continental-Gas-Gesellschaft

4,5 % Prior.-Obl. Lit. A 500 Mark, Nr. 2305
 Dessau, 1.3.1884 VF

Auflage 1.000 (R 10). Gründung 1855 als älteste Gasgesellschaft Deutschlands. Seit 1886 auch in der Elektrizitätswirtschaft tätig. In Dessau wurde die nach Berlin älteste Elektrizitäts-Zentrale in Deutschland errichtet. 1946 Sitzverlegung nach Düsseldorf, 1979 Umfirmierung in **CONTIGAS** Deutsche Energie AG, eine noch heute börsennotierte Holding für vielfältige Beteiligungen an Energieversorgungsunternehmen. 1988 Sitzverlegung nach München. Maße: 36 x 25. Doppelblatt, inwendig Anleihebedingungen. Prägesiegel lochentwertet. **Sehr niedriger Startpreis!**

Nr. 55 **Schätzpreis: 3.000,00 EUR**
Startpreis: 750,00 EUR

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa

Aktie 1.000 Mark
 Bremen, 30.06.1900 EF/VF

Blankett (R 10). Gründung 1881 durch Bremer Kaufleute für die Große Fahrt nach Ostindien, die Mittelmeerfahrt und die Ostseefahrt. 1898 konnten Pläne für regelmäßige Liniendienste nach Portugal, zum La Plata, in den Golf von Mexico und nach Ostindien verwirklicht werden. Nach 1900 besaß die Ges. mit 80 Schiffen die größte Frachtschiffsflotte der Welt! Alles ging als Folge des 1. Weltkriegs verloren. Nach erfolgreichem Wiederaufbau stand die Reederei nach dem 2. Weltkrieg erneut vor dem Nichts, wieder ging sie aller ihrer 53 Frachtschiffe verlustig. Erneut gelang der Wiederaufbau, aber nicht von Dauer: Finanziell zu sehr geschwächt ging die AG nach mehrfachem Auf und Ab letztendlich 1980 doch in Konkurs. Kapitalerhöhung um 5 Millionen Mark, begeben zur Finanzierung der Erweiterung des Betriebes nach Ostasien durch Neubau von fünf großen Dampfern. Maße: 28,5 x 21,8 cm. Doppelblatt. Oberer Rand links etwas fleckig, sonst tadellos. **Rarität:** Seit 2007 erst das dritte aufgetauchte Stück.

Nr. 56 **Schätzpreis: 3.000,00 EUR**
Startpreis: 1.000,00 EUR

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa

Aktie 1.000 Mark
 Bremen, 2.8.1920 EF/VF

Blankett (R 12). Die Aktie stammt aus der Kapitalerhöhung um 35 Millionen Mark. Dekoratives Stück mit Abbildung der Reederei-Flagge. Maße: 27 x 20,7 cm. Obere linke Ecke mit leichter Rostspur von einer Büroklammer. Mit beiliegendem Kuponbogen für 1900-1911. Erstmals angebotene Emission, wohl ein **Unikat!**



Nr. 57

Nr. 57 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Deutsche Grammophon-AG

Aktie 100 RM, Nr. 9686
 Leipzig-Wahren, 20.3.1935 EF+



Nr. 55

Auflage 9.000 (R 6). Gründung 1895 als Polyphon-Musikwerke AG. 1928 zusammen mit Siemens und der AEG Gründung der Klangfilm GmbH. 1904-08 außerdem Automobilbau (Polymobil). 1937 Umfirmierung in „Grundstücksgesellschaft Markgrafestraße AG“. 1945 Geschäftsleitung in Berlin, 1949 Deutsche Grammophon GmbH verlagert von Berlin nach Hannover, 1957 nach Hamburg (Muttergesellschaft Universal Music International). Maße: 21 x 29,7 cm. **Nicht entwertetes Stück!**

Nr. 58 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Deutsche Länderbank AG

Sammelaktie 10 x 1.000 RM
 Berlin, November 1942 EF+

Blankett (R 10). Gründung 1909 als Kolonialbank AG, 1922 umbenannt wie oben. Ihr Bankgebäude Unter den Linden 82 besaß die Bank über ihre Tochtergesellschaft Fugger Grundstücks-AG. 1924 wurde die Badische Anilin- & Soda-Fabrik (BASF) größter Aktionär und damit später der I.G. Farben-Konzern. Das erklärt, warum die außerordentliche verschwiegene Bank neben der Deutschen Bank eine der beiden Hausbanken von I.G. Farben war. 1945 Schließung der Bank durch die russische Besatzungsmacht. 1953 Errichtung eines zweiten Firmensitzes in Frankfurt/Main und bis 1960 vorübergehend als Westdeutsche Handelsbank AG firmierend. Alleinaktionärin wird 1965 die Schweizerische Bankgesellschaft, Zürich, nach Übernahme des I.G. Farben-Ablegers Interhandel AG, Basel. Die SBG gibt 1969 erst 75 % und 1980 auch den Rest der Länderbank-Aktien an die Dresdner Bank ab, die danach 1981 die traditionsreiche Privatbank Hardy & Co. GmbH auf die Länderbank verschmilzt. Das Bäumchen-wechsel-Dich-Spiel endet 1986, als die Länderbank an die SBG zurückverkauft wird und in „Schweizerische Bankgesellschaft (Deutschland) AG“ umfirmiert. Um aber die Verwirrung komplett zu machen: Unter dem Namen „Deutsche Länderbank“ betrieb die Dresdner Bank weiterhin einige Niederlassungen in Berlin. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet. **Nur 3 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben!

rische Bankgesellschaft, Zürich, nach Übernahme des I.G. Farben-Ablegers Interhandel AG, Basel. Die SBG gibt 1969 erst 75 % und 1980 auch den Rest der Länderbank-Aktien an die Dresdner Bank ab, die danach 1981 die traditionsreiche Privatbank Hardy & Co. GmbH auf die Länderbank verschmilzt. Das Bäumchen-wechsel-Dich-Spiel endet 1986, als die Länderbank an die SBG zurückverkauft wird und in „Schweizerische Bankgesellschaft (Deutschland) AG“ umfirmiert. Um aber die Verwirrung komplett zu machen: Unter dem Namen „Deutsche Länderbank“ betrieb die Dresdner Bank weiterhin einige Niederlassungen in Berlin. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet. **Nur 3 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 58





Nr. 59

Nr. 59 Schätzpreis: 500,00 EUR
Startpreis: 125,00 EUR

Deutsche Länderbank AG

Sammel-Aktie 100 x 1.000 RM

Berlin, November 1942

EF+

Blankett (R 10). Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet. Auch von dieser hohen Stückelung sind bis heute nur **3 Stücke** erhalten geblieben!



Nr. 60

Nr. 60 Schätzpreis: 350,00 EUR
Startpreis: 75,00 EUR

**Deutsche Landesbankenzentrale AG
(Central Bank of German State
& Provincial Banks)**

6 % Gold Bond 500 \$, Specimen

Berlin, 1.10.1927

VF

Nulzzertifiziertes Specimen (R 9). Gründung 1923. Zweck: „Den im Verband deutscher öffentlich-rechtlicher Kreditanstalten zusammengeschlossenen Staatsbanken, Landesbanken und öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Kreditanstalten für ihre wirtschaftlichen Aufgaben als Vermittler zu dienen und sie auf ihrem Tätigkeitsgebiet zu fördern.“ Seit 1955 Ablösung der Schuldverschreibungen, 1960 volle bzw. quotal Ablösung der Auslandsanleihen,

heute Deutsche Landesbankenzentrale AG, eine 100%ige Tochter der DekaBank. Anleihe von 10 Mio. \$, die höchsten Anteile hatten hier die Landesbank der Provinz Westfalen, die Provinzialhilfskasse Niederschlesien, die Provinzialbank Oberschlesien und die Kreditanstalt sächsischer Gemeinden. Herrliche Stahlstich-Vignette. Maße: 38 x 25,4 cm. Mit anh. Kupons, lochentwertet.

Nr. 61

Schätzpreis: 750,00 EUR

Startpreis: 150,00 EUR

Deutsche Luftschiffahrts-AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 2366

Frankfurt a.M., 1.8.1910

VF

Gründeraktie, Auflage 3.000 (R 9). Gründung am 16.11.1909 in Frankfurt mit einer Zweigniederlassung in Friedrichshafen. Gründer waren 260 an der wirtschaftlichen Nutzung der Erfindung des Grafen Zeppelin interessierte Privatpersonen, Firmen und Banken. Das Interesse größerer Städte an diesem neuen Verkehrsmittel zeigte sich z.B. in Gestalt des Frankfurter OB Adickes als AR-Vorsitzender, weitere Mitglieder waren der Essener OB Holle, der Düsseldorfer OB Oehler, Dr. Moenckeburg (Hamburg) und der Kölner OB Wallraf. Bekannte Industrievertreter waren Ernst Schiess (Düsseldorf), Andreae-Passavant (Frankfurt), von Guillaume (Köln), Dr. Moenckeburg und Eduard Siemens (Hamburg). Erste Hallen standen der



Nr. 61

Gesellschaft in Frankfurt, Baden, Düsseldorf und Hamburg zur Verfügung. Das erste bei der Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen fertiggestellte Luftschiff „Deutschland“ wurde schon am 28.6.1910 fast völlig zerstört, eine Katastrophe auch für das Image der Gesellschaft. 1912 wurden Fahrten unternommen mit den Luftschiffen „Hansa“, „Viktoria-Louise“ und „Schwaben“ (letzteres am 28.6.1912 bei Düsseldorf völlig zerstört). Durch die beiden Totalverluste sowie daraus resultierende Einnahmeausfälle war bereits Ende 1912 das halbe Grundkapital verloren. Zur Beseitigung der Unterbilanz wurde daraufhin beschlossen, 500 Aktien durch Zuzahlung von je M 3.000 in Vorzugsaktien umzuwandeln. 1913 wurde die Flotte um das Luftschiff „Sachsen“ erweitert. Bei Ausbruch des 1. Weltkrieges wurden die Luftschiffe vom Reich übernommen. Ab August 1919 (gemeinsam mit der Luftschiffbau Zeppelin) wieder regelmäßiger Luftverkehr vom Bodensee nach Berlin zu Versuchs- und Propagandazwecken. Auf 103 Luftreisen wurden 2380 Personen befördert. Der Versailler Vertrag besiegelte das Schicksal der Gesellschaft durch Enteignung der wertvollen Anlagewerte. Die DELAG trat in Liquidation, aus der dann 1936 51,50 RM pro Aktie für die Aktionäre übrig blieben. Faksimile-Unterschrift des Frankfurter **Oberbürgermeisters Adickes** als AR-Vorsitzender. Doppelblatt. Maße: 36,6 x 25,4 cm. Mit dem Liquidationserlös-Stempel sind weniger als 10 Stücke bekannt.

Nr. 62 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

Deutsche Luftschiffhallen-Bau-Gesellschaft „System Ermus“ mbH

Anteilschein 1.000 Mark, Nr. 229
Bremen-Berlin, 6.9.1913

EF

(R 8) Vor 1914 (dem Beginn des 1. Weltkrieges) war der Luftkrieg eine völlig unbekannte Form des Kampfes. Doch zu Beginn des 20. Jh. begannen sich die Streitkräfte für die militärischen Einsatzmöglichkeiten von Luftschiffen und Flugzeugen zu interessieren. Die nun mögliche Überspannung von Zeit und Raum und die aus der Luft bewirkbaren schwersten Zerstörungen ausgewählter Ziele ganz losgelöst vom Frontverlauf veränderten die Kriegsführung vollständig. Diese kurz vor Beginn des 1. Weltkrieges auf Anregung der Luftwaffe gegründete Firma entwickelte mobile Luftschiffhallen, die in kürzester Zeit an jedem Ort einsatzfähig waren. Über ein Stahlskelett aus zusammenklappbaren Elementen wurde eine Dachhaut gezogen. Binnen 10 Minuten, so versprach die Werbung der Firma, war eine solche Luftschiffhalle aufstellbar. Noch bis in die 30er Jahre übrigens waren Luftschiffe in den Streitkräften aller großen Nationen im Einsatz. Dekoratives Stück, Umrandung im Historismus-Stil. Originalsignatur von Otto Buchwald. Maße: 34,6 x 24,9 cm. Mit kompl. Kuponbogen.



Nr. 63

Nr. 63

Schätzpreis: 350,00 EUR
Startpreis: 90,00 EUR

Deutsche Petroleum-AG

Aktie 100 RM, Nr. 7470
Berlin, September 1929

EF+

Auflage 10.000 (R 8). Gründung 1904/1921, ursprünglich waren in der Gesellschaft sämtliche Erdöl-Interessen der Deutschen Bank gebündelt. 1925 übernahmen gegen Gewährung eigener Aktien die Rütgerswerke AG und die Deutsche Erdöl-AG die Aktienmehrheit und brachten im Gegenzug ihr vereintes Petroleumgeschäft in die Deutsche Petroleum AG ein. Börsennotiz im Freiverkehr Berlin, Frankfurt und Hamburg. Maße: 21,1 x 29,8 cm.



Nr. 64

Nr. 64

Schätzpreis: 300,00 EUR
Startpreis: 75,00 EUR

Deutsche Rechenmaschinen-Werke AG

Aktie 200 RM, Nr. 5122
Leipzig, 2.2.1925

EF

Auflage 2.950 (R 8). Gründung 1921 als Wilhelm Morell AG zur Fortführung des vom Fabrikbesitzer Paul Rich. Wilh. Morell in Leipzig betriebenen Fabrikunternehmens nebst Verkaufsstellen in Berlin und Hannover. 1928 wurde die Auflösung der Gesellschaft beschlossen. Betriebseinrichtungen und Patente wurden an die Brunsvisa-Maschinenwerke Grimme, Nathalis & Co. AG in Braunschweig verkauft. Maße: 21,1 x 29,7 cm. **Keine Entwertung!**

Nr. 65

Schätzpreis: 250,00 EUR
Startpreis: 60,00 EUR

Deutsche Rentenbank-Kreditanstalt Landwirtschaftliche Zentralbank

6 % Gold Bond 1.000 \$, Specimen
Berlin, 15.4.1928

VF

Nullgeziffertes Specimen (R 9). Die 1949 neu formierte heutige Landwirtschaftliche Rentenbank ist hervorgegangen aus der Deutschen Rentenbank (gegründet 1923 als Währungsbank zur Bekämpfung der damaligen Hyperinflation) und der Rentenbank-Kreditanstalt (gegründet 1925 als zentrales Refinanzierungsinstitut für den Agrarsektor). Durch Emission von vier Amerika-Anleihen konnte sie in den 30er Jahren beträchtliche internationale Mittel zur Finanzierung des Kapitalbedarfs der deutschen Landwirtschaft aufnehmen. Heute spielt sie durch Übernahme von Beteiligungen besonders beim Strukturwandel der



Nr. 62

deutschen Mühlenindustrie eine große Rolle. Volumen 26 Mio. \$, untergebracht in den USA, England, Schweden und der Schweiz. Hellviolett/schwarzer Stahlstich, herrliche Vignette mit Landwirtschafts-Allegorie. Maße: 38,4 x 25,5 cm. Mit anh. Kupons.



Nr. 65



Nr. 66

Nr. 66 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Deutsche Rentenbank-Kreditanstalt Landwirtschaftliche Zentralbank

6 % Gold Bond 2000 \$, Specimen

Berlin, 15.4.1928

Nullgeziffertes Specimen (R 9). Gleiche, hochdekorative Gestaltung wie das Los davor, nur in Purpurrot/schwarz gedruckt. Maße: 38 x 25,4 cm. Mit anhängenden Kupons, lochentwertet.

Nr. 67 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Deutsche Schutzgebietsanleihe von 1911

4 % Schuld v. 2.000 Mark, Nr. 4999

Berlin, 22.6.1911

EF (R 9) Zwischen 1908 und 1914 wurde vom Deutschen Reich (mit Ausnahme von 1912) jedes Jahr eine Schutzgebietsanleihe begeben, deren Verteilung auf die vier Schutzgebiete entsprechend den Finanzbedürfnissen des Eisenbahnbaus jeweils völlig unterschiedlich geschlüsselt war. Trotz des Verlustes der Kolonien als Folge des verlorenen 1.

Weltkrieges musste das Deutsche Reich die Schutzgebietsanleihen wegen der von ihm übernommenen Bürgschaft weiter bedienen, ehe die Hyperinflation 1923 die nominalen Geldwerte vernichtete. Bei der Aufwertung der Reichsanleihen 1926 wurden die Schutzgebietsanleihen ausklammert, da das Reich zu dieser Zeit immer noch hoffte, die Kolonien zurückzuerhalten. 1928 wurde der Schuldendienst auf die Schutzgebietsanleihen eingestellt. Schöner Druck der Reichsdruckerei. Maße: 32,5 x 22,4 cm. Unterer Rand mit kleiner Lochentwertung.



Nr. 67



Nr. 68

Nr. 68 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Deutscher Ring Lebensversicherungs-AG

Sammel-Namensaktie Lit. B 1.000 x 100 RM, Nr. 8001-9000

Hamburg, 1.10.1935

EF Auflage 20 (R 8). Gründung 1913 als "Volksversicherungs-AG des Deutschen nationalen Handlungsgehilfenverbandes" (Vorläufer der Gewerkschaft DAG), Umfirmierungen 1919 in "Deutschnationale Versicherungs-AG" und 1929 in "Deutscher Ring Lebensversicherungs-AG". Das Unternehmen stand im III. Reich unter den Einfluß der Deutschen Arbeitsfront und erhielt deswegen die Bestände des Österreichischen Phoenix sowie der polnischen Vita-Kotwica eingegliedert. Wegen dieser politischen Vorbelastung 1947 Neugründung als "Neue Welt Lebensversicherungs-AG", 1953 wurde wieder der vorherige Name angenommen. Das Verwaltungsgelände am Holstenwall war damals das höchste Bürogebäude in Hamburg. 1960 übernahm Rudolf August Oetker die Aktienmehrheit, heute ist Hauptaktionär die Baloise Holding, Basel, über die Basler Versicherungs-Beteiligungs-GmbH. Ausgestellt auf die Treuhändiges, für wirtschaftliche Unternehmungen mbH, Berlin. Firmensignet im Unterdruck. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägiesiegel lochentwertet.



Nr. 69

Nr. 69 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Döbelner Strassenbahn

Aktie 100 RM, Nr. 69

Döbeln, 20.12.1926

VF+ Auflage 770 (R 6). Gründung 1891 zum Bau und Betrieb einer Pferdebahn in Döbeln zur Beförderung von Personen, Post- und Stückgut. Eröffnet am 12.7.1892. Bahnlänge 3 km, Spurweite 1 m. 1927 wurde die Pferdebahn stillgelegt, Umwandlung in einen Omnibusbetrieb. Maße: 21 x 29,6 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 70

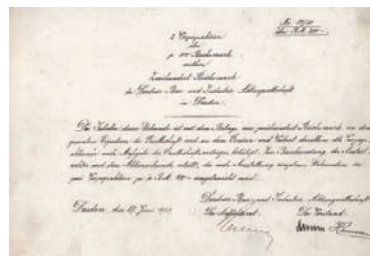
Nr. 70 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 30,00 EUR

Dortmunder Stifts-Brauerei Carl Funke AG

Aktie 1.000 DM, Nr. 3556

Dortmund-Hörde, April 1967

EF+ Auflage 270. Gründung 1867 als Stiftsbrauerei Eduard Frantzen. 1900 Fusion mit der Wallrabe-Brauerei, danach unzählige Umfirmierungen: 1903 in Stiftsbrauerei AG vormals Ed. Frantzen und Bürgerliches Brauhaus, 1929 in Dortmunder Stifts-Brauerei AG und 1940 in Dortmunder Stifts-Brauerei Carl Funke AG (nachdem 1936 die Stern-Brauerei Carl Funke AG in Essen die Mehrheit übernommen hatte). 1987 übernahm die Kronen Privatbrauerei Dortmund (eine Tochter der Dortmunder Actien-Brauerei, d.h. im Endeffekt über die Binding-Brauerei der Oetker-Konzern) 99,7 % der Aktien. 1999 schließlich Umfirmierung in DBI Dortmund Beteiligung- und Immobilien AG, 2000 Sitzverlegung zum Großaktionär IVG nach Bonn. Maße: 21 x 29,8 cm. Rückseitig als entwertet abgestempelt.



Nr. 71

Nr. 71 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Dresdner Bau- und Industrie-AG

Sammel-Vorzugs-Aktie 2 x 100 RM, Nr. 49/50
Dresden, 27.6.1929 EF

Auflage 7 (R 9). Gründung 1871 als „Dresdner Bau-Gesellschaft“, 1921 umbenannt wie oben. Als Nebenbetriebe unterhielt die Ges. Sandsteinwerke und Ziegeleien in Zschertnitz und Coschütz (letzte 1920 verkauft). Durch Schaffung ganzer Stadtteile und Erschließung mehrerer kleinerer Bezirke hatte die Ges. überragenden Einfluß auf die bauliche Entwicklung der Stadt Dresden seit der Reichsgründung. Börsennotiert in Berlin und Dresden, Großaktionär war die Dresdner Bank. Handschriftliche Ausführung mit Originalunterschriften. Druck auf dickerem, kartonähnlichen Papier. Maße: 20,5 x 29,6 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 72

Nr. 72 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Dresdner Hof-AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 1108
Leipzig, Januar 1945 EF+

Auflage 707 (R 7). Gründung am 27.9.1911 als Bau-AG am Neumarkt, 1927 umbenannt in Dresdner Hof-AG. Die Gesellschaft erwarb die Grundstücke Neumarkt/Kupfergasse/Magazingasse und errichtete dort das Geschäftshaus „Handelsstätte Dresdner Hof“. 1931 Erwerb der gesamten Einrichtung und Ausstattung des Messpalastes Dresdner Hof. Zu DDR-Zeiten lag die AG in Ohnmacht, wurde aber 1993 mit Feststellung der DM-Eröffnungsbilanz und Umstellung des Grundkapitals von RM auf DM wieder reaktiviert durch die Berliner Unternehmensgruppe Dr. Jürgen Hanne. Das ehemalige Messehaus wurde zu einer Seniorenwohnanlage umgebaut. Im Mai 1999 Konkurs. Mitte 2000 übernahm die Maternus-Kliniken AG die Seniorenresidenz Dresdner Hof. Unseres Wissens die **allerletzte** in Deutschland vor Kriegsende noch ausgegebene Aktie, kriegsbedingt fehlende Kontrollunterschrift. Maße: 21,1 x 29,7 cm.

Nr. 73 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Dresdner Milchversorgungsanstalt Altstädter Dampfmolkerei eGmbH

4,5 % Teilschuldv. 1.000 Mark, Nr. 87
Dresden, September 1907 EF/VF

Auflage 250 (R 9). Die Dresdner Milchversorgungsanstalt findet wegen ihres großen Einzugsgebiets (die Milch wurde in einem Radius von 50 km um Dresden eingesammelt) bereits 1912 exemplarisch für deutsche Molkereien Erwähnung in Henry William Wolff's in London erschienenen Standardwerk "Co-operation in agriculture". In Plauen an der Weißeritz (1206 erstmals urkundlich erwähnt, 1903 nach Dresden eingemeindet) wohnte 1884-90 nach seiner Ausweisung aus Leipzig auch August Bebel. In der zweiten Hälfte des 19. Jh. entwickelte sich der Ort zu einem Zentrum der Lebensmittelindustrie: Es entstanden die Brauereien "Zum Felsenkeller" (1857) und "Zum Lagerkeller" (1872), die Schokoladenfabrik Petzold & Aulhorn (schon 1843), eine Waffelfabrik

(1873), die Blechwarenfabrik Anton Reiche (die die ersten Schokoladenautomaten Deutschlands herstellte) und schließlich 1907 die Altstädter Dampfmolkerei. Auf der weltweit beachteten Internationalen Hygiene-Ausstellung in Dresden war 1911 die Dresdner Milchversorgungsanstalt mit einem Milchausschank vertreten, den der berühmte Architekt Georg Heinsius von Mayenburg entworfen hatte. Die Molkerei in Dresden-Plauen, Würzburger Str. 9, damals einer der modernsten Betriebe der Branche, wurde von der Genossenschaft 1923 übertragen an die neu gegründete Drema AG (ab 1936 Drema Grossmolkerei AG). Nach 1945 als Betriebsteil der Dresdner Milchwerke fortgeführt (aus denen nach der Wende die Sachsenmilch AG wurde). Erst 1990 wurde der traditionsreiche Betrieb stillgelegt, nachdem die Sachsenmilch AG in Leppersdorf eine ganz neu erbaute Großmolkerei in Betrieb setzte. Teil einer im Gründungsjahr begebenen Anleihe von 300.000 M, vermittelt durch die Deutsche Treuhand-Gesellschaft, Berlin. Mit Originalunterschriften. Maße: 36 x 25,5 cm. Doppelblatt, inwendig Bedingungen. Endfällig war die Tilgungsanleihe 1950, doch schon 1935 war nur noch weniger als ein Zehntel des Ursprungsvolumens im Umlauf. Nur **10 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben! Kleine Lochentwertung unten rechts.

Nr. 74 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

"Eigenhilfe" Feuer- und Sachversicherungs-AG

Interimsschein über eine Aktie 1.000 RM,
Nr. 1604

Hamburg, 1.7.1926 EF

Gründeremission, Auflage 3.000 (R 9). Gründung 1925 durch die Grosseinkaufs-Gesellschaft Deutscher Consumvereine mbH, Hamburg und 33 Konsum-Vereine. Zweck war die Feuerversicherung aller Art, Versicherung gegen Einbruchsdiebstahl und Beraubung. Geschäftsgebiet: das Deutsche Reich sowie die Randstaaten Danzig und Memel. Zum Aufsichtsrat gehörten Theodor Leipart und Max Mendel, die auch im Aufsichtsrat der Volksfürsorge waren. 1933 umbenannt in Volksfürsorge Allgemeine Versicherungs-AG. Die lange Zeit gewerkschaftsnahe Versicherung gehört heute zum Konzern der AMB Generali. Eingetragen auf den Allg. Konsumverein für Chemnitz u. Umg. eGmbH. Maße: 22,2 x 28,5 cm. Rückseitig Übertra-

gungsvermerk auf die Treuhandes. für wirtschaftl. Unternehmungen mbH, Berlin, datiert 1935. In der Vergangenheit Auktionszuschläge bis zu **1.600 Euro!**



Nr. 73

Nr. 75 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Eisengiesserei & Maschinenfabrik J. Roth AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1810

Ludwigshafen a.Rh., 17.10.1921 VF+
Auflage 800 (R 10). Eigentliche Gründung im Jahr 1918. Herstellung von Spezialmaschinen für die keramische und chemische Industrie und für die Landwirtschaft, von Hebezeugen und Kränen, Feuerungsanlagen und Holzbearbeitungsmaschinen. 1922/23 fusionsweise Übernahme der „Perleberger Maschinenfabrik und Eisengiesserei AG“, zugleich Umstellung des Firmennamens in „J. Roth AG Eisengiessereien und Maschinenfabriken“ sowie Sitzverlegung nach Berlin-Tempelhof. Parallel dazu wurde 1923 als Tochtergesellschaft die „Eisengiesserei und Maschinenfabrik J. Roth



Nr. 74

AG" mit Sitz in Ludwigshafen neu gegründet. Notierte im Freiverkehr Berlin und Hamburg. 1924 unter den Einfluss des "Barmat-Konzerns" gekommen. Mit diesem beschäftigte sich leider die Berliner Staatsanwaltschaft. Der durch die Ermittlungen bedingte Entzug der Barmittel trieb diese AG 1925 in den Konkurs. Maße: 35,7 x 25 cm. Doppelblatt, mit beiliegendem restlichen Kuponbogen.



Nr. 75

Nr. 76 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Elektrizitäts-Lieferungs-Gesellschaft
4,5 % Teilschuldverl. 1.000 Mark, Nr. 14821
Berlin, Mai 1910

EF
Auflage 5.000 (R 8). Die ELG, damals eines der bedeutendsten energiewirtschaftlichen Unternehmen überhaupt, wurde 1897 von der A.E.G. gegründet zwecks Planung, Bau, Finanzierung und Betriebsführung von Elektrizitätswerken. Zuerst wurden die noch von der AEG erbauten Zentralen für den Anhalter und Potsdamer Bahnhof in Berlin und für das Freihafengebiet in Kopenhagen betrieben, weitere E-Werke folgten Schlag auf Schlag. Auch am Aufbau von Überlandzentralen war die ELG maßgeblich beteiligt. 1945 besaß sie 7 Elektrizitätswerke und Beteiligungen an 13 Energieversorgern (u.a. der Bayerische Elektrizitäts-Lieferungs-Ges. AG in Bayreuth, der Thüringer Elektrizitäts-Lieferungs-Ges. AG in Gotha, der Brandenburgische E-, Gas- und Wasserwerke AG in Berlin und der Grube Leopold AG in Bitterfeld). Die Zahl der Orte, in denen die ELG die Stromversorgung aufgebaut hatte, belief sich schließlich auf rund 2.000 mit rd. 4 Mio. Einwohnern! Auslandsaktivitäten in der Türkei, Finnland, Rumänien und Schweden. 1948 Sitzverlegung nach Hannover, Großaktionäre waren zu dieser Zeit die Deutsche Continental-Gas (61 %) und die Elektrizitäts-AG vorm. Lahmeyer & Co. (25 %), weitere Sitzverlegungen nach München (1958) bzw. Bayreuth (1966). 1975 Umwandlung in eine GmbH. Mit Originalunterschriften. Maße: 35 x 25,3 cm. Doppelblatt, inwendig Anleihebedingungen. Kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte.

Nr. 77 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 40,00 EUR

Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier AG

Vorzugs-Aktie 1.000 Mark, Nr. 994

Berlin, 16.2.1909

EF
Auflage 1.000. KonzeSSIONIERT 1898 zum Bau einer schmalspurigen elektrischen Kleinbahn von der Eisenbahnstation Hettstedt über Mansfeld und Eisleben nach Helfta (32 km, eröffnet 1900). Eigen-

ne Stromerzeugung, außerdem Betrieb von zwei Stadtlinien zum Bahnhof und zum Friedhof in Eisleben. Betriebsführung durch die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft in Berlin, die auch die Mehrheit der in Leipzig und (merkwürdigerweise) Breslau börsennotierten Aktien hielt. 1920 Sitzverlegung nach Halle a.S., 1922 Stilllegung des Bahnbetriebs. 1929 statt dessen gemeinsam mit der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn Gründung der Kraftverkehr Mansfeld GmbH (Automobil-Omnibus-Betrieb, 1933 auf die Deutsche Reichspost übertragen). 1932 Übernahme der Ueberlandzentrale Mansfelder Seekreis AG in Amsdorf, 1941 Umfirmierung in "Elektrizitätsversorgung im Mansfelder Bergrevier AG". Letzte Großaktionäre waren das Elektrizitätswerk Sachsen-Anhalt AG (59,9 %) und der Provinzialverband Sachsen (38,6 %). Mit Stempel: Elektrizitätsversorgung im Mansfelder Bergrevier. Maße: 25,4 x 34,5 cm. Kleine Lochentwertung unten rechts.



Nr. 77



Nr. 78

Nr. 78 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Elektrische Licht- und Kraftanlagen AG
Sammelaktie 1.000 x 1.000 RM RM,

Nr. 27101-28100

Berlin, April 1943

EF+
(R 8) Gründung 1897 durch die Deutsche Bank vornehmlich zur Finanzierung von Unternehmungen des Siemens-Konzerns auf dem Gebiet der angewandten Elektrotechnik. 1928 erwarb die Siemens & Halske AG die Aktienmehrheit. Beteiligungen bestanden zuletzt u.a. an der Elektrizitätsberg und Straßenbahn AG in Landsberg (Warthe), der Elektrizitätswerk und Straßenbahn AG in Stralsund, der Saale-Elektrizitätswerk GmbH in Saalfeld (Saale), der Jenaer Elektrizitätswerke AG, der Bayerische Elektrizitäts-Werke AG in München, der Thüringer Elektrizitäts-Lieferungs-AG in Gotha, der Kasseler Verkers-Gesellschaft AG, der Osram GmbH, der Deutsche Telefonwerke und Kabelindustrie AG in Berlin, der Märkische Kabelwerke AG in Berlin-Charlottenburg, der C. J. Vogel Draht- und Kabelwerke AG in Berlin-Köpenick, der Heliowatt Werke Elektrizitäts-AG in Berlin, der Kraftwerk Thüringen AG in Gispersleben und der Thüringische Elektrizitäts- und Gaswerke AG in Apolda. Wie bedeutend die noch heute börsennotierte AG einmals war, unterstreicht die Tatsache, daß ihre Aktien damals sogar zum Terminhandel zugelassen waren. 1951 ging die Aktienmehrheit an die BUBIAG (Braunkohlen- und Bri-

kett-Industrie AG, Köln), der Sitz wurde nach Köln verlegt. Fast alle Beteiligungen wurden in den 1950er Jahren verkauft, dafür wurden 1958 Schachtelbeteiligungen an der Waggonfabrik Uerdingen AG in Krefeld-Uerdingen und an der New York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie in Hamburg-Harburg neu erworben. 1970 Fusion mit dem Großaktionär BUBIAG mit Sitz in Friedland Bez. Kassel, der gleich darauf den Namen ELI-KRAFT seiner vorherigen Tochter wieder annahm und den Sitz nach München verlegte (zum Sitz des nunmehrigen Großaktionärs Schaffgotsch Bergwerks-Gesellschaft). Damit wuchsen der Ges. auch die Braunkohlenbergbau-Aktivitäten im Kasseler Revier zu (frühere Gewerkschaft Friedland). Nach heftigen Verlusten und Kapitalschnitten in den 1970er und 1980er Jahren übernahm die Familie Franz Rudolph in Borken bei Kassel die Majorität und brachte in die AG die Aktivitäten ihrer Park-Bau Verwaltungsgesellschaften ein (Bau und Betrieb von Parkhäusern). Ab 2007 wurden sämtliche Parkhäuser verkauft, neuer Geschäftszweck ist nunmehr der Betrieb von Wasserkraftwerken, womit die Gesellschaft sozusagen zu ihren Wurzeln zurückkehrt. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.

Nr. 79 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Elektrizitäts-AG Mitteldeutschland

Interimsschein 585.000 RM, ausgegeben

an die Preussische Elektrizitäts-AG

anstatt 5 Aktien à 1.000 RM und 58

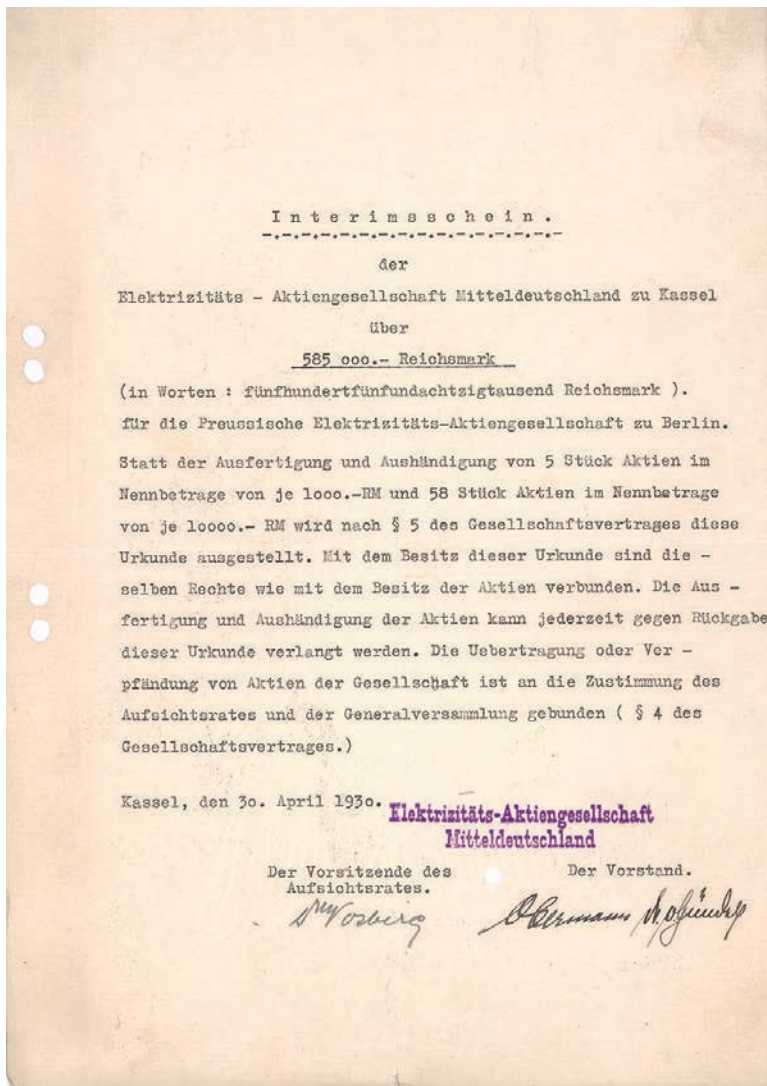
Aktien à 10.000 RM

Kassel, 30.4.1930

EF/VF
(R 12) Gründung 1929 durch den Kommunalen Zweckverband Ueberlandwerk Edertalsperre, den Zweckverband Ueberlandwerk Fulda-Hünfeld-Schächern, die Landkreise Hanau und Kirchhain sowie die Preußische Elektrizitäts-AG, Berlin zwecks Zusammenschluß der kommunalen Stromverteilungsunternehmen im Main-Wesergebiet. 1930 außerdem Übernahme des Elektrizitätswerkes der Stadt Göttingen. Aktionäre sind heute die E.ON Energie AG (Nachfolger der Preußenelektra), die Göttinger Sport- und Freizeit GmbH & Co. KG sowie zwölf Landkreise in Hessen, Niedersachsen, Westfalen und Thüringen. Versorgt werden über 200 Städte und Gemeinden. 2005 umbenannt in E.ON Mitte AG. Maschinenschriftliche Ausfertigung mit Originalunterschriften. Lochentwertung. In der Reichsbank lagen drei dieser Urkunden in unterschiedlicher Stückelung, jede für sich ein Unikat!



Nr. 80



Nr. 79

Nr. 80 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 30,00 EUR

Elektro-Zweckverband Mitteldeutschland

5 % Teilschuldv. über den Geldwert von 1 t Förderbraunkohle des Casseler Reviers, ausschl. Gewerkschaft Wattenbach - ab Zeche, Nr. 36040 Cassel, 15.2.1923 EF-
 Auflage 100.000 (R 8). Erst nach dem 1. Weltkrieg begann man in Deutschland auch den ländlichen Raum zu elektrifizieren. Das damalige Fürstentum Waldeck bezog Strom über ein 8-kV-Netz zunächst vor allem aus dem 1915 in Betrieb gegangenen Speicherkraftwerk Hernfurth, das das große Speichervolumen des Edersees nutzte. Die Gründung des Elektro-Zweckverbandes erfolgte 1923 parallel zur Inbetriebnahme des Braunkohlenkraftwerks Borken und von Laufwasserkraftwerken am Main. 1925 Abschluß eines Stromlieferungsvertrages mit der „Preußische Kraftwerke Oberweser AG“ (einem Vorgänger der Preußenelektra). Die Festschrift von 1953 zum 30-jährigen Bestehen des Zweckverbandes ist antiquarisch leicht erhältlich. Anleihe im Gesamtsachwert von 250.000 t unter

selbstschuldnerischer Bürgschaft des Waldeckischen Domaniums, gesichert durch Reallast auf Waldeckische Staatsforsten. Die Kohle kam ausschließlich von der Gewerkschaft Wattenbach. Maße: 35,8 x 26,3 cm. Mit restlichem Kuponbogen.

Nr. 81 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Elektrowerke AG (Electric Power Corp.)

6,5 % Gold Bond 500 \$, Specimen 1.3.1925 VF
 Nullgeziffertes Specimen (R 10). Gründung 1892 als „Braunkohlenwerk Golpa-Jeßnitz AG, Halle“, zunächst eine Tochter der AEG. 1915 errichtete die Gesellschaft für den Reichsfiskus das Großkraftwerk Zschornowitz, das die neu gegründeten Reichsstickstoffwerke Piesteritz mit elektrischer Energie versorgte. 1917 übernahm das Reich das gesamte Grundkapital der Elektrowerke, die danach noch einen weiteren Stützpunkt in der Niederlausitzer Kraftwerksgruppe erhielten. 1950 Berliner Wertpapierbereinigung und Umfirmierung in Elektrowerke AG, Berlin (West). Ab 1954 Ablösung der Teilschuldverschreibungen. Ab 1968

GmbH. Hochwertiger ABNC-Stahlstich, allegorische Vignette mit denkendem Konstrukteur. Maße: 38 x 25,5 cm. Mit anhängenden Kupons. Nur 4 Stücke wurden vor Jahren im Archiv gefunden.



Nr. 81



Nr. 82

Nr. 82 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Elsflether Werft AG

Aktie 100 RM, Nr. 322 EF
 Elsfleth, November 1928
 Auflage 3.000 (R 8). Gegründet wurde die zwischen dem Elsflether Tidehafen und der alten Weser gelegene Werft 1916 unter Führung des Schiffsbauingenieurs Franz Peuss und der Oldenburger Spar- und Leihbank. Zunächst waren Binnentanker eine besondere Spezialität, im 2. Weltkrieg baute die Werft dann Minensuchboote und Tankschiffe. Nach dem Krieg wurde 1952 wieder der erste Neubau abgeliefert, zuletzt konnten nach ständigen Erweiterungen der Werft Schiffe bis 20.000 tdtw gebaut werden. Börsennotiert früher in Hamburg, nach dem Krieg in Bremen, Großaktionär war die Bremer Lürssen-Werft. 1994 im großen Werften-Sterben in Konkurs gegangen, aber dennoch nicht ganz am Ende: als Reparaturwerft konnte sich das Unternehmen, nunmehr als GmbH & Co. KG, bis in unsere Tage retten. Maße: 21 x 29,8 cm. Prägesiegel lochentwertet.

Nr. 83 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Erste Bayerische Basaltstein-AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 440 EF/VF
 Steinmühle, Januar 1922
 Auflage 260 (R 9). Gründung 1880 mit Sitz in Bayreuth zur Ausbeutung der Basaltsteinbrüche Steinmühle (Oberpfalz) und Maroldsweisach

(Unterfranken). 1919 Sitzverlegung nach Mitterteich-Steinmühle. 1936 Übernahme der Basaltwerke Oberriedenberg, Nordheim v.d.Rhön und Fladungen. 1969/70 Einstellung des Bruches Steinmühle, Verkauf der Werke Nordheim und Oberriedenberg, zugleich Aufbau des neuen Werkes Hirschentanz. Großaktionär war jahrzehntelang das Bankgeschäft Karl Schmidt in Hof, Anfang der 90er Jahre erwarb die Werhahn-Gruppe in Neuss die Aktienmehrheit und übertrug das operative Geschäft der ihr ebenfalls gehörenden Basalt-AG in Linz am Rhein. 2003 wurde die Auflösung der traditionsreichen AG beschlossen. Schöne florale Umrahmung, Text mit hübschen Kapitälchen. Maße: 34,3 x 24,4 cm. **Nicht lochentwertet**, im Jahr 2004 wurden aus Altaktionärs-Besitz lediglich **10 Stücke** gefunden.



Nr. 83



Nr. 84

Nr. 84 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Eschbach-Werke AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 1357

Radeberg, August 1937

EF+

Auflage 1.450 (R 8). Die Werke in Dresden (Eschbach & Haussner, gegr. 1867) und Radeberg (Radeberger Guss- und Emailierwerke Carl Eschbach & Comp., gegr. 1886) wurden 1890 in der "Vereinigte Eschbach'sche Werke AG" vereint. Hergestellt wurden: Badeöfen, Wannen, Armaturen, Klosetts; Geräte für Konditoreien, Fleischereien, Molkereien; Eisschränke; Küchen-, Schlafzimmers- und Gartenmöbel; Waschtische und Waschränke für Ärzte; Gaskocher, Herde, Gasheizöfen und Heisswasserautomaten. In der Weltwirtschaftskrise 1931/32 Konzentration der Fertigung in Radeberg, das Dresdner Werk wurde verkauft. Gleichzeitig umbenannt wie oben. Börsennotiz Dresden/Leipzig, doch lagen zuletzt fast 100 % der Aktien beim Wettbewerber Alexanderwerk AG, Remscheid. Die AG selbst verlegte ihren Sitz 1950



Nr. 85



Nr. 86

nach Remscheid und wurde dann in eine GmbH umgewandelt. Das in der DDR enteignete Werk in Radeberg produzierte nach 1945 Küchenmöbel und wurde 1972 dem VEB Möbelkombinat Hellerau angeschlossen. 1990 reprivatisiert, aber schon im Jahr darauf insolvent geworden. Nach häufigen Eigentümerwechseln kam nach der zweiten Insolvenz 2004 die Produktionseinstellung. An den einstigen Traditionsbetrieb erinnert nur noch das nach der Wende eingerichtete Küchenmuseum, das sich heute im Radeberger Heimatmuseum Schloss Klippenstein befindet. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.

Nr. 85 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 135,00 EUR

Felten & Guilleaume Carlsberg AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 32883

Mülheim am Rhein, 1.1.1901

EF-

Auflage 6.000 (R 7). Ursprüngliche Gründung 1826 in Köln als Hanfseilerie. 1863 trat **Emil Guilleaume** (1846-1913) in die Fa. Felten & Guilleaume ein.

Der bedeutende Eisen-, Stahl- und Kabelfabrikant gründete später auch die Osteuropäische, die Deutsch-Atlantische, die Deutsch-Südamerikanische und die Deutsch-Niederländische Telegraphen-Gesellschaft, alle mit Sitz in Köln. 1873 wurde für die Herstellung von Draht, Drahtseilen und Kabeln in Mülheim am Rhein eine Niederlassung errichtet. Dieses Zweigwerk wurde 1899 in einer AG verselbstständigt. 1905 Angliederung der Frankfurter Maschinenfabrik der „Elektrizitäts-AG vorm. W. Lahmeyer & Co.“ und zwischenzeitliche Umfirmierung in „Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke AG“. Bereits 1910 wurde dieses Werk wieder abgestoßen und die alte Firmenbezeichnung wieder angenommen. Großaktionär war lange Zeit der Luxemburger Arbed-Konzern. 1979 erwarb der Philips-Konzern die Mehrheit und firmierte das Unternehmen in PKI Philips Kommunikations Industrie AG um. Unter dem alten Namen wurde für das ursprüngliche Geschäft die Felten & Guilleaume Energietechnik AG 1986 aus der PKI herausgelöst und an die Börse gebracht. Originalunterschriften des Vorstands. Maße: 26,5 x 37,9 cm. Ein sehr dekoratives Papier, **nicht entwertet!**

Nr. 86 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Felten & Guillaume-Lahmeyerwerke AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 37634
 Mülheim am Rhein, 27.5.1905 EF
 Auflage 19.000 (R 8). Kapitalerhöhung zur Übernahme der Frankfurter Maschinenfabrik der Elektrizitäts-AG vorm. W. Lahmeyer & Co. Großformatig, schöne Umrahmung mit pastellfarbenen Lilien-Ornamenten, mit Originalunterschriften des Vorstands. Maße: 26,5 x 37,5 cm. **Nicht entwertet!**

Nr. 87 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Flensburger Walzenmühle

Aktie 1.000 Mark, Nr. 248
 Flensburg, 1.10.1890 VF
 Gründeraktie, Auflage 300 (R 7). Gründung 1889. Weizen- und Roggenmühle in Flensburg (Neustadt 16 / Kompagniestr. 11). 1972 Umwandlung in die "Flensburger Walzenmühle Silo- und Lagerhaus-ges. mbH". 1997 Stilllegung des Betriebs. Ein Kulturdenkmal in der Flensburger Neustadt, inzwischen entstanden im Mühlenkomplex hochwertige Büro- und Loftflächen. Lochentwertet. Maße: 34,2 x 24,6 cm. Links oben mit dänischer Fiskalmarke.



Nr. 87

Nr. 88 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Flensburger Walzenmühle

Aktie 1.000 Mark, Nr. 353
 Flensburg, 1.11.1893 EF
 Auflage 100 (R 8). Lochentwertet. Maße: 34,3 x 24,8 cm.



Nr. 89

Nr. 89 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Ford Motor Company AG

Aktie 100 RM, Nr. 45678
 Köln, November 1934 EF
 Auflage 75.000. Gründung 1925, übernommen wurden alle Ford-Patente für Deutschland, Österreich, die Tschechoslowakei und Ungarn. Anfang 1926 Produktionsbeginn in gepachteten Fabrikgebäuden in Berlin. Henry Ford persönlich legte 1930 den Grundstein für das neue Werk in Köln, wohin 1931 auch der Firmensitz verlegt wurde. Übrigens machte der Antisemit Henry Ford aus seiner Bewunderung für Adolf Hitler keinen Hehl. Vor und während des 2. Weltkrieges produzierten seine Ford-Werke auch für die Wehrmacht, u.a. wurden in Köln die für die Besetzung der Tschechoslowakei benötigten LKW's aus in den USA vorgefertigten Bausätzen montiert und bei Nacht und Nebel aus dem Werk geschafft. Von alliierten Bombenangriffen blieb das Werk trotzdem bis zum Schluß verschont. Nach dem Krieg stieg Ford in Deutschland zum wichtigen PKW-Hersteller auf. Aktionär ist heute die Ford Deutschland Holding GmbH, die 2005 die letzten Kleinaktionäre per Squeeze-Out herausdrängte. Hochwertiger Sicherheitsdruck von Giesecke & Devrient. Maße: 21 x 29,8 cm. **Unge- lochtes Exemplar!**



Nr. 88



Nr. 90

Nr. 90 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Frankfurter Allgemeine Versicherungs-AG

Aktie 400 RM, Nr. 22840
 Frankfurt a.M., 12.6.1928 EF+
 Auflage 12.500 (R 6). Gegründet 1865 als Frankfurter Glas-Versicherungs-Gesellschaft, 1886 umfirmiert in Frankfurter Transport-, Unfall- und Glas-Versicherungs-AG. Schwere und langanhaltende

Betrügereien des Vorstands (die schließlich mit Gefängnisstrafen geahndet wurden) ließen die FAVAG Ende der 1920er Jahre in einem der größten Finanzskandale der Weimarer Republik zusammenbrechen. Als Nachfolgesellschaft wurde 1929 auf Initiative der Allianz-Versicherung und unter der Regie des Reichsversicherungsaufsichtsamtes die Neue Frankfurter Allgemeine Versicherungs-AG gegründet. Seit 1935 Betriebsgemeinschaft mit der Frankfurter Niederlassung der Allianz-Versicherung. 1940 umfirmiert in Frankfurter Versicherungs-AG anlässlich der Aufnahme der Hammonia Allg. Versicherungs-AG und der Providentia Allg. Versicherungs-AG durch Verschmelzung. Jahrzehntlang hielten die Allianz und die Münchner Rück dann Beteiligungen von jeweils knapp 50 %. Erst 2002 ging der Münchner-Rück-Anteil ebenfalls auf die Allianz über, die die FAVAG anschließend komplett eingliederte. Dekorativ, mit Reichsadler im Unterdruck. Maße: 21 x 29,7 cm. **Nicht entwertetes Stück!**

Nr. 91 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 180,00 EUR

Freyburger Mühlenwerke H. Hintze & Co. KGaA

Aktie 1.000 Mark, Nr. 644
 Freyburg a.d.Unstrut, 29.11.1889 VF+
 Gründeraktie (R 10). Das bekannteste Produkt aus Freyburg ist ohne Zweifel der damals noch "Champagner" genannte Sekt, der schon bei Gründung dieser Gesellschaft Weltgeltung besaß, in alle Kontinente exportiert wurde und heute als "Rotkäppchen-Sekt" das mit Abstand erfolgreichste Markenprodukt ist, das die DDR überlebte. Im Schatten der Mitte des 19. Jh. gegründeten Champagnerfabrik gab es in Freyburg aber noch viel mehr bedeutende Industrie, u.a. diese uralte Handelsmühle an der Unstrut, die 1889 für ganz kurze Zeit als Aktiengesellschaft betrieben wurde. Schöner G&D-Druck. Maße: 25,5 x 34,2 cm. Doppelblatt, Prägesiegel lochentwertet. Abbildung auf Seite 26.



Nr. 92

Nr. 92 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Friedrich Merk Telefonbau-AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 46232
 München, Februar 1923 VF
 Auflage 37.200 (R 10). Gründung 1922. Herstellung von Apparaten und Einrichtungen des elektrischen Fernmeldewesens, insbesondere der Telefonie. Ein sehr bedeutender Telefonanlagen-Hersteller, wenn auch heute kaum noch jemand den Namen Merk kennt. AR-Vorsitzender war niemand geringeres als der Reichskanzler a.D. Dr. Cuno. Anfang 1926 Abschluss eines Lieferungsvertrages mit der Nationale Telefon- und Telegraphenwerke

GmbH in Frankfurt/Main (später Telefonbau & Normalzeit Lehner & Co. - Telenorma -, zuletzt BOSCH Telecom). Dieser Vertrag blieb länger als ein halbes Jahrhundert in Kraft! Neben dem Münchner Werk in der Wangauerstraße wurde 1961 ein Zweigwerk in Erding/Obb. in Betrieb genommen. Börsennotiz: Freiverkehr München. Großaktionär war die Telefonbau & Normalzeit, von der Merk am Ende auch "geschluckt" wurde. Maße: 32,8 x 24,9 cm. Mit beiliegendem restlichen Kuponbogen. Nicht zu verwechseln mit der öfter angebotenen 1924er Emission: Von dieser 1923er Emission sind seit vielen Jahren nur 5 Stücke bekannt!

Nr. 93 Schätzpreis: 1.000,00 EUR
Startpreis: 300,00 EUR

Gaswerk Neu-Petershain und Neu-Welzow AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 183
Bremen, Januar 1909

VF

Auflage 25 (R 10). Gründung 1905 als Gaswerk Hellerthal durch die Bremer Firma Carl Francke & Co. 1906 Neugründung als AG und Umbenennung wie oben aufgrund der Ausdehnung der Gaskonzessionsverträge auf die Gemeinden Neu-Petershain und Neu-Welzow, während die alten aufgehoben wurden. 1907 wurde die Gasanstalt in Betrieb gesetzt. Die Gaserzeugung erfolgte durch Vergasung von Steinkohle, die bis 1945 aus dem Ruhrgebiet und danach aus Zwickau, später aus Polen



Nr. 91



Nr. 93

und der ehemaligen UdSSR geliefert wurde. 1949 enteignet und dem VEB Energieversorgungsbetrieb Cottbus zugeordnet. 1961 wurde nach dem Bau von Ferngasleitungen aus der UdSSR die eigene Gaserzeugung eingestellt, die Gasometer wurden 1968 verschrottet. Maße: 29 x 22,8 cm. Doppelblatt, kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte. Nur 4 Stücke aus dieser Emission sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 94

Nr. 94 Schätzpreis: 250,00 EUR
Startpreis: 60,00 EUR

Gebr. Uekermann, Brauerei Felsenkeller

5 % Teilschuldv. 2.000 RM, Nr. 1326 EF+ Auflage 175 (R 6). 1878 gegründet von Gustav und Georg Uekermann als Gebr. Uekermann, Brauerei Felsenkeller. Das Unternehmen erreichte 2003 einen Jahresumsatz von 58 Mio. € und war die achtgrößte Fassbierbrauerei Deutschlands. 2006 Namensänderung in Herforder Brauerei GmbH & Co. KG. 2007 Integration in die Warsteiner Gruppe. Maße: 29,6 x 21 cm. Doppelblatt, inwendig Anleihebedingungen. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 95

Nr. 95 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Gemeinnützige Wohnungsfürsorge AG

Namensaktie 400 DM, Nr. 464

München, Januar 1955

EF+

Auflage 500 (R 8). Gründung 1928. Zweck war auch zum Zwecke der Arbeitsbeschaffung die Errichtung von preiswertem Wohnraum in München für minder bemittelte Kreise und den Mittelstand. In den drei Jahren seit der Gründung bis 1931 wurden in den fünf Großsiedlungen Neumamersdorf, Walchenseepark, Neuhausen, Neuharlaching und Friedenheim insgesamt 5.429 Wohnungen und 167 Läden fertig gestellt, in den folgenden Jahren kamen noch einmal 3.230 Wohnungen dazu. Die Kapitalerhöhung von 1937 übernahm die Stadt München durch Einbringung von stadteigenen Grundstücken und eine Bareinlage von 825.000 RM und wurde damit der bestimmende Aktionär mit einem später bis auf 98 % aufgestockten Anteil. 1984 überschritt der eigene Wohnungsbestand erstmals die Grenze von 20.000 Einheiten, heute ist die GEWOFAG mit über 34.000 Wohnungen Münchens größte Vermieterin. Im Konzern einschließlich Heimgarten München GmbH und Wohnforum GmbH werden etwa 700 Mitarbeiter beschäftigt. Ausgestellt auf die Heilmann & Littmann Bau-AG, München, welche aus alter Tradition genau 20 % des nur noch 64.000,- DM betragenden free floats besaß. Maße: 21 x 29,7 cm. Nur **16 Stücke** wurden 2015 im Walter-Bau-Archiv gefunden.



Nr. 96

Nr. 96 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Gesellschaft für elektrische Unternehmungen

Aktie 1.000 RM, Nr. 9363

Berlin, 13.12.1928

EF/VF

Auflage 32.400 (R 9). Gegründet 1911 durch Siemens & Halske, AEG und Emil Rathenau, bedeutender Initiator war der große Albert Ballin. 32 km Hochbahn und 235 km Straßenbahn in Normalspur. Begonnen hatte die Geschichte der Straßenbahn in Hamburg bereits 1866 als Pferdebahn, Dampfbetrieb ab 1879, elektrischer Betrieb ab 1894, Eröffnung der Hochbahn 1912. Später Übernahme mehrerer Vorortbahnen und der Alsterschiffahrt. Das größte Nahverkehrsunternehmen in Norddeutschland ist bis heute börsennotiert, Hauptaktionär ist indirekt der Hamburgische Staat. Maße: 21 x 29,6 cm. Prägiesiegel lochentwertet. Nur **7 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 97

Nr. 97 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 70,00 EUR

Gewerkschaft Eisenberg

Kuxschein über 1 Kux, Nr. 855

Essen-Ruhr, 1.11.1899

EF

Auflage 1.000 (R 8). Zink-, Blei-, Kupfer-, Schwefel- und Eisenerz-Bergwerk in den Gemeinden Velbert, Krehwinkel, Hetterscheid, Tüschchen, Isenbög, Hasselbeck und Leubeck (Kreis Mettmann) im Regierungsbezirk Düsseldorf. Ab 1938 in Liquidation. Originalunterschrift des erfolgreichen Essener Bergwerksunternehmers und -gründers **Carl Funke** (1855-1912), der u.a. in der Geschichte der Essener Steinkohlenbergwerke eine überragende Rolle spielte. Dekorativ. Eingetragen auf Wilhelm Huyssen und original signiert von **Emil Huyssen** für den Grubenvorstand. Die Familie Huyssen brachte mehrere bedeutende Industrielle und Ratsmitglieder in Essen hervor. So wurde die Gut-ehoffnungshütte durch die Umwandlung der Gewerkschaft „Jacobi, Haniel und Huyssen 1873 erschaffen. Maße: 35 x 23,6 cm.



Nr. 98

Nr. 98 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Gewerkschaft Marienglück

Kuxschein über 1 Kux, Nr. 16

Siegen, 7.3.1907

EF

In den Siegerländer Erzbergbau, der durch den hohen Mangangehalt sehr wertvolle Erze zu liefern in der Lage war, drang nach der Wende zum 20. Jh. massiv die Montanindustrie des Ruhrgebietes vor. So kauften Konzerne wie Krupp, Phoenix, Klöckner, Hoesch u.a. zahlreiche Gewerkschaften auf. Nicht rentierende Gruben wurden in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jh. im großen Stile stillgelegt bzw. schlossen sich kapitalstarken größeren Gruben- und Hüttenbetrieben an. Bestanden im Jahr 1900 noch 160 aktive Erzgruben so waren es 1919 nur noch 29. Die Chronik berichtet, dass im Siegerland um die Jahrhundertwende "jeder Quadratmeter mit Konzessionen belegt war". Auch wird von einem lebhaften (spekulativen) Kuxenhandel gesprochen. Die kleine Grube Marienglück südöstlich von Landemert (heute ein Ortsteil von Plettenberg) fand offensichtlich nicht das Interesse eines Aufkäufer: Noch in den 1950er Jahren ist die Grube in Revierkarten zwar verzeichnet, aber als stillliegend. Sehr dekorative Umrandung, feine Jugendstil-Elemente, Originalunterschriften. Maße: 37,4 x 24,4 cm.



Nr. 99

Nr. 99 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Gewerkschaft Victoria in Gotha

Kuxschein über 1 Kux, Nr. 708

Berlin, 1.11.1906

EF/VF

Auflage 1.000 (R 9). Gewerkschaft Victoria in Gotha, Verwaltungssitz war Berlin, überstempelt mit Hamburg. Originalunterschriften. Maße: 34,5 x 24,4 cm. Rückseitig mehrere Übertragungen bis 1914. Prägiesiegel lochentwertet. Nur **6 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben!

Nr. 100 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 135,00 EUR

Gewerkschaft Wendland

Kuxschein über 1 Kux, Nr. 433

Hannover, 15.1.1920

VF+

Auflage 1.000 (R 11). Gründung 1905. Die Gewerkschaft beruhte auf der Kupfer- und Silbererzgrube "Gefunden Glück III" bei Elgersburg (ein damals übliches Verfahren, um das besonders liberale Bergrecht von Sachsen-Weimar auch für Bergbauunternehmen in anderen Teilen des Reichs zu

nutzen). Tatsächlicher Zweck war die Aufsuchung und Gewinnung von Kali und anderen Mineralsalzen auf einer Fläche von 8 preußischen Maximalfeldern in den Gemarkungen Luckau, Nauden, Güstritz im Kreis Lüchow. Nach fünfjährigen Tiefbohrungen kam der bis auf 600 m abgeteufte Schacht (untertägig durchschlägig mit Teutonia) 1917 mit 200 Mann Belegschaft in Förderung, gefördert wurde zunächst nur Steinsalz. Die Kuxe wurden im Freiverkehr Essen-Düsseldorf und Hannover gehandelt. 1921 bot der Neu-Staßfurt-Konzern für 1 Wendland-Kux 5 junge Friedrichshall-Aktien und erreichte damit eine 3/4-Mehrheit. Bereits 1926 wurde die Förderung eingestellt, 1943 waren die Anlagen abgebrochen. Vor allem wegen Gorleben sind die Salzstöcke dieser Gegend aber bis heute bundesweit bekannt. Lochentwertet. Maße: 32,3 x 24,7 cm. Doppelblatt, inwendig Übertragungen bis 1935, die letzte auf Kali-Chemie AG, Berlin. Rarität: aus dieser Emission sind nur **2 Stücke** bis heute erhalten geblieben!



Nr. 100



Nr. 101

Nr. 101 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Glashütte Neuwerk AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 5883 **EF**
Berlin, 18.8.1921
Gründeraktie, Auflage 10.000 (**R 9**). Gründung 1921 durch Fusion der Glasfabrik Neuwerk (bei Hannover) mit der Fa. Ludwig Henn Hohlglas en gros und der Glasinstrumentenfabrik E. Geissler & Co. in Berlin. Herstellung von Hohlglas und Glasinstrumenten für chemische, pharmazeutische und technische Zwecke. 1928 Sitzverlegung nach

Schmiedefeld (Kreis Schleusingen), 1937 Übertragung des Gesellschaftsvermögens auf den Hauptaktionär Adam Heinz Glashütte Friedrichswerk. Lochentwertet. Maße: 30,9 x 23,8 cm. Nur **6 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben, in der Reichsbank gefunden.



Nr. 102

Nr. 102 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Göttinger Kleinbahn-AG

Aktie Lit. A 1.000 Mark, Nr. 1297 **VF**
Göttingen, 1.2.1918
Auflage 1.374 (**R 6**). Gründung 1896 mit einer auf 99 Jahre befristeten Konzession für die 750-mm-Schmalspurbahn Göttingen-Rittmarshausen-Duderstadt. Betriebseröffnung der Strecke Göttingen-Rittmarshausen (19 km) Ende 1897, erst 10 Jahre später ging 1907 die Verlängerung bis Duderstadt (17 km) in Betrieb. Bahnbau und Betriebsführung übernahm die Firma Lenz & Co. GmbH, Berlin. 1931 Stilllegung der Teilstrecke Rittmarshausen-Duderstadt, 1933 folgte der Abbruch. Der Abbruchlös wurde für die Instandsetzung der Reststrecke verwandt. 1938 übernahm das Niedersächsische Landesisenbahnamt Hannover die Betriebsführung. 1946 Umfirmierung in Gartelbahn AG. 1950 Einführung des Omnibuslinienverkehrs Weißenborn-Rittmarshausen (9 km) und Rittmarshausen-Sattenhausen-Göttingen (23 km). In den Folgejahren wurde das Omnibusnetz erweitert. 1957 Auflösung der AG, die Bahn wurde zunächst als Eigenbetrieb des Landkreises Göttingen weitergeführt und dann 1959 endgültig stillgelegt. Lochentwertet. Maße: 33,8 x 23 cm.

Nr. 103 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 65,00 EUR

Gorkauer Societäts-Brauerei AG

Aktie 100 RM, Nr. 20174 **EF+**
Zobten-Gorkau, Juli 1938
Auflage 168 (**R 8**). Gründung 1858 als KGaA, AG ab 1886. Brauerei, Mälzerei und Limonadenfabrik. Hinzuerworben wurde die Genossenschaftsbrauerei Croischwitz (1920), das Waldenburger Brauhaus, die Stadtbrauerei Neurode und die Kastnerse Lagerbierbrauerei Habelschwerdt (1921) sowie das Braurecht des Frankensteiner Brauhauses (1922). Braustätten dann in Gorkau, Waldenburg und Neurode, Bierniederlagen in ganz Schlesien. Großaktionär war die Bank für Brauindustrie, Berlin-Dresden (heute Oetker-Konzern). Die Betriebe lagen nach 1945 auf polnischem Gebiet, die AG wurde im Westen abgewickelt und 1971 aufgelöst. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet. Nur 17 Stücke wurden in der Reichsbank gefunden, unentwertet sind nur 2 Exemplare bekannt!



Nr. 103



Nr. 104

Nr. 104 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Grossherzogtum Hessen

3 % Schuldv. Serie VIII. 1.000 Mark, Nr. 30038 **EF/VF**
Darmstadt, 11.4.1904
(**R 10**) Das seit 1292 bestehende Reichsfürstentum Hessen wurde 1567 durch Testament von Landgraf Philipp I. dem Großmütigen unter seinen vier Söhnen aufgeteilt. Übrig blieben später nur Hessen-Kassel (nach der Annexion durch Preußen 1868-1945 die preußische Provinz Hessen-Nassau) und das Großherzogtum Hessen-Darmstadt (ab 1918 Volksstaat/Freistaat). Die beiden Hauptgebiete von Hessen-Darmstadt (im Süden die Provinzen Starkenburg und Rheinhessen auf dem Westufer des Rheins und im Norden die Provinz Oberhessen mit Gießen als Hauptstadt) hatten keinerlei räumliche Verbindung miteinander. Das später preußische Hessen-Nassau lag genau dazwischen. Am 19.9.1945 wurden die Gebiete dann zum heutigen Land Hessen vereint. Teil einer Anleihe von 9,5 Mio. Mark "zur Deckung außerordentlicher Bedürfnisse des Staates". Hübscher Druck der Reichsdruckerei mit Rankwerk-Umrundung und großem Prunkwappen. Maße: 32,5 x 21,3 cm. Doppelblatt, mit beiliegendem Erneuerungsschein. Nur **vier Stücke** wurden 2007 gefunden!

Nr. 105 **Schätzpreis: 225,00 EUR**
Startpreis: 40,00 EUR

Grossherzogtum Hessen

3 % Schuldv. 2.000 Mark, Nr. 27621 **EF**
Darmstadt, 11.4.1904
(**R 8**) Gleiche dekorative graphische Gestaltung wie das Los davor, nur andersfarbiger Druck. Maße: 32,5 x 21,3 cm. Doppelblatt, mit beiliegendem Erneuerungsschein. Nur **11 Stücke** wurden 2007 gefunden!



Nr. 105

Nr. 107 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Grossherzogtum Hessen

3 % Schuldv. 1.000 Mark, Nr. 44103
 Darmstadt, 4.1.1905 EF
 (R 9) Teil einer Anleihe von 24 Mio. Mark. Hüb-
 scher Druck der Reichsdruckerei mit Rankwerk-
 umrahmung und großem Prunkwappen. Maße:
 32,5 x 21,4 cm. Doppelblatt, mit Kupons.

Nr. 108 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Grossherzogtum Hessen

3 % Schuldv. 500 Mark, Nr. 47937 EF
 Darmstadt, 4.1.1905
 (R 9) Maße: 32,5 x 21,2 cm. Doppelblatt, mit bei-
 liegendem Erneuerungsschein. Nur **neun Stücke**
 wurden 2007 im "Zürcher Anleihen-Schatz" gefun-
 den.

Nr. 109 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Grossherzogtum Hessen

3 % Schuldv. 5.000 Mark, Nr. 34237 EF/VF
 Darmstadt, 4.1.1905
 (R 9) Höchster Nennwert einer Anleihe von 24
 Mio. Mark. Hübischer Druck der Reichsdruckerei
 mit Rankwerk-Umrahmung und großem Prunk-
 wappen. Maße: 32,7 x 21,3 cm. Doppelblatt, mit
 beiliegendem restlichen Kuponbogen.

Nr. 106 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Grossherzogtum Hessen

3 % Schuldv. 500 Mark, Nr. 32659 EF
 Darmstadt, 11.4.1904
 (R 9) Gleiche dekorative graphische Gestaltung
 wie das Los davor, nur andersfarbiger Druck.
 Maße: 32,5 x 21,3 cm. Doppelblatt, mit beiliegen-
 dem restlichen Kuponbogen. Nur **neun Stücke**
 wurden 2007 gefunden!



Nr. 107



Nr. 109



Nr. 108

Nr. 110 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Grossherzogtum Hessen

4 % Schuldv. 500 Mark, Nr. 45203 EF
 Darmstadt, 1.6.1908
 (R 9) Teil einer Anleihe von 20 Mio. Mark. Hüb-
 scher Druck der Reichsdruckerei mit Rankwerk-
 umrahmung und großem Prunkwappen. Maße:
 32,4 x 21,1 cm. Doppelblatt, mit Kupons. Äußerst
 selten!



Nr. 111

Nr. 111 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Groschkraftwerk Mannheim AG

Vorzugsaktie 10.000 Mark, Nr. 39149 EF+
 Mannheim, Juli 1923
 Auflage 1.000 (R 8). Gründung 1921 durch die
 Stadt Mannheim, die Pfalzwerke, das Badenwerk,
 die Neckar-AG und die Rhein-Haardt-Bahngesell-
 schaft. Betrieb eines Großkraftwerks und Abgabe
 des Stroms an die Großaktionäre zu Selbstkosten.
 Seit 1954 mit Inbetriebnahme des Werk II 600 m
 stromabwärts vom Stammwerk auch Stromliefe-
 rungen an die Deutsche Bundesbahn. Weitere
 Heizkraftwerksblöcke wurden in den 70er und
 80er Jahren in Betrieb genommen. Seit 2002 ist die
 RWE Power AG neuer Großaktionär. Sehr schöne
 Umrahmung in Form eines Bilderrahmens. Rück-
 seitig Bedingungen. Maße: 21 x 29,6 cm. Kleine
 Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 112

Nr. 112 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 25,00 EUR

Gutehoffnungshütte Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb

Aktie 1.000 Mark, Nr. 22879 EF
 Oberhausen, 1.1.1907
 Gründung 1808/10 als Gewerkschaft, ab 1872 AG.
 Die Gesellschaft gilt als **Keimzelle der Schwerin-**
dustrie des Ruhrgebietes. Durch ununterbroche-
 ne Firmenaufkäufe wuchs nach Gründung der AG
 ein riesiges Gebilde aus Bergwerken, Hütten- und
 Walzwerken und weiterverarbeitenden Betrieben.
 Heute als MAN/GHH einer der bedeutendsten
 Maschinen- und Anlagenbau-Konzerne. Großfor-
 matiges Papier, mit zwei Haniel-Signaturen (Faksi-
 mile). Maße: 27,3 x 36,9 cm. Kleine Lochentwer-
 tung unten neben dem Prägesiegel.

Nr. 113 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

H. Henninger-Reifbräu AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 2786 VF+
 Erlangen, 19.1.1922
 Auflage 1.400 (R 8). Gründung des Stammhauses
 bereits 1690, AG ab 1896 als Actienbrauerei Erlan-
 gen vorm. Gebr. Reif. Am 8.4.1905 wurde die
 Brauerei H. Henninger in Erlangen erworben,
 beide Betriebe vereinigt und die Firma umbenannt
 in H. Henninger-Reifbräu AG. 1918/19 Verkauf der
 Mälzerei an die Konsumgenossenschaft Erlangen.

Erwerb der 1. Erlanger Aktienbrauerei vorm. Karl Niklas. Bis 1972 war die AG eigenständig, dann wurde sie in die neu gegründete "Patrizier-Bräu AG" in Nürnberg eingebracht. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 26,5 x 35,8 cm. Die älteste verfügbare Ausgabe dieser regional jahrzehntelang bedeutsamen Brauerei.



Nr. 113



Nr. 114

Nr. 114 **Schätzpreis: 85,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

H. W. Appel Feinkost-AG

Vorzugs-Aktie 1.000 DM, Nr. 14590

Hannover, Juli 1965

EF+

Auflage 1.200 (R 9). Gründung 1879 von Heinrich Wilhelm Appel als Zucker- und Kolonialwaren-Großhandlung, ansässig zuerst im Hof des "Hotel Kasten". 1886 Umzug auf das Gelände Engelbosteler Damm 72, wo 1924 ein großer Fabrikneubau errichtet wird. 1895 Übergang zum Feinkosthandel. Gründung von Zweigwerken für Marinaden und Fischkonserven in Hamburg-Altona (1911) und Lauterbach auf Rügen (1916), 1923 nach dem Tod des Firmengründers Umwandlung in eine AG. Appel stellt jetzt mit über 1.400 Mitarbeitern mehr als 1.000 Feinkostartikel her und ist das größte Unternehmen seiner Art in Deutschland. Mitte der 60er Jahre verkauft die Familie Appel ihre Aktienmehrheit an die Südzucker, die aber das Geschäft in der Rezession nach der Ölkrise nicht in den Griff bekommt. 1975 Verkauf an die Düsseldorf-Senf- und Konserven-Industrie Frenzel KG, die noch im gleichen Jahr das Werk Hannover stilllegt und die Produktion der Appel & Frenzel Feinkost in ihren Werken Düsseldorf und Jülich konzentriert. 1977 Umwandlung in eine GmbH. Dekorativ, mit stilisierter Abbildung eines Hummers im Unterdruck sowie in den vier Ecken. Maße: 29,8 x 21,1 cm. Seit 2003 nicht mehr angebotenes Stück!



Nr. 115

Nr. 115 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-AG

Aktie 100 RM, Nr. 375064

Hamburg, Juli 1932

EF/VF

Auflage 532.000, jedoch 1936 nach Kapitalherabsetzung schon wieder vollständig eingezogen (R 9). Gründung 1847. Drei große Segler waren die ersten Fahrzeuge der Hamburg-Amerika-Linie, die aber bald durch Dampfschiffe ersetzt wurden. Ende des 19. Jh. war die Flotte auf über 40 Dampfer angewachsen. Befahren wurden die Linien von Hamburg nach New York, Baltimore, Philadelphia, Boston, Canada, New Orleans, von Stettin nach New York sowie von Italien nach New York und nach Argentinien. Verträge sicherten der HAPAG die Beförderung der deutschen, englischen, französischen, amerikanischen und italienischen Post über den Atlantik. Bis in die 1870er Jahre von eher nur regionaler Bedeutung, doch unter Albert Ballin (1857-1918), der 1899 Generaldirektor der HAPAG wurde, entstand ein Unternehmen von weltumspannender Bedeutung. Seine absolute Blütezeit erreichte es 1914 mit einer Flotte von 1.360.000 Bruttoregistertonnen, darunter mit den Dampfern „Imperator“, „Vaterland“ und „Bismarck“ die größten Schiffe der Welt. Die Folgen des 1. Weltkrieges bedeuteten eine schwere Zäsur: Aufgrund des Versailler Vertrages musste die gesamte Flotte an die Entente-Staaten abgeliefert werden. Der Wiederaufbau war mühsam, erst mit der 1926 erfolgten Übernahme der Deutsch-Austral-, Kosmos- und Hugo-Stinnes-Linien kam die HAPAG wieder in die Reihe der größten Reedereien der Welt. 1930 kam mit dem Bremer Erzkonzurrenten, dem Norddeutschen Lloyd, ein Gemeinschaftsvertrag zustande, außerdem war die HAPAG Hauptvertreter der Deutschen Zeppelin-Reederei und Generalvertreter für die „Deutsche Lufthansa AG“. 1970 Fusion von HAPAG und dem 1857 gegründeten Norddeutschen Lloyd zur heutigen Seeschiffahrt, Transport, Seehafenbetriebe, Reisebüros, Flugtouristik. Erst 2005 wurde diese TUI-Sparte durch Kauf der CP-Ships (Schiffahrtssparte der Canadian Pacific Railway) noch einmal kräftig gestärkt. Maße: 21 x 29,8 cm. Mit kompletten Kuponbogen. Knickfalten, vordereitig kaum sichtbar, sonst tadellos. Nur 10 Stücke wurden von dieser raren und 1936 schon wieder aus dem Verkehr gezogenen Emission in Holland gefunden.



Nr. 116

Nr. 116 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Handwerksbau AG Regierungsbezirk Merseburg

Namensaktie 200 RM, Nr. 1469

Halle a. S., Dezember 1938

EF+

Auflage 2.000 (R 10). Gründung 1936 als Bauträgergesellschaft für Kleinwohnungen unter Führung des Reichsstandes des Deutschen Handwerks. Wie eine Handvoll gleichartiger und zeitgleich gegründeter Handwerksbau-Gesellschaften in anderen Teilen Deutschlands auch diente diese Ges. der nationalsozialistisch gelenkten Arbeitsbeschaffung im Gau Halle-Merseburg. Der zentrale Verwaltungssitz aller dieser AG's war im Berliner Regierungsviertel. 1940 umfirmiert in „Wohnungsgesellschaft des Handwerks Halle-Merseburg AG“. Maße: 21,1 x 30 cm. Eingetragen auf Maurer- und Zimmermeister Willi Noack in Düben/Mulde. In dieser Form (ohne Lochentwertung) äußerst selten.

Einlieferungen für die nächsten Auktionen werden ständig angenommen!

Nr. 117 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Hannover (City of Hannover)

7 % Sinking Fund Gold Bond 1.000 \$, Nr. 15
Hannover, 1.11.1929

EF

Auflage 3.500 (R 8). Die Anleihe von 3,5 Mio. \$ platzierte Brown Brothers & Co. Blau/schwarzer Stahlstich mit schöner dreiteiliger Vignette. Maße: 38,5 x 25,1 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 117



Nr. 118

Nr. 118 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Hansa-Lloyd Werke AG

Aktie 20 RM, Nr. 100573
Bremen, Mai 1927

EF

Kompletter Aktienneudruck, Auflage 180.000, davon nur 2.500 bei Sanierung lt. HV 20.1.1930 gültig geblieben (R 9). Gründung 1913 als Hansa Automobilwerke AG in Varel. 1914 Übernahme der Norddeutsche Automobil- und Motoren-AG in Bremen. Lange Zeit eine der erfolgreichsten deutschen Automarken. Der Vertrieb erfolgte in 18 deutschen Großstädten durch die G.D.A., ein Gemeinschaftsunternehmen von Hansa-Lloyd, NAG und Brennabor. 1930 auf dem Höhepunkt der Weltwirtschaftskrise in Konkurs gegangen. Marke und Produktionsanlagen übernahm 1931 der Selfmademan und vorherige Vorstand Carl Friedrich Wilhelm Borgward, der schon zuvor mit seiner Goliathwerke Borgward & Co. GmbH die Aktienmehrheit erworben hatte. Der 1890 in Altona als Sohn eines Kohlenhändlers geborene Schlosserlehrling hatte 1921 in Bremen eine Kühlerfabrik gegründet und 1924 mit dem Dreirad-„Blitzkarren“ und dem Goliath-Transporter erste Erfolge im Automobilgeschäft gehabt. Trotz Weltwirtschaftskrise machte er auch Hansa wieder zu einem Spitzenunternehmen der Branche und stellte 1949 mit dem Borgward Hansa die erste deutsche PKW-Nachkriegs-Neukonstruktion vor. Die 1955 erschienene „Isabella“ galt in jener Zeit als die sportlichste deutsche Limousine. Mit seinen drei Werken (Goliath, Lloyd und Borgward), in denen 19.000 Leute arbeiteten, war Borgward damals den Konkurrenten BMW und Porsche ebenbürtig. Doch in der Automobillaute 1960/61 wurden nach einer Überprüfung der Kostenstrukturen die Ban-

ken zögerlich - am 31.1.1961 musste Borgward die Zahlungen einstellen. Ob das nötig war? Die Gläubiger wurden schließlich zu fast 100 % befriedigt, aber der „Ein-Mann-Konzern“ des Selfmademens Borgward passte wohl nicht mehr in die Zeit - die Werke wurden demontiert und nach Mexiko verkauft, Borgward starb am 28.7.1963 an Herzversagen, als der erste Frachter voller Maschinenteile den Bremer Freihafen verließ. Lochentwertet. Maße: 20,9 x 29,6 cm. **Ohne Überdruck gültig geblieben.**



Nr. 119

Nr. 119 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 30,00 EUR

Hirsch-Brauerei Köln AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 965

Köln, 30.1.1912

EF

Auflage 1.250. Bei der Gründung im Jahr 1900 brachte die Hirschbrauerei Gebr. Steingroever in Köln-Bayenthal 14 Grundstücke mit aufstehenden Brauereigebäuden und alles Inventar ein. Die Brauerei hatte eine Leistungsfähigkeit von 100.000 hl im Jahr. 1918 Übernahme des Malzkonglents der Rhein. Brauerei-Gesellschaft in Köln-Alteburg. 1931 Fusion mit der Adler-Brauerei AG und Umfirmierung in Adler- und Hirsch-Brauerei AG. Gelegentlich der Übernahme der Aktienmehrheit durch die Essener Aktien-Brauerei Carl Funke AG (die spätere Stern-Brauerei Carl Funke AG) die 1998 schließlich in Dom-Brauerei AG umfirmierte und den Sitz nach Köln verlegte) 1938/39 Umfirmierung in Dom-Brauerei Carl Funke AG. Obwohl die Mälzerei in Köln-Ehrenfeld 1943/44 total zerstört wurde, war die Dom-Brauerei schon in den 60er Jahren wieder die größte Brauerei in Köln. 1972 völlig in die Essener Stern-Brauerei eingegliedert. Dekorative Umrahmung mit Rankwerk aus Gerste und Hopfen, Blattwerkumrandung, Hirsch mit Brauereitensilien im Unterdruck. Doppelblatt. Maße: 33,8 x 25,2 cm. **Nicht entwertetes Stück in einem sehr guten Erhaltungszustand.**



Nr. 120

Nr. 120

Schätzpreis: 200,00 EUR
Startpreis: 60,00 EUR

Hohberg-Brauerei AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 264

Löwenberg, 31.12.1941

EF

Auflage 280 (R 6). 1871 übernahm der aus Hirschberg kommende Julius Hohberg (1839-1907) die frühere Stadtbrauerei, die mit einem Alter von über 800 Jahren die älteste Brauerei im ganzen heutigen Polen sein soll. Den Betrieb konnte er bald bedeutend erweitern, indem er auch das benachbarte Grundstück übernahm, auf dem sich die Stadtverwaltung befunden hatte. 1907, nur wenige Wochen vor seinem Tod, übernahm er zudem die Elsnersche Brauerei in Greiffenberg. 1921 Umwandlung in die „Hohberg, Bierbrauerei und Malzfabrik AG“, 1936 dann umbenannt wie oben. 1937 übernahm die Görlitzer Aktien-Brauerei eine Beteiligung an der Hohberg-Brauerei. Nach dem 2. Weltkrieg als „Browar Slaskie“ weitergeführt. Ende der 1990er Jahre übernahm der aus Bad Mergentheim stammende Wolfgang Bauer die Brauerei, die heute rd. 150.000 hl jährlich absetzt, deren Bier „Das Echte“ 2001, 2003 und 2004 als bestes Bier Polens ausgezeichnet wurde und auf dem Fest der Schwarzen Madonna in Teschenstochau exklusiv ausgeschenkt wird (die höchste Auszeichnung, die ein Brauer in Polen erlangen kann). Ganz ungewöhnliche Gestaltung in geometrischem Rotorange. Lochentwertet. Maße: 21,4 x 30,4 cm.



Nr. 121

Nr. 121

Schätzpreis: 200,00 EUR
Startpreis: 45,00 EUR

Hotel AG Frankfurt a. M.

Aktie 200 RM, Nr. 128

Frankfurt am Main, Juli 1942

EF

Auflage 250 (R 7). Die Gesellschaft erwarb bei ihrer Gründung im Jahr 1899 das Hotel „Frankfurter Hof“ von der 1874 gegründeten Frankfurter Hotel-AG. Der Hotelbetrieb umfasste auch eine Lohnwäscherei, eine Weingroßhandlung und eine Abteilung für Zigarrenhandel. 1910 wurde außerdem am Bahnhofspatz der „Englische Hof“ gepachtet (der Name war am Vorabend des 1. Weltkrieges nicht mehr opportun, deshalb umbenannt in „Hessischer Hof“). Die Aktien notierten an der Frankfurter Börse. Nach Übernahme der Aktienmehrheit durch Albert Steigenberger (wobei Steigenberger das von ihm 1930 erworbene Hotel „Europäischer Hof“ in Baden Baden mitbrachte) umbenannt 1941 in „Hotel AG“ und 1951 in „A. Steigenberger Hotelgesellschaft KGaA“. 1949 pachtweise Übernahme des Badhotels „Badischer Hof“ in Baden Baden, 1950 Erwerb eines 50 %igen Anteils an Ritter's Park Hotel in Bad Homburg v.d.H. (1956 vollständig übernommen), 1952 Erwerb der Aktienmehrheit der Feist-Belmont'schen Sektellerei AG in Frankfurt/Main (1965 wieder verkauft), 1953 Anpachtung des Park Hotels in Düsseldorf, 1955 Erwerb des Palasthotels Mannheimer Hof in Mannheim, 1956 Erwerb des Grandhotels Axelmannstein sowie Pachtung der Kurhausbetriebe in Bad Reichenhall, 1957 Inbetriebnahme des Hotels Graf Zeppelin in Stuttgart, 1958 Erwerb von 95 % der Aktien der Hotel Duisburger Hof AG sowie Anpachtung des Kurhaus-Hotels in Bad Kissingen vom Freistaat Bayern. 1964 Anpachtung des Insel-Hotels in Konstanz vom Land

Baden-Württemberg, 1965 Anpachtung des Kurhotels, des Sanatoriums und der Kurhausgaststätten in Bad Neuenahr, 1967 Bau des Flughafenhotels in Frankfurt/Main. So wurde Steigenberger bis Ende der 60er Jahre zum bedeutendsten deutschen Hotelunternehmen. 1985 Ausgliederung des wertvollen Immobilienbesitzes und Umwandlung in die Steigenberger Hotels AG als reine Betriebsführungsgesellschaft. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 122

Nr. 122 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Iduna-Germania Allgemeine Versicherungs-AG

Namens-Aktie (100 % Einz.) 500 RM, Nr. 8942
Berlin, 30.9.1930 EF

Auflage 11.902 (R 7). Gründung Dezember 1912 als Iduna, Feuer-, Unfall-, Haftpflicht- und Rückversicherungs-AG, Halle a.S. 1924 Namensänderung in Iduna Allgemeine Versicherungs-AG. 1930 Fusion mit der Germania Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-AG zu Stettin und der Germania Allgemeine Versicherungs-AG. Anschließend Firmenänderung in Iduna-Germania Allgemeine Versicherungs-AG, Berlin. Bereits 1945 Errichtung der Hauptverwaltung in Hamburg. 1964 Umfirmierung in Iduna Allgemeine Versicherungs AG. Bildete seit 1987 mit der NOVA Krankenversicherung einen Gleichkonzern und gehörte bis zum 30.6.1999 zur IDUNA/NOVA-Gruppe, ab 1.7.1999 zugehörig zur Signal Iduna-Gruppe. Eingetragen auf die Iduna Transport- und Rückversicherungs-AG in Berlin, rückseitig drei Übertragungen bis 1938. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 123

Nr. 123 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Industriebau - Held & Francke AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 1621
Berlin, Oktober 1928 EF+

Auflage 2.000 (R 9). 1872 gründeten Otto Held und August Francke in Berlin eine Bauunternehmung. Bald werden mehrere hundert Mitarbeiter beschäftigt, weil man mit der Ausführung bedeutender Bauten betraut wird: Held & Francke baut das Reichsversicherungsamt (bis 1887), den Preussischen Landtag (bis 1899), den Berliner Dom (1894-1900) sowie die Zentrale der Deutschen Bank in der Mauerstraße. Nach der Umwandlung in eine AG im Jahr 1906 kommen weitere Renommier-Aufträge: die Akademie der Wissenschaften,

das Kaiser-Friedrich-Museum, der Marstall, die Staatsbibliothek, die Zentrale der Elektrischen Hoch- und Untergrundbahn. 1921 werden die Geschäftsaktivitäten in Süddeutschland in die "Süddeutsche Held & Francke Bauaktiengesellschaft" in München mit Ndl. in Stuttgart aus gegründet. Im Jahr 1927 erwirbt die finanziell schwache Industriebau AG Berlin-Breslau-Kattowitz (gegründet 1911 als „Schlesische Eisenbetonbau-AG“ in Kattowitz und seit 1921 mit Hauptsitz in Berlin) heimlich die Aktienmehrheit bei Held & Francke, noch im gleichen Jahr fusionieren beide Firmen. In der Weltwirtschaftskrise gerät die Firma 1929 an den Rand der Insolvenz, die 1930er Kapitalerhöhung schafft nicht mehr genug Luft, 1931 lassen die Banken das Berliner Stammhaus fallen und stützen nur noch die süddeutsche Tochtergesellschaft. Die Aktien der Süddeutsche Held & Francke Bauaktiengesellschaft gehen aus der Konkursmasse an die Maffei'sche Erben-Gemeinschaft. Das Unternehmen etabliert sich am Markt so gut, daß 1940 der Namenszusatz "Süddeutsche" entfällt. 1950-65 dehnt sich die Held & Francke AG deutschlandweit aus und baut ein starkes Auslandsgeschäft auf. 1990 erwirbt die Philipp Holzmann AG nahezu alle Aktien. Mit deren Insolvenz im Jahr 2002 ist auch das Schicksal von H&F endgültig besiegelt. Lochentwertet. Maße: 20,9 x 29,7 cm. Nur 10 Stücke wurden in der Reichsbank gefunden, sonst unbekannt!



Nr. 124

Nr. 124 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Isergebirgsbahn-AG

Aktie 700 RM, Nr. 1421
Bad Flinsberg, 9.12.1924 EF

Auflage 60 (R 6). Gründung 1908 als Friedeberg-Flinsberger Kleinbahn-AG. Strecke Friedeberg a. Queis (heute Mieske) - Flinsberg (heute Swieradów-Zdrój in Schlesien, südöstlich von Görlitz). Streckenlänge 10,8 km. 1911 Umfirmierung in „Isergebirgsbahn AG“. 1945 ging die Bahn auf die Polnische Staatsbahn PKP über. Güterverkehr bis 1995, Passagierverkehr noch bis 1996. Seit 2000 ist die Strecke stillgelegt. Großformatiges Papier. Lochentwertet. Maße: 34,3 x 24,5 cm. Doppelblatt, inwendig Auszug aus dem Gesellschaftsvertrag.

Nr. 125 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

J. H. Roser AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 236
Eßlingen a.N., Dezember 1941 EF+

Auflage 722 (R 8). Der Rotgerber Caspar Roser emigriert 1681 aus dem gerade von Frankreich annektierten Straßburg nach Stuttgart und begründet dort eine über Generationen tätige Gerber-Dynastie. 1806 gründet der Stuttgarter Gerbermeister Jakob Heinrich Roser in Stuttgart die Lederfabrik J.H. Roser. Aus dieser ging 1875 als

Nachfolger hervor die Esslinger Lederfabrik mit einem Fabrikneubau in der gerade 10 Jahre zuvor als Industriegebiet angelegten Pliensauvorstadt (Hedelfinger Str. 4, frühere Uhländstraße, etwas isoliert im Süden der Stadt auf der zeitweise "Zigeunerinsel" genannten anderen Neckarseite). 1923 gibt die Familie Roser ihre Anteile ab, es kommt zur Gründung der J. H. Roser AG, die in Stuttgart börsennotiert ist. 1958 in eine GmbH umgewandelt. Seit Stilllegung der Lederproduktion wird die wunderschön restaurierte 4-geschossige Fabrik als Roser-Gebäude von der Daimler AG genutzt. Lochentwertet. Maße: 21 x 29,7 cm. Nur 13 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 125



Nr. 126

Nr. 126 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

J. Pohlig AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 3229
Köln, 1.7.1920 EF/VF

Auflage 2.500 (R 8). Gründung 1899 zur Weiterführung des von Ingenieur Julius Pohlig als „J. Pohlig in Köln und Th. Obach in Wien“ betriebenen Unternehmens, das seit 1874 bestand, ursprünglich in Siegen. Ausführung von Drahtseilbahnen und Transportvorrichtungen aller Art. Maschinenfabrik in Köln-Zollstock, Eisenkonstruktionsfabrik in Brühl, Niederlassung in Wien. Viele der durch Pohlig erbauten Anlagen erlangten überregionale Beachtung. So stammt die 1912 errichtete Seilbahn auf den Zuckerhut in Rio de Janeiro aus den Pohlig-Werken, aber auch die Wallbergbahn (1951) und der Umbau der Seilbahn zur Zugspitze (1955). Zur Bundesgartenschau 1957 in Köln errichtete Pohlig als erste Flußüberquerung per Seilbahn in Europa die Rheinseilbahn, die den Rheinpark in Köln-Deutz mit dem linksrheinisch gelegenen Zoologischen Garten und der Flora im gegenüberliegenden Stadtteil Riehl verbindet. Im Laufe der Zeit erweiterte sich das Lieferprogramm auch auf Verladeanlagen, Krane, Förderanlagen aller Art und Stahlbauten. Börsennotiert in Köln, später Düsseldorf, letzter Großaktionär war mit 97 % die Felten & Guillaume Carlswerk AG. 1961 Verschmelzung

mit der Bleichert Transportanlagen GmbH Westdeutschland (Westnachfolger der 1874 in Leipzig gegründeten Adolf Bleichert & Co. AG) und der Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel AG zur Pohl-Heckel-Bleichert Vereinigte Maschinenfabriken AG (PHB). Großaktionär war jetzt die luxemburgische ARBED. 1980 dann Fusion mit der Weserhütte in Bad Oeynhausen zur PHB Weserhütte AG. Ende 1987 Konkurs. Die Maschinenfabrik (ohne Gießerei) wurde von Orenstein & Koppel übernommen, die Gießerei wurde als PHB Stahlguss GmbH mit Sitz in St. Ingbert weitergeführt. Als Vorstand **original signiert u.a. von Julius Pohl** jr. Aufsichtsrat war der Bankier Dr. Fritz Eltzbacher. Maße: 30 x 22 cm. Kleine Lochentwertung unten mittig.

Nr. 127 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 260,00 EUR

Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG

Sammelaktie 1.000 x 1.000 RM, Nr. 125001-126000

Dessau, Oktober 1937

EF+

Auflage 30 (R 7). Gründung 1917 als Junkers Fokkerwerke AG. Der geniale Luftfahrtpionier Prof. Hugo Junkers arbeitete zuerst mit Anthony Herman Gerard Fokker zusammen (Fokker bot bei Ausbruch des I. Weltkrieges seine Dienste beiden Seiten an; die Deutschen akzeptierten als erste). 1918 kehrte Fokker nach Holland zurück. 1919 Umfirmierung in Junkers Flugzeugwerk AG und 1936 in Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG anlässlich der Übernahme der Junkers Motorenbau GmbH und der Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik GmbH. Die Nazis enteigneten Prof. Junkers 1933 nicht nur, sondern erteilten ihm in seiner Firma sogar Hausverbot. Die Junkers-Werke wurden im 2. WK dann der wichtigste Flugzeuglieferant für die deutsche Luftwaffe. Die Werke im Osten wurden nach dem Krieg enteignet. 1958 Sitzverlegung von Dessau nach München, wo Basisforschungen und Entwicklungen der Luft- und Raumfahrttechnologie weiterbetrieben wurden. Alleinaktionär war nun die Flugzeug-Union-Süd GmbH (die wiederum zur Messerschmitt AG in Augsburg gehörte, einem indirekten Vorläufer von Airbus Industries und damit auch der 2000 gegründeten EADS). Ab 1967 GmbH. 1973 übernommen von der Daimler-Benz Luft- und Raumfahrt Holding AG. Firmenname und Umrahmung vorgedruckt, Text maschinenschriftlich, mit Unterschriften des Aufsichtsratsvorsitzenden Heinrich Koppenberg (ein von den Nazis 1933 als Nachfolger für Prof. Hugo Junkers geschickter Stahlmanager aus dem Flick-Konzern, der es ab 1934 schaffte, in nur 10 Monaten Bauzeit das neue riesige Junkerswerk hinter das alte Werk zu kloppen) und der Vorstände Richard Thiedemann und Hans Friesecke. Maße: 21 x 29,7 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.

Nr. 128 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

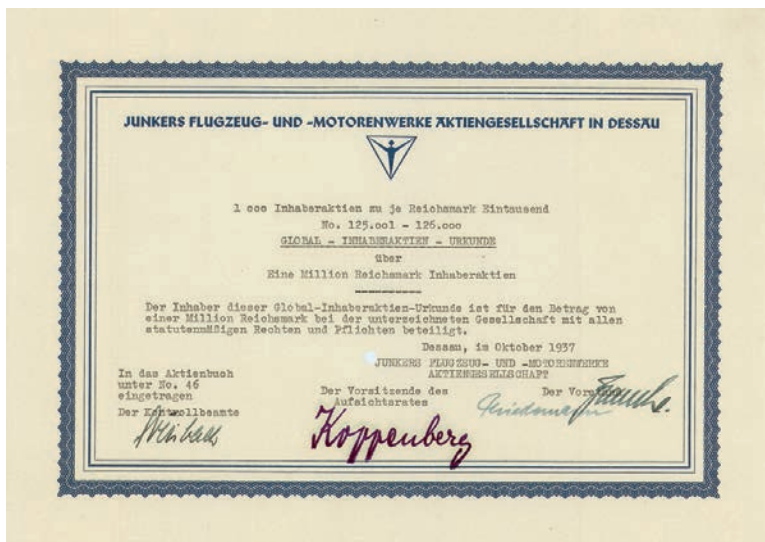
Kali-, Oel- und Kohlen-Bohrergesellschaft „Christianshall“

Anteil-Schein über 1 Anteil, Nr. 674

Berlin, 12.3.1906

VF+

(R 10) Die Gesellschaft besaß eine Konzession in Garßen bei Celle. Das Handbuch der deutschen Kali-Industrie vermeldet die Gesellschaft zuletzt als „beim Bohren“, dann verschwindet sie sang- und klanglos. Zu Beginn des 20. Jh. herrschte in und um Garßen ein richtiger kleiner Kali-Boom, der auch die Einrichtung der „Kalibahn“ genannten Kleinbahn Celle-Garßen-Bergen nach sich zog - heute stillgelegt, aber wunderbar mit Handhebeldraisinen zu befahren. Sehr schöne Jugendstilumrahmung. Lochentwert. Maße: 37,5 x 26,1 cm.



Nr. 127



Nr. 128

Nr. 129 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Kali-Bohrergesellschaft Neue Vereinigung

Anteilschein über 1 Anteil, Nr. 526

Braunschweig, 27.9.1905

EF/VF

(R 8) Gegründet Ende 1904. Gerechtsame in den Gemarkungen Gr. Schwülper und Lagesbüttel im Kreise Gifhorn (etwas nördlich von Braunschweig), ca. 5 preuss. Maximalfelder. Markschcheid: Gewerkschaft Kronprinz Wilhelm und Gewerkschaft Hannover. Die Tiefbohrung durchteufte bis 500 m jüngere Schichten, traf aber keine Kalilager an, und wurde dann eingestellt. Originalunterschriften Otto Schröder und Gerhard Dietz. Schöne Jugendstilumrahmung. Eingetragen auf den Dortmund Bank Verein, rückseitig mehrere Übertragungen bis 1908. Lochentwert. Maße: 32,1 x 24 cm.



Nr. 129



Nr. 130

Meinen Kunden biete ich qualifizierte Fachberatung aufgrund jahrelanger Erfahrung auf dem Gebiet hochwertiger und geschichtsträchtiger Wertpapiere

Nr. 130 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Kamenzer Bank AG

Vorzugs-Aktie 100 RM, Nr. 376

Kamenz, 10.3.1933

EF+

Auflage 20 (R 8). Gründung der AG 1922, vorher war die Kamenzer Bank eine Genossenschaftsbank. Seit Februar 1924 Freundschaftsverhältnis mit der Sächsischen Staatsbank, die bei dieser Gelegenheit Vorzugs-Aktien der Kamenzer Bank übernahm. 1945 wurde die Bank durch die Sächsische Landesbank abgewickelt. Maße: 29,8 x 21 cm. Prägiesel lochentwertet.



Nr. 131

Nr. 131 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Kammerich-Werke AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 3191

Berlin, Februar 1920

VF+

Auflage 1.250 (R 9). Uraltes, bereits 1863 gegründetes Unternehmen. Herstellung von Röhren und sonstigen Walzwerkserzeugnissen aller Art sowie von Blech-, Preß-, Stanz- und Ziehteilen aus Eisen, Stahl und Metall. Stammwerk in Berlin-Wittenau, Fennstr. 27. Dazu wurde schon 1899 ein mitten in Bielefeld gelegenes großes Rohrwerk erworben (1930 stillgelegt). Anlässlich der Übernahme der "Eisenwerk Schlader AG Kammerich" in Schlader a. d. Sieg 1896 Umwandlung in eine AG zunächst als "Vereinigte Kammerich'sche Werke", umbenannt 1911 in "Vereinigte Kammerich" und Belter & Schneevogl'sche Werke AG", 1919 dann wie oben. 1916/17 Neubau eines großen Röhrenwerkes in Brackwede-Süd bei Bielefeld, nach dessen Inbetriebnahme wurde das Werk Wittenau stillgelegt und 1919 verkauft. Das Walz- und Preßwerk in Brackwede war mit der ersten vollautomatischen Vernickelungsanlage des Kontinents ausgestattet und war ein wichtiger Zulieferer für den Fahrzeugbau. 1938 auch Verlegung des juristischen Firmensitzes nach Brackwede, nachdem die seit 1926 mehrheitlich zur Hahn'sche Werke AG in Berlin gehörenden Kammerich-Werke im Zuge einer "Arisierung" des Hahn-Konzerns vom den Mannesmannröhrenwerken übernommen worden waren (im Zuge des Restitutionsverfahrens erhielten die Hahn-Erben nach dem Krieg zunächst 55 % der Firmenanteile zurück, die aber 1955 erneut an Mannesmann verkauft wurden). Anlässlich des 90-jährigen Firmenjubiläums eröffneten die Kammerich-Werke, die bereits wieder 1300 Beschäftigte hatten, 1954 einen Kindergarten, der in Brackwede noch heute als "Kammerich-Kita" bekannt ist. 1970 im Zuge der Arbeitsteilung Mannesmann/Thyssen Einbringung der Produktionsanlagen in die Mannesmannröhren-Werke

GmbH und Ausgliederung der Achsbrückenfertigung. Bei dieser Gelegenheit Verschmelzung der Kammerich-Werke AG auf die Mannesmann AG. Großes Hochformat, schön verzierte Umrahmung. Maße: 36 x 26,5 cm. Doppelblatt, kleine Lochentwertung unten mittig. Nur 10 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 132

Nr. 132 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Kleinbahn-AG Stendal-Arneburg

Namensaktie Lit. B 300 Mark, Nr. 39

Arneburg, 10.10.1913

VF+

Kapitalerhöhung für den Umbau auf Normalspur, **Auflage 50 (R 7).** Gründung 1898 durch den Staat Preußen, die Provinz Sachsen und den Kreis Stendal. 12,6 km lange Bahn von Stendal nach Arneburg, eröffnet 1899 in 1.000-mm-Spur, 1913/14 Umspurung auf Normalspur (1.435 mm). 1924 durch Fusion in der Stendaler Kleinbahn-AG (vorher Kleinbahn-AG Stendal-Arendsee, ab 1942 Stendaler Eisenbahn-AG) aufgegangen. 1946 Enteignung und Übernahme durch die Sächsische Provinzbahnen GmbH, 1948 vom VVB des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt übernommen, ab 1.4.1949 gehörte die Stendaler Eisenbahn zur Deutschen Reichsbahn. Die Strecke Stendal-Arneburg wurde 1972 für den Gesamtverkehr stillgelegt, aber nicht für immer: Ein Teil der Trasse wurde ab 3.1.1977 für die Strecke Borstel-Niedergörne benutzt, die als Anschlußbahn für das nie in Betrieb gegangene Kernkraftwerk Stendal bestimmt war und bis Ende 1995 auch Personenverkehr ab Bahnhof Stendal besaß. Heute ist die Bahn an die Stadt Arneburg verpachtet, sie wird für Holztransporte zur Zellstoff Stendal GmbH in Niedergörne benutzt. Schöne Jugendstil-Umrahmung. Doppelblatt. Maße: 28,8 x 22,8 cm. Kleine Lochentwertung unten mittig.

Nr. 133 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Kleinwohnungsbau Halle AG

Namens-Aktie 1.000 RM, Nr. 222

Halle, 7.5.1938

EF+

Auflage 381, kompletter Neudruck nach Umstellung von Inhaber- auf Namensaktien (R 8). Gegründet 1922 unter maßgeblicher Beteiligung der Stadt Halle a.S. zur Schaffung gesunder Kleinwohnungen in Halle und Umgebung für die minderbegüterte Bevölkerung. 1925 Anerkennung der Gemeinnützigkeit. Anfang der 30er Jahre wurden auf dem Gelände westlich der Merseburger Straße an der Kasseler Bahn 280 Einfamilienhäuser als Doppelhaushälften errichtet. Ende 1941 befanden sich 929 Häuser mit 3.486 Wohnungen im Bestand. Großaktionäre waren die Stadtgemeinde Halle,

der Wohnungsverein Halle-Süd eGmbH, der Wohnstätten-Spar- und Bauverein Halle und der I.G. Farben-Konzern mit dem Ammoniakwerk Merseburg (Leunawerke). Eingetragen auf die Ammoniakwerk Merseburg GmbH, Leuna-Werke. Maße: 21 x 29,7 cm. Mit restlichem Kuponbogen. **Nicht entwertetes Stück!**



Nr. 133



Nr. 134

Nr. 134 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

KÖLN-DÜSSELDORFER Deutsche Rheinschiffahrt AG

Aktie 50 DM, Nr. 1554

Düsseldorf, Juni 1994

EF+

(R 8) Gründung 1826 als Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft in Köln. 1967 Verschmelzung mit der 1836 gegr. Dampfschiffahrt-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, Düsseldorf, mit der seit 1853 ein gemeinsamer Liniendienst unterhalten wurde. Heute Europas größte Binnenschiffahrtreederei im Fahrgastverkehr. Schöne Vignette mit dem Schaufelraddampfer "Goethe" vor der Kulisse von Köln. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägiesel lochentwertet. Eine der ältesten Gesellschaften, deren Aktien in Deutschland bis heute börsennotiert sind!

Nr. 135 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Königlich Sächsische Staatsschulden-Casse

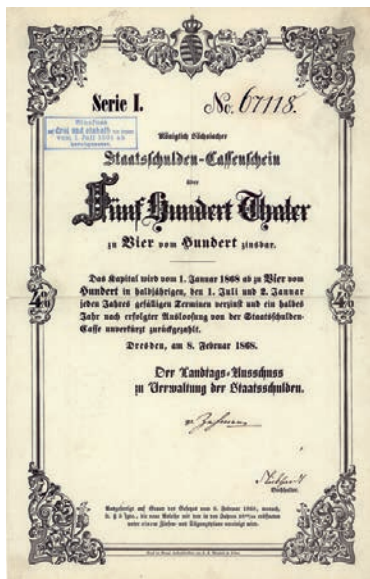
4 % Cassenschein 500 Thaler, Nr. 67118

Dresden, 8.2.1868

VF

(R 6) Die Anleihe stammt aus einer Zeit, in der das Königreich Sachsen viel Geld für den Eisenbahnbau brauchte (1851 Übernahme der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn, 1852 Chemnitz-Riesaer Eisenbahn, 1859 Eisenbahn Halle Tharand-Freiberg). Die Anleihe ist deshalb auch für Eisenbahnsammler interessant. Die Staatsschulden-Casse wurde in Sachsen 1834 in Umsetzung der Verfassung von 1831 eingerichtet. Im Zuge der Reform der sächsischen Staatsverwaltung trat an die Stelle der alten aus dem Ancien Régime stammenden Behördenvielfalt mit sich teilweise überschneidenden Kompetenzen ein moderner, einheitlicher, dreistufiger Verwaltungsaufbau mit klar abgegrenzten Ressortzuständigkeiten. Die Staatsschulden-Casse war nicht einfach Teil der Exekutive, sondern stand unter direkter Aufsicht des Ständischen Ausschusses zur Verwaltung der Staats-

schulden sowie unter Oberaufsicht des Ministeriums der Finanzen. Sie trat an die Stelle der zum 31.12.1834 aufgelösten Steuerkreditkasse sowie der Kammerkreditkasse und übernahm auch die Oberlausitzer Landesschuld. 1918 wurde der Landtagsausschuss aufgelöst und die Staatsschuldenverwaltung direkt dem Ministerium der Finanzen unterstellt, in welches sie 1929 auch räumlich übernommen wurde. Die Bewilligung von Staatsschulden verblieb aber bis 1933, dem vorläufigen Ende des sächsischen Parlaments, in dessen Kompetenz. Ausgegeben gemäß Gesetz vom 8.2.1868. Schöne Umrahmung aus Eichenlaub-Girlanden. Maße: 33,3 x 21,1 cm. Mit restlichem Kuponbogen von 1921 (Kupons für 1927 + Erneuerungsschein).



Nr. 135



Nr. 136

Nr. 136 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR
Kohlenberg & Putz Seefischerei AG
Vorzugs-Aktie 1.000 Mark, Nr. 2648
Geestemünde, 31.5.1922 EF
Auflage 130 (R 7). Gründung 1906. Zuletzt besaß die Gesellschaft 5 Fischdampfer sowie eine Fischmehlfabrik, eine Marinieranstalt, eine Salzerei und eine Vollkonservenfabrik. Börsennotiz: Freiverkehr Hamburg. 1969 mit der Hanseatischen Hochseefischerei AG in Bremerhaven fusioniert. Großes Querformat, breite Barock-Umrahmung. Lochentwert. Maße: 28 x 38,2 cm. Hochinteressanter Regionalwert!



Nr. 137

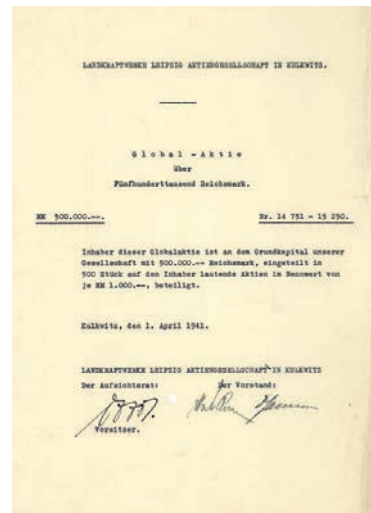
Nr. 137 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR
Kreis-Kommunalverband Holzminden
15 % Teilschuldv. 1.000.000 Mark, Nr. 2106
Holzminden, 1.9.1923 EF
Auflage 300 (R 9). Teil einer Anleihe von 1 Mrd. Mark, genehmigt durch den Braunschweigischen Minister des Innern. Lochentwert. Maße: 31,8 x 20,7 cm. Rückseitig Anleihebedingungen.



Nr. 138

Nr. 138 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR
Landesbank des Saargebietes AG
Namensaktie 500 FF, Nr. 16098
Saarbrücken, 15.4.1924 VF
Auflage 18.000 (R 9). Gründung 1919 als Reaktion auf die veränderten Machtverhältnisse im Saarland nach Ende des 1. Weltkrieges durch deutsche

und französische Bankiers und Industrielle unter Führung der Société Nancéenne de Crédit Industriel et de Depots, Nancy, die auch Mehrheitsaktionär war. Neben dem Hauptsitz in Saarbrücken, Kaiserstr. 44 bestanden Filialen in Saarlouis, St. Ingbert, Dillingen, Merzig, Völklingen, Ottweiler und Neunkirchen. Nachdem das Saarland „heim in's Reich“ geholt worden war, ging die Landesbank 1935 „in Folge der veränderten politischen Verhältnisse“ in Liquidation. Einlagen und weitere Bilanzpositionen wurden von der **Dresdner Bank** übernommen. Ausgestellt auf Herrn Général Bonnet, Nancy. Maße: 35 x 24,4 cm. Kleine Randverletzungen sachverständig restauriert. Nicht lochentwertet, Restkupon ab 1933 anhängend, in der Form **äußerst selten**.



Nr. 139

Nr. 139 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR
Landkraftwerke Leipzig AG
Global-Aktie 500 x 1.000 RM, Nr. 14751-15250
Kulkwitz bei Leipzig, 1.4.1941 VF+
(R 9) Gründung 1910 zwecks Stromversorgung der Leipziger Außenbahn-AG und der benachbarten preußischen Ortschaften. Bald darauf wurden auch die (sächsischen) Amtshauptmannschaften Leipzig, Borna, Grimma und Rochlitz sowie die (preußischen) Kreise Delitzsch, Merseburg, Torgau, Querfurt und Eckartsberga als Stromabnehmer gewonnen. Die im Kraftwerk Kulkwitz verstromte Braunkohle gewann die Ges. im eigenen Tagebau (Carolasschacht, König-Albert-Schacht). Anfang der 1930er Jahre wurde die Energie AG Leipzig (Enag) der Hauptstromabnehmer zur Weiterverteilung. 1937 Eingliederung der Leipziger Braunkohlenwerke AG in Kulkwitz, nachdem deren AK schrittweise zu 100 % übernommen worden war. Börsennotiz Berlin, Dresden und Leipzig, größter Einzelaktionär war die AG Sächsische Werke (30,5 %). Verbriefte die 3,1 %-Anteile der Kreis-Kommunalverbände Merseburg bzw. Querfurt. Maschinenschriftliche Ausfertigung auf Wasserzeichenpapier mit Originalunterschriften. Bei Neustückelung des Aktienkapitals 1941 wurden die 15.250 Stück 1.000-RM-Aktien nicht einzeln gedruckt, sondern in **9 unterschiedlich großen Global-Aktien** verbrieft. Maße: 29,8 x 21 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte.



Nr. 140

Nr. 140 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 40,00 EUR

Langbein-Pfahhauser Werke AG

Aktie 100 RM, Nr. 17352

Leipzig, Mai 1938

EF

Auflage 400 (R 8). Gründung 1907 durch Fusion der Dr. G. Langbein & Co. in Leipzig (gegr. 1881) mit Filialen in Berlin, Solingen, Wien, Mailand und Brüssel mit der Firma Wilh. Pfahhauser in Wien (gegr. 1873). Fabriken für Galvanotechnik und Elektrochemie sowie Dynamo- und Maschinenbau in Leipzig und Oerlikon/Schweiz. 1948 in der DDR enteignet, daraufhin Sitzverlegungen nach Düsseldorf (1951), Neuss (1953) und zurück nach Düsseldorf (1999). 2001 aufnehmende Gesellschaft bei der Fusion mit der Vereinigte Deutsche Nickel AG, der Hindrichs-Auffermann AG und der DOAG AG, zugleich Umfirmierung in VDN Vereinigte Deutsche Nickel-Werke AG. 2005 Eröffnung des Insolvenzverfahrens. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet. Nur 14 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!

Nr. 141 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Leipziger Bank

Aktie 250 Thaler, Nr. 3622

Leipzig, 31.8.1839

EF

Gründeraktie, Auflage 6.000. Gegründet bereits 1839 und damit die älteste Privat-Notenbank Sachsens. Neben der Notenausgabe (Nennwerte 10 bis 100 Thaler) bildeten zunächst Diskont- und Lombardgeschäfte einen weiteren Schwerpunkt. Filialen wurden in Dresden und Chemnitz errichtet. Die Aktien waren in Berlin, Leipzig und Dresden

notiert. Kurz vor der Wende zum 20. Jh. engagierte sich die Leipziger Bank stark als Kreditgeber der Trebertrocknungs-Gesellschaft in Kassel, dem größten Börsen-Highflyer der damaligen Zeit. Noch bei der letzten Kapitalerhöhung 1898 (im Jahr zuvor war die Dividende auf 10 % gestiegen) konnte es sich die Bank deshalb leisten, einen für diese Zeit enormen Bezugskurs von 155 % zu verlangen. Als dann bei der Trebertrocknungs-Gesellschaft riesige Bilanz-Manipulationen zu Tage kamen, wurde die Leipziger Bank als Hauptgläubiger mit in den Abgrund gerissen: Kurz nach der Jahrhundertwende gab es den in der Finanzgeschichte bis heute berühmt-berüchtigten "Sächsischen Bankenkraich". Die in Leipzig bis dahin nur schwach vertreten gewesene Deutsche Bank nutzte ihre Chance: Sie setzte nach dem Zusammenbruch der Leipziger Bank noch in der gleichen Nacht von Berlin aus einen Sonderzug mit Personal und Formularen in Bewegung und übernahm handstreichartig die meisten Kunden der Leipziger Bank und später auch das repräsentative Bankgebäude (wo sie heute nach einem Interregnum der Staatsbank der DDR erneut ihre Hauptfiliale in Leipzig hat). Dekoratives altes Stück mit Originalunterschriften. Maße: 21,5 x 28,4 cm. Mit beiliegendem Kuponbogen von 1898 (Kupons für 1901-1908).



Nr. 142

Nr. 142 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Leipziger Messe- und Ausstellungs-AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 724

Leipzig, 15.2.1925

EF+

Auflage 650, nach diversen Kapitalmaßnahmen nur noch 45 (R 7). Gründung 1923 zwecks „Förde-

rung der Leipziger Messe mit dem gemeinnützigen Ziel der Hebung der deutschen Warenausfuhr durch Beschaffung und Vermietung von Räumen und Plätzen zur Ausstellung von Industrie-Erzeugnissen.“ Die Weltwirtschaftskrise traf die Leipziger Messe so hart, daß sie 1933 ihre Grundstücke, sonstige Sachanlagen und das Umlaufvermögen (soweit nicht für Durchführung des Messebetriebes unbedingt erforderlich) an das Leipziger Gesamtverkaufsmuseum, das im Gegenzug nom. 3,85 Mio. Aktien unentgeltlich für eine Kapitalherabsetzung auf nur noch 0,4 Mio. RM zur Verfügung stellte und außerdem auf die Erfüllung der bestehenden Forderungen verzichtete. Der Messe- und Ausstellungs-AG blieb fortan mit knapp 50 Mitarbeitern nur noch die Verwaltung und Vermietung der Messe- und Ausstellungs-Objekte. Die Leipziger Messe dagegen bestand als Frühjahr- und Herbstmesse fort und entwickelte sich zu DDR-Zeiten trotz Kaltem Krieg zur wichtigsten Kontakt-Plattform im Ost-West-Handel. Faksimile-Unterschrift u.a. von Oberbürgermeister (1918-30) Dr. Karl Wilhelm August Rothe für das Aufsichtsrats-Präsidium. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 143

Nr. 143 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Leipziger Messe- und Ausstellungs-AG

Aktie 10.000 RM, Nr. 18

Leipzig, 15.2.1925

EF

Auflage 700, nach Kapitalherabsetzung und Neuausgabe 1933 nur noch 35 (R 7). Faksimile-Unterschrift u.a. von Oberbürgermeister (1918-30) Dr. Karl Wilhelm August Rothe für das Aufsichtsrats-Präsidium. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 144

Nr. 144 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

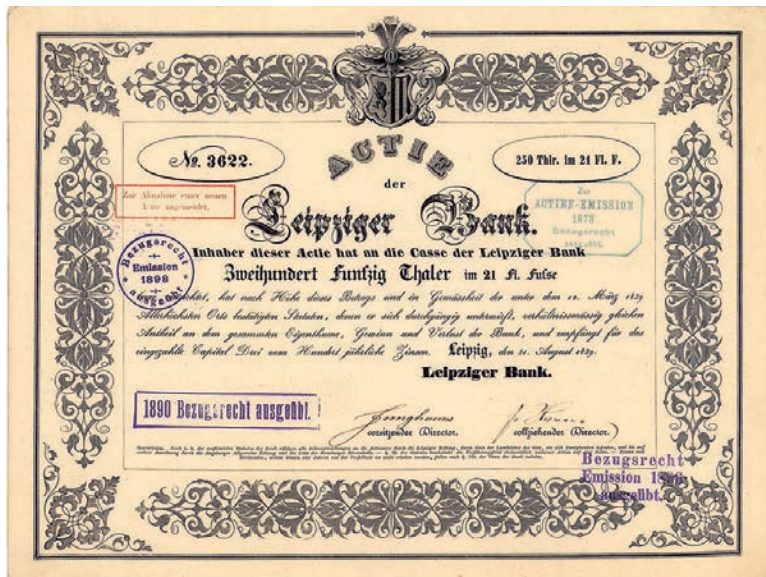
Leykam-Josefthal AG für Papier- und Druck-Industrie

Sammelaktie 100 x 1.000 RM, Nr. 8401-8500

Graz, 25.9.1943

EF/VF

Auflage 10 (R 9). Seit mehr als 400 Jahren wird am Standort Gratwein Papier erzeugt. 1793 erwarb Andreas Leykam die Papiermühle und baute sie zum bedeutendsten Fabrikbetrieb in der ganzen



Nr. 141

Steiermark aus. 1870 Umwandlung in eine AG. Mit Abstand größtes Unternehmen der Papier- und Zellulose-Industrie in der Monarchie. Hauptwerke: Gratwein bei Graz, Josefthal bei Laibach und Zwischenwässern in Krain. 1952 umfirmiert in Leykam-Josefthal AG für Papier- und Zellstoff-Industrie. Die Aktien notierten in Wien, Berlin, Dresden und Frankfurt a.M. 1974 Fusion mit der Müritztaler Holzstoff- und Papierfabriks-AG Bruck zur "Leykam Müritztaler Papier und Zellstoff AG". Mehrheitssaktionär war über ein Jahrhundert lang die Creditanstalt-Bankverein gewesen, die 1988 ihre Anteile an die Koninklijke Nederlandse Papierfabrieken (KNP) verkaufte. KNP LEYKAM Gratkorn wurde dann 1998 vom finnischen Papierkonzern Sappi übernommen. Heute eines der 7 europäischen Sappi-Werke. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägiesiegel lochentwertet. Nur 10 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 145

Nr. 145 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Liebauer Kohlen-Verein

Kux-Schein über 1 Kux, Nr. 649
Liebau, Kreis Landeshut i. Schl.,
30.9.1875 EF

Auflage 1.000 (R 8). Gründung durch fünf Gewerken, die jeder 200 Kuxe übernahmen, unter Führung des Wiener Bankhauses Schoeller & Cie. Liebau (im Regierungsbezirk Liegnitz) besaß damals bedeutende Industrie: Spinnereien, eine Weberei, eine Papier- und Cellulosefabrik, eine Glashütte und ein Dampfsägewerk. Für die Versorgung dieser energieintensiven Fabriken sollten lokale Steinkohlevorkommen erschlossen werden. Doppelblatt, inwendig Übertragungsvorgang von 1890. Maße: 33,8 x 24 cm.

Nr. 146 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Lindener Actien-Brauerei

Aktie 1.000 Mark, Nr. 7692
Hannover-Linden, 1.5.1921 EF/VF
Auflage erst 2.952, zuletzt als 200-RM-Aktie nur noch insgesamt 359 (R 8). Gründung 1832 als Lagerbier-Brauerei, AG seit 1871. Nach vollständigem Umbau 1897/98 und 1908-12 eine der größten Brauereien Deutschlands mit einer für die damalige Zeit mehr als beachtlichen Produktionsfähigkeit von 350.000 hl im Jahr. 1904 Ankauf der Weizenbierbrauerei von Jos. Hösel in Linden, 1908 Erwerb der Osteröder Stadtbierebrauerei GmbH. 1909 Beteiligung bei der Brauerei H. Langkopf GmbH in Peine (diese verkaufte danach nur noch Lindener Bier und wurde im Gegenzug - so ist das mit der Malzfabrik Langkopf bis heute! - Malzlieferant).

1917 Übernahme der Germania-Brauerei GmbH in Hannover (gemeinsam mit der Städtischen Lagerbierbrauerei und der Vereinsbrauerei Herrenhausen). 1918 Beteiligung bei der Bürgerliches Brauhaus AG. Außerdem beteiligt bei der A. Schilling AG Brauerei und Mineralwasserfabrik in Celle. 1921 Fusion mit der Schloß-Brauerei Schöneberg AG in Berlin (1926 wieder ausgegliedert und verkauft). 1927 Erwerb des Hofbrauhauses Hannover (Hinüberstr. 8). 1934 Verkauf der Beteiligung an der Kaiser-Brauerei AG in Hannover-Ricklingen. 1968 kam per Betriebsüberlassungsvertrag mit dem heutigen Großaktionär Brauereigilde Hannover AG zur Braustätte Linden die Gilde-Brauerei hinzu - beide für sich waren zu dieser Zeit schon die größten Brauereien in Niedersachsen. Umfirmiert 1968 in Lindener Gilde-Bräu AG und 1988 in Gilde Brauerei AG. Zum Konzern der bis zuletzt in Hannover börsennotierten AG gehörte, neben dem Hofbrauhaus Wolters AG in Braunschweig (gegr. 1627, ab Oktober 2006 privatisiert und eigenständig) vor allem die nach der Wende auf der grünen Wiese neu gebaute Hasseröder Brauerei in Wernigerode/Harz, die in weniger als 10 Jahren zur viertgrößten deutschen Biermarke wurde. Dies weckte die Begehrlichkeit des belgischen Interbrew-Konzerns (heute als InBev der weltgrößte Brauereikonzerne), der sich nach einer emotional geführten Übernahme-schlacht 2002 die Lindener Gilde-Brauerei einverleibte. Ausgegeben zur Übernahme der AG Schlossbrauerei Schöneberg in Berlin. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 34 x 23,3 cm.



Nr. 146

Nr. 147 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Löwenbrauerei Böhmisches Brauhaus AG

Aktie 100 RM, Nr. 19
Berlin, Januar 1929 EF
Auflage 53 (R 7). Bei der Gründung 1870 wurde die A. Knoblauch'sche Lagerbier-Brauerei in der Landsberger Allee übernommen. Von den in der Gründerzeit in eine AG umgewandelten Berliner Brauereien war die „Böhmisches Brauhaus Commandit-Gesellschaft auf Aktien A. Knoblauch“ eine der soliden. Auch nach dem Gründerkrach fiel der Kurs nicht unter den Nennwert und war damit der mit Abstand höchste aller Berliner Brauereien. 1910 Umfirmierung in „Böhmisches Brauhaus AG“, 1922 Zusammenschluß mit der Löwenbrauerei AG in Berlin-Hohenschönhausen zur „Löwenbrauerei - Böhmisches Brauhaus AG“. 1927 Fusion mit der 1867 gegründeten Bergschloßbrauerei AG, Berlin. 1954/55 Abschluß eines Organvertrages

mit dem Hauptaktionär Schultheiss-Brauerei AG mit 5 % Garantie-Dividende für die freien Aktionäre. 1975 Verkauf der Betriebsgrundstücke Wismanstraße/Hasenheide und Betriebsverlegung in die gepachtete Braustätte in der Bessemerstr. 84. 1979 auf die Dortmund Union-Schultheiss-Brauerei AG verschmolzen. Maße: 21 x 29,6 cm. Prägiesiegel lochentwertet.



Nr. 147



Nr. 148

Nr. 148 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Löwenbrauerei vorm. Peter Overbeck AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 285
Dortmund, 8.1.1887 VF
Gründeremission, Auflage 2.000 (R 6). Gründung 1882 unter Übernahme der Brauerei von Peter Overbeck, welche 1896/97 noch bedeutend erweitert wurde. 1920 als zunächst weiter eigenständige Betriebsstätte angegliedert an die Dortmund Union-Brauerei (später DUB-Schultheiss, heute Brau + Brunnen), 1937 endgültig untergeordnet. Löwen im Unterdruck und in allen vier Ecken, zwei Overbeck-Originalunterschriften. Maße: 23 x 29,1 cm.



Nr. 149

Nr. 149 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Magdeburger Bau- und Credit-AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 710
Magdeburg, 12.9.1928 EF
Auflage 1.000 (R 8). Gegründet im Dezember 1871 als Magdeburger Bau- und Credit-Bank (1928

umfirmiert in Magdeburger Bau- und Credit-AG) zwecks Kauf und Verkauf, Parzellierung und Bebauung von Grundstücken. Die vornehm in der Otto-von-Guericke-Str. 83 domizilierende Gesellschaft besaß eine Thonwaaren-Fabrik in Magdeburg, eine Ziegelei bei Schönebeck und einen Bauhof in Neustadt-Magdeburg. Spezialität war die Erbauung von Beamten- und Arbeiter-Wohnungen für industrielle Großkunden. Die Gesellschaft wurde schließlich ein Opfer der Weltwirtschaftskrise: Schleppende Zahlungseingänge und zu hohe Mittelbindung in laufenden Projekten sowie der Konkurs der assoziierten Emil Heinicke AG in Berlin ließen die Banken vorsichtig werden, 1931 kam es zum Anschlußkonkurs. Nach Aufhebung des Konkursverfahrens ab 1933 in Liquidation, 1937 erneut in Konkurs geraten. Magdeburger Stadtwappen in der Umrahmung, im Unterdruck drei große Hochhäuser und das Firmensignet. Lochentwertet. Maße: 21 x 30 cm. Nur 12 Stücke wurden in der Reichsbank gefunden, sonst unbekannt!

Nr. 150

Schätzpreis: 500,00 EUR

Startpreis: 90,00 EUR

Magdeburger Lebensversicherungs-Gesellschaft

Namens-Actie 500 Thaler, Nr. 3132
Magdeburg, 10.3.1856

Gründeraktie, Auflage 4.000. Gründung der Magdeburger Lebensversicherung im Jahr 1856. Eines der ältesten deutschen Lebensversicherungs-Unternehmen. Ab 1895 außerdem Unfall-Versicherung, seit 1906 Haftpflicht-Versicherung. Die seit 1923 bestehende Verbindung mit dem Gerling-Konzern ermöglichte 1930 die Einführung einer absoluten Neuigkeit: Haushalt-Feuer- und Einbruchdiebstahl-Versicherung mit einmaliger Prämienzahlung auf Lebenszeit. Im gleichen Jahr Aufnahme der Kraftfahrt-Kaskoversicherung. Nach dem Krieg dann Sitzverlegung nach Köln. 1955 Konzentration auf das Sachversicherungsgeschäft und Übertragung des Lebensversicherungsbe-

VF

standes auf die Schwesterfirma Friedrich Wilhelm Lebensversicherungs-AG, zugleich Umfirmierung in Friedrich Wilhelm Magdeburger Versicherungs-AG „Alte Magdeburger“. 1962 erneut umbenannt in Gerling-Konzern Magdeburger Standard Versicherung AG, 1963/64 Übertragung des Versicherungsbestandes auf die Gerling-Konzern Allgemeine Versicherungs-AG. Letztere wurde 2006 vom Talanx-Konzern (HDI Hannover) übernommen. Hochdekorative Aktie mit schöner Allegorie: Schicksalsgöttinnen spinnen die Lebensfäden. **Eingetragen auf den Naturforscher und Fabrikbesitzer Dr. Heinrich Adolph Bergmann** (1799-1858). 1838 begann Bergmann mit der Herstellung von künstlichen Düngemitteln. Später erlangte er die Bergmanns Zahnseife, die ein Vorläufer der heutigen Zahncreme ist. 1852 gründete Bergmann die Waldeheimer Parfümerie- und Toilettenseifenfabrik. 1856 brachte Bergmann eine flüssige Haar-seife auf den Markt. Nach seinem Tod wurde das Unternehmen von seinem Sohn H. R. Bergmann und seinem Enkel A. H. R. Bergmann als Waldeheimer Parfümerie- und Feinseifenfabrik A. H. A. Bergmann weitergeführt. 1897 vertrieb das Unternehmen bereits 800 verschiedene Artikel. Bis 1970 lief Bergmanns Unternehmen unter dem Namen Rosodant-Werk Waldheim. 1992 kam es ohne die Beteiligung der Familie Bergmann zur Privatisierung durch Management-Buy-Out (MBO). Heute läuft das Unternehmen unter dem Namen Florena Cosmetik GmbH und ist seit 2002 eine **Tochtergesellschaft der Beiersdorf AG**. Bis heute zählt dieses Unternehmen zu den ältesten und traditionsreichsten Kosmetik-Unternehmen Deutschlands. Maße: 39 x 25,4 cm. Doppelblatt, inwendig drei Übertragungen bis 1911. **Nicht entwertetes Stück in einem guten Erhaltungszustand!**



Nr. 150



Nr. 151

Nr. 151

Schätzpreis: 250,00 EUR

Startpreis: 45,00 EUR

Magdeburger Mühlenwerke AG

Vorzugsaktie 300 RM, Nr. 8
Magdeburg, Dezember 1928

EF+

Auflage 20 (R 8). Gründung 1869/1887, seit 1896 AG als „Magdeburger Mühlenwerke, Nudel- und Couleur-Fabrik“. 1911 Bau einer völlig neuen Dampf-mühle in der Schartastraße, 1917 außerdem der Erwerb der Hafenmühle Magdeburg-Neustadt. Nach 1945 enteignet und in Volkseigentum überführt, 1953 wurde als Werk III die Sudenburger Mühle in der Halberstädter Straße angegliedert (1970 stillgelegt). Später mit den Mühlen in Gardelegen und Stendal sowie der Soja- und Erbsenverarbeitung in Tangermünde zum Nahrungs- und Genussmittel-Kombinat zusammengefaßt. Nach der Wende seit 1990 die „Magdeburger Mühlenwerke GmbH“, 1992 reprivatisiert. Die Mühlen in Gardelegen, Stendal und Tangermünde wurden 1994 stillgelegt, dafür die Kapazität in Magdeburg auf heute 235.000 Jato verdreifacht. Heute gehört die „Bördegoldmühle“ zu den 10 größten Mühlenbetrieben in ganz Deutschland, in den neuen Bundesländern ist es die größte Mühle überhaupt. Teil einer Unternehmensgruppe unter Führung der Gebr. Engelke Große Mühle in Hasede bei Hildesheim, außerdem mehrheitlich an der Oderland Mühlenwerke GmbH beteiligt. Dekorativ, mit ährenumkränzt Magdeburger Wappen im Unterdruck. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 152

Nr. 152 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Manganbergwerk „Vereinigte Julian & Finsterthal“

Anteilschein über 1 Anteil, Nr. 772
Asbach bei Schmalkalden / Hannover,
1.12.1918

EF

Auflage 1.000 (R 7). In der Umgebung des westthüringischen Ortes Schmalkalden wurden seit jeher Vorkommen von Brauneisenstein (ein Erz mit rd. 60 % Eisengehalt) und Schwerspat gefunden und ausgebeutet. Die Eisenerze der Gegend waren stark manganhaltig, was die Eigenschaften (vor allem Festigkeit und Korrosionsbeständigkeit) des daraus gewonnenen Eisens bzw. Stahls verbesserte (noch bis 1924 in der Hochofenanlage „Neue Hütte“ in Schmalkalden erschmolzen worden). In der Folge siedelten sich in und um Schmalkalden teilweise bis heute bestehende metallverarbeitende Betriebe an zur Weiterverarbeitung insbesondere zu Werkzeugen und Bestecken. Die Grube Finsterthal in Asbach bei Schmalkalden (eine altrechtliche 128-teilige Gewerkschaft im Besitz dortiger Bürger) wurde 1858 in das Bergveriebuch Schmalkalden eingetragen. 1891 wurden die Kuxe zu je 50 % von den Eisenacher Kaufleuten Sander und Fink übernommen. Von ihnen erhielt 1918 der Kaufmann G. Schmidt aus Bremen das Recht, die insgesamt 16 Asbacher Gruben zu vertreten (Ausgabe von 1.000 Anteilen). Die Ablehnung des 1919 geplanten Zusammenschlusses der Gruben Julian und Finsterthal durch das Bergamt umging man durch Umwandlung der bergrechtlichen Gewerkschaft in eine BGB-Gesellschaft, wodurch 1921 die dringend benötigte Ausgabe weiterer 2.500 Anteile möglich wurde. 1934 musste das Bergwerk wegen Problemen in der Wasserhaltung und Erzmangel geschlossen werden. 1950 wurde die Grube Finsterthal von der Sowjetisch-Deutschen AG Wismut wieder aufgefahen, abbauwürdige Vorkommen fand die SDAG Wismut jedoch nicht und übergab die Grube für weitere Lagerstättenerkundungen dem Zentralen Geologischen Dienst in Jena, der nach sechs Erkundungsbohrungen die Untersuchungen einstellte und die Einrichtung des Lehr- und Schaubergwerks Finsterthal beschloß, das 1959 eröffnet wurde und bis heute von Besuchern befahren werden kann. Ausgesprochen schöne Gestaltung mit Umrahmung im Historismus-Stil und ganzflächig Farnen im Unterdruck. Originalunterschriften. Ausgestellt auf Herrn G. Schmidt, Bremen. Maße: 32,8 x 24,9 cm. Prägesiegel lochentwertet. **Überdurchschnittlich gut erhaltenes Exemplar!**



Nr. 153

Nr. 153 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Maschinenfabrik Badenia vorm. Wm. Platz Söhne AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 70937
Weinheim (Baden), Mai 1923

VF+

Auflage 45.000 (R 10). Gründung 1834 durch Wilhelm Platz als Fabrik für Feuerspritzen, um 1880 begann der Lokomobilbau, AG seit 1890. Mit zeitweise über 2000 Mitarbeitern wurden auf dem riesigen Werksgelände in Weinheim Lokomobile, Dampfdreschmaschinen und landwirtschaftliche Maschinen hergestellt. 1912 begann aufgrund eines Lizenzabkommens mit **Junkers** der Bau von stationären 200-PS-Tandemmotoren. 1923 Übernahme der Kosto-Werke AG in Schwerin (vormals **Fokker-Flugzeugwerke**). 1926 Abschluss eines Produktionsaufteilungs-Abkommens mit der **Heinrich Lanz AG** in Mannheim. 1929 wurde die in Frankfurt und Mannheim börsennotierte AG ein Opfer der Weltwirtschaftskrise und trat in Liquidation. Den Betrieb führte eine gleichnamige GmbH als Aufgangsgesellschaft fort. Maße: 34,5 x 23,9 cm. Mit beilegendem kompletten Kuponbogen.



Nr. 154

Nr. 154 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Maschinenfabrik Lorenz AG

(Stamm-)Aktie Lit. B 200 RM, Nr. 2323

Ettlingen (Baden), 30.6.1927

EF

Auflage 937 (R 8). Er war der Financier hinter dem start-up von **Gottlieb Daimler**: Wilhelm Lorenz (1842-1926), Munitions- und Maschinenfabrikant, trat 1875 als Ingenieur in die Patronenfabrik Henry Ehrmann & Co. in Karlsruhe ein, 1878 übernahm er das Unternehmen und führte es als „Deutsche Metallpatronenfabrik Lorenz“ weiter, auch Munition für Schnellfeuergewehre und schwere Geschütze wurde nun hergestellt. Ab 1885 produzierte Lorenz selbst die Maschinen und Werkzeuge, die für die Munitionsherstellung benötigt wurden. 1889 verkaufte er alle Aktivitäten in der Munitionsfabrikation und im Maschinenbau an ein Konsortium unter dem Berliner Industriellen Ludwig Loewe und dem Rottweiler Pulverfabrikanten Max Duttenhofer. 1888 lernte Lorenz **Gottlieb Daimler** kennen, ein Jahr später plante man an Lorenz' Wohnort die Gründung der „Daimler Motorenwerke Ettlingen“, wohin Daimlers Cannstatter Werkstadt verlegt werden sollte. Hier sollte Lorenz Betriebsleiter werden. Am Ende blieb das ein Projekt, dennoch wurde Lorenz in der 1890 gegründeten „Daimler Motoren Gesellschaft“ nach Gottlieb Daimler der zweitgrößte Aktionär und war dann jahrzehntelang als Mitglied des Aufsichtsrates von der Gründung bis 1926, davon ab 1909 als AR-Vorsitzender, derjenige, der im Hintergrund die Strippen zog. Zum Schluß trat er auch in den Aufsichtsrat von Benz & Cie. ein. **Wilhelm Lorenz** wird auf der Daimler-Homepage heute als Baumeister der Fusion von **Daimler** und **Benz** beschrieben. 1890 erwarb Lorenz in Ettlingen eine Blechwarenfabrik, die ab 1893 als „Maschinenfabrik Lorenz“ firmierte und 1921 in eine AG umgewandelt wurde. Gebaut wurden zunächst Werkzeugmaschinen und Geräte zur Schädlingsbekämpfung, außerdem konstruierte man für Daimler Motoren. Lorenz' Beiträge zur technischen Verbesserung der Automobile konzentrierten sich schließlich vor allem auf die Getriebe. Deshalb nahm die Maschinenfabrik Lorenz dann auch (was dann der Schwerpunkt des Unternehmens wurde) die Herstellung von Zahnradbearbeitungs-Maschinen auf. Seit 1971 zur Schweizer Maag-Zahnrad AG gehörend, die ihrerseits 2010 von der Augsburger Renk AG (MAN-Konzern) übernommen wurde. 2000 wurde die Maschinenfabrik Lorenz GmbH an die Liebherr-Verzahntechnik GmbH in Kempten verkauft. Maße: 29,7 x 21 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 155

Nr. 155 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Maschinenfabrik Lorenz AG

(Vorzugs-)Aktie 200 RM, Nr. 1090
 Ettlingen (Baden), 30.6.1927 EF
 Auflage 125 (R 8). Maße: 29,8 x 20,9 cm. Kleine
 Lochentwertung unten in der Mitte. Nur 11 Stücke
 sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 156

Nr. 156 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Mecklenburgische Spar-Bank

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1098
 Schwerin, 1.2.1889 VF
 Gründeraktie, Auflage 2.000 (R 7). Gründung 1889
 (unter Übernahme der seit 1853 bestehenden
 Mecklenburgischen Lebensversicherungs-
 und Sparbank) als Mecklenburgische Spar-Bank. 1921
 Fusion mit der Bank-Abteilung der Mecklenburgi-
 schen Hypotheken- und Wechselbank und Umfir-
 mierung in Mecklenburgische Depositen- und
 Wechselbank. 1933 Fusion mit der Rostocker
 Bank. Börsennotiz Berlin, letzter Großaktionär
 war die Deutsche Bank. Nach 1945 Sitzverlegung
 in das schleswig-holsteinische Tossens. AG
 besteht noch heute. Originalunterschriften. Sehr
 schöner Druck im Barockstil. Schrift mit ver-
 schnörkelten Initialen. Maße: 33,8 x 21 cm. **Keine**
Entwertung, auch die Originalunterschriften
nicht lochentwertet.

Nr. 157 **Schätzpreis: 180,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Merseburger Überlandbahnen-AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 748
 Merseburg, Juni 1913 EF+
 Gründeraktie, Auflage 1.300. Gründung 1913 durch
 die Disconto-Gesellschaft und die AEG. Die Ingang-
 setzung des Unternehmens wurde durch den 1.
 Weltkrieg um einige Jahre verzögert. Erst 1918
 wurde als Keimzelle der meterspurigen Überland-
 straßenbahn von der AEG gepachtet die von ihr
 erbaute und 1902 eröffnete 11,2 km lange Strecke
 Halle-Merseburg, die später 1932 käuflich erwor-
 ben wurde. Dazu kamen von Merseburg aus die
 1918/19 eröffneten Strecken nach Mueheln (17,4
 km) und Bad Dürrenberg (10,5 km). Je über 30
 Trieb- und Beiwagen befuhren die Strecken.
 Außerdem Betrieb des Elektrizitätswerkes für die
 Gemeinde Ammendorf und Beteiligung an der

Merseburger Omnibus-Verkehr GmbH. Eine 1932
 geplante Fusion mit der Halle-Hettstedter Eisen-
 bahn und der Halleschen Straßenbahn zur "Saale-
 Verkehrsgesellschaft" kam nicht zustande. Die
 Aktienmehrheit lag zuletzt bei Stadt und Kreis
 Merseburg, die AEG war weiter mit 25,4 % betei-
 ligt; 7,9 % lagen bei verschiedenen Braunkohlen-
 Unternehmungen des Merseburger Reviers. 1948
 in Volkseigentum überführt. 1951 wurde die Fusi-
 ons-idee von 1932 durch die Zwangsvereinigung
 mit der Straßenbahn Halle dann doch noch Wirk-
 lichkeit. Großformatiges Papier, sehr dekorativ
 verziert. Maße: 27 x 35,8 cm. Kleine Lochentwer-
 tung unten in der Mitte.



Nr. 157



Nr. 158

Nr. 158 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Mitteldeutsche Hafen-AG

Namensaktie 100.000 RM, Nr. 60
 Halle/Saale, Oktober 1939 EF+
 Auflage 29 (R 7). Der 1857 eröffnete städtische
 Sophienhafen, den lediglich Schiffe bis zu 400 BRT
 anlaufen konnten, erwies sich zunehmend als
 ungeeignet. Erstmals 1916 erwog man deshalb
 den Bau eines neuen Hafens. 1919 veröffentlichte
 das städtische Tiefbauamt konkrete Planungen,
 1923 beschloss der hallesche Stadtrat den Neubau
 eines Hafens im Norden der Stadt für Schiffe bis
 1.000 BRT. In die zusammen mit dem Provinzial-
 verband Sachsen 1929 neu gegründete Mitteldeut-
 sche Hafen-AG brachte die Stadt Halle die bisheri-
 gen Umschlaganlagen ein sowie insgesamt knapp
 600.000 qm Grund und Boden in Seeben, Halle und
 Trotha. Schnell entwickelte sich der Hafen Halle-
 Trotha dann zum größten Umschlagplatz an der
 Saale. 1946 auf Anordnung der SMAD enteignet,
 1950 an die Deutsche Schifffahrts- und Umschlag-
 betriebszentrale übergegangen, 1957 mit den
 Häfen Dessau-Wallwitzhafen, Aken (Elbe) und
 Klein-Wittenberg zum VEB Binnenhäfen "Saale"
 vereinigt, seit 1980 VEB Binnenhäfen "Mittelelbe".
 Seit den 1970er Jahren sanken nach zuvor rasan-
 tem Anstieg die Umschlagzahlen kontinuierlich,
 weil der Staat in die Saaleschifffahrt nicht mehr
 investierte. Schiffe legten kaum noch an, der
 Hafen wurde vornehmlich als Lagerplatz für
 Braunkohle genutzt, die Anlagen verfielen zuse-
 hend. 1993 bekam die Stadt Halle den Hafen
 Halle-Trotha zurückübertragen und gründete die
 Hafen Halle GmbH als Betreibergesellschaft. Heute
 ist der Hafen ein modernes Güterverkehrszent-
 rum, vor allem aber für den Umschlag

Straße/Schiene. Die Saaleschifffahrt liegt dagegen
 weiter darnieder, da sog. "Europakähne" den Fluss
 nicht befahren können. Ausgestellt auf die Stadt
 Halle. Maße: 21 x 29,8 cm. Prägesiegel lochent-
 wertet.



Nr. 159

Nr. 159 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Münchener Heizkessel- und Metallwarenfabrik vorm. Franz Ragaller

Aktie 1.000 Mark, Nr. 40177
 München, Juli 1923 EF+
 Auflage 50.000 (R 8). Gründung 1923 zur Fort-
 führung der Firma Münchener Heizkesselfabrik
 Franz Ragaller & Dr. Ing. Rührner in der Damen-
 stiftstr. 5. Trotz eines hochkarätigen Gründungs-
 Komitees (z.B. Wirkl. Geh. Rat u. Prof. Dr. Adolf
 Neumann-Hofer, Berlin, Kaiserl. Gouverneur und
 Generalleutn. z.D. Richard Herludt von Rohden,
 Bankier Dr. Hanns von Bleichröder, Berlin) bereits
 1925 wieder erloschen. Sehr schöner Art déco-
 Titel. Maße: 29,2 x 20,9 cm. Mit komplett anhäng-
 endem Kuponbogen.

Nr. 160 **Schätzpreis: 7.500,00 EUR**
Startpreis: 2.400,00 EUR

Münchener Trambahn-AG

Aktie 400 Mark, Nr. 569
 München, 7.8.1882 VF
 Gründeraktie, Auflage 5.000 (R 10). Am 20.5.1876
 erteilte König Ludwig II. dem belgischen Ingeni-
 eur Edouard Otlet die Konzession zur Errichtung
 der Pferdebahn in München. Bereits am 21.10.1876
 fuhr die erste Trambahn in München: eine Pfer-
 debahn. Die Strecke führte vom Promenadenplatz
 über Stachus, Bayerstraße, Bahnhofplatz, Dach-
 auerstraße, Stiglmaierplatz zur Nymphenburger
 Straße / Burgfriedensgrenze (Mailingstraße).
 Otlets Kapital reichte für den Ausbau nicht aus.
 Deshalb gründete er 1878 mit der französischen
 Finanzgruppe Dervieu, Guillaumon & Cie. die
 "S.A. des Tramways de Munich". Nach Streitigkei-
 ten mit dem "directeur au Munich" entzog die
 Stadt München jedoch der belgisch-französi-
 schen Gesellschaft Otlets die Konzession und
 erzwang die Gründung einer deutschen AG. Am
 27.7. bzw. 4.8.1882 wurde dann die "Münchener
 Trambahn-AG" (MTAG) gegründet zwecks Über-
 nahme aller Aktiva und Passiva der "S.A. des
 Tramways de Munich" übernahm. Der Vertrag
 zwischen der Stadt und der MTAG wurde am
 25.8.1882 auf 25 Jahre geschlossen. Die MTAG
 errichtete sechs neue Strecken mit Pferdebetrieb



Nr. 160

und ab 9.6.1883 eine "Dampfbetriebsstrecke". Die Dampfstraßenbahn brachte es auf eine Geschwindigkeit von 8 km/h. Ab 1895 wurde das gesamte Netz der vormaligen Pferdebahn elektrifiziert. Am 1.7.1907 übernahm die Stadt die MTAG als "Städtische Straßenbahnen". An die Aktionäre wurde eine Abschlags-Quote von 157,50% des Nennwertes ausgeschüttet, später auch noch eine Rest-Quote. Dekorativ, großformatiger Titel mit Münchener Kindl im Unterdruck, original signiert von dem Kaufmann Georg Gerdeisen als Vorsitzender und Justizrat Th. Riegel als Mitglied des Aufsichtsrates, später Vorsitzender des Aufsichtsrates. Maße: 24,5 x 37,3 cm. Doppelblatt, lochentwertet. **Sehr wichtiges Papier zur Verkehrsgeschichte der Stadt München.** Rarität aus einem Nachlaß!

Nr. 161

Schätzpreis: 600,00 EUR
Startpreis: 150,00 EUR

Nationale Automobil-Gesellschaft AG

Aktie 50 RM, Nr. 5
Berlin, Dezember 1942

EF

Auflage 20 (R 8). Gründung 1912 durch die AEG als "Neue Automobil-Gesellschaft AG" auf dem AEG-Betriebsgelände in Berlin-Oberschöneweide. Hergestellt wurden PKW (das bekannteste NAG-Auto war der "Puck"), LKW und Omnibusse. Selbst die Kaiserin ließ sich ausschließlich in NAG-Wagen chauffieren. Während des 1. Weltkrieges auch Bau von Benz-Flugzeugmotoren. Ab 1919 Mitglied der Gemeinschaft deutscher Automobilfabriken (G.d.A.) mit Brennabor, Hansa und Hansa-Lloyd, die u.a. am Kapitalmarkt gemeinsa-

me Anleihen auflegte. 1927 gegen Gewährung eigener Aktien Übernahme des Automobilwerkes der Siemens-Schuckert-Werke, wo die Protos-Wagen hergestellt wurden. Im gleichen Jahr Fusion mit der Prestowerke AG in Chemnitz und Übernahme der Dux-Automobilwerke. 1933 Übertragung des Nutzfahrzeuggeschäfts auf eine gemeinsame Tochter mit der Automobilwerke H. Büssing AG in Braunschweig (heute ein Werk der MAN). Noch 1932 konstruierte Henze einen großen V-8 mit Frontantrieb, doch ein Jahr später wurde die PKW-Produktion eingestellt. Maße: 21 x 29,7 cm. Kleine Lochentwertung unten mittig.

Historische Wertpapiere
Spiegelbilder
der Wirtschaftsgeschichte



Nr. 161



Nr. 162

Nr. 162 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

Neues Hansaviertel Terrain-AG

Aktie 2.000 Mark, Nr. 840

Berlin, 15.6.1898

VF

Gründeraktie, Auflage 1.800 (R 8). Auch nachdem Moabit 1861 nach Berlin eingemeindet worden war blieb es zunächst eine ländliche Gemeinde mit Wiesen an der Spree und Getreide-, Rüben- und Kartoffelanbau im Norden. Das ländliche Idyll beendete der 1862 veröffentlichte "Bebauungsplan der Umgebungen Berlins". Bis 1871 verdoppelte sich die Einwohnerzahl Moabits auf 15.000. Die Verbindung nach Berlin mit der Stadtbahn (Station Bellevue, ab 1885) und die Aktivitäten der Baugesellschaften bewirkten bis zur Wende zum 20. Jh. noch einmal eine Verzehnfachung der Einwohnerzahl auf 160.000. Die Gesellschaft besaß Grundstücke an der Levetzow- und Jagowstraße, die zum Teil parzelliert und verkauft, zum Teil selbst bebaut wurden. Daß dem Aufsichtsrat ein geheimer Rechnungsrat vorsah, nutzte nichts: Die Aktionäre, die 1904 die Auflösung der Gesellschaft beschlossen, sahen von ihrem Geld nie wieder etwas. Es gab keine Dividenden und was nach Abschluß der Liquidation noch da war, fraß die Inflation restlos auf. Börsennotiz Berlin. Maße: 28,9 x 37,4 cm. Nachdem jahrzehntelang nur 3-4 Stücke bekannt waren, wurden 2006 noch einmal 9 Stück in Privatbesitz gefunden. **Eine der seltensten Aktien unter den Berliner Terrangesellschaften.**



Nr. 163

Nr. 163 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Norddeutsche Hochseefischerei AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 473 (umnummeriert zu 115)

Geestemünde, 23.7.1907

EF/VF

Auflage 750 (R 6). Gründung 1907. 1935 Übernahme der Deutsche Fischerei AG. Die Fangflotte erreichte bis zum Kriegsbeginn 23 Schiffe. 1968 Übernahme der Bremen-Vegesacker Fischerei GmbH. 1970 Vercharterung der gesamten Flotte (15 Schiffe) an die Nordsee Deutsche Hochseefischerei GmbH. 1977 Rückzug aus dem Fischfanggeschäft. 1979 Umfirmierung in Project Carries AG und Sitzverlegung von Bremerhaven nach Leer/Ostfriesland. Seitdem Wahrnehmung von Geschäftsführungsaufgaben als Komplementär für Reedereien des neuen Schiffstyps Project Carrier. 1982 Sitzverlegung nach Bad Schwartau. 1985 Umbenennung in Hansa-Linie AG und Sitzverlegung nach Bremen, 1989 Umbenennung in MAM-MOET-HANSA-Linie AG, 1994 Sitzverlegung nach



Nr. 164

Rostock, seit 1995 als Reederei Hansa AG und seit 2007 als INTERHANSA Reederei AG firmierend. Eigene Umsätze erzielt die AG nicht mehr, wesentliches Aktivum waren bis zum Verkauf 2008/2009 Beteiligungen an der Hugo Stinnes Linien GmbH (100 %, Liniendienste nach Mexiko und Südafrika) und der Deutsche Seehansa AG (50 %, Emissionshaus für Schiffsbeteiligungen gemeinsam mit Salomon Brothers). Für die ganz wenigen übrig gebliebenen Kleinaktionäre ließ der zyprische Großaktionär 2008 einen squeeze-out beschließen. Großformatiges Papier, sehr dekorativ, mit großer Abb. eines Heringsloggers. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 37,6 x 26,7 cm.

Nr. 164 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 300,00 EUR

Norddeutsche Munitionsfabrik Schoenebeck a. Elbe AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1477

Gross Salze, 1.1.1900

EF

Auflage 500 (R 9). "Schönebeck und Munition, das ist so wie Lübeck und Marzipan", sprach Innenminister Jeziorski 2004 beim 175-jährigen Jubiläum der Herstellung von Munition und Sprengstoff bei der Lapua GmbH (vorm. SK Jagd- und Sportmunition Schönebeck). Schon 1829 hatten Sellier & Bel-

lot eine Fabrik im preußischen Schönebeck errichtet, die im 1. Weltkrieg enteignet und 1922 auf die Österreichische Waffenfabriks-AG übertragen wurde. Die Norddeutsche Munitionsfabrik Schönebeck wurde 1898 gegründet mit einem Kapital von 1 Mio. M., welches 1900 um 0,5 Mio. M. erhöht wurde. Der Fabrikbesitzer Dr. Paul Pondorf brachte (gegen Gewährung von 300 Aktien) die von ihm erfundene Fabrikationsmethode mit allen Patenten ein. Zweck: Herstellung von Kriegsmunition, Waffen und Jagdpatronen. Im Herbst 1899 wurde der Betrieb aufgenommen. Schon ein Jahr darauf geriet die AG in Liquiditätsschwierigkeiten, weil die rumänische Regierung die Abnahme einer großen Vertragsmenge Artilleriemunition verweigerte. Im Herbst 1902 beschlossen die Aktionäre die Liquidation und gründeten gleichzeitig die Munitionswerke Schönebeck GmbH (MWS) als Auffanggesellschaft. Neuer Direktor wurde mit Castenholz ein Miteigentümer der SAXONIA Patronenfabrik GmbH in Köln. Die Kölner Fabrik wurde geschlossen und die Produktion speziell rauchloser Patronen nach Schönebeck übergeleitet. MWS war zunächst nicht Mitglied des bestehenden Verkaufskartells ("Munitionsverband") und wurde deshalb von den Verbandsfirmen komplett boykottiert und insbesondere von der Belieferung mit Zündhütchen abgeschnitten. Der Kommerzienrat

Allendorfer (Besitzer der Kaiserbrauerei in Schönebeck), der schon zu den Mitbegründern der Norddeutschen Munitionsfabrik Schoenebeck gehört hatte, errichtete daraufhin auf seinen umfangreichen Grundstücken die Sprengstoff- und Munitionsfabrik A. & W. Allendorf, die dann auch MWS mit Zündhütchen belieferte. Schließlich übernahm die Lignose Sprengstoffwerke AG (vorm. Oberschlesische AG für Fabrication von Lignose, Schießwollefabrik für Armee und Marine, Kruppamühle) 1913 die Allendorfsche Fabrik und 1920 auch die MWS. Zu DDR-Zeiten in Volkseigentum weitergeführt. Bis heute ist Schönebeck einer der traditionsreichsten Standorte der Munitionsherstellung. Maße: 34,5 x 25 cm. Doppelblatt, mit Kuponbogen. Nur **6 Stücke** wurden 2009 in einem süddeutschen Privatbesitz gefunden.



Nr. 165

Nr. 165 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Norddeutscher Lloyd

4 % Genussrechtsurkunde 30 RM, Nr. 47
Bremen, Mai 1926 EF
(R 10) Gründung 1857 durch Fusion von vier noch älteren Vorgängergesellschaften. Zunächst wurden England und New York angelaufen, bald darauf auch Baltimore und New Orleans. Neben der Frachtschiffahrt spielte der Passagierverkehr, vor allem die Verschiffung von Auswanderern, eine große Rolle. Daneben Betätigung im Bugsierdienst, im Bäderdienst, Betrieb einer Assekuranz und der bis heute tätigen Schiffsreparatur. 1867 ging der Lloyd eine weit reichende Partnerschaft mit der Baltimore & Ohio Railroad ein. In Bremerhaven bestand schon seit 1862 mit der Geestebahn ein für den Passagierverkehr wichtiger Anschluß. Seit den 1870er Jahren wurden auch Westindien und Südamerika angelaufen. Mit fast 100 Schiffen zu dieser Zeit bereits die viertgrößte Schiffahrtsgesellschaft der Welt. 1885 gewann der Lloyd die Ausschreibung der Reichspostdampferlinien. Für den regelmäßigen Linienverkehr zahlte das Reich einen Zuschuß von 4,09 Mio. M jährlich. Neben der deutschen beförderte der Lloyd auch belgische, englische und amerikanische Post. 1897 stellte der Lloyd mit der "Kaiser Wilhelm" das zu dieser Zeit größte und schnellste Schiff der Welt in Dienst, das auch gleich das "Blaue Band" für die schnellste Atlantiküberquerung gewann. Es folgte das "Jahrzehnt der Deutschen" in der Transatlantikschriftfahrt, die nun vom Norddeutschen Lloyd und der HAPAG aus Hamburg dominiert wurde. In der gleichen Liga spielten nur noch die Cunard-Line und die White Star Line aus Großbritannien. Anfang des 20. Jh. kaufte der New Yorker Finanzier J. P. Morgan eine Reihe

von Reedereien auf, um ein transatlantisches Monopol zu errichten, was ihm aber nicht gelang. Die HAPAG und der Lloyd machten Morgan, der auch die Baltimore & Ohio RR beherrschte, daraufhin ein Angebot, den Markt unter sich aufzuteilen. Dieses Abkommen bestand bis 1912. Bei Beginn des 1. Weltkrieges 1914 besaß der Lloyd eine Tonnage von über 900.000 BRT und beschäftigte über 22.000 Menschen. 1917 beschlagnahmten die USA bereits die Hafenanlagen des Lloyd in Hoboken und alle dort aufliegenden Dampfer, praktisch der gesamte Rest der Flotte ging durch den Versailler Vertrag verloren. Mit nur 57.000 BRT, alles nur kleine Dampfer, musste der Lloyd praktisch von vorn beginnen. 1920 Gründung der Lloyd Luftverkehr, 1923 mit entsprechenden HAPAG-Aktivitäten zur Deutschen Aero Lloyd zusammengeführt, also eine Keimzelle der 1926 gegründeten Deutschen Luft Hansa. Die Weltwirtschaftskrise erzwang 1930 einen Unionsvertrag mit dem Hamburger Erzrivalen HAPAG, der 1935 zu einer Betriebsgemeinschaft erweitert wurde. Bei Ausbruch des 2. Weltkrieges hatte sich der Lloyd wieder bis auf eine Tonnage von rd. 600.000 BRT hochgearbeitet und beschäftigte über 12.000 Mitarbeiter. Wiederum gingen im Krieg sämtliche Schiffe verloren bzw. wurden anschließend von den Alliierten beschlagnahmt. Erneut musste der Lloyd 1945 mit 350 Mitarbeitern ganz von vorn anfangen. Bis 1970, dem Jahr der Fusion, erreichte er wieder 390.000 BRT und stand damit an 16. Stelle der Weltrangliste. Die HAPAG kam mit 410.000 BRT auf Platz 9. Dann endeten 113 Jahre Eigenständigkeit des Norddeutschen Lloyd mit der Fusion zur HAPAG-LLOYD AG. 1998 übernahm die Preussag (heute TUI) die Aktienmehrheit und verleihte sich Hapag-Lloyd 2002 per Squeeze-Out der Kleinaktionäre ganz ein. Mit der 2005 erfolgten Übernahme der kanadischen CP Ships (die Reederei-Aktivitäten der Canadian Pacific Railway) gehörte Hapag-Lloyd zu den 5 größten Reedereien der Welt. Im März 2008 entschied TUI, sich (außer dem Kreuzfahrtgeschäft) von Hapag-Lloyd wieder zu trennen. Beeinflusst von den Auswirkungen der Finanzkrise gelang schließlich kein Komplettverkauf, sondern nur die Abgabe eines 56,7%-Anteils an das patrisiotische "Konsortium Albert Ballin". 2012 wurde durch weitere Anteilskäufe die Freie und Hansestadt Hamburg mit 39,6 % vorübergehend größter Aktionär. 2014 Zusammenschluß mit der chilenischen "Compania Sud Americana de Vapores" zur nun viertgrößten Linienreederei der Welt. Im Herbst 2015 erfolgte dann nach mehreren Anläufen ein ziemlich holpriger neuer Börsengang. Maße: 29,8 x 21 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 166

Nr. 166

Schätzpreis: 200,00 EUR
Startpreis: 90,00 EUR

Nordische AG für Handel & Schiffahrt Hachfeld & Fischer

Aktie 10 x 10.000 Mark, Nr. 50701-10

Hamburg, August 1923

EF+

(R 6) Gegründet im Oktober 1922 durch Kaufleute aus Hamburg und Reval zwecks Betrieb von Reederei- und Handelsgeschäften von und nach allen Ländern, insbesondere dem Osten Europas. Große Abb. eines Dampfers mit Hilfsbesetzung im Unterdruck, herrliche Eichenlaub-Umrahmung mit Ankern in allen vier Ecken. Maße: 25,3 x 16,9 cm. In der Vergangenheit Auktionszuschläge bis zu **1.100 Euro!**



Nr. 167

Nr. 167

Schätzpreis: 300,00 EUR
Startpreis: 75,00 EUR

Nordseewerke Emden Werft und Dock AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1678

Emden, 29.9.1903

EF

Gründeraktie, Auflage 2.100, nach Zuzahlung von 50 % 1907 zur Vorzugs-Aktie geworden (R 7). Gründung 1903 auf der Grundlage eines mit der Königl. Staatsregierung geschlossenen Abkommens, wobei die Stadt Emden selbst 25 % der Aktien übernahm. 1905 konnte der Werftbetrieb auf einem 20 ha großen vom Fiskus gepachteten Gelände begonnen werden. Unzureichende Finanzmittel und Streiks brachten die AG trotz mehrfacher Sanierungsbemühungen so in Schwierigkeiten, dass 1909 Konkurs angemeldet werden musste. Verkaufsverhandlungen scheiterten. Die mit einem Aufwand von über 3 Mio. M errichteten Anlagen wurden im März 1910 in der Zwangsversteigerung für lediglich 53.000 M von den drei Hauptgläubigern und zugleich Hauptaktionären (Barmer Bankverein, Rheinisch-Westfälische Disconto-Gesellschaft und Stadt Emden) erworben. 1 1/2 Jahre später verkauften sie mit gutem Gewinn für 700.000 M die ganze Anlage an ein Konsortium unter Hugo Stinnes, welches die Schiffswerft wieder in Betrieb setzte und dazu noch den Bau einer Maschinen- und Lokomotivfabrik plante. In der Folgezeit kam es zu weiteren Übernahmen und Verkäufen einhergehend mit entsprechenden Umbenennungen: Nordseewerke Emden GmbH, als Tochterges. der Rheinstahl-Union Maschinen- und Stahlbau AG, Rheinstahl Nordseewerke GmbH, Thyssen Nordseewerke GmbH, TKMS Blohm & Voss Nordseewerke GmbH, SIAG Nordseewerke, Nordseewerke GmbH als 100-prozentige Tochterunternehmen der DSD Steel Group (seit 2013). Ende Mai 2015 stellte die Geschäftsführung einen Insolvenzantrag wegen drohender Zahlungsunfähigkeit. Hochwertiger Sicherheitsdruck von Giesecke & Devrient. Maße: 24,7 x 32,8 cm. Mit beiliegendem kompletten Kuponbogen.

Nr. 168

Schätzpreis: 375,00 EUR
Startpreis: 100,00 EUR

Oberhausener Bank AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 127

Oberhausen (Rhld.), 8.5.1929

EF

Auflage 250 (R 9). Das 1920 gegründete Bankhaus wurde 1957 übernommen durch die National-Bank

AG, Essen. Lochentwertet. Maße: 21 x 29,6 cm.
Nur 9 Stücke wurden in der Reichsbank gefunden,
sonst unbekannt!



Nr. 168

Nr. 169 **Schätzpreis: 900,00 EUR**
Startpreis: 400,00 EUR

Öchsle-Bahn AG (Komplettsatz mit 6 Stücken)

6 versch. gestaltete Aktien à 100 DM,
Nr. 192, 1192, 2192, 3192, 4192, 5192
Biberach, 23.11.1995 **UNC**
Bau der Schmalspurbahn bereits 1899. 1964
wurde der Personenverkehr eingestellt, 1983 der
Güterbetrieb. Damit die historische Bahn nicht
untergeht, gründete 1995 der Landkreis gemein-
sam mit den Anliegergemeinden der Bahn sowie
mit der Kreissparkasse Biberach eine AG, die die
19 km lange Strecke Warthausen-Ochsenhausen in
Erpacht übernahm. Die öffentlichen Eigner hal-
ten 75% plus eine Aktie, daneben gibt es mehr als
1350 freie Aktionäre. Großformatige Stücke, auf
hochwertigem kartonartigen Büten- bzw. Bilder-
druckpapier gedruckt. Alle sechs Stücke im Hoch-
format. Wahre Kunstwerke, gestaltet exklusiv
von Künstlern und Graphik-Designern. Es gibt 6

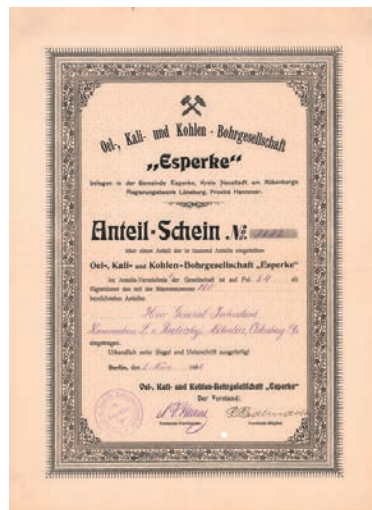
Aktienmotive, die als gemeinsames Merkmal eine
Dampflokomotive haben. Bei allen sechs Stücken dabei:
ein kompletter Kuponbogen mit Berechtigungs-
karte für die Teilnahme an den Hauptversammlun-
gen der AG und Bonus-Kupons bis 2015. Die
Kupons können für einen Preisnachlass beim Kauf
der Fahrkarten der Museumsbahn eingesetzt wer-
den. Dabei: Satzung der Öchsle-Bahn und eine
sehr schön aufgemachte Informationsschrift der
Gesellschaft. Mit der Originalmappe. Maße: 42 x
29,7 cm. **Gültige Aktien!**

Nr. 170 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Oel-, Kali- und Kohlen- Bohrergesellschaft Esperke

Anteil-Schein über 1 Anteil, Nr. 3847
Berlin, 1.3.1906 **EF/VF**

Auflage 1.000 (R 9). Bohrergesellschaft in der
Gemeinde Esperke (heute ein Teil der Stadt Neu-
stadt am Rübenberge) mit der ungewöhnlichen
Kombination Öl, Kali und Kohle. Das passte aber
tatsächlich: In der bei Esperke auftretenden
Wealden-Formation fand seit 1870 in drei Schäch-
ten eine begrenzte Förderung von Steinkohlen
statt, nachdem der legendäre „Eisenbahnkönig“
Bethel Henry Strousberg 1869 ein Eisenbahn-
schienen produzierendes Hüttenwerk in Neu-
stadt a.R. übernommen hatte. Die Hütte als
Abnehmer der bei Esperke geförderten Kohle
beschäftigte in der Spitze 500 Menschen und
wurde 1888 stillgelegt. **Ausgestellt auf General-
Intendant Kammerherr L. v. Radetzky-Mikulicz**,
Oldenburg i/Gr. Aparte Blätter- und Blüten-
umrandung. Léon von Radetzky-Mikulicz (1851-
1934), diente ursprünglich in dem Berliner Alex-
ander-Regiment, das dem russischen Zaren
unterstand. Seine Tagebücher und Memoiren
besitzen heute einen hohen kulturhistorischen
Wert. Maße: 37,6 x 27,7 cm. Kleine Lochentwer-
tung unten mittig. Nur 10 Stücke sind bis heute
erhalten geblieben!



Nr. 170



Nr. 171 (8 Stücke)

Nr. 171 **Schätzpreis: 800,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

Otto Ehlers AG Fabrik elektrischer Maschinen u. Apparate (8 Stücke)

8 x Aktie 10.000 Mark, Nr. 46273-46280 **EF+**
Stettin, 23.8.1923
Gründeraktien, Auflage 40.000 (R 9). Gründung am
23.8.1923 zur Übernahme der Ehlers elektrische
Maschinen u. Apparate Verwertungsges. mbH, Ing.
Otto Ehlers. Die 1. Kapitalerhöhung fand bereits 1
Tag nach der Gründung statt. Am 21.1.1925 Eröff-
nung des Konkursverfahrens. Maße: 14,5 x 22,5
cm. Jeweils mit komplett anhängenden Kupons.
Äußerst seltene Stücke aus einem Nachlass.



Nr. 172

Nr. 172 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Pantherwerke AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 5746 **EF**
Braunschweig, März 1941
Auflage 1.000 (R 7). Die 1896 gegründete „Braun-
schweiger Fahrradwerke AG“ (Marke „Brunsviga“)
übernahm 1907 die „Panther-Fahrrad-Werke AG“



Nr. 169 (6 Stücke)

in Magdeburg (Marke "Panther") und firmierte seitdem als Pantherwerke AG. Übernahme der Zweiradproduktion der Bielefelder Anker-Werke im Jahr 1954 und der Mopedproduktion der Rex-Motoren-Werke in München im Jahr 1956. Nach Verkauf der Aktienmehrheit durch die Großaktionäre (AGIV und J.A. Schmalbach) 1973 Fusion mit der Schminke-Werke GmbH in Bad Wildungen und Verlegung des Sitzes dorthin. Mit einem Pantherkopf im Unterdruck. Lochentwertet. Maße: 20,8 x 29,8 cm.



Nr. 173

Nr. 173 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR
Pfälzische Lederwerke AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 926 EF+
 Rodalben, Mai 1942
 Auflage 100 (R 8). Ausser drei Bierbrauereien und einer Gereberei war in Rodalben lange kein Gewerbe heimisch, die Bewohner mussten als Gastarbeiter bis nach Paris gehen. In den 1890er Jahren siedelten sich einige Schuhfabriken an, Rodalben wurde Industriegemeinde und zog nun auch Pendler von auswärts an. Für den Bedarf der Schuhfabriken wurden kurz nach 1900 die Pfälzischen Lederwerke gegründet und 1921 in eine AG umgewandelt. 1938 Errichtung eines dreistöckigen Gerbereigebäudes an Stelle des alten Grubenhofgebäudes. Im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, aber 1950 produzierte die Fabrik wieder. Einige ihrer Maschinen stehen heute im Deutschen Schuhmuseum in Hauenstein. Lochentwertet. Maße: 21 x 29,7 cm.

Nr. 174 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 65,00 EUR

Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrt

Namensaktie 1.200 Mark, Nr. 4073 EF
 Köln, 1.3.1922
 Auflage 3.458 (R 7). Gründung 1826. Personen- und Güterbeförderung auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen. 1943 hatte die Gesellschaft eine Flotte von 10 Fahrgastschiffen, 1 Kranschiff, 1 Kohlenkahn. Gemeinsam mit der „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ besaß die Gesellschaft 6 Motorschiffe und 1 Dampfer. Sonstiger Besitz: 55 Landebrücken an verschiedenen Schiffsstationen. Grundbesitz: 2 Wohnhäuser, Werkstattgebäude, 1 Bürohaus. Außerdem anteilig je zur Hälfte 2 bebaute Grundstücke in Bonn und Rolandseck, 1 Wohnhaus in Köln. Betriebsgemeinschaft bestand seit 1853 mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein (gemeinsame Tochtergesellschaft: Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrt GmbH in Köln). Ein Abkommen über gemeinsame Durchführung des Personen- und Güterverkehrs bestand mit der Nederlandschen Stoomboot-Reedij in Rotterdam. Im Jahr 1967 mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein zur „KÖLN-DÜSSELDORFER Deutsche Rheinschiffahrt AG“ fusioniert. Ausgestellt auf Deichmann & Co. in Köln. Originalunterschrift des Bankiers W. Th. v. Deichmann als AR-Vorsitzender. Doppelblatt. Maße: 34,5 x 24 cm. Kleine Lochentwertung unten links.



Nr. 174



Nr. 175

Nr. 175 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft

Aktie 1.000 RM, Nr. 10229 EF+
 Köln, Dezember 1928
 (R 8) Ausgestellt auf die Hugo Stinnes GmbH in Mülheim/Ruhr. Originalunterschriften von Oscar Schmidt als Generaldirektor und von dem bedeutenden jüdischen Großindustriellen Paul Silverberg (1876-1959) für den Aufsichtsrat. Maße: 21,3 x 29,8 cm. Nicht entwertetes Exemplar!



Nr. 176

Nr. 176 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Priebuser Braunkohlenwerke AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 18653 EF-
 Berlin, April 1923
 Auflage 40.000 (R 10). Gründung 1921 zwecks Erwerb und Betrieb von Braunkohlengruben bei

Priebus nach Zusammenschluss der folgenden Gewerkschaften: Silesia-Louis, Anna-Bruno, Anna-Martha, Bruno, Louis, Annemarie, Ino und Curt, allesamt in Nieder-Schlesien bzw. der Lausitz gelegen. Bereits im Juni 1924 Einstellung der Förderung wegen Absatzschwierigkeiten, Mitte 1925 wurde auch die Wasserhaltung eingestellt. Großaktionäre: Ilse-Bergbau-AG und Braunkohlen- und Brikket-Industrie-AG - Bubiag (je 49 %). 1939 in eine GmbH umgewandelt. Maße: 26,2 x 34,9 cm.



Nr. 177

Nr. 177 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft

Prior-Stamm-Aktie 300 Mark, Nr. 8189 EF+
 Perleberg, 1.3.1885
 Gründeraktie, Auflage 4.500. Konzessioniert wurde die Prignitzer Eisenbahn 1884 für den Bau und Betrieb der 45 km langen Nebenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock (Dosse). 1895 wurde die Bahn von Wittstock (Dosse) aus um weitere 16,5 km bis zur preußisch-mecklenburgischen Grenze verlängert. Auf preußischer Seite schloß daran das 1,8 km lange Gleis zum Bahnhof Buschhof an, wo Anschluß an das Netz der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn bestand. 1900 wurde der Prignitzer Eisenbahn auch die Betriebsführung der Ostprignitzer Kreiskleinbahnen (29 km normalspurige Kleinbahnen und 70 km Schmalspurbahnen in 750-mm-Spur) sowie der Westprignitzer Kreiskleinbahnen (63 km Normalspur und 31 km Schmalspur) übertragen. 1932 wurde der Betrieb der Wittgenberger Perleberger Eisenbahn, deren Eigentümer die Stadtgemeinde Perleberg war, mit der Prignitzer Eisenbahn zusammengelegt. Großaktionäre waren zuletzt das Land Preußen (13,83 %), die Provinz Brandenburg (9,6 %), die Kreise Ost- und West-Prignitz (20,6 %) sowie eine Reihe nahe der Strecke liegender Städte (23,5 %). Die Vorzugsstammaktien waren in Berlin börsennotiert. Als in dieser Beziehung absolute Ausnahmerscheinung unter den deutschen Klein- und Nebenbahnen war die Prignitzer Eisenbahn ungewöhnlich rentabel und völlig schuldenfrei und erzielte Betriebsgewinne von bis zu 25 % vom Umsatz, und zwar nach Steuern! Entsprechend konnten bis Anfang der 40er Jahre kontinuierlich Dividenden bis zu 7,5 % gezahlt werden. Im Zuge der letzten großen Eisenbahn-Verstaatlichungswelle 1941 als Ganzes ohne Abwicklung auf das Deutsche Reich (Reichseisenbahnvermögen) übergegangen. Lochentwertet. Maße: 22,9 x 30,6 cm.

Nr. 178 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Rhein-Main-Donau AG

VZ-Aktie 1.000 Mark Serie XXIII, Nr. 220358 EF/VF
 München, Januar 1922
 Auflage 30 Serien zu je 10.000 (R 10). Die Idee des Rhein-Main-Donau-Kanals ist viel älter als allgemein bekannt: Schon Karl der Grosse (Deutscher Kaiser von 800 bis 814) ließ zwischen Weibernburg und Treuchtlingen über die europäische Wasserscheide hinweg die Flüsse Rezat und Altmühl mit einem Graben verbinden, der aber später wieder verlandete. 1662 veröffentlichte Graf Wolf von Weikersheim eine Schrift zur Idee einer Wasser-

straßenverbindung zwischen Main und Donau, sein Argument war die Umgehung der Straße von Gibraltar auf dem Weg ins Mittelmeer. Erst im 18. Jh. wurden die Pläne wieder breiter diskutiert, und 1800 beauftragte Napoleon Bonaparte den Franzosen Vallier und den Bayern Joseph von Hazzi mit der Erstellung einer Machbarkeitsstudie. 1818 beauftragte das bayerische Finanzministerium Heinrich Freiherr von Pechmann mit der Untersuchung möglicher Streckenführungen für den Kanal. 1832 schaltete sich schließlich König Ludwig I. persönlich in die Planung ein und drängte Pechmann, seine Entwürfe zu veröffentlichen. Bereits 1834 erhielt das Frankfurter Bankhaus M.A. von Rothschild & Söhne „mit Allerhöchster Genehmigung Seiner Majestät des Königs von Bayern“ die Konzession und gründete als Aktiengesellschaft den Ludwig-Donau-Main-Canal. 1836-45 wurde dieser Kanal gebaut, ausgehend von der Donau bei Kehlheim über die Altmühl, dann als neu gegrabener Kanal mit aufsteigend 19 und absteigend 68 (!) Schleusen bis zur Pegnitz unweit Bamberg, 8 km vor der Einmündung in den Main. Trotz der zu geringen Abmessungen (teilweise nur 95 cm tief) und bald darauf folgender Konkurrenz der Eisenbahn wurde dieser Kanal noch bis nach 1900 von über 600 Schiffen jährlich im Durchgangsverkehr benutzt. In ihrer heutigen Form wurde die Großschiffahrtsstraße vom Main bei Aschaffenburg über Bamberg-Nürnberg zur Donau und weiter über Regensburg bis Engelhartzell südlich von Passau von der 1921 gegründeten Rhein-Main-Donau AG konzipiert (Aktionäre: 2/3 Deutsches Reich, später Bundesrepublik Deutschland, 1/3 Freistaat Bayern). Eine wichtige Rolle spielte dabei auch die Nutzung der Wasserkräfte. Erst kurz vor Ausgang des 20. Jh. wurde dieses „Jahrhundertbauwerk“ endgültig fertig. Die wichtigsten Meilensteine dabei waren: 1924 Inbetriebnahme des ersten RMD-Kraftwerks „Untere Mainmühle“ in Würzburg; ab 1927 planmäßiger Ausbau des Mains ab Aschaffenburg und Fertigstellung der Staustufe Kachlet in Passau; 1940 Abschluß des Mainausbaus bis zum Hafen Würzburg; 1950 Bau des ersten Kraftwerks nach Kriegsende Randeracker am Obermain; 1954/57 Fertigstellung der Teilstrecken Würzburg-Ochsenfurt-Kitzingen; 1960 Baubeginn des Main-Donau-Kanals; 1962 Abschluß des Mainausbaus mit Eröffnung des Staatshafens Bamberg; 1972 Einweihung des Staatshafens Nürnberg; 1976-78 Ausbau der Donau-Strecke Regensburg-Kelheim sowie Eröffnung des Wasserkraftwerks Regensburg; 1978 geht mit dem Donaukraftwerk Bad Abbach das 50. RMD-Kraftwerk in Betrieb; 1992 vollständige Eröffnung des Main-Donau-Kanals nach 32 Jahren Bauzeit. 1995 Privatisierung der Rhein-Main-Donau AG, Aktionäre sind heute die E.ON Energie AG (77,49 %), die LEW Lechwerke AG (RWE-Konzern, 14 %) und die EnBW (8,5 %). Die Vorzugsaktien wurden während der ersten 6 Jahre mit vom Reich garantierten 5 % Bauzeitinsen verzinst, danach mit 7 %. Sie waren ab 1928 ganz oder teilweise einziehbar, deshalb die Einteilung in 30 Serien zu Auslosungszwecken. Tatsächlich wurden 1935 sämtliche Vorzugs-Aktien zu 115 % eingelöst. Maße: 25,2 x 35,8 cm. Mit beiliegendem restlichen Kuponbogen ab 1924. Bereits 1924 beim Umtausch in RM-Aktien ganz offensichtlich vergessen worden, schon deshalb eine große Rarität. Von der 1922er Emission sind überhaupt nur 22 Stücke bekannt, davon nur 3 Stücke der Serie XXIII.

Nr. 179 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR
Riebeck-Vereinsbrauerei Döbeln AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 420
Döbeln, September 1937 EF
Auflage 40 (R 7). Gründung schon 1733, seit 1880 AG. 1938 Umfirmierung in Vereinsbrauerei Döbeln AG, die Leipziger Riebeck-Brauerei blieb aber Großaktionär. 1950 VEB Döbelner Brauerei, 1975 VEB Turmbräu Leipzig im VEB Getränkekombinat Leipzig und Einstellung der Bierproduktion vor Ort. 1990 Getränkewerk Döbeln GmbH, 1992 Schließung. Maße: 23,3 x 33 cm. Kleine Lochentwertung unten mittig.



Nr. 178

Schmuckwaren, seit den 1920er Jahren außerdem Uhrketten, Uhrbändern und Uhrgehäusen. Mit dem 1952 entwickelten patentierten Zugarmband „Fixoflex“ wurde Rowi deutscher Marktführer bei Uhrbändern. Früher auch drei produzierende Auslandsstöchter in Frankreich, Großbritannien und Brasilien, 1975 Produktionsrückverlagerung ins Inland. 1985 Einstellung der Produktion von Gold- und Silberschmuck und Konzentration auf Uhrbänder und Uhrgehäuse. Börsennotiz im Freiverkehr Stuttgart, dabei baute die Baden-Württembergische Bank AG ihre Mehrheitsbeteiligung zuletzt bis auf über 98 % aus. 1988 Umwandlung in die ROWI Rodi & Wienberger GmbH. 2010 umfirmiert in Rowi Präzisionstechnik GmbH. Schöne Umrahmung im Historismus-Stil, Originalunterschriften. Doppelblatt, **Originalsignatur des Gründers Wilhelm Wienberger**. Maße: 34,4 x 24,4 cm. Kleine Lochentwertung unten rechts.

Einlieferungen für die nächsten Auktionen werden ständig angenommen



Nr. 179



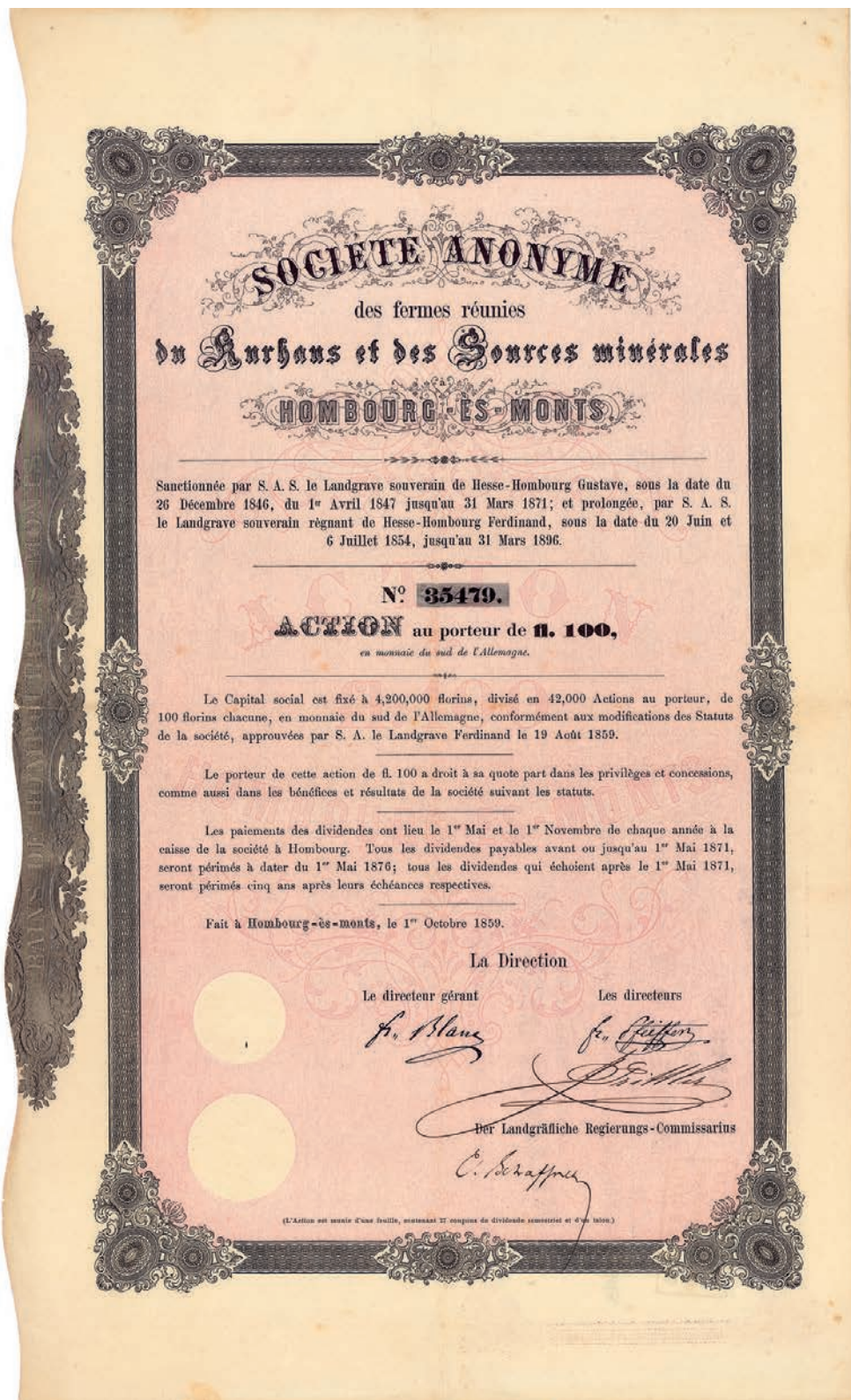
Nr. 180

Nr. 180 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Rodi & Wienberger AG für Bijouterie- und Kettenfabrikation
Aktie 1.000 Mark, Nr. 1590 EF/VF
Pforzheim, März 1918
Auflage 800 (R 7). Gründung 1885, seit 1899 AG. Mit bis zu 2.000 Beschäftigten Herstellung von



Nr. 181



Nr. 181 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Rostocker Aktien-Zuckerfabrik

Namens-Vorzugs-Aktie 1. Emission 100 RM, Nr. 1486

Seestadt Rostock, 12.5.1941 EF
Auflage 1.500 (R 7). Gründung 1884. Die Fabrik lag in der Neubrandenburger Straße an der Ober-War-now und war mit dem Fluss durch einen Kanal verbunden. Mit einer jährlichen Rübenverarbeitung von über 1 Mio. Zentner eine der damals ganz großen Fabriken. In den etwa 25 Fabrikgebäuden wurden zu DDR-Zeiten dann chemische und pharmazeutische Erzeugnisse produziert. Nach der Wende wurden die Gebäude abgerissen, bis auf zwei, die der alternativen Kulturszene als „Alte Zuckerfabrik“ seit 2006 als Probe- und Veranstaltungsräume dienen. Maße: 29,6 x 21 cm. Kleine Lochentwertung unten mittig.

Nr. 182 **Schätzpreis: 5.000,00 EUR**
Startpreis: 1.450,00 EUR

S.A. des fermes réunies du Kurhaus et des Sources minérales à Homburg-ès-Monts

Action 100 Gulden, Nr. S3479
Bad Homburg, 1.10.1859 VF

(R 9) Schon seit 1830 plante Landgraf Ludwig von Hessen-Homburg, aus Homburg einen Kurort zu machen, um den Wohlstand seines Landes zu heben. Zur gleichen Zeit waren in Bordeaux die Brüder Louis und François Blanc als erfolgreiche Börsenspekulanten tätig. Ihr Geschäft war jedoch zu trügerisch, sie mußten sich zurückziehen und eröffneten in Luxemburg eine Spielbank. 1838 wurde in Frankreich das Glücksspiel verboten. Landgraf Ludwig erkannte seine Chance und ging die Frankfurter Rothschilds um Geld für das Kurhaus- und Spielbank-Projekt an. Doch die Rothschilds lehnten aus Rücksicht auf ihre Verbindungen nach Frankreich ab. So kamen der Landgraf und die Gebrüder Blanc ins Geschäft. Die Gebrüder Blanc errichteten auf eigene Kosten das Kurhaus und überließen es der Regierung. Als Gegenleistung erhielten sie gegen Pacht die Spielbanklizenz. Die Abgaben waren fest und nicht gewinnabhängig, so daß die Gebrüder Blanc mit dem Aufblühen der Stadt und der Spielbank reiche Leute wurden. Im Jahr 1846/47 wandelten sie ihr Unternehmen in eine Aktiengesellschaft um. Zunächst wurden 3000 Aktien ausgegeben, von denen nur 71 an enge Vertraute und Direktoren gingen. Mit der nächsten Kapitalerhöhung erreichte die Zahl der Aktien den Betrag von 42.000, von denen 30.000 die Gebrüder Blanc hielten. Inzwischen hatte die Spielbank bewegte Zeiten und große Persönlichkeiten gesehen. Dostojewski, der ein regelmäßiger Besucher war, verarbeitete seine Eindrücke in dem Roman „Der Spieler“. 1866 wurde der Kleinstaat Hessen-Homburg von Preussen annektiert. Die Spielbank wurde vorläufig geschlossen. Blanc zog es zu neuen Ufern: In Monte Carlo/Monaco entstand sein nächstes Unternehmen. Die Aktie mit französischem Text trägt die Faksimile-Unterschrift von **François Blanc**, dem Meister der Wahrscheinlichkeitsrechnung, der dank seiner Spielbank zu einem der reichsten Männer Europas wurde. Maße: 45,4 x 27,5 cm. Knickfalten am Rand leicht eingerissen, insgesamt ein überdurchschnittlich gut erhaltenes Exemplar.

Nr. 183 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Saccharin-Fabrik AG vorm. Fahlberg, List & Co.

Aktie 1.000 Mark, Nr. 106979 EF/VF
Magdeburg-Südost, 7.8.1923
Auflage 75.000 (R 7). Gründung 1902 als „Saccharin-Fabrik AG vorm. Fahlberg, List & Co.“ unter Übernahme der seit 1886 bestehenden Fabrik von Dr. Constantin Fahlberg, dem Entdecker des Süßstoffs Saccharin. Fahlberg, geb. 22.12.1850 in rus-

sischen Tambow, erhielt 1868/69 seine erste wissenschaftliche Ausbildung an der Polytechnischen Schule in Moskau. Fahlberg promovierte 1873 in Leipzig und war danach für kurze Zeit Direktor der „Chemische Laboratorien Unterharn“. Dieses nur wenige Monate kurze Gastspiel sollte sich dennoch später als ausschlaggebend bei der Standortwahl für eine Fabrik erweisen. 1874 ging Fahlberg nach New York und eröffnete dort ein Zucker-Labor, 1878 habilitierte er sich an der John Hopkins Universität in Baltimore, wo er als Gast von Ira Remsen an dessen Chemischem Institut Zucker-Analysen durchführte. Auf Vorarbeiten von Remsen aufbauend fand er bei der Oxidation von o-Toluensulfamid eher zufällig den künstlichen Süßstoff Saccharin, 500mal stärker als herkömmlicher Zucker. Am 18.11.1885 erhielt Fahlberg das Deutsche Reichspatent für den Süßstoff Saccharin. Im April 1886 wurde die Kommanditgesellschaft Fahlberg, List & Co. in Leipzig mit Sitz in Salbke bei Magdeburg gegründet. 1932 Umfirmierung in Fahlberg-List AG Chemische Fabriken. Kurz vor dem Rückzug der britischen Truppen und dem Einrücken der Sowjets wurde der gesamte Vorstand 1945 von der britischen Militärregierung in die britische Zone zwangsevakuiert. Der von Kriegsschäden fast völlig verschont gebliebene Magdeburger Betrieb wurde am 1.7.1946 entschädigungslos in Volkseigentum überführt. Die AG verlegte 1950 ihren juristischen Sitz nach Hamburg und erwarb die „Dr. Goetze & Co. GmbH“ in Wolfenbüttel (sogleich umfirmiert in Fahlberg-List GmbH), wo nach den Fahlberg-List-Patenten weiter Pflanzenschutz- und Schädlingsbekämpfungsmittel hergestellt wurden. Die Tochter in Wolfenbüttel, wo auch die Schering AG ein großes Werk für Pflanzenschutzmittel unterhielt (heute Bayer Crop Science) wurde 1969 verkauft. 1976 Sitzverlegung nach Düsseldorf. Am Stammsitz in Magdeburg zählte das Werk als VEB Fahlberg-List, seit 1979 Teil des Kombinati Agrochemie Piestertitz, zu den wichtigsten Arzneimittelwerken der DDR und bediente auch Abnehmer in der Sowjetunion, der Tschechoslowakei und Polen. Nach der Wende 1992 privatisiert. Der Käufer, die Pharmafirma Salutas (eine Tochter der HEXAL AG in Holzkirchen) führte eine pharmazeutische Auftragsproduktion fort und baute kurz darauf in Barleben nahe der A 2 ein riesiges neues Pharma- und Logistikzentrum, das seit 1995 im Vollbetrieb arbeitet. 2005 wurde Hexal vom Schweizer Sandoz-Konzern übernommen, dem weltweit zweitgrößten Generika-Hersteller. Zwei Randvignetten mit Signet: Frau mit Handspiegel zwischen den beiden Türmen des Magdeburger Doms. Maße: 34,4 x 26,1 cm. Prägiesiegel lochentwert.



Nr. 183



Nr. 184

Nr. 184 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Sächsisch-Mährische Holzindustrie AG

Aktie 100.000 Mark, Nr. 196
Engelsdorf-Leipzig, 25.8.1923 EF/VF
Gründeraktie, Auflage 240 (R 10). Gegründet im März 1923, seit 1927 dem Firmennamen „Sämag“ vorangestellt, 1937 umbenannt in Dampfsägewerk Doberschütz AG. Holzgroßhandlung sowie Betrieb eines Dampfsäge- und Hobelwerkes in Doberschütz über Eilenburg. Maße: 27 x 36 cm. Mit beiliegendem restlichen Kuponbogen.



Nr. 185

Nr. 185 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Schleizer Kleinbahn AG

Aktie 10 x 1.000 RM, Nr. 361-370 EF+
Weimar, Juli 1931
Auflage 148. Gründung 1927 zum Bau und Betrieb der 15 km langen normalspurigen elektrifizierten Kleinbahn Schleiz-Saalburg-Ebersdorf (eröffnet im Juni 1930). Großaktionäre waren die AG Thüringische Werke, die AG Obere Saale und das Deutsche Reich, ferner Kreis und Stadt Schleiz. Der Bau der Bleilochalsperre ab 1927 benötigte für den Materialtransport eine Anschlussbahn. Die Anliegergemeinden nutzten diese einmalige Gelegenheit, nunmehr den schon lange geplanten Bahnanschluss zu realisieren. Auf der Strecke verkehrten mit bis zu 7 Zugpaaren täglich zwei elektrische Personentriebwagen mit vier Weibagen und zwei Gepäcktriebwagen. Eine zunächst dem Materialtransport dienende 3 km lange Zweigbahn von Gräfenwarth zur Sperrmauer wurde von der AG Obere Saale als Bauherr der Bleilochalsperre erbaut und an die Schleizer Kleinbahn verpachtet, die nach Fertigstellung der Talsperre ab Mai 1932 die Strecke im 20-Minuten-Takt für Touristenverkehr bediente. Nach dem 2. Weltkrieg blieb die AG ungewöhnlicher Weise selbständig und wurde erst im April 1949 der Deutschen Reichsbahn unterstellt. Die elektrische Zugförderung wurde 1969 eingestellt, doch Schienenbusse befuhren die Strecke noch bis 1996. Ende 2008 erwarb die Stadt Schleiz die Kleinbahnstrecke von der Deutschen Bahn, baute die Bahnanlagen ab und eröffnete 2010 auf der alten Trasse einen Radweg. Maße: 20,9 x 29,6 cm. Kleine Lochentwertung unten rechts von der Mitte.



Nr. 186

Nr. 186 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Schlesische Dach-, Falz-Ziegel und Chamotten-Fabrik AG vorm. A. Dannenberg

Aktie 1.000 Mark, Nr. 19
 Görlitz, 1.1.1900 EF
 Gründeraktie, Auflage 750 (R 6). 1918 Umfirmierung in „Kodersdorfer Werke AG“. Die noch heute bestehende Ziegelei lieferte u.a. die einzigartig gefärbten Ziegelsteine für das deswegen so genannte „Rote Rathaus“ in Berlin (der Name bezog sich schon immer auf die Ziegel, nicht auf die Politik). Äußerst dekorativer Druck von G&D mit Dachziegel-Vignetten. Hochwertiger Sicherheitsdruck von Giesecke & Devrient. Maße: 26,7 x 35,6 cm.



Nr. 187

Nr. 187 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Schlesische Zentralgenossenschaftsbank

Aktie 10.000 Mark, Nr. 12344 EF-
 Breslau, 26.9.1923
 Gründeraktie, Auflage 44.000 (R 9). Gegründet am 26.9.1923 mit Wirkung ab dem 1.1.1923, eingetragen am 11.1.1924. Gründer: Schlesische Zentralgenossenschaftsbank GmbH, Breslau, Breslauer Bankverein eGmbH, Breslau, Mittelstandsbank Liegnitz eGmbH, Liegnitz, Einkaufsgenossenschaft südostdeutscher Drogisten „Südro“ GmbH, Breslau, Oberschlesische Zentral-Bekleidungs-Webwaren-AG, Oppeln. Firmensitz in Breslau, Neudorferstraße 2. Im Dezember 1926 nach Konkurs Abschluszahlung von 15 % an die Konkursgläubiger. Die Auszahlung von Dividenden „in bedeutender Höhe“ konnte 1930 noch nicht erfolgen, da eine ganze Anzahl von Prozessen geführt wurde. Maße: 19 x 25,8 cm. Mit komplett anhängendem Kuponbogen. Das Stück kannten wir bisher noch nicht!

Nr. 188 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Schlesische Zentralgenossenschaftsbank

Aktie 10.000 Mark, Nr. 26631 EF-
 Breslau, 26.9.1923
 Gründeraktie, Auflage 44.000 (R 9). Maße: 19 x 25,8 cm. Mit komplett anhängendem Kuponbogen. Erstmals angeboten!



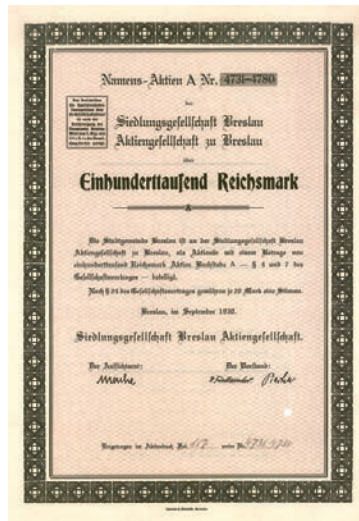
Nr. 189

Nr. 189 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Schloß-Brauerei Chemnitz AG

Sammelaktie 100 x 1.000 RM, Nr. 5701-5800
 Chemnitz, Februar 1943 EF
 Auflage 22 (R 8). Auf einem Höhenzug nordwestlich der alten Stadt Chemnitz errichtete Kaiser Lothar von Sachsen-Supplinburg 1125 ein Benediktiner-Kloster, wo schon um 1400 mit dem Bierbrauen begonnen wurde. Um 1550 wurde das Kloster zu Schloß Kempnitz umgebaut, um 1750 waren die Gebäude weitgehend verfallen, bis auf Schlosskirche und Haupthaus, wo in der Wirtshaft „Zum Schlossgarten“ das Schlossbier zum Ausschank kam. 1857 gründeten 15 Chemnitzer Bürger dort die Actien-Lagerbier-Brauerei zu Schloß-Chemnitz. Nach anfänglichen Schwierigkeiten kam der Betrieb in den 1870er Jahren in Schwung. 1883 wurde aus deren Konkurs dazu die 1876 gegründete Societätsbrauerei in Altendorf bei Chemnitz übernommen. Es gab damals nur wenige große Brauereien mit überregionalem Absatz, die Schlossbrauerei war eine davon, sie lieferte bis nach Amsterdam, Bremen und Danzig. Schon damals konnten die Abfüllanlagen stündlich (!) 80.000 Flaschen füllen. 1928 Übernahme der Bürgerliches Brauhaus Freiberg AG mit der Abt. Pillerbrauerei (1931 wieder in eine eigenständige AG ausgegliedert, an der man mit knapp 70 % beteiligt blieb). 1934 Übernahme der Erzgebirgischen Brauerei AG in Annaberg. 1939 Umfirmierung in Schloß-Brauerei Chemnitz AG. 1948 entignet und mit vier weiteren Chemnitzer Brauereien unter Führung der seit 1868 bestehenden Feldschlösschen-Brauerei in Chemnitz-Kappel zum VEB Vereinigte Brauereien Chemnitz-Süd (später

Getränk kombinat Karl-Marx-Stadt) mit der Marke „Braustolz“ zusammengefasst. Nach der Wende wurde die alte Schlossbrauerei stillgelegt, auf dem Gelände an der Salzstrasse am Schlosssteich werden seit 2006 luxuriöse Stadthäuser und Villen errichtet. Die Marke erlebte kürzlich eine unerwartete Wiederbelebung: 2011 brachte ein Chemnitzer Getränkespezialist verschiedene Sorten „Schloßbräu - Anno 1857“ wieder auf den Markt. Mit sehr hübscher kleiner Vignette (Mönche vor Storchennest mit Altvolg und Jungen). Lochentwert. Maße: 21 x 29,7 cm.



Nr. 190

Nr. 190 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Siedlungsgesellschaft Breslau AG

Sammel-Namensaktie A 50 x 2.000 RM, Nr. 4731-4780 EF+
 Breslau, September 1930
 Auflage 4 (R 10). Die 1930er Kapitalerhöhung war verbrieft in Sammelurkunden zu 5 x 250, 4 x 50, 1



Nr. 191

x 25 und 4 x 5 Aktien, die sämtlich auf die Stadtgemeinde Breslau lauten und im Reichsbankschatz lagen, außerdem in 5 (verschollenen) Einzelurkunden gegründet 1919 unter Führung der Stadt Breslau unter dem Eindruck des Elends nach dem 1. Weltkrieg zwecks Schaffung gesunder und zweckmäßig eingerichteter Wohnungen für minderbemittelte Einzelpersonen und Familien zu billigen Preisen. Für den umfangreichen Eigenbedarf an Baumaterialien gründete die Ges. 1921 die Dampfziegelei Neukirch GmbH, die Holzwerke Breslau GmbH und die AG für Lacke und Farbwaren "Alfa". 10 Jahre nach der Gründung betrug der Bestand bereits rd. 3.500 Wohnungen und 46 Läden und Werkstätten, vorwiegend im Stadtteil Pöpelwitz. Bis 1942 war er auf rd. 10.000 Wohnungen und 239 gewerbliche Räume angewachsen. Zum 1.4.1944 übernahm die Ges. zudem die Verwaltung des gesamten der Hauptstadt Breslau unmittelbar gehörenden Wohnhausbesitzes (rd. 3.200 Wohnungen) und den gesamten Besitz der Grundstücksverwaltung GmbH mit ca. 800 Wohnungen und gewerblichen Räumen. Damit bewirtschaftete die Siedlungsgesellschaft Breslau, die zuletzt zu über 96 % der Stadt Breslau gehörte, mit rd. 140 Mitarbeitern fast 10 % des gesamten Wohnungsbestandes der ehemaligen Hauptstadt von Schlesien, die im 19. Jh. nach Berlin und Hamburg zeitweise die drittgrößte Stadt in Deutschland gewesen war. Maße: 33,4 x 23,1 cm. Kleine Lochentwertung unten rechts.

Nr. 191 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

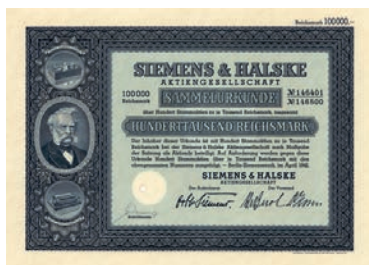
Siemens & Halske AG

Aktie Serie V 1.000 Mark, Nr. 62749

Berlin, März 1919

EF

Auflage 8.500 (R 7). Werner von Siemens (1816-1892) gilt als Begründer der Elektrotechnik. Bereits 1847 gründete er mit dem Berliner Uhrmacher und Maschinenbauer J.G. Halske die „Telegraphenbauanstalt“ mit Sitz in Berlin in der Rechtsform einer OHG. Die Weiterentwicklung und Verbesserungen der Telegraphen von Samuel Morse, W.F. Cooke und C. Wheatstone bildeten die Basis für den weiteren Erfolg des Unternehmens. Wilhelm und Carl Siemens, die Brüder von Werner Siemens, hatten ganz erheblichen Anteil am Erfolg der breit gestreuten, außerordentlichen Geschäftstätigkeiten, die sich bald auf Europa und Übersee ausbreiteten und dem Namen Siemens zur Weltgeltung verhalfen. 1897, erst 50 Jahre nach Gründung der Berliner „Telegraphenbauanstalt“ und bereits nach dem Tod Werner von Siemens, wurde das Unternehmen unter Führung der Deutschen Bank in eine AG umgewandelt und an der Börse eingeführt. Seit 1966 firmiert das Weltunternehmen nach Fusion mit der Siemens-Schuckertwerke als Siemens AG. Aus jahrzehntelangen Kämpfen zwischen Siemens & Halske und der A.E.G. unter Walter Rathenau um die Vorherrschaft auf ihren gemeinsamen Märkten ging Siemens schließlich als Sieger hervor - während die AEG letztlich völlig unterging - und ist heute neben Daimler-Benz der größte deutsche Industriekonzern. Zu den Pionierleistungen der ersten Tage zählt die Verbesserung des elektrischen Zeigertelegraphen, die Verlegung der ersten großen unterirdischen Telegraphenleitung Berlin-Frankfurt a.M. (1848-1849), die Erfindung des Doppel-T-Ankers (1856) und Dynamos (1866) sowie der Bau der ersten brauchbaren elektrischen Lokomotive (1879). Faksimile-Unterschrift von Werner Siemens. Herrliche Gestaltung von Ludwig Sütterlin (1865-1917), signiert in der Platte, bedeutender Gebrauchsgrafiker, Kunstgewerbler und Schriftsteller (Sütterlin-Schrift). Maße: 26,9 x 36 cm. 1941/42 wurden im Zuge einer umfassenden Neuordnung des Kapitals die Aktienurkunden komplett neu gedruckt und eine 700-RM-Aktie gegen zwei 1.000-RM-Aktien umgetauscht.



Nr. 192

Nr. 192 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Siemens & Halske AG

Sammelaktie 100 x 1.000 RM, Nr. 146401-146500

Berlin-Siemensstadt, April 1942

EF+

Auflage 1.510. 1941 wurde das Kapital erst von 260 Mio. auf 140 Mio. RM herab- und dann wieder auf 400 Mio. RM heraufgesetzt. Die Aktienurkunden wurden komplett neu gedruckt, für eine alte 700-RM-Aktie gab es zwei neue 1.000-RM-Aktien. Dekorativ, mit Vignetten des ersten Zeigertelegraphen, der ersten Dynamomaschine und Porträt Werner von Siemens (1816-1892). Maße: 21 x 29,8 cm. Prägiesiegel lochentwertet.



Nr. 193

Nr. 193 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Siemens & Halske AG

Sammel-Vorzugsaktie 100 x 1.000 RM,

Nr. 43801-900

Berlin-Siemensstadt, April 1942

EF+

Auflage 1.300. Dekorativ, mit Vignetten des ersten Zeigertelegraphen, der ersten Dynamomaschine und Porträt Werner von Siemens (1816-1892). Maße: 29,8 x 21 cm. Prägiesiegel lochentwertet.

Nr. 194 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Stadt Bad Nauheim

9 % Schuldv. 2.000 Mark, Nr. 1620

Bad Nauheim, 10.5.1923

EF

Auflage 2.100 (R 9). Teil einer Anleihe von 200 Mio. M zum Ausbau des städt. Gas- und Elektrizitätswerkes und zu Wohnungsbauten. Ausgesprochen dekorativ mit Ansicht des Sprudelhofes und Art déco-Umrahmung. Künstler-Signatur O.F. Kutscher. Maße: 23,8 x 16 cm. Mit anh. Kupons.



Nr. 194



Nr. 195

Nr. 195 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Stadt Dresden (City of Dresden)

5,5 % Bond 100 £, Nr. 1976

Dresden, 15.11.1927

EF

Auflage 3.700 (R 7). Die seinerzeit an der Londoner Börse notierte Anleihe von insgesamt nur 600.000 £ ist eine der wenigen deutschen Auslandsanleihen, die von den Regelungen des Londoner Schuldenabkommens zunächst ausgenommen blieben. Nach der Wiedervereinigung ist die Bundesregierung verpflichtet, eine dem Londoner Schuldenabkommen entsprechende Rückzahlung von Kapital und aufgelaufenen Zinsen vorzunehmen. Trotz dieser glasklaren internationalen Verpflichtung fällte ein Richter am Landgericht Dresden das skandalöse Urteil, die Stadt Dresden brauche für ihre Altschulden nicht aufzukommen. Begründung: Die "alte" Stadt Dresden sei 1949 im Zentralstaat der DDR untergegangen und erst 1990 sei die Stadt nach der Wende neu gegründet worden. Mal unter uns: Dann müssten wir als nächstes ja gleich mal das Rathaus und alle Alttürme wie z.B. das Grüne Gewölbe besetzen; mit ihrem Alter können die nämlich unmöglich einer erst 1990 gegründeten Stadt gehören, und einen redlichen Erwerb nach der Wende vom untergegangenen "Zentralstaat der DDR", in dem 1949 angeblich alles aufgegangen sein soll, wird die heutige Stadt Dresden wohl nicht nachweisen können ... Maße: 34,5 x 31,5 cm. Nicht entwertetes Stück mit anhängenden restlichen Kupons ab 1945 bis 1952.



Nr. 196

Nr. 196 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Stadt Düsseldorf
 4 % Schuldv. 1.000 Mark, Nr. 9732 EF+
 Düsseldorf, 1.5.1908
 Anleihe von 1908, ausgegeben erst 1912 (R 9).
 Ungemein dekoratives Stück nach einem Entwurf
 von Felix Schmidt, geb. 6.6.1857 in Lübbecke,
 Landschafts-, Tier- und Jagdmaler; an der Düssel-
 dorfer Malschule Schüler von Benczur, Raab und
 Löfftz (in der Platte signiert). Maße: 36,3 x 26,1
 cm. Doppelblatt, inwendig Bedingungen. Ein herr-
 liches, nicht entwertetes Exemplar!

Nr. 197 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Stadtparkasse Schrobhausen
 4,5 % Schuldv. 100 DM, Specimen UNC
 Schrobhausen, 15.10.1998
 (R 10) Lenbach-Emission. Mit Selbstbildnis von
 Franz von Lenbach, geb. 1836 in Schrobhausen.
 Mit beiliegendem Kuponbogen. Jeder Kupon
 mit einem Bild vom Künstler. Maße: 29,8
 x 21 cm.



Nr. 198

Nr. 198 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Steingutfabrik Grünstadt AG
 Vorzugs-Aktie 1.000 Mark, Nr. 37 EF
 Grünstadt (Pfalz), 1.1.1907
 Auflage 100 (R 8). Gegründet von Kuno Faist als
 „Frankenthaler Porzellanmanufaktur“. Anfangs
 und noch bis 1818/19 wurde Porzellan hergestellt
 (später Steingut), wobei vor allem die mittels Kup-
 ferstich bedruckten Porzellanteller nach dem
 „Berthevinschen Umdruckverfahren“ weit
 bekannt wurden. 1801 kaufte Johann Nepomuk
 van Recum (1753-1805), Mitglied einer sehr wohl-
 habenden und angesehenen ursprünglich aus
 Holland stammenden Tuchfabrikantenfamilie in
 Grünstadt (damals Haupt- und Residenzstadt der
 Grafschaft Leiningen-Westerburg), die Fabrik und
 führte sie als „Steingutfabrik Grünstadt“ weiter.
 Hergestellt wurden dann Geschirr, Figuren, Por-
 trätbüsten, Pfeifenköpfe, Blumenkübel und Wand-
 platten, wobei auch das künstlerische Erbe der
 Frankenthaler Vorgänger-Manufaktur stets
 bewahrt wurde. In den 1940er Jahren in eine
 GmbH umgewandelt. In den 1970er Jahren wurde
 die Fabrik geschlossen. Doppelblatt, lochentwer-
 tet. Maße: 36,2 x 24,9 cm.



Nr. 197



Nr. 199



Nr. 200

Nr. 199 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Steinkohlen-Grube "Haggenberg"

Kux-Schein über 1 Kux, Nr. 11
 Witten, 9.8.1951

EF+

Auflage 100 (R 10). Steinkohlengrube in der Gemeinde Strickherdecke, Kreis Unna. Eine der ganz seltenen Nachkriegsgründungen von Kleinstbergwerken, die in der Mangelsituation Restkohlen gewannen. Maße: 29,4 x 21,1 cm.

Nr. 200 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Stettiner Speicher-Verein

Actie 200 Thaler, Nr. 57
 Stettin, 1.5.1872

EF/VF

Gründeraktie, Auflage 500 (R 10). Gründung 1872. Betrieb der Lagerhäuser „An den Speichern“, „Am Wall“ und „Innerer Hof“ sowie Gewährung von Lombard- und Zollkredit. Damals war Stettin an der Oder der bedeutendste deutsche Ostseehafen, zu dem auch der zeitweise größte Kaischuppen in ganz Europa gehörte. Übernommen wurden 1900 die Stettiner Speicher-Actien-Gesellschaft und 1930 (wegen des im Hafen gelegenen und als Speicher nutzbaren Fabrikgebäudes) die Neue Stettiner Zucker-Siederei. Trotz der schweren Kriegsschäden, die Stettin erlitten hatte, sind noch heute zwischen der Hansabrücke und der Baumbücke sowie auf dem westlichen Oderufer einige der ganz alten Speichergebäude erhalten. Sehr dekorativ mit Abb. der drei Lagerhäuser. Maße: 24,5 x 30,8 cm. Rückseitig Klebereste eines entfernten alten Tesafilms (Maße: 5 x 1,3 cm), mit dem der Kuponbogen an der Aktie angebracht war. Der restliche Kuponbogen liegt bei. (Kupons für 1944-1951). **Außerordentlich niedriger Startpreis!**

Nr. 201 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 375,00 EUR

Stettiner Superphosphat- und Chemicalien-Fabrik (vormals Proschwitzky & Hofrichter)

Prior.-Actie 500 Mark, Nr. 410

Stettin, 17.12.1879

EF/VF

Gründeraktie, Auflage 504 (R 9). Die Firma Proschwitzky & Hofrichter trat ursprünglich als

Stettiner Reederei auf, deren Segler und Dampfer bereits in den 1850er Jahren Passagier- und Frachtfahrten auf der Strecke Stettin-Memel-Tilsit anboten. Mit ihren Schnelldampfern "Hermann" und "Tilsit" wurde regelmäßig die Linie Stettin-Riga befahren. 1879 entstand aus dieser Firma dann die „Stettiner Superphosphat- und Chemicalien-Fabrik (vormals Proschwitzky & Hofrichter)“, das Kapital betrug 352.000 Mark. Neben Dünger wurde auch Ammonium. 1889 wurden die Fabrikationsanlagen der Ges. in Grabow bei Stettin von der ebenfalls in Stettin ansässigen „UNION“ Fabrik chemischer Produkte in Stettin übernommen (gegründet 1872 unter Übernahme der „Chemische Düngerfabrik von Kaesemacher & Schäfer“ in Magdeburg und der Schwefelsäurefabrik Glienken/Stettin). Bis 1926 besaß die „UNION“ ein großes Aktienpaket der Kokswerke und Chemische Fabriken AG in Berlin (die heutige Schering AG), außerdem war sie an der Superphosphatfabrik Nordenham AG mehrheitlich beteiligt. 1935/36 verkaufte der Großaktionär, die Pommersche landwirtschaftliche Hauptgenossenschaft, die Aktienmehrheit der in Berlin und Stettin börsennotierten „UNION“ an die Westfälisch-Anhaltische Sprengstoff-AG in Berlin (WASAG, Großaktionär von Böhlen und Halbach). Ebenfalls 1935/36 erwarb die „UNION“ ein Aktienpaket der Guanowerke AG in Hamburg. Nach Verlust aller Werke im Osten 1953 Sitzverlegung zunächst nach Nordenham, 1957 nach Essen zum Großaktionär WASAG, zugleich Umwandlung in eine GmbH. Für den Aufsichtsrat unterschrieb die Aktie Albert Schlutow, Königlicher Commerzienrath, Stadtrath und Reichstagsabgeordneter. Maße: 27,7 x 21,4 cm.



Nr. 201



Nr. 202

Nr. 202 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Terraingesellschaft Berlin-Nordost

Aktie 1.000 Mark, Nr. 423

Berlin, 13.1.1896

VF+

Gründeraktie, Auflage 2.100 (R 8). Gründung 1895 zur Verwertung eines 256.000 qm großen Terrains zwischen der Landsberger Allee und der Kniprode-Straße in nächster Nähe des Ringbahnhofs Landsberger Allee. Nach der Berliner Bauordnung durfte das Terrain mit 5-stöckigen Wohnhäusern bebaut werden, darunter 41 Eckhäuser. Doch die Verhandlungen mit der Stadt Berlin über die Bebauung schleppten sich 15 Jahre dahin. Erst 1911/12 wurden die Terrains durch Grundstückstausche im Norden mit der Stadtgemeinde Berlin und im Süden mit der St. Georgen-Kirchengemeinde zweckmäßig arrendiert. 1913/14 wurden Kanalisation sowie Gas- und Wasserleitungen auf fünf Baublocks der östlichen Hälfte gelegt und (finanziert durch eine Kapitalerhöhung) mit der Asphaltierung der neu anzulegenden Straßen begonnen. Bis 1922 waren die Parzellen restlos verkauft. Klugerweise legte man die eingenommenen Beträge (über 20 Mio. M, also fast das 5-fache des Aktienkapitals) in wertbeständigen Dollar-Schatzanweisungen an und überlistete damit die Inflation. Doch die Vorfreude der Aktionäre auf große Liquidationsausschüttungen, die sich auch in regelmäßig hohen Kursen der Aktie an der Berliner Börse ausdrückte, erfüllte sich dennoch nicht: Hohe Zahlungen für die Ruhr-Abgabe und irrwitzige Forderungen der Stadt Berlin aus dem Regulierungsvertrag von 1910 führten am Ende sogar zu einer Überschuldung. 1923 trat die AG in Liquidation, ohne daß die Aktionäre je einen Pfennig wiedergesehen hätten. 1925 im Handelsregister gelöscht. Maße: 27,2 x 34,2 cm. **Nicht entwertetes Stück!**

Nr. 203 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Überland-Zentrale Helmstedt AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 419

Helmstedt, 16.7.1909

EF+

Auflage 2.000. Kurz nach der Gründung 1905 wurde ein kleines Kraftwerk im Bereich der Braunkohlengrube Emma bei Emmerstedt errichtet. 1912 kam mit einem Schlag die große Expansion: Abschluß eines Stromlieferungsvertrages mit dem Landkreis Braunschweig (später Überlandwerk Braunschweig GmbH) zwecks Versorgung des gesamten Landkreises Braunschweig und der östlichen Teile des Kreises Wolfenbüttel, Erwerb der Elektrizitätswerk Ringelheim GmbH und schließlich Übernahme des Versorgungsnetzes in den Kreisen Goslar und Wolfenbüttel von der Bergmann-Elektrizitäts-Unternehmungen AG in Berlin. 1913 erwarb die Braunschweigische Kohlenbergwerke AG (BKB) in Helmstedt sämtliche ÜZH-Aktien. 1921 Übernahme des Kraftwerkes Schöningen und des Versorgungsgebietes der ehem. Braunschweigischen Elektrizitäts-Betriebsges. mbH in Schöningen (das Kraftwerk wurde 1940 zwecks klarer Trennung von Stromerzeugung und Stromverteilung an die Mutter BKB veräußert). 1999 Fusion mit der WEVG (Wasser- und Energieversor-

gung Salzgitter) u.a. zur heutigen AVACON AG, deren Hauptaktionär mittelbar die E.ON Energie AG in München ist. Mit rd. 2.700 Mitarbeitern werden heute in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt 1,3 Mio. Kunden mit Strom, Gas, Fernwärme und Wasser versorgt. Großformatig, schöne Umrahmung im Historismusstil. Lochentwertet. Originalsignaturen. Maße: 33,9 x 22,9 cm.



Nr. 203



Nr. 204

Nr. 204 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

„Union“ Gesellschaft für hochfeuerfeste Produkte mbH

Anteilschein 100 Mark, Nr. 842

Bad Lausick, 27.9.1913

EF

(R 8) Bedeutender Hersteller von Feuerfest-Material. Nach 1945 enteignet, danach „VEB Schamottekombinat Brandis“. Sehr dekorativ, mit postkartengroßer Ansicht der Fabrik. Maße: 39,4 x 26,7 cm. Doppelblatt, mit beiliegendem kompletten Kuponbogen.



Nr. 205

Nr. 205 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Universum-Film AG

Namens-Aktie Serie A 1.000 RM, Nr. 31430 Berlin, September 1942

EF

Auflage 69, weitere 22.400 in Sammelurkunden verbrieft (R 6). Die UFA wurde am 18.12.1917 gegründet. Lassen wir dazu ein altes AG-Handbuch sprechen: „Die Universum-Film AG ist eine Weltkriegsgründung, geboren aus der Notwendigkeit der damaligen Zeit. Kurz vor dem Weltkriege bestand in Deutschland eine größere Zahl wenig bedeutender Filmgesellschaften. Ein großer Teil dieser Gesellschaften wurde durch den Krieg gezwungen, ihre Produktion fast ganz einzustellen oder überhaupt aufzugeben. Nicht viel anders erging es den Lichtspieltheatern. Hier kam noch hinzu, daß ein Teil der größeren prominenten Theater in Berlin und im Reich sich in ausländischen Händen befand. Es war somit nicht möglich, die deutsche Filmindustrie für Ideen des Reiches einzusetzen. Nichts lag daher näher, als daß maßgebende Kreise der Regierung und der Obersten Heeresleitung die Gründung einer Gesellschaft anstrebten, die für deutsche Verhältnisse das darstellte, was die gesamte nationale Filmindustrie des jeweiligen Feindlandes schon war und was in Deutschland die einzelnen kleinen Gesellschaften nicht sein konnten. Die beabsichtigte große deutsche Gesellschaft musste auf den Firmen der jungen deutschen Filmindustrie aufgebaut werden, und zwar so, daß nicht allein Produktions-, sondern auch Verleihgesellschaften, und als wichtigstes auch Gesellschaften mit vorhandenem Theaterpark zu einem großen Ganzen zusammengeschweißt wurden. Maßgebend beteiligt neben dem Deutschen Reich und der Deutschen Bank waren die deutsche Industrie und Schifffahrt. Den Vorsitz im Aufsichtsrat übernahm das Vorstandsmitglied der Deutschen Bank, Dir. E. G. von Stauss, dem besonders die Gründung zu verdanken ist.“ Männer wie Kommerzienrat Wassermann und Direktor Gutmann (Dresdner Bank), Kommerzienrat Mamroth (AEG), Oberregierungsrat Dr. Cuno (Hapag) und Oberregierungsrat Stimming (Norddt. Lloyd) u.a. traten ebenfalls in den Aufsichtsrat ein. Die Rolle als Propagandainstrument spielte die UFA auch im 2. Weltkrieg wieder. Im Zuge der Gleichschaltung veranlasste das Reichspropagandaministerium 1942 die Verschmelzung der UFA mit Tobis, Terra, Bavaria und Wien-Film zur Ufa-Film GmbH. Bei der Gelegenheit erfolgte bei der Universum-Film AG ein kompletter Aktien-Neudruck. Finanzhistorisch einmalig ist die Tatsache, daß sich Jahrzehnte später bis auf zwei Ausnahmen sämtliche UFA-Aktien noch im Reichsbankschatz befanden! Am 24.4.1945 besetzt die Rote Armee das Ufa-Gelände in Babelsberg. Am 17.5.1946 erteilt die Sowjetische Militäradministration der Deutsche Filmaktiengesellschaft (kurz DEFA) die erste Produktionslizenz, als erster Spielfilm wird noch im gleichen Jahr Wolfgang Staudtes „Die Mörder sind unter uns“ mit Hildegard Knef realisiert. Im Westen kommt es 1956 zur Privatisierung von Ufa und Bavaria, wobei die Universum-Film AG und die Ufa-Theater AG von einem Bankenkonsortium unter Führung der Deutschen Bank übernommen werden. 1964 wird die UFA von der Bertelsmann-Gruppe erworben. 1991 erlebt die UFA die „Wiedervereinigung“ mit der DEFA, seit 1997 ist sie Teil der RTL-Group, wo Ber-

Auflage 9 (R 9). Maße: 21,1 x 29,8 cm. Prägesiegel
lochentwertet.

Nr. 210 **Schätzpreis: 225,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Vereinigte Ultramarinfabriken vormals Leverkus, Zeltner & Cons.

Actie 1.000 Mark, Nr. 3109
Nürnberg, 19.7.1890 EF
Auflage 1.000 (R 8). Ein Stück aus der Kapitalerhöhung noch im Gründungsjahr. Maße: 34,2 x 23,6 cm. Doppelblatt. Gleiche dekorative graphische Gestaltung wie das Los davor.



Nr. 211

Nr. 211 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Vereinsbank & Spargesellschaft für Stadt- und Landgemeinden AG

Aktie 100 RM, Nr. 1079
Heidelberg, 2.1.1938 EF
Auflage 1.400, durch Umtausch in 1.000-RM-Aktien 1943 auf 110 reduziert (R 9). Gegründet bereits 1838 als „Sparkasse für den Unter-Rhein-Kreis mit den Bezirken Heidelberg und Weinheim“, später „Spargesellschaft für Stadt- und Landgemeinden in Heidelberg“, 1923 in eine AG umgewandelt, ab 1926 dann wie oben firmierend. Hauptsitz: Heidelberg, Akademiestr. 4. Die Bank, die es zuletzt mit 16 Angestellten auf eine Bilanzsumme von rd. 8 Mio. DM brachte, brach 1961 zusammen und wurde liquidiert. Lochentwertet. Maße: 21 x 29,7 cm. Nur **10 Stücke** wurden in der Reichsbank gefunden, sonst unbekannt!

Nr. 212 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Vereinshaus AG

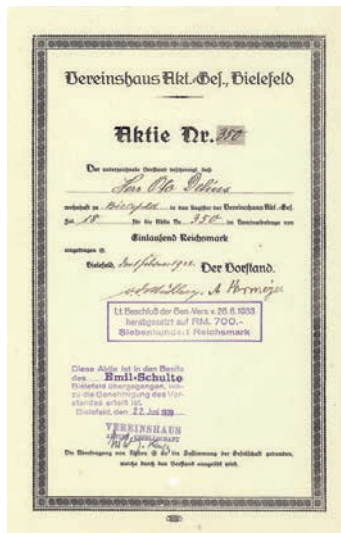
Namensaktie 1.000 Mark, Nr. 350
Bielefeld, von 1922 EF
Auflage 150 (R 6). Gegründet 1875 zum Bau und Betrieb des Evangelischen Vereinshauses im Stadtzentrum von Bielefeld auf dem 2.044 qm großen Grundstück Bahnhofstr. 39. Noch vor der Jahrhundertwende wandelte sich das Unternehmen zu einer rein weltlichen Gast- und Schankwirtschaft mit Hotelbetrieb (Hotel Vereinshaus), der Firmenzusatz „Evangelisch“ fiel deshalb bald nach der Gründung fort. In dem Gebäudekomplex war außerdem das große, 1935 noch auf 1.100 Sitzplätze erweiterte „Universum“-Lichtspieltheater. 1937 Eröffnung des 220 Personen fassenden Spezialausschanks „Tucher-Stuben“, wofür die Nürnberger Tucherbrauerei ein Darlehen gab. 1939 erwarb der Kaufmann Emil Schulte aus Bielefeld fast alle Aktien. 1951 in eine GmbH umgewandelt. Heute befindet sich auf dem Grundstück neben der Modelfirma MM-fashion ein dm-drogeriemarkt und eine Kaufhalle. Eingetragen auf den Fabrikannten **Otto Delius**, Besitzer einer Weberei in Bielefeld, im Aufsichtsrat mehrerer Textilfirmen. 1939 übertragen auf Emil Schulte. Maße: 33,7 x 21,5 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.

Nr. 213 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Vorarlberger Kraftwerke AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 6367
Bregenz, September 1942 EF
Auflage 6.980 (R 8). Bau und Betrieb von Wasserkraftwerken. 1890 Erstellung der Wasserkraftanlage

ge Rieden, 1899 der Kraftanlage Dornbirn, 1901-1930 stufenweise Bau der Dampfkraftanlage Rieden. Das Elektrizitätswerk Andelsbuch wurde 1908 in Betrieb genommen. Im gleichen Jahr wurde die Energielieferung auf benachbarte bayerische und württembergische Gebiete ausgedehnt. 1928 wurden die privaten Vorarlberger Kraftwerke in eine AG umgewandelt. 2000 fusioniert auf die Vorarlberger Illwerke AG. Maße: 21 x 29,8 cm. Prägesiegel lochentwertet. Nur **12 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben.



Nr. 212



Nr. 213



Nr. 214

Nr. 214 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Weinberg AG Schokoladen- und Zuckerwaren-Fabriken

Aktie Lit. A 1.000 Mark, Nr. 1467
Herford / Hamburg, 1.9.1922 EF
Gründeraktie, Auflage 27.000 (R 7). Übernahme und Fortbetrieb der „Weinberg Schokoladen-Werke GmbH“ in Hamburg mit Werken in Herford und Altona-Bahrenfeld. Bereits 1925 wieder in Konkurs gegangen. Das Werk in Herford wurde 1926 an Ernst Nolting (Gebrüder Nolting Schokoladenfabrik in Herford) veräußert. Im Underdruck Werksansicht mit über die Gebäude steigendem riesenhaften Schwarzafrikaner mit Kakaofrüchten, Umrandung mit Vignetten. Maße: 37,2 x 26,6 cm. **Nicht entwertetes Stück!**



Nr. 215

Nr. 215 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Württembergische Feuerversicherung AG

Namensaktie 100 RM, Nr. 82028
Stuttgart, 15.4.1929 EF
Auflage 49.900 (R 8). Gründung bereits 1828 als „Württembergischen Privat-Feuerversicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit“ in Stuttgart. Übernommen wurden 1914 die Ecclesia Baulast- und Feuerversicherung a.G. in Köln und 1917 die Lübecker Feuerversicherung von 1826 a.G. 1923 Umwandlung vom Versicherungsverein in eine AG. 1991 Übertragung des Versicherungsgeschäfts auf die Württembergische Versicherung AG und gleichzeitig Umfirmierung in „Württembergische AG Versicherungs-Beteiligungsgesellschaft“. 1999 Verschmelzung mit der Wüstenrot Beteiligungsgesellschaft AG zur „Wüstenrot & Württembergische AG“. Hübsche Umrahmung mit vielen Firmen-Signets, Art déco-Elemente. Maße: 21 x 30 cm. **Ungelochtes Exemplar!**

Nr. 216 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Württembergische Transport- Versicherungsgesellschaft

Namens-Aktie 100 RM, Nr. 5919
Heilbronn, 19.12.1924 EF
Interimsschein, Auflage 10.000 (R 7). Gründung 1837 als „Württembergische Schiffsahrts-Assecuranz“. 1939 Fusion mit der „Badische Assecuranz-Gesellschaft AG“ und der „Schiffsahrts-Assecuranz-Gesellschaft AG“ in Mannheim zur „Württembergische und Badische Vereinigte Versicherungsgesellschaften AG“. 1972 umfirmiert in den heutigen Namen: „Württembergische und Badische Versicherungsgesellschaft AG“. 1994 Übernahme des Versicherungsgeschäfts der Elektra Versicherungs-AG in Frankfurt/Main, 1998 Übernahme des Versicherungsgeschäfts der Nord-Deutsche Versicherungs-AG in Hamburg. Ehedem in Mannheim, dann in Stuttgart und Frankfurt börsennotiert. Über 98 % der Aktien hielt bis 2004 die Wüstenrot & Württembergische AG in Stuttgart (teils über die Württembergische Lebensversicherung AG), die ihre Beteiligung dann an den amerikanischen Finanzinvestor J. C. Flowers verkaufte. Danach squeeze-out der Kleinaktionäre, 2007 Verkauf an

den inzwischen als einer der Auslöser der Finanzkrise spektakulär implodierten Versicherungsgiganten AIG. Großes Hochformat, hübsche Umrahmung aus rankenden Blättern. Eingetragen auf den Kölner Unternehmer Carl Arnspberger. Doppelblatt, mit beiliegendem restlichen Kuponbogen von 1943. Maße: 37 x 25 cm.



Nr. 216



Nr. 217

Nr. 217 Schätzpreis: 350,00 EUR Startpreis: 125,00 EUR

Zentraleuropäische Versicherungs-AG
Namensaktie 250 DM, Nr. 2141
Berlin/Stuttgart, März 1957 EF
Auflage 4.000 (R 9). Gegründet 1924 als Zentropa Zentraleuropäische Versicherungsbank AG, ab 1929 Zentraleuropäische Versicherungsbank AG, ab 1937 Zentraleuropäische Versicherungs-AG. 1950 Berliner Wertpapierbereinigung und Verlegung der Hauptverwaltung nach Stuttgart, wo ab 1967 ein zweiter Firmensitz und ab 1986 der Hauptsitz bestand, gleichzeitig Umfirmierung in Sparkassen-Versicherung Allgemeine Versicherung AG. Maße: 21 x 29,7 cm.

Nr. 218 Schätzpreis: 350,00 EUR Startpreis: 80,00 EUR

Zöbiger Bank-Verein von Schroeter, Koerner & Comp. KGaA
Namensaktie 1.200 Mark
Zöbzig, 1.1.1913 EF
Blankett (R 10). Gründung 1869. Neben der Hauptstelle in Zöbzig, Radegaster Str. 4 (direkt an die große Zuckerfabrik angrenzend) gab es Zweigniederlassungen in Niemberg, Saalkreis (1924 eröffnet), Könnern (1930 eröffnet) und

Sandersdorf Kr. Bitterfeld (1935 eröffnet). Das Institut war stark landwirtschaftlich geprägt, Kunden und Aktionäre waren vor allem Bauern und Gutsbesitzer der Gegend. Im Schnitt 60 Mitarbeiter waren neben dem Bankgeschäft auch im Handel mit Getreide, Futter- und Düngemitteln sowie Kohlen beschäftigt, die Filiale Könnern hatte dafür sogar einen eigenen Eisenbahnschluß. Bis 1933 in Halle amtlich börsennotiert, danach Freiverkehr Leipzig. Nach dem Krieg nicht verlagert. Dekorativer G&D-Druck. Maße: 24,8 x 34 cm. Nur 5 Blanko-Zertifikate sind bis heute erhalten geblieben, ausgestellte Stücke sind nicht bekannt. Kleine Lochentwertung unten links.

Nr. 219 Schätzpreis: 3.500,00 EUR Startpreis: 1.500,00 EUR

Zoologische Gesellschaft in Hamburg

Aktie 500 Banco Shilling, Nr. 385
Hamburg, August 1864 VF

Auflage 733 (R 8). Die 1860 gegründete Zoologische Gesellschaft in Hamburg war einer der ersten Zoos in Deutschland in der Rechtsform der AG. Erster Präsident wurde Baron Ernst von Merck, der Hohe Senat der Stadt Hamburg stellte das Gelände am Hamburger Dammtor auf 50 Jahre unentgeltlich zur Verfügung. Angelegt wurde der 15 ha große Zoologische Garten unter der Anleitung des bekannten Zoologen Alfred Edmund Brehm. Bei der Gründung wurden (mit dem Recht auf freiem Eintritt) Familien-Aktien zu 375 Mark banco sowie personelle Aktien zu 250 Mark ausgegeben. Aus dem Reingewinn sollten jährlich mindestens 13 Aktien zurückgezahlt werden. Nach Auslosung sämtlicher Aktien sollten die Anlagen dem Staat zufallen. Am 17.5.1863 wurde die Anlage mit **Alfred E. Brehm** als erstem Direktor feierlich eröffnet, schon 1864 konnte der Hamburger Zoo außerdem ein Aquarium vorweisen. Finanziert durch eine Kapitalerhöhung in Aktien zu 500 Mark banco wurde ab 1864 ein großes Wintergebäude errichtet. 1889 zog die Einführung elektrischer Beleuchtung und die damit längeren Öffnungszeiten weitere Besucherströme an, da der Park nun auch nach Einbruch der Dunkelheit besucht werden konnte. Tägliche Konzerte und Tanzveranstaltungen während der Sommermonate, einhergehend mit hohen Eintrittsgeldern, ließen den Zoo zum kulturellen Mittelpunkt der Hamburger „upper class“ avancieren. 1907 erhielt die Zoologische Gesellschaft intensive Konkurrenz durch den Tierhändler Carl Hagenbeck, der einen weiteren Tierpark in Hamburg eröffnete. 1921 erfolgte die Umbenennung in AG Zoologischer Garten in Hamburg und eine neue Definition des Zweckes: „Unterhaltung eines Vogel- und Volksparks, (... um) in gemeinnütziger Weise das Interesse für Naturwissenschaften, namentlich auch unter der minderbemittelten Bevölkerung zu verbreiten, insbesondere Vögel zur Belehrung und Freude des Publikums unter möglichst naturgemäßen Bedingungen zu halten.“ Nachdem sich die wirtschaftliche Lage des Zoos zusehends verschlechterte und sich die Besucher mehr der Hagenbeck'schen Konkurrenz zuwandten, wurde die Gesellschaft nach einem Zwangsvergleich 1931 aufgelöst und der Zoo geschlossen. Die für den Norden eigentümliche Währung hielt sich in Hamburg und Lübeck noch bis zur Reichsgründung und Einführung der Mark. Herrliche Umrahmung mit lauter exotischen Tieren. Eines der schönsten deutschen Zoo-Papiere. Rückseitig drei Übertragungsvorgänge von 1882, 1907 und 1915, ferner eine Übertragung ebenfalls von 1915, ausgefertigt auf einem Beiblatt, mit Originalunterschrift des Zoodirektors Prof. Dr. J. Vosseler. Maße: 23,2 x 29,4 cm. Knickfalten etwas eingerissen, ferner linker Rand mit einem Einriß von ca. 6 cm Länge. Schmitz/Metzger (Nr. 22.3) listen nur ca. 20 Stücke als bekannt.



Nr. 220

Nr. 220 Schätzpreis: 250,00 EUR Startpreis: 50,00 EUR

Zuckerfabrik Lützen GmbH

Namens-Anteilschein 1.000 Mark, Nr. 839
Lützen, 13.2.1905 EF/VF

(R 8) Eingerichtet wurde die Fabrik 25 km südwestlich von Leipzig 1872/82 durch die Sangerhäuser Aktien-Maschinenfabrik. Pro Kampagne wurden über 1 Mio. Ztr. Rüben verarbeitet. Wunderschöne Umrahmung im Historismus-Stil mit mehreren Putten und Engeln mit Füllhörnern. Nennwert herabgesetzt auf 700 Mark. Eingetragen auf den königlichen Amtsarzt Wilhelm Schele in Schladebach. Maße: 36,1 x 23 cm. Doppelblatt. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 221

Nr. 221 Schätzpreis: 250,00 EUR Startpreis: 75,00 EUR

Zuckerfabrik Markranstädt

Namensaktie 750 Mark, Nr. 177 c.
Markranstädt, 13.6.1921 EF

Auflage 240 (R 7). Gegründet 1883 als sog. „Bauernzuckerfabrik“, weshalb mit den Aktien eine Rübenablieferungspflicht verbunden war. Zu DDR-Zeiten als VEB Zuckerfabrik Markranstädt weitergeführt. Besonders beliebt bei Eisenbahn-Nostalgikern wegen der fabrikeigenen Rangierlokomotive LKM N4 des VEB Lokomotivbau Karl Marx (ehem. Fabrik von Örenstein & Koppel), die heute im Besitz der Eisenbahnfreunde Großheringen ist. Originalunterschriften. Eingetragen auf den Gutsbesitzer Hermann Schlegel in Pissen, rückseitig 1928 übertragen. Maße: 24,8 x 33,7 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Papiermitte.



Nr. 219



Nr. 222

USA

Nr. 222

Schätzpreis: 1.850,00 EUR
Startpreis: 600,00 EUR

Alaska Central Railway Company

3 pref. shares à 50 \$, Nr. 2689

Seattle, Wash., 7.11.1904

VF

Gegründet 1902 auf Initiative des jungen Immobilienunternehmers John Ballaine aus Seattle, Wash. Ausgegeben wurden im Nennwert von je 50 \$ 550.000 common shares und 50.000 mit 5 % verzinsliche preferred shares. 30 Mio. \$ flossen damit in das Projekt zum Bau einer 450 Meilen langen Bahn von der Hafenstadt Seward am Golf von Alaska durch das Tal des Susitna, dann über den Broad Pass durch die Gebirgsriesen der Alaska-Kette zwischen dem 4.175 m hohen Mt. Hayes und dem 6.200 m hohen Mt. McKinley (dem höchsten Berg Alaskas), schließlich wieder talwärts über Fairbanks am Tanana River bis nach Rampart am Yukon River. Am 16.4.1904 begann der Bahnbau, bereits eine Woche später kam per Frachter die erste 40-t-Baldwin-Locomotive an. Schon Ende 1906 waren alle Tunnel und die meisten Brücken fertig, obwohl es oft an Bauholz für den Brückenbau fehlte. Ein Meisterstück der Ingenieurskunst war eine als Schleife konstruierte Holzbrücke (Spencer Loop) auf dem besonders steilen Stück zwischen Meilenstein 50 und 51. Sie blieb bis 1951 in Betrieb! Doch erst gut 50 Meilen ab Seward waren in Betrieb und weitere 50 Meilen im Bau, als die

Bahn am 1.5.1908 zahlungsunfähig wurde. Es stellte sich heraus, daß die Aktienmehrheit in der Hand des Finanz-Hazardeurs A. C. Frost aus Chicago lag, der zugleich Präsident war und nur willfähige Leute in den Board gehievt hatte. Alle seine Eisenbahnen in den Staaten Illinois und Wisconsin hatten schon im Konkurs geendet, und er selbst befand sich in Privatinsolvenz. Ein Anleihegläubiger-Komitee organisierte später den Weiterbau der Bahn, die 1910 als "Alaska Northern Railway" reorganisiert wurde. Nur vier Jahre später ging sie ebenfalls in Konkurs. Das Projekt bildete den weitaus größten Teil des Eisenbahnnetzes in Alaska, das nur noch um zwei kleinere Anschlußbahnen ergänzt war: Die 100 Meilen lange Council City & Solomon River RR zur Seward-Halbinsel sowie mit einer 5 Meilen langen Verbindungsbahn nach Fairbanks zur Alaska Central Ry. die 40 Meilen lange schmalspurige Tanana Valley RR (die ebenfalls von W. C. Frost beherrscht wurde). 1915 zu Beginn des 1. Weltkrieges wurden die Eisenbahnen in Alaska aus strategischen Gründen von der US-Regierung übernommen, die den Bahnbau zügig fortsetzte. Am 15.7.1923 wurde die gesamte Hauptstrecke Seward-Fairbanks im Beisein von US-Präsident Warren G. Harding feierlich eröffnet. 1985 kaufte der Staat Alaska die Bahn der US-Bundesregierung ab. Derzeit gibt es sogar Pläne für eine Erweiterung. Im ganzzahligen Unterdruck eine detaillierte Karte von ganz Alaska, auf der der Verlauf der Bahn von Seward am Golf von Alaska ins Landesinnere nach Rampart am Yukon River zu sehen ist. Außerdem sind die Bodenschätze im Einzugsbereich der Bahn eingezeichnet: Gold, Kupfer, Kohle, Quarz und Holz. Maße: 22,5 x 29,8 cm. Unentwertet! Nur 8 Stücke sind laut COX seit vielen Jahren bekannt.

Nr. 223 Schätzpreis: 2.750,00 EUR
Startpreis: 600,00 EUR

Allegheny Railroad & Coal Company

100 shares à 25 \$, Nr. 150

Philadelphia, Pa., 12.9.1855

VF

Gegründet 1854 als Nachfolger der 1851 in's Leben gerufenen Coal Run Improvement Co. Die Ges. besaß 80.000 acres Konzessionsland mit drei Kohlevorkommen in den Allegheny Mountains auf der nordwestlichen Grenze der Blair und Cambria Counties (westlich von Altoona und Tyrone, Pa.) Erschlossen werden sollte das Gebiet durch eine neue Eisenbahnstrecke von Tyrone nach Norden Richtung Philipsburg, wo sie laut Konzession wahlweise an den Pennsylvania Canal bei Hollidaysburg oder an die Pennsylvania RR oder die Portage RR anschließen konnte. Hauptaktionär und Präsident des Unternehmens war **Hermann Haupt** (ein enger Freunde der PRR-Großen J. Edgar Thomson und Thomas A. Scott). Als General der Unionstruppen (Leiter des 1862 geschaffenen Amtes zur Planung und Erhaltung von Militäreisenbahnen) war Haupt mit der Revolutionierung von Truppenbewegungen mittels Eisenbahnen eine **Schlüsselfigur im amerikanischen Bürgerkrieg**. Seine Meisterleistung war im Mai 1862 der Wiederaufbau der zerstörten Potomac-Brücke der Richmond, Fredericksburg & Potomac RR in nur neun Tagen. Präsident Abraham Lincoln zeigte sich bei einem Besuch beeindruckt: „Dieser Mensch Haupt hat eine 400 Fuß lange und 100 Fuß hohe Brücke über den Potomac Creek gebaut, die stündlich von beladenen Zügen überquert wird und die aus nichts anderem als Maisstengeln und Bohnenstangen besteht.“ Lange vor dem Krieg war Haupt 1840-47 Professor für Mathematik und Ingenieurwesen am Pennsylvania College und machte sich dort zuerst in der Theorie des Brückenbaus einen Namen. Er zog später die Aufmerksamkeit von J. Edgar Thomson auf sich, damals Chefingenieur der Pennsylvania RR. Thomson holte Haupt zur PRR, wo sie u.a. gemeinsam die berühmte „Horseshoe Curve“ in den Allegheny Mountains konstruierten. 1853-56 war Haupt selbst Chefingenieur der PRR, wo er u.a. den Allegheny Tunnel vollendete. Haupt kam mit Investments im Eisenbahn-, Bergbau- und Immobiliengeschäft in Pennsylvania zu einem beträchtlichen Vermögen. Wie gewonnen, so zerronnen: Wie



Nr. 223



Nr. 224

die Jungfrau zum Kinde war Haupt (der dabei eigentlich nur Ingenieur sein wollte) 1856 zum Projekt des ab 1851 gebauten Hoosac Tunnel gekommen, einem Eisenbahntunnel unter der Hoosac Range im westlichen Massachusetts, Ausläufer von Vermont's Green Mountains. Der (endlich 1875 eröffnete) Tunnel war mit 7,6 km Länge damals nach dem 13,7 km langen Mont Cenis Tunnel in den französischen Alpen der zweitlängste Eisenbahntunnel der Welt. Die Partner, die Herman Haupt für den Tunnelbau als Ingenieur in's Boot geholt hatten, erwiesen sich alle als finanzschwach bis pleite, und am Ende blieb das ganze Projekt mit seinen Finanzproblemen an Haupt kleben. Daß der Tunnelbau mit 21 Mio. \$ schließlich mehr als das 10-fache des ursprünglich veranschlagten Betrages verschlang, das kostete Haupt den größten Teil seines beträchtlichen Vermögens. Anschließend wieder zu normaler Arbeit gezwungen hatte Haupt viele neue Leitungspositionen bei Eisenbahnen (u.a. 1881-85 General Manager der Northern Pacific RR). Außerdem erlangte er eine Bohrmaschine, die den höchsten von der britischen Royal Polytechnic Society zu vergebenden Preise gewann, und er war es auch, der als erster die Transportierbarkeit von Rohöl in Pipelines nachwies. Haupt erlag am 14.12.1905 im Alter von 88 Jahren einem Herz-

farkt - und zwar ganz standesgemäß in einem Pullmanwagen der Pennsylvania RR auf der Fahrt von New York nach Pittsburgh. Sein „Schicksalsprojekt“, der Hoosac-Tunnel, wird noch heute täglich von acht Frachtzügen passiert. Mit **Originalunterschrift Herman Haupt** (1817-1905) als Präsident. Maße: 17,2 x 29 cm. Unentwertet. Die wenigen sonst bekannten Stücke sind alle in scheußlicher Erhaltung (mit Fehlstellen). Dieses Stück dagegen, ein Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung, ist abgesehen von einer ganz leichten Braunfärbung am linken Rand ganz vorzüglich. Mit fünf ungeheuren detailreichen Vignetten die eindrucksvollste Gestaltung, die uns bei einer US-Bahnaktie je begegnet ist. **Erstmals bei mir angeboten!**

Nr. 224 Schätzpreis: 400,00 EUR
Startpreis: 175,00 EUR

American Palace Car Company

15 shares à 100 \$, Nr. 2121

Maine, 5.11.1908

VF+

Gründung 1905 in Portland, Maine mit einem Kapital von 10 Mio. \$ für die Produktion luxuriöser Salons und Schlafwagen. Zu den Direktoren gehörte der LeRoy W. Baldwin (von der gleichnamigen Lokomotivfabrik). Die Waggonen konnten tagsüber als Reisewagen und (nach wenigen Handgriffen)

nachts als Schlafwagen gefahren werden. Die ungehaltene Konkurrenz von Pullman und der ausbrechende 1. Weltkrieg führten 1916 zur Schließung des Betriebes. Herrlicher NYBC-Stahlstich, riesige Vignette mit langem Personenzug, Bahnhofshalle und Stadt im Hintergrund. Maße: 20,4 x 28,7 cm. Rückseitig mit 2 aufgeklebten Steuermarken. Unentwertet.



Nr. 225

Nr. 225 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Ann Arbor Railroad Company

20 pref. shares à 100 \$, Nr. A2021

Michigan, 10.2.1905

VF+

Gegründet 1895 als Nachfolger der Toledo, Ann Arbor & North Michigan Ry. Die wichtige 294 Meilen lange Hauptstrecke führte von Toledo, O. am Lake Erie nach Frankfort, Mich. am Lake Michigan, von wo aus eigene Eisenbahnfahrten weiter zum gegenüberliegenden Ufer in Wisconsin gingen. 1905 von der Detroit, Toledo & Ironton Ry. übernommen worden, nach deren Konkurs drei Jahre später an die Wabash RR übergegangen, die sich von der Ann Arbor RR erst 1963 wieder trennte, als sie in der Norfolk & Western aufging. Interessanter Weise ging die Ann Arbor zurück an die Bahn, die sie einstmals 55 Jahre zuvor verkauft hatte: Die Detroit, Toledo & Ironton Ry. (die inzwischen zur mächtigen Pennsylvania RR gehörte). Nach dem Penn-Central-Konkurs 1970 wurden die D.T.&I.Ry. und die A.A.RR an Privatinvestoren verkauft. Nach einem kurzen Zwischenspiel von Conrail übernahm 1976 der Staat Michigan die gesamte Strecke und ließ sie von der Michigan Interstate Railway weiterbetreiben. Später verkaufte der Staat die Strecke in Teilstücken an regionale Kleinbahnen, und 1988 wurde eine neue Ann Arbor RR gegründet, die große Teile der alten Strecke bis heute betreibt. Hochwertiger ABNC-Stahlstich mit kreisrunder Personenzug-Vignette. Maße: 17,7 x 26,9 cm.



Nr. 226



Nr. 227

Nr. 226 **Schätzpreis: 850,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Atlanta, Birmingham & Atlantic Railroad Company

5 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 1296

Georgia, 1.1.1906

VF+

Gründung 1905 als „Railroad“ zum Erwerb der Atlantic & Birmingham Ry. (ursprünglich konzessioniert 1887 als Waycross Airline RR) sowie zwecks Verlängerung von deren bisher in Montezuma, Ga. endenden Bahn nach Birmingham, Ala. Daraus ergab sich die beachtliche 454 Meilen lange Hauptstrecke Brunswick, Ga. nach Birmingham, Ala. 1914 erneut als „Railway“ reorganisiert. Die neue Gesellschaft übernahm sich mit einer geplanten Expansion nach Jacksonville, Florida und ging 1921 erneut pleite, nachdem sie wegen des 1. Weltkrieges 1918-20 unter staatlicher Kontrolle gestanden hatte. 1926 wurde sie von der Atlantic Coast Line RR übernommen und als Atlanta, Birmingham & Coast RR reorganisiert. Letztere wurde dann 1946 komplett in die ACL integriert und als deren „Western Division“ weitergeführt. Meisterhafter ABNC-Stahlstich, unheimlich imposante 14 cm breite Vignette mit in einer langgezogenen Kurve herannahendem Personenzug und Signalbrücke, im Hintergrund Fabriken und Luxushotels, im Vordergrund eine Rote Streckenarbeiter beim Verlegen von Schienen. Maße: 38 x 26 cm. Unentwertet, Kupons ab 1909 anhängend. Nur exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert, ein Unikat aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 227 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 400,00 EUR

Atlanta, Birmingham & Atlantic Railroad Company

100 pref. shares à 100 \$, Nr. A235

Georgia, 6.8.1906

EF/VF

Gründung 1905 als „Railroad“ zum Erwerb der Atlantic & Birmingham Ry. (ursprünglich konzessioniert 1887 als Waycross Airline RR) sowie zwecks Verlängerung von deren bisher in Montezuma, Ga. endenden Bahn nach Birmingham, Ala. Daraus ergab sich die beachtliche 454 Meilen lange Hauptstrecke Brunswick, Ga. nach Birmingham, Ala. 1914 erneut als „Railway“ reorganisiert. Die neue Gesellschaft übernahm sich mit einer geplanten Expansion nach Jacksonville, Florida und ging 1921 erneut pleite, nachdem sie wegen des 1. Weltkrieges 1918-20 unter staatlicher Kontrolle gestanden hatte. 1926 wurde sie von der Atlantic Coast Line RR übernommen und als

Atlanta, Birmingham & Coast RR reorganisiert. Letztere wurde dann 1946 komplett in die ACL integriert und als deren „Western Division“ weitergeführt. Herrlicher ABNC-Stahlstich, 12 cm breite ungemein detaillierte Vignette mit Personenzug auf beschränktem Bahnübergang sowie wartender Kutsche, Pferdefuhrwerk und Fußgänger, im Hintergrund ein riesiges Stahlwerk. Maße: 20,3 x 29,7 cm. Unentwertet. Nur exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert, ein Unikat aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 228

Nr. 228 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 85,00 EUR

Atlantic, Mississippi & Ohio Railroad Company

7 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 9909

Petersburg, Virginia, 9.9.1871

EF/VF

Hauptstrecke Norfolk, Va. nach Bristol, Tenn. (408 Meilen). Gründung 1870 durch Verschmelzung von vier Vorgängerbahnen (gegr. 1846-51), die sämtlich mehrheitlich dem Staat Virginia gehörten. Bereits 1876 wegen Nichtbedienung der Anleihen unter Zwangsverwaltung gestellt. Großes Querformat, vier herrliche Vignetten, mit imprinted revenue und (lochentwerteter) Originalunterschrift General Wm. Mahone (1826-95), Eisenbahnpionier, wurde im Sezessionskrieg nach der Schlacht in der Wilderness Generalmajor, 1880 zum Senator von Virginia gewählt. Maße: 29 x 40,7 cm. Mit anh. restlichen Kupons, Mahone-Signatur lochentwertet.

For questions please email me
at gutowski@mail.de



Nr. 229

Nr. 229 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Atlantic, Mississippi & Ohio Railroad Company

25 shares ohne Nennwert, Nr. 951
 Virginia, 21.10.1882

VF
 Mit Originalunterschrift des Eisenbahnpioniers
General Wm. Mahone (1826-95). Maße: 18,5 x 27,6
 cm. Relativ ungewöhnlich: Das Datum steht auf
 der Rückseite.

Nr. 230 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 400,00 EUR

Atlantic & Pacific Railroad Company

25 shares à 1.000 \$, Nr. 1247

New York, 31.5.1854

VF
 1853 gegründet mit einem für die damalige Zeit
 eigentlich unvorstellbaren Kapital von 100 Mio. \$.
 Gebaut wurden anfangs nur zwei kleine Strecken:
 von Franklin (später Pacific) nach Dillon (71 Mei-
 len, fertig 1860) und Rolla (6 Meilen, fertig 1861).
 Neu konzessioniert 1866 durch einen "Act of Con-
 gress" für den Bau einer 2.000 Meilen langen Bahn
 von Springfield, Missouri zum Pazifik parallel zum
 35. Breitengrad. Die US-Bundesregierung unter-
 stützte den Bahnbau mit umfangreichen Land-
 schenkungen unter der Bedingung, daß die Bahn
 bis 1878 fertig sein sollte. Fertiggestellt wurde im
 Osten der Abschnitt von St. Louis, Mo. nach Tulsa,
 Okla. und im Westen eine Strecke von Albuquer-
 que, New Mexico nach Südkalifornien. Das dazwi-
 schenliegende Stück wurde nie vollendet. 1897 in
 der St. Louis & San Francisco Railway (Central
 Division) bzw. der Santa Fe Pacific Railway
 (Western Division) aufgegangen - die dann am
 Ende wieder gemeinsam bei der heutigen Burling-
 ton Northern Santa Fe landeten. Mit vier sehr schö-
 nen Vignetten: Eisenbahn, Indianer Wappenallego-
 rie, Rinderherde. Maße: 20,7 x 26,5 cm. Unentwer-
 tet. **Rarität unter den US-Eisenbahnaktien.**



Nr. 231

Nr. 231 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Bank of America Corp.

1 share à 0,01 \$, Nr. 198391
 30.1.2012

UNC/EF
 Die Ursprünge reichen bis zur 1784 gegründeten
 Bank of Massachusetts zurück, der zweitältesten
 Bank der USA. Die ursprüngliche „Bank of America“
 wurde dann 1923 in Los Angeles gegründet, sie
 fusionierte 1929 mit der Bank of Italy in San Fran-
 cisco, blieb aber jahrzehntlang eine auf Kalifornien
 beschränkte Regionalbank. In den 1950er Jahr-
 en war sogar einmal der Jesuitenorden Mehrheit-



Nr. 230

saktionär. Erst nach Wegfall der Geschäftsbe-
 schränkung auf den Staat Kalifornien setzte 1883
 mit dem Kauf der Seafirst Corp. in Seattle eine bei-
 spiellose Expansion ein, 1992 folgte mit dem Kauf
 der Security Pacific Corp. die bis dahin größte Ban-
 kenübernahme der Welt. 1998 übernahm die Natio-
 nalsBank (gegründet 1874 als Commercial National
 Bank) die Bank of America, behielt aber für das
 fusionierte Institut den unbezahlbar geschäft-
 strächtigen Namen. Durch Übernahme der (bis
 1784 auf die Bank of Massachusetts zurückkeh-
 renden) FleetBoston Financial wurde die BoA
 zeitweise die größte Bank der Welt mit 282.000
 Beschäftigten in 5.700 Filialen und 2,1 Billionen US-
 \$ Bilanzsumme. Dekorativer Stahlstich, große Vi-
 nette mit jungem Mädchen, muskulösem Jüngling
 und beiden Seiten der Erdkugel. Maße: 20,3 x 30,3
 cm. Rückseitig als ungültig abgestempelt.



Nr. 232

Nr. 232 **Schätzpreis: 125,00 EUR**
Startpreis: 50,00 EUR

Beech Creek Extension Railroad Co.

5 shares à 100 \$, Nr. 19
 Pennsylvania, 23.12.1913

EF
 Die Susquehanna und Clearfield RR wurde 1883
 gegründet, eine 23 Meilen lange Zweigbahn der
 Philadelphia & Erie RR von Keating nach Karl-
 haus, Pa. 1901 zusammen mit der West Branch Val-
 ley RR und der Canoe Creek RR zur Beech Creek
 Extension RR fusioniert und dann an die New York
 Central & Hudson River RR verpachtet, an die die
 Pennsylvania RR die Bahn bei dieser Gelegenheit
 verkauft hatte. Erst 1961 endgültig in der NYC auf-
 gegangen. Vignette mit Weißkopf-Seeadler. Maße:
 21,2 x 25,8 cm. Linker Rand mit aufgeklebter Quit-
 tung aus dem Aktienbuch. Lochentwertet.

Nr. 233

Schätzpreis: 750,00 EUR
Startpreis: 300,00 EUR

Bellefonte & Snow-Shoe Railroad Co.

250 shares à 50 \$, Nr. 24
 Bellefonte, Pa., 13.6.1859

VF
 Bereits 1812 werden in Snow-Shoe in den Alleg-
 heny Mountains des Staates Pennsylvania Kohlen-
 minen erwähnt. Der Abtransport mit Karren in's
 Tal nach Bellefonte und zum Pennsylvania Canal
 blieb jedoch mühsam. So baute man ab 1858 diese
 21 Meilen lange Bahn als erste Eisenbahn im Cen-
 tre County, die 1862 auf ganzer Länge in Betri-
 ebing. Sie hatte einen Höhenunterschied von mehr
 als 300 m zu überwinden und war deshalb eine
 höchst interessante Konstruktion: Von Bellefonte
 liefen die Gleise zunächst nach Milesburg und
 dann das Bald Eagle Valley hinauf bis zum Fuß der
 Allegheny Mountains. Der steile, 7 Meilen lange
 Anstieg den Hang hinauf bis auf das Plateau mit
 seinen Kohle- und Holzvorkommen erfolgte als
 „switch-back“, also eine zickzackförmige Strecken-
 führung, bei der der Zug immer wieder die Fahr-
 richtung wechselte. 1881 kaufte die mächtige
 Pennsylvania RR diese Bahn. Holzstich-Vignette
 mit Personenzug. **Originalunterschrift Wm. A.**
Thomas als Präsident. Maße: 20,4 x 26,8 cm. Wil-
 liam A. Thomas bekleidete bereits ab 1831 das
 Amt des Verwaltungsratsvorsitzenden der „Bald
 Eagle & Nittany Valley Turnpike & Railroad Com-
 pany“. Im Gegensatz zu den wenigen sonst
 bekannten Stücken ist diese Aktie **unentwertet**.
 Linker Rand unten mit Papierverlust.

Nr. 234

Schätzpreis: 750,00 EUR
Startpreis: 300,00 EUR

Berkeley Athletic Association Ltd.

5 shares à 100 \$, Nr. 271
 New York, 22.1.1891

VF
 Die 1887 gegründete Berkeley Athletic Association
 wurde vor allem durch ihr „Berkeley Oval“ in der
 West 44th Street berühmt, wo Out-Door Sportar-
 ten gepflegt werden konnten. Seit ihrer Gründung
 wurde die Association von ihrem Gründer, einem
 Dr. John S. White als Präsident geführt, der sie
 1892 bis in die Schlagzeilen der New York Times
 brachte: Nachdem eine Revision zu Tage gefördert
 hatte, dass sich White heimlich selbst einen
 14.000-\$-Kredit der Association gewährt hatte und
 dass die Bücher auch sonst vorne und hinten
 nicht stimmten, kam es zu einer Kampfabstim-



Nr. 233

gehofft, daß die Kohle- und Eisenerz-Vorkommen der Gegend sie zum „Pittsburgh des Südens“ machen würden. Der Traum zerschlug sich, doch noch heute donnern Kohlezüge der CSX an Big Stone Gap vorbei durch das Tal. Vignette mit Bergarbeitern im Stollen unter Tage, goldgedecktes Prägesiegel. Maße: 22 x 30,1 cm. Unentwertet. Extrem seltenes, nicht einmal im COX verzeichnetes Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 236

Nr. 236 **Schätzpreis: 185,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR
Cape Girardeaux Northern Railway
 5 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 55
 Missouri, 1.2.1913

Auflage 2.500. Gründung im Februar 1913 durch die FRISCO unter Übernahme der Cape Girardeaux & Chester RR, der Chester, Perryville & St. Genevieve Ry., der Cape Girardeaux & Thebes Bridge Terminal RR und der Saline Valley RR. Streckenlänge insgesamt 104 Meilen (Hauptstrecke Aucell-Farmington, Mo. 93 Meilen). Bereits ein Jahr nach



mung zwischen White und seinen Gegnern bei den Neuwahlen der Direktoren. Diese denkwürdige Versammlung der Aktionäre war zugleich die letzte, anschließend löste sich die Association auf. Immerhin gab es auf dieses Zertifikat später noch \$ 68,46 an Schlußdividende. Herrliche Litho der ABNC, riesige Vignette mit Rudern, Tennisschläger, Bowling Pins und Hantel, Firmenname darin eingearbeitet. Im Unterdruck ein großer Drachen. Maße: 18,3 x 27,5 cm. Unentwertet. Vor über 15 Jahren in den USA aufgetaucht, kein weiteres ausgestelltes Stück wurde seitdem bekannt!

Nr. 235 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 275,00 EUR

Big Stone Gap & Powell's Valley Railway Company

2 shares à 100 \$ Nr. 105
 Virginia, 2.12.1905

VF
 Gegründet 1888 als Valley Street Railway, 1892 umbenannt wie oben. 1912 als „Railroad“ reorganisiert, 1917 stillgelegt. Big Stone Gap heißt der Ort nach einem die Appalachen durchschneidenden Tal, vorher war er auch als „Mineral City“ und „Three Forks“ bekannt. Lange hatte die Stadt



Nr. 235

der Gründung wieder pleite gegangen. Schöne Vignette mit Schnellzug in voller Fahrt. Maße: 37,6 x 26 cm. Mit anhängenden restlichen Kuponen.

Nr. 237 Schätzpreis: 750,00 EUR
Startpreis: 150,00 EUR

Cayuga & Susquehannah Railroad

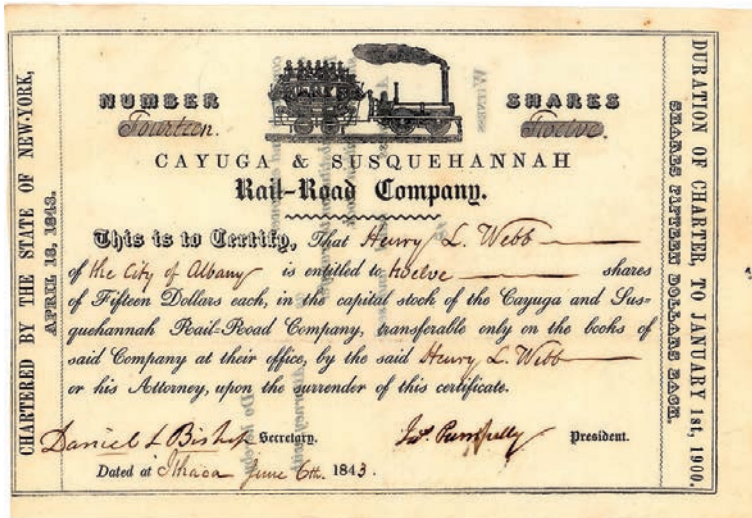
12 shares à 15 \$, Nr. 14

Ithaca, N.Y., 6.6.1843

VF+

Eine der ältesten Eisenbahnen der Welt: Bereits 1828 als Ithaca & Oswego RR konzessioniert, 1834 wurde die 35 Meilen lange Strecke Ithaca-Oswego, N.Y. eröffnet und schuf damit eine Verbindung zwischen dem Cayuga Lake und den Susquehannah River. Die Bahn war das „missing link“ in der Verbindung zwischen den Great Lakes über den Erie-Kanal und den Cayuga-Seneca-Kanal zu den Kohlefeldern in Pennsylvania. Von den drei überhaupt ersten Bahnstrecken in Nordamerika war dies die längste. Von Ithaca aus musste die Bahn auf nur 8 Meilen von Ufer des Cayuga Lake aus 183 Höhenmeter gewinnen, was nur durch zwei „inclined planes“ möglich wurde. Die erste dieser Seilwinden wurde von Pferden bewegt, die zweite von einer 1840 erworbenen stationären Dampfmaschine (die ein paar Jahre später aber durch die Unterkonstruktion brach und dabei den Maschinisten und den Heizer tötete, woraufhin man auch hier zur Pferdekraft zurückkehrte). 1843 nach Konkurs unter obigem Namen reorganisiert. 1855 pachtete die Delaware, Lackawanna & Western RR die Bahn und führte sie fortan als ihre „Cayuga Division“. Zwar wurde die Bahnstrecke 1956 stillgelegt (die Trasse wurde später Teil des South Hill Recreation Way), die Cayuga & Susquehanna RR blieb aber als nicht-operative Tochter bestehen, kam 1960 anlässlich der Fusion mit der Erie RR zur Erie Lackawanna Ry. und nach deren Pleite 1976 zu Conrail. Schöne Vignette mit Tom-Thumb-Lokomotive, die einen noch wie eine Kutsche aussehenden vollbesetzten Wagen zieht. Maße: 13,3 x 19,3 cm. Unentwertet. **Außerst seltenes Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.**

The buyer will pay a premium
of 21% (+ V.A.T.)
on the hammer price



Nr. 237

Nr. 238 Schätzpreis: 5.000,00 EUR
Startpreis: 800,00 EUR

Central Branch Union Pacific Rail Road

8.679 shares, Nr. 409

New York (überstempelt: Boston, Mass.),
5.5.1898 EF/VF

Aktie über 43,4 % des Kapitals! Ursprünglich konzessioniert 1859 als Atchison & Pike's Peak RR, 1867 umbenannt in Central Branch Union Pacific RR. Die Bahn wurde in das Bundesgesetz zur Schaffung der Union Pacific RR mit aufgenommen. Die 100 Meilen lange Strecke Atchison-Waterville, Kan. wurde von der Regierung mit der Schenkung von 187.000 acres Land und Zuschüssen in Form von Anleihen von 16.000 \$ pro Meile gefördert. In Waterville, Kan. sollte die Bahn an die Eastern Division der Union Pacific anschließen, doch als diese ihre Streckenführung änderte, kam das Ende

im Nirgendwo zu liegen. Entsprechend sank der Aktienkurs und ermöglichte es der Union Pacific unter der Führung von Jay Gould, für „nen Appel und „nen Ei 87,5 % der Central-Branch-Aktien zu kaufen und sie 1880 an Goulds' Missouri Pacific zu verpachten. Ihrerseits gepachtet hatte die Central Branch die 255 Meilen lange Atchison, Colorado & Pacific RR sowie die Atchison, Jewell County & Western RR mit der 33 Meilen langen Strecke Jamestown-Burr Oak, Kan. Zwischendurch wurde die hochdefizitäre Bahn, bei der allein Pacht und Anleihezinsen in den meisten Jahren das dreifache der Betriebserträge ausmachten, 1893 zahlungsunfähig und 1897 zwangsversteigert, ehe sie nach der Reorganisation dann 1909 vollständig auf die MoPac verschmolzen wurde. Westlich von Frankfort existiert die Strecke bis heute und ist an die Kyle RR verpachtet. Ausgestellt auf und rückseitig original unterschrieben von Winslow S. Pierce.



Nr. 238

ce (damals bereits 79-jährig, doch immer noch Chefberater der Gould-Organisation). Hochdekorative Vignette mit Eisenbahn, Postkutsche, Dampfseglar, im Hintergrund Berge. Maße: 15,4 x 27,9 cm. Die unentwertete Aktie ist auch in kleiner Stückelung schon eine absolute Rarität (seit Jahren nur 4-5 Stück bekannt) und eines der wichtigsten Papiere der amerikanischen Eisenbahngeschichte. Als Hochnominalzertifikat ist dieses Stück ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 239

Nr. 239 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Central New York & Western Railroad

5 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 682

New York, 15.12.1892

EF/VF

Auflage 1.000. Gründung 1892 zum Betrieb der Strecken Belfast-Wayland, N.Y. (41 Meilen Normalspur) sowie Olean-Angelica, N.Y. (40 Meilen Schmalspur). Bereits nach wenigen Jahren wieder teilweise stillgelegt. Großartiger Stahlstich der ABNC mit ungemein feiner Vignette eines Zuges am Bahnübergang. Maße: 38 x 25,8 cm. Mit restlichen Kupons ab 1918, keine Entwertung.



Nr. 240

Nr. 240 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Central of Georgia Railway Co.

5 % Mortgage Gold Bond 5.000 \$, Nr. A788
1.7.1920

VF

Bei der Gründung 1895 wurden die Aktiva von sechs Vorgänger-Bahngesellschaften übernommen, u.a. der Central Railroad and Banking Co. of Georgia. Neben der Hauptstrecke Savannah-Atlanta, Ga. (294 Meilen) wurden über 20 weitere Strecken betrieben, insgesamt war das Netz fast 2.000 Meilen lang. 1907 erlangte der Eisenbahnmagnet E. H. Harriman die Aktienmehrheit, die er

1909 an die ebenfalls von ihm kontrollierte Illinois Central verkaufte. In der Great Depression geriet die CoG 1932 in Konkurs, das Verfahren wurde erst 1948 beendet. Auf der Suche nach einem Zugang zu Atlantik-Häfen erwarb 1956 die St. Louis-San Francisco Ry. die Aktienmehrheit, doch eine Fusion wurde von der Interstate Commerce Commission untersagt. So kam die CoG 1963 schließlich zur Southern Ry. Innerhalb der heutigen Norfolk Southern Ry. existiert sie bis heute, allerdings nur noch auf dem Papier ohne eigenes Streckennetz. Hochdekorativer Stahlstich der ABNC, ungemein feine detailreiche Vignette mit Dampflokomotive am Wasserkran. Maße: 23,4 x 33,9 cm.



Nr. 241

Nr. 241 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Central Union Depot & Railway Company of Cincinnati

100 pref. shares à 100 \$, Nr. 27

Ohio, 10.7.1885

VF+

Gründung 1884 zum Bau der lediglich 1,4 Meilen langen innerstädtischen Bahnhof-Verbindungsbahn von der Rose Street zur Central Avenue in Cincinnati. Hauptaktionäre waren die dem Vanderbilt-Reich zuzurechnende Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry. und die Baltimore & Ohio RR. 1933 liquidiert worden. Ausgestellt auf die Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis Railway. Herrliche Vignette mit Bahnhofsszene mit wartenden Pferdedroschken neben einer gerade angekommenen Eisenbahn. Original signiert von **M. E. Ingalls** vorderseitig als Präsident (Signatur lochentwertet). Melville Ezra Ingalls (1842-1914), Rechtsanwalt und Eisenbahnmanager, vertrat die Interessen der Vanderbilts. Er leitete einige Unternehmungen des Vanderbilt'schen Eisenbahnsystems, u.a. die Chesapeake & Ohio. Maße: 19 x 29,8 cm.



Nr. 242

Nr. 242 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Central Union Station & Railway Company of Cincinnati

650 shares à 100 \$, Nr. 21

15.12.1884

VF

Erstaunlicherweise taucht diese Eisenbahngesellschaft in keinen Börsenhandbüchern auf. Identische graphische Gestaltung wie die Aktien der Central Union Depot & Railway Co. of Cincinnati: herrliche Vignette mit Bahnhofsszene mit wartenden Pferdedroschken neben einer gerade angekommenen Eisenbahn. Original signiert von **M. E. Ingalls** vorderseitig als Präsident. Melville Ezra

Ingalls (1842-1914). Rückseitig übertragen auf die Central Union Depot & Railway Co. of Cincinnati. Eingetragen auf die Vanderbiltsche „Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianapolis Railway Company). Maße: 19,1 x 29,3 cm.



Nr. 243

Nr. 243 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Central Vermont Railway Company

1 share, Nr. 1449

St. Albans, Vt., 9.12.1907

EF/VF

Nachfolger der schon 1841 entstandenen Vermont Central. Gegründet 1872 als „Railroad“, 1898 als „Railway“ reorganisiert. Die grenzüberschreitende Hauptstrecke führte 173 Meilen von Windsor, Vt. nach St. Johns (Provinz Quebec). Dazu 10 eigene Nebenstrecken, außerdem war die 125 Meilen lange New London Northern RR (Brattleboro, Vt. nach New London, Conn.) gepachtet. Großaktionär war zuletzt die Grand Trunk Ry. of Canada. In der Weltwirtschaftskrise 1929/30 pleite gegangen. Ungemein feine Stahlstich-Vignette eines Personenzuges vor Gebirgskulisse. Maße: 18 x 27,9 cm. **Äußerst selten!**



Nr. 244

Nr. 244 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

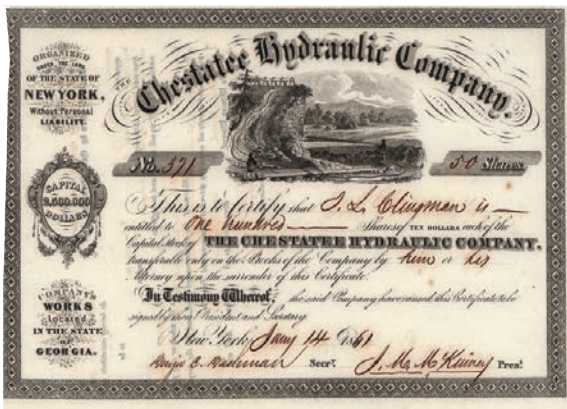
Chattanooga Union Railway Co.

6 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 270

Chattanooga, Tenn., 30.6.1888

EF/VF

Auflage 600. Gegründet 1884 durch den örtlichen Unternehmer C. E. James zum Bau der 1886 in Betrieb gegangenen schließlich 41 km langen Ringseisenbahn, die die Stadt komplett umschloß und alle sieben großen Fernbahnen verband, die Chattanooga anfuhr. Reorganisiert 1888 unter obigem Namen und gleich wieder 1892 als Belt Ry. of Chattanooga. Diese stellte ihren Betrieb 1895 wegen der zunehmenden Beliebtheit des elektrischen Lokalbetriebs ein und wurde an die Alaba-



Nr. 245

ma Great Southern (eine der sieben verbundenen Fernbahnen) verkauft, die die Strecke dann an die Rapid Transit of Chattanooga verpachtete. Die Ringbahn ist inzwischen weitgehend verschwunden, nur eine Linie (die East Chattanooga Belt Ry.) wird bis heute betrieben, und zwar immer noch von der Alabama Great Southern. Hochwertiger HLBNC-Stahlstich, kleine kreisrunde Dampflok-Vignette, eingerahmt von einem Löwen und einem Weißkopiseeadler mit Putten. Maße: 34,5 x 24,3 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons, nicht entwertet.

Nr. 245 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 180,00 EUR
Chestatee Hydraulic Company

100 shares à 10 \$, Nr. 371

New York, 14.1.1861

EF/VF

Gegründet von Thomas Lanier Clingman (1812-1897), US-Senator und CSA-General, Besitzer mehrerer Goldminen in Georgia und North Carolina. zwecks Goldgewinnung entlang des Flusses Chestatee im Staat Georgia. Der bestellte namhafte Geologe William P. Blake bestätigte 1858, dass die hydraulische Goldabbauweise sehr zu empfehlen wäre. Aussagekräftige Vignette mit Ansicht des hydraulischen "placer mining", einem Verfahren, bei dem mit Wasser aus einem Druckrohr goldhaltige Erde vom Hang gelöst und der Goldwäsche zugeführt wird. Maße: 19,5 x 26,3 cm. Liner Rand knapp geschritten. **Äußerst selten!**

Nr. 246 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 350,00 EUR
Chicago & Alton Railroad Company

10 shares à 100 \$, Nr. B 704

Illinois, 26.4.1878

VF

Ältester Vorläufer ist die 1847 gegründete Alton & Sangamon RR, die 1857 (nun als Chicago & Mississippi RR) die Joliet & Chicago RR übernahm und damit über die durchgehende Strecke Alton-Chicago verfügte. Die C.&M.R.R. wurde 1857 als St. Louis, Alton & Chicago RR reorganisiert und nach deren Konkurs 1861 erneut unter obigem Namen. Hauptstrecke Joliet nach East St. Louis, Ill. (243 Meilen). 1931 wurde daraus die Alton RR. Die Alton wurde seit 1906 von der Union Pacific und dann der Rock Island kontrolliert, 1931 übernahm die Baltimore & Ohio die Aktienmehrheit, 1947 insolvent und dann in die Gulf, Mobile & Ohio RR verschmolzen. Die Ursprungsstrecke wurde zuletzt wieder von der Union Pacific übernommen, die sie vor allem für den Güterverkehr und (was der Verfasser dieser Zeilen aus eigener Erfahrung bestätigen kann) für Amtrak-Personenzüge nutzt. Toller NBNC-Stahlstich, sehr feine Vignette mit Zug am Bahnsteig, vielen Passagieren, Güterumschlag. Maße: 20,8 x 31,1 cm. Rechte untere Ecke leicht abgesplittert. Bei COX gar nicht katalogisiertes **Unikat** aus einer uralten Sammlung.



Nr. 247

Nr. 247 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 180,00 EUR
Chicago, Iowa & Dakota Railway Co.

12 pref. shares à 100 \$, Nr. 5

Forest City, Iowa, 19.1.1884

VF+

Gründung 1882 zum Bau der 26 Meilen langen Bahn von Eldora Junc. nach Alden, Iowa. 1903 von der Chicago & North Western Ry. übernommen worden. Es war dies einer der letzten in einer 1884 begonnenen Serie von fast 20 Firmenkäufen, mit denen die C.&N.W.Ry. ihre Konzernstruktur zu vereinfachen suchte. Königsblauer Stahlstich, detailreiche Vignette eines Personenzuges mit viel Landschaft. Maße: 21 x 29 cm. Rückseitig übertragen auf und original signiert von Marvin Hughitt als Präsident der Chicago & North-Western Railway Company. Mit 6 aufgeklebten Steuermarken. **Äußerst selten!**

Nr. 248 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 180,00 EUR
Chicago, Iowa & Dakota Railway Co.

2 shares à 100 \$, Nr. 10

Forest City, Iowa, 19.1.1884

VF

Schön gestaltet, detailreiche Vignette eines Personenzuges mit viel Landschaft. Maße: 21 x 29 cm. Unentwertet. **Die Stammaktie ist ebenfalls äußerst selten!**



Nr. 248

Nr. 249 **Schätzpreis: 850,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR
Chicago, Kansas & Nebraska Railway Company

1 share à 100 \$, Nr. 11

Topeka, Kansas, 1.4.1887

VF+

Gegründet 1885 mit Marcus A. Low als Präsident (Low war ab 1892 Chefsyndikus der Chicago, Rock Island & Pacific und 1893-1900 außerdem Präsident der Chicago, Rock Island & Texas, die die Rock-Island-Lines von Oklahoma nach Texas weiterführte). Die Chicago, Rock Island & Pacific bevorschusste diese Bahn mit 25 Mio. \$ und



Nr. 246

sicherte sich damit im Gegenzug nahezu alle Aktien. Der Bahnbau begann 1886 mit den beiden Strecken Elwood-Horton, Ks. und Beatrice-Fairbury, Neb. Bis 1890 war in Kansas, Nebraska, Colorado und im Indian Territory ein imposantes 1.388 Meilen umfassendes Streckennetz gebaut. Das Mutter-Tochter-Verhältnis war aber nicht sehr herzlich: Als diese Bahn 1889 der Rock Island ein paar Zinsen schuldig blieb, ließ die Mutter die Tochter kurzerhand zwangsversteigern und verleihte sie sich Mitte 1891 vollständig ein. Daß der Bahn-Präsident Low wenige Monate später Chef-syndikus der Rock Island wurde, lässt annehmen, daß alles ein abgekartetes Spiel zu Lasten anderer Stakeholder war. Whole number of shares 150.000. Als Präsident original unterschrieben von **Marcus A. Low**. Ganz ungewöhnliche Gestaltung mit Dampflokvignette im Stil einer Postkarte. Marcus A. Low war bis 1873 als Anwalt der Chicago, Rock Island & Pacific RR tätig, ab 1885 fungierte er als Präsident der St. Joseph & Iowa RR Co., 1886 wurde er Präsident und Generalanwalt der Chicago, Kansas & Nebraska Railway. Seinen Bemühungen ist der schnelle flächendeckende Ausbau von Eisenbahnverbindungen in ganz Kansas zu verdanken. 1892 wurde Low zum Generalanwalt der Chicago, Rock Island & Pacific RR Co. ernannt. Daneben war Low Direktor von einigen Banken in Kansas City und in Topeka., ferner ein bedeutender Investor in Öl- und Gasfirmen in Oklahoma, Kansas und Texas. Maße: 19,7 x 32,5 cm. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 250 **Schätzpreis: 600,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway Company

10 shares à 100 \$, Nr. 18554
27.7.1881

VF

Die Ursprünge reichen bis 1847 zurück. Schon die Fusion 1863 der Milwaukee & Prairie du Chien RR mit der Milwaukee & St. Paul RR (letzter Name wurde als Ry. beibehalten) erbrachte ein für die damalige Zeit sehr bedeutendes System mit über 1.000 Meilen Streckenlänge. Nach dem Kauf der Chicago & St. Paul RR 1874 umbenannt wie oben. Durch ständige Zukäufe dehnte sich die Bahn durch Minnesota, Dakota, Montana, Idaho und Washington immer weiter nach Westen aus und erreichte schließlich in Seattle den Pazifik. Über 10.000 Meilen umfaßte das Streckennetz jetzt. Großaktionär war nun die Rockefeller-Familie. Mit der benachbarten, von der Gould-Familie kontrollierten Missouri Pacific schloß die „Milwaukee Road“ 1902 ein wichtiges Verkehrsabkommen, bei dem beide Seiten gewannen. Die Familien Rockefeller und Gould waren sich vorher im gemeinsamen Kampf gegen die Pennsylvania RR nähergekommen. 1925 in Konkurs gegangen und später als „Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific RR“ reorganisiert. Diese behielt ihre Eigenständigkeit dann bis zur Übernahme durch die Soo Line im Jahr 1985. ABNC-Stahlstich, mittige besonders feine Vignette mit Güterzuglokomotive. Maße: 15,4 x 24,3 cm. Eine **Rarität**, bei mir noch nie versteigertes Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.

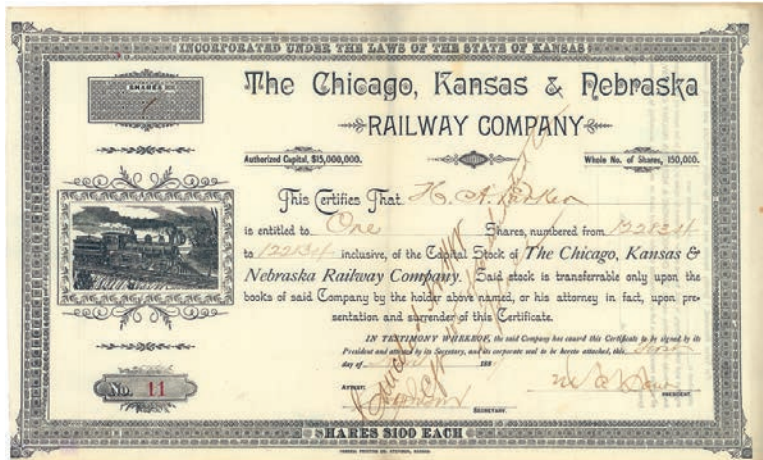
Nr. 251 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Chicago & Northern Pacific Railroad Company

100 shares à 100 \$, Nr. 147
Chicago, Ill., 20.6.1890

EF

Ausgestellt auf den großen Börsenmakler **James Boorman Colgate** (1818-1904), Sohn des Seifenfabrikanten William Colgate. Die Gesellschaft betrieb den Hauptbahnhof von Chicago mit diversen Anschlussbahnen. Nutzer waren die Wisconsin Central und die Northern Pacific. Sehr schöner grün/schwarzer ABNC-Stahlstich mit Eisenbahn-Vignette und Ansicht des prächtigen Bahnhofs, Maße: 18,2 x 29 cm. Unentwertet, **äußerst selten!**



Nr. 249



Nr. 250



Nr. 251

Nr. 252 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Chicago & Northwestern Railway Co.

50 shares à 100 \$, Nr. O103767
Chicago, Ill., 7.9.1917

VF+

Eine der erstaunlichsten US-Eisenbahnen überhaupt: Bei ihrer Gründung 1859 übernahm die C.&N.W.Ry. die Aktiva der pleite gegangenen Chicago, St. Paul & Fond du Lac RR. 1865 verschmolz sie mit der bereits 1836 konzessionierten Galena & Chicago Union RR. 1867 wurde auch die Winona & St. Peter RR übernommen. 1882 kaufte die C.&N.W.Ry. die Aktienmehrheit der Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Ry. (1972 schließlich komplett „geschluckt“). Schon an der Wende zum 20. Jh. betrieb die C.&N.W.Ry. ein 8.000 km umfassendes

Streckennetz in 11 Staaten des mittleren Westens der USA. Und die Expansion ging noch Jahrzehntelang weiter, wobei das mit bemerkenswerterweise an dieser Bahn ist, daß sie in **den 1 1/2 Jahrhunderten ihres Bestehens nicht ein einziges Mal reorganisiert werden musste**. 1960 übernahm die C.&N.W.Ry. die Minneapolis & St. Louis Ry. mit ihrem 1.500 Meilen langen Streckennetz und 1968 die Chicago Great Western Ry. mit ebenfalls 1.500 Meilen. Auf ihrem Höhepunkt in den 1970er Jahren operierte die C.&N.W.Ry. auf einem 19.000 km langen Streckennetz in 7 Bundesstaaten. Auf Initiative ihres seit 1956 amtierenden Präsidenten Benjamin W. Heineman wurde die C.&N.W.Ry. 1972 an die Mitarbeiter des Unternehmens verkauft und als „Chicago & North Western Transportation Co.“ weitergeführt. Der Hinweis „Employee Owned“ erschien seitdem im Firmenlogo. Erst 1995 mit dem Verkauf an die **Union Pacific** endete die eigenständige Geschichte dieser in vielerlei Hinsicht ungewöhnlichsten Eisenbahn der USA. Ein wegen seiner hochdekorativen Gestaltung schon immer stark gesuchtes Stück. „Geädelt“ wurde die Aktie schließlich, indem sie als Vorlage für den Schutzmuschel des berühmten, von Hans Braun verfaßten Bildbandes über US-Wertpapiere diente. Maße: 19,7 x 29,5 cm. Unentwertet. Die mit weitem Abstand **zweitälteste Aktie der C.&N.W.Ry.** mit diesem Design, die wir je gesehen haben (nur ein einziges noch früheres Stück von 1910 ist uns ansonsten bekannt). Aus dem Besitz eines George Henry Warren wurden vor einigen Jahren lediglich zwei Exemplare gefunden.



Nr. 252



Nr. 253

Nr. 253 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 240,00 EUR

Chicago & Oak Park Elevated Railroad Company

5 shares à 100 \$, Nr. 12035
 Chicago, Ill., 19.5.1908

VF+

1888 Gründung als Lake Street Elevated Railway zum Zweck „des Baus und Betriebs einer Hochbahn in der Stadt Chicago und dem County of Cook, beginnend im Osten der Lake Street in Chicago, westwärts führend entlang der Lake Street bis zum Dorf Oak Park“. Die Hochbahn nahm ihren regulären Passagierbetrieb 1893 auf. 1904 als Chicago & Oak Park Elevated Railway und erneut 1908 als „Railroad“ reorganisiert. 1911 auf Initiative des Straßenbahn-Tycoons Samuel Insull (der auch Präsident der neuen Ges. wurde) Zusammenschluß der South Side Elevated RR, der Metropolitan West Side Elevated RR, der Chicago & Oak Park Elevated RR und der Northwestern Elevated RR zur Chicago Elevated Railways Collateral Trust (CER). Toller HLBNC-Stahlstich, ovale Vignette mit zweigleisiger Hochbahn über der Lake Street. Originalunterschrift von Clarence Knight als Präsident, dem wichtigsten Mitinitiator der Bahn. Maße: 19,8 x 29 cm. Unentwertet, eine absolute Rarität.



Nr. 254

Nr. 254 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 180,00 EUR

Chicago & Oak Park Elevated Railway Company

3 pref. shares à 100 \$, Nr. 606
 Chicago, Ill., 22.7.1904

VF

Hochwertiger WBNC-Stahlstich, zwei ungemein feine Vignetten mit leuchtender Jungfrau auf Flügelrad und Hochbahn-Zug über den Straßen von Chicago. Maße: 19,8 x 29,8 cm. Unentwertet. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 255

Nr. 255 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Chicago & Southern Traction Co.

100 shares à 100 \$, Nr. A56
 Chicago, Illinois, 27.5.1908

EF-

Gründung 1904 zwecks Übernahme der Anlagen der Chicago Electric Traction Co. mit den Strecken 63rd Street - Blue Island / Harvey (31 Meilen) und nach Kankakee (30 Meilen). WBNC-Stahlstich, tolle Vignette mit Überlandstraßenbahn und flötespielendem Engel. Maße: 19,3 x 29,5 cm. Unentwertet. Nur ein einziges weiteres Stück (die A57) ist bekannt.



Nr. 256

Nr. 256 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Cleveland & Marietta Railway Co.

100 shares à 100 \$, Nr. 15
 Cambridge, O., 9.6.1887

VF+

Gegründet bereits 1868 als Marietta & Pittsburgh RR, später die Cleveland & Marietta Railroad, die 1886 pleite ging und dann als „Railway“ reorganisiert wurde. Strecke Marietta - Canal Dover, O. (98 Meilen). Erst 1976 fuhr auf dieser über die Penn-Central inzwischen zu Conrail gekommenen Bahnstrecke der letzte Zug. Außergewöhnlich schön lithographierte große Vignette mit Personenzug auf einer Brücke, der gerade den Bahnhof im Hintergrund verlassen hat. Maße: 21 x 26,2 cm. Einzelstück aus einer uralten Sammlung.

Nr. 257 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 240,00 EUR

Colorado Central Railroad Company

100 shares à 100 \$, Nr. 18

Cheyenne, Wyoming Territory, 5.1.1880 VF+ Konzessioniert 1865, zunächst nur eine 3-Fuß-Schmalspurbahn (eröffnet 1870). Die anfangs ausgesprochen holprige Entwicklung der Bahn war vor allem überschattet von Ränkespielen und wechselnden Einflüssen einer Union-Pacific-Aktionärsgruppe unter Jay Gould und lokalen Investoren unter Führung von W. A. H. Loveland. Im Laufe der Zeit entstand ein recht bedeutendes 318 Meilen langes Netz, teils wegen der Überschneidung von Schmal- und Normalspur dreischienig. Wichtig war vor allem die Strecke Denver Junction - La Salle als Teil der Hauptlinie der berühmten Union Pacific Railway, unter deren Einfluss die Colorado Central nach fortgesetzten Auseinandersetzungen mit der Loveland-Franktion

1880 schließlich endgültig kam. Die Schmalspurstrecken dieser Bahn wurde Mitte des 20. Jh. alle stillgelegt, die wichtigen normalspurigen Verbindungsstrecken werden von der Burlington Northern Santa Fe bis heute befahren. Ausgestellt auf Fred L. Ames Trustee, eigenhändig unterschrieben von William A. H. Loveland als Präsident. Die herrliche große Vignette zeigt die weite Landschaft Colorados mit den teils schneebedeckten Rocky Mountains im Hintergrund, in der Ebene ziehen mehrere Siedlertrucks westwärts, am Rand zelten Indianer. William Austin Hamilton Loveland (1826-1894), Kaufmann und Staatsmann, war Besitzer des Verlages Denver Rocky Mountain News und einer der führenden Demokraten. Loveland war einer der Gründer der Colorado Central. Maße: 16,3 x 27,3 cm. **Extrem seltenes Papier der berühmten Bahn mit großen Namen.**

Nr. 258 Schätzpreis: 1.250,00 EUR
Startpreis: 450,00 EUR

Colorado Northern Railway Co.

20 shares à 100 \$, Nr. 89

Colorado, 9.11.1883

VF

Ursprünglich 1878 die Longmont & Erie RR (später Denver, Longmont & Northwestern), eine der ersten Schmalspurbahnen in Colorado. Die zunächst 8 Meilen lange Bahn sollte Longmont mit Canfield verbinden, um aus den dortigen Gruben preiswertere Kohle nach Denver, Col. zu schaffen. 1883 unter obigem Namen reorganisiert, 1884 Fusion mit der 1880 gegründeten Denver, Utah & Pacific RR. Als die parallel laufende Colorado Central 1889 die Fahrpreise auf der Strecke Longmont-Denver um 50 % kürzte, warf das die „Baby Railroad“ aus dem Rennen. Der übrig gebliebene DUP-Teil wurde 1889 an die Burlington & Missouri River Division der mächtigen Chicago, Burlington & Quincy verpachtet und ging 1908 vollständig in dieser auf. Heute Teil der Burlington Northern-Santa Fe, kurz BNSF. Herrlicher HLBNC-Stahlstich, sehr fein gestochener aus Tunnel ausfahrender Personenzug, links Segelschiff. Maße: 17,8 x 26,8 cm. Unentwertet. Linker Rand uneben geschnitten. **Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.**



Nr. 259

Nr. 259 Schätzpreis: 250,00 EUR
Startpreis: 60,00 EUR

Concord & Montreal Railroad Co.

1 class 2 share (known as „Boston, Concord & Montreal New Stock“) à 100 \$, Nr. 59

Concord, N.H., 16.1.1890

VF

Gegründet 1889 durch Fusion der Boston, Concord & Montreal RR mit der Concord RR. Zum 369 Meilen langen Streckennetz gehörten die Hauptstrecken Nashua Union Station - Groveton, N.H. (181 Meilen), Hooksett - Concord, N.H. (9 Meilen), Wing Road - Base Station, N.H. (20 Meilen) und Whitefield Jct. - Berlin, N.H. (31 Meilen), außerdem waren neun weitere Bahnen gepachtet. 1893 übernahm die C.&M.R.R. die Profile & Franconia Notch RR, die im Norden von New Hampshire mehrere Schmalspurbahnen betrieb und pachtete auch noch die New Boston und die Franklin & Tilton RR's, wurde aber gleichzeitig selbst von der Boston & Maine übernommen und 1919 vollständig in diese eingegliedert. Noch heute in Betrieb ist die Hauptstrecke Nashua-Concord-Lincoln, zudem betreibt auf dieser Strecke zwischen Mere-



Nr. 257



Nr. 258



Nr. 260

dith und Weirs Beach die Winnepesaukee Scenic RR eine Museumsbahn. Toller ABNC-Stahlstich, große Vignette mit langem Personenzug auf kurviger Strecke im Gebirge. Maße: 17,9 x 27,3 cm. Unentwertet.

Nr. 260 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR

Denver & Boulder Valley Railroad

70 shares à 100 \$, Nr. 358
Denver City, Col., 26.6.1884 VF
Konzessioniert 1870 für die 1874 eröffnete 28 Meilen lange Strecke Hughes-Boulder City, Col. Die Bahn war von Anfang an auf 99 Jahre verpachtet an die Union Pacific Ry., die Pacht entsprach genau den von der Denver & Boulder Valley RR zu zahlenden Anleihezinsen. Das war irgendwie ein Linke-Tasche-Rechte-Tasche-Spiel, denn nom. 546.000 \$ der 550.000 \$ ausstehenden 7 %igen Goldbonds besaß die Union Pacific selbst. Bei Lichte besehen zahlte sie also die Pacht in die eigene Kasse. So fiel es ihr auch nicht schwer, die Denver & Boulder Valley RR 1879 in die Insolvenz zu schicken, denn die Genehmigung zum Weiterbetrieb der Strecke war von den Anleihegläubigern zu erteilen, also der Union Pacific sich selbst. So blieb für die Union Pacific unter dem Strich alles wie es war, aber die Aktionäre der Bahn konnten das Aktienkapital von 825.000 \$ in den Schornstein schreiben. Sehr schöne Personenzug-Vignette vor Gebirgskulisse. Maße: 16,7 x 26,9 cm. Unentwertet. **Außerst seltenes Stück!**



Nr. 261

Nr. 261 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

Denver, Lakewood & Golden Railroad Company

6 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 159
Denver, Col., 1.11.1890 VF+
Auflage 400. Gründung 1890, Strecke Denver-Golden, Colo. (13 Meilen) sowie diverse Abzweige zu Bergwerken. Die Bahn transportierte vornehmlich Kohle für den Bedarf der Goldminen, außerdem fuhren in der Regel mindestens fünf Trolley-Paare am Tag im Personenverkehr. In der Konkursversteigerung 1904 von der Denver & Intermountain Ry. gekauft worden. 1909 Übernahme durch die (erst in den 1950er Jahren endgültig stillgelegte) Denver Tramway und dann elektrifiziert. Goldprägesiegel, Vignette mit Weißkopfspeedler auf Erdkugel und Felspitze. Maße: 25 x 36,5 cm. Unentwertet, Kupons ab 1895 anhängend.

Nr. 262 **Schätzpreis: 2.000,00 EUR**
Startpreis: 480,00 EUR

Denver, Northwestern & Pacific Railway Company

10 pref. shares à 100 \$, Nr. B598
Denver, Colo., 14.4.1906 VF
Gegründet 1902 unter Führung von David H. Moffat, um der Stadt Denver eine direkte Bahnverbindung Richtung Westen nach Salt Lake City im Staat Utah zu geben. Die nördlich über Cheyenne verlaufende Union Pacific und die südlich über Pueblo verlaufende Denver & Rio Grande Western hatten Denver bis dahin systematisch „links liegen gelassen“. Moffat (1839-1911) war einer der

einflussreichsten Bankiers und Industriellen in Denver. Im Laufe der Zeit besaß er etwa 100 Bergwerke und 9 Eisenbahnen in Colorado (ab 1887 war er auch Präsident der Denver & Rio Grande Western). 1911 starb er bei dem Versuch, weiteres Geld aufzutreiben, in New York, wo er mit den Union-Pacific-Männern E. H. Harriman und George Jay Gould auf seine härtesten Gegner getroffen war. Vor der Front Range holt die in Denver beginnende Bahnstrecke in einem weiten Bogen (der „Big Ten Curve“) aus, um Höhe zu gewinnen, dann biegt sie in den South Boulder Canyon ein und erreicht an dessen Ende Tolland. Mit 30 Tunneln zwischen Denver und Tolland hat diese Strecke eine größere Tunnelichte als jede andere Eisenbahnstrecke der USA. Den von ihm geplanten Bau eines Scheiteltunnels unter der kontinentalen Wasserscheide konnte Moffat nicht mehr finanzieren, nachdem der Bahnbau mit 14 Mio. \$ bzw. unfassbaren 75.000 \$ pro Streckenmeile schon sein gesamtes Vermögen verschlungen hatte. So musste er die Rockies mit einer enorm steilen Strecke über den Rollins-Paß überwinden, die mit 3.563 m über NN die höchstgelegene jemals in den USA gebaute Normalspurstrecke wurde. Parallel war ab 1902 der westliche Streckenteil gebaut worden, der im wesentlichen durch das Tal des Colorado River führte, dort auch Anschluß an weitere Bahnen bekam und 1913 bei Craig im Moffat County die Grenze zu Utah erreichte. Der Tod von Moffat 1911 bedeutete auch für diese Ges. das Aus: 1912 kam der Konkursverwalter, 1913 wurde sie als Denver & Salt Lake RR reorganisiert. Diese begann am Scheitelpunkt den Bau des 10 km langen Moffat-Tunnels, der Mitte 1927 durchschlägt wurde und die Bahnverbindung zwischen Denver und dem Pazifik um 176 Meilen bzw. über 4 Stunden Fahrzeit verkürzte. Finanziell brach das der Bahn erneut das Genick, 1926 wurde sie bei sonst unverändertem Namen als „Railway“ reorganisiert, ihre Tochter Denver & Salt Lake Western RR wurde 1931 von der Denver & Rio Grande Western übernommen. Diese baute dann mit dem „Dotsero-Cutoff“ ab 1932 die 40 Meilen lange Verbindung zwischen beiden Strecken. Mit Fertigstellung dieser Strecke hatte die Stadt Denver 1934 endlich die von Moffat erträumte transkontinentale Eisenbahnverbindung nach Westen. Die Denver & Rio Grande Western aber hatte sich mit dem Projekt verheben und war 1935 bankrott, und nun lief die Geschichte rückwärts: 1947 wurde sie von der von ihr so lange ignorierten Denver & Salt Lake übernommen. Das Erbe von David H. Moffat (den Zeitgenossen als hoffnungslosen Träumer gesehen hatten) ist heute ein Teil der Union Pacific

und hat alle anderen Bahnstrecken in Colorado überdauert. **Original unterschrieben von David H. Moffat** (1839-1911) als Präsident. ABNC-Stahlstich, sehr schöne Vignette einer behelmten langmännigen Kriegerin. Maße: 18,9 x 30,3 cm. Unentwertet. Nur exakt dieses Stück (mit britischem Steuerstempel) ist bei COX katalogisiert, ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.

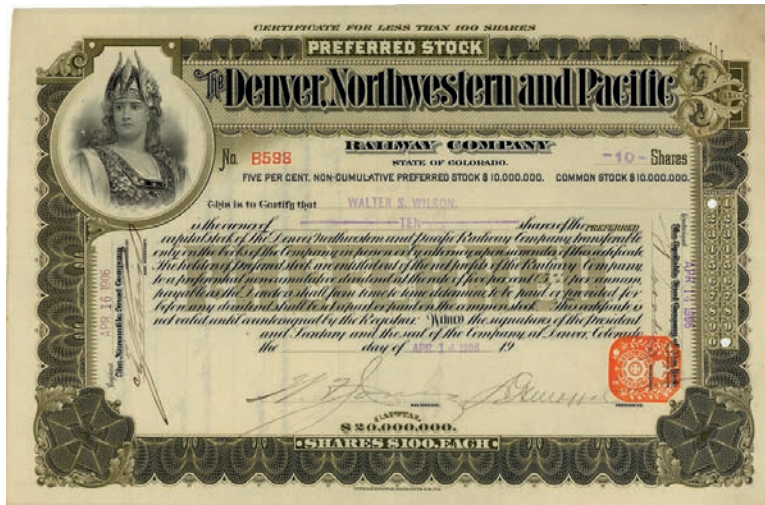


Nr. 263

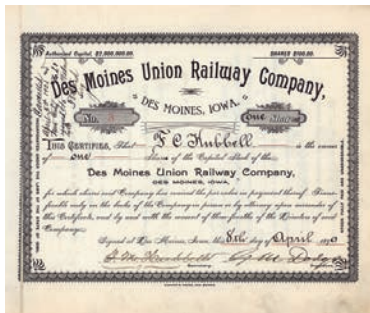
Nr. 263 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Denver & Rio Grande Railroad Co.

10 common shares à 100 \$, Nr. B17107
Denver, Colorado, 1.10.1886 EF/VF
Datum fest eingedruckt. Die 1870 gegründete Gesellschaft unterhielt in den Rocky Mountains ein großartiges, 2.600 Meilen langes Netz von Normal- und Schmalspurbahnen mit Endpunkten in Denver, Trinidad, Santa Fe und Salt Lake City. Die Übernahme der Denver & Rio Grande Western Ry. 1901 sowie der spätere Erwerb der Western Pacific Ry. überstieg die Finanzkraft der Denver & Rio Grande, im 1. Weltkrieg unterließ sie der United States Railroad Administration und ging 1918 bankrott. 1920 wurde sie als Denver & Rio Grande Western RR (neu) reorganisiert und 1988 vom Mehrheitsaktionär (Anschutz-Konzern) mit der Southern Pacific RR zusammengelegt. Die noch in Betrieb befindlichen Strecken gehören heute zur Union Pacific RR, einige der attraktivsten Gebirgsstrecken (allen voran Durango-Silverton) werden jetzt als Museumsbahnen betrieben. ABNC-Stahlstich, Vignette mit Ansicht von Denver vor großartiger Gebirgskulisse. Maße: 18,1 x 27,5 cm.



Nr. 262



Nr. 264

Nr. 264 Schätzpreis: 350,00 EUR
Startpreis: 125,00 EUR

Des Moines Union Railway Company

1 share à 100 \$, Nr. 3

Des Moines, Iowa, 8.4.1890 VF
Gegründet 1886 zum Betrieb der Bahnhofsanlagen mit 2,7 Meilen Gleisen in Des Moines, Iowa. Der Betrieb erfolgte gegen reinen Ersatz der anfallenden Kosten zum Nutzen diverser der Bahnhof benutzender Bahnbahngesellschaften, denen diese Zweckgesellschaft gehörte. Maße: 20,8 x 25 cm. Eines von überhaupt nur zwei bekannten Stücken.



Nr. 265

Nr. 265 Schätzpreis: 300,00 EUR
Startpreis: 125,00 EUR

Detroit Aircraft Corp.

10 shares à 1 \$, Nr. 1319

Detroit, Michigan, 2.8.1934 VF
Gegründet zunächst 1929 als Auffanggesellschaft für mehrere in der Weltwirtschaftskrise gescheiterte Firmen im Luftfahrzeugbau, 1933 unter genau gleichem Namen reorganisiert. Herrlicher Stahlstich, Vignette mit Flugzeugen und Luftschiff über einer Großstadt. Maße: 19,8 x 29 cm. Knickfalten, sonst tadellos. Nicht entwertet.



Nr. 266

Nr. 266 Schätzpreis: 250,00 EUR
Startpreis: 90,00 EUR

Detroit, Grand Rapids & Western Railroad Company

165 shares à 100 \$, Nr. 336

Boston, Mass., 22.3.1897 VF

Wichtigster Vorgänger ist die 1871 ihrerseits durch Fusion zweier Vorgänger entstandene Detroit, Lansing & Lake Michigan (nach Reorganisation 1876: Detroit, Lansing & Northern) mit ihrer 160 Meilen langen Hauptstrecke Detroit-Lansing-onia-Greenville-Howard City, Mich. (die von CSX bis heute betrieben wird). 1896 mit vier weiteren Bahnen zusammengefasst und unter obigem Namen reorganisiert, bereits 1899 Teil der neuen Pere Marquette Ry. geworden. Hochwertiger ABNC-Stahlstich, eindrucksvolle große Vignette mit Personenzug im Bahnhof. Maße: 19,4 x 28,5 cm.



Nr. 267

Nr. 267 Schätzpreis: 300,00 EUR
Startpreis: 150,00 EUR

East & West Railroad Company of Alabama

6 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 67

1.12.1886

VF+
Gründung 1882 zum Bau der 118 Meilen langen ursprünglich schmalspurigen Bahn von Cartersville, Ga. (dort Anschluß an die Western & Atlantic RR) nach Pell City, Ala. (dort Anschluß an die normalspurige spätere Southern Ry. und die schmalspurige Talladega & Cousa Valley RR). 1886 wurde außerdem die ursprünglich breitspurige Cherokee RR mit der 46 Meilen langen Strecke Cartersville, Ga. - Epsom Hill gekauft. 1888 übernahmen die Anleihenbesitzer die zahlungsunfähige East & West RR Co. of Alabama, die dann 1894 unter genau gleichem Namen reorganisiert wurde und 1903 in der Atlanta & Birmingham Air Line Ry. aufging (damit schließlich 1909 Teil des bedeutenden Seaboard Air Line-Systems geworden). Großartiger ABNC-Stahlstich mit drei tollen Vignetten: Zentralvignette mit sich kreuzenden Zügen auf Brücken, zwei Nebenvignetten mit Schwarzen bei der Baumwollernte und Weißkopf-Seeadler auf Wappenschild. Maße: 41,5 x 28 cm. Knickfalten, sonst tadellos. Mit kpl. anh. Kupons, nicht entwertet.

Nr. 268 Schätzpreis: 350,00 EUR
Startpreis: 150,00 EUR

Emmitsburg Railroad Company

6 % Gold Bond 500 \$, Nr. 723

Emmitsburg, Md., 1.9.1886

VF+
Auflage 80. Gegründet 1868. Die 7 Meilen lange Stichbahn verband den Ort Emmitsburg im Frederick County im US-Bundesstaat Maryland (genau auf der Grenze zum Staat Pennsylvania) mit seinen damals wie heute knapp 3.000 Einwohnern mit der Station Rocky Ridge der Western

Maryland RR. Bahnbetrieb ab 1875. Die Ges. besaß eine Lokomotive, einen Passagier- und einen Frachtwaggon. 1897 zahlungsunfähig, die gesamten Bahnanlagen wurden später für lächerliche 29.500 \$ an die Anleihegläubiger zwangsversteigert, die Bahn unter völlig unverändertem Namen reorganisierten. Das verschwindende Verkehrsaufkommen und ab 1925 die Konkurrenz durch eine parallel laufende Buslinie zwang die kleine Regionalbahn schließlich 1940 zur Betriebsstilllegung. Sehr dekorativ lithographiertes Papier, Vignette mit Personenzug an einer Haltestelle, daneben Wärterhäuschen mit technisch hochinteressantem Signal. Maße: 35,2 x 26,8 cm. Unentwertet, Restkupon ab 1889 anhängend.



Nr. 268



Nr. 269

Nr. 269 Schätzpreis: 240,00 EUR
Startpreis: 100,00 EUR

Ensley Southern Railway Company

4 % Gold Bond 25.000 \$, Nr. 2

Alabama, 4.10.1900

VF
Ausgestellt auf die Southern Railway. Gegründet 1900 zum Bau von zwei nicht zusammenhängenden Strecken im Staat Alabama (Ensley-Maxine sowie von Parrish zum Sloss-Bergwerk bei Drifton), zusammen 29 Meilen lang. Kontrolliert durch die Southern Ry, an deren Streckennetz in Parrish und Ensley Anschluß bestand. Herrlicher ABNC-Vignette mit Personenzug in Schrägsicht. Maße: 23,4 x 35,1 cm. Lediglich 14 dieser Bonds kamen vor Jahren aus dem aufgelösten Southern Railway-Archiv.

Schätzpreis = estimate

Startpreis = starting price

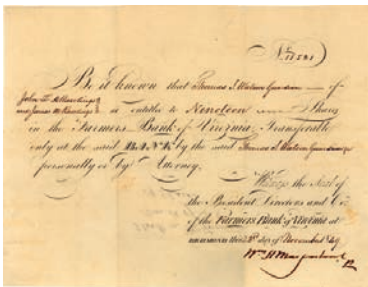
No bids below starting prices
will be accepted



Nr. 270

Nr. 270 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR
Erie & Ohio Railroad Company

40 shares à 25 \$, Nr. 505
 Pennsylvania, 18.2.1851 VF
 Die 1850 gegründete Bahn war eine eigenständige Betriebsabteilung der Franklin Canal Company. Diese hatte das Parlament von Pennsylvania 1844 in's Leben gerufen, um die Franklin Section des Pennsylvania Canal wieder instand zu setzen. Damit verbunden war das Privileg, auf dem Treidelpfad eine Eisenbahn Richtung Norden nach Erie und Richtung Süden nach Pittsburg zu bauen. Kanal und Bahn gingen schon kurz darauf in der "Cleveland, Painesville & Ashtabula RR" auf, die später ihrerseits zur Lake Shore & Michigan Southern und damit zum New York-Central-System kam. Vier meisterhafte Kupferstich-Vignetten mit Allegorien, Segelschiffen und alter Dampflok. Maße: 18 x 26 cm.



Nr. 271

Nr. 271 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR
Farmers Bank of Virginia

19 shares, Nr. 11531
 Richmond, Va., 23.11.1849 VF
 Die erste Bank im Staat Virginia war die „Bank of Virginia“, gegründet 1804. Als die Konzession der „First Bank of the United States“ 1811 auslief und der Staat bankmäßig unterversorgt zu werden drohte, gründete das Parlament von Virginia mit der „Farmers Bank“ das zweite große Institut des Staates, das Filialen in Petersburg, Fredericksburg, Lynchburg, Norfolk, Winchester, Danville, Farmville, Wytheville und Charlottesville besaß und auch über das Notenaussgaberecht verfügte. Wegen ihrer überwiegenen Tätigkeit für die Plantagenbesitzer erhielt sie später den Beinamen „slave bank“. Maße: 15,6 x 20,3 cm. Unentwertet.

Nr. 272 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR
Fernandina & Jacksonville

Railroad Company

7 % Bond 1.000 \$, Nr. 318
 New York, 11.8.1880 EF/VF
 Auflage 300. Konzessioniert 1880, eröffnet 1881. Strecke Jacksonville - Hart's Road, Fla. (2 Meilen). Gehörte den Herren Bayard Cutting, Bayard Brown und E. H. Harriman, wurde befahren durch

die Florida Transit & Peninsula RR. Stahlstich der ABNC mit toller Eisenbahn-Vignette. **Originalunterschrift E. H. Harriman** als Trustee rückseitig.



Edward Henry Harriman (1848-1909) war einer der großen amerikanischen Eisenbahnkönige. Er begann seine Karriere mit 14 Jahren als Bürobote an der New Yorker Wallstreet. Bald darauf betrieb er ein kleines Transportschiff, das zwischen New York und Newburgh unterwegs war. Seine Spezialität war, bankrotte Linien wieder ertragreich aufzubauen. Seine Eisenbahninteressen mündeten in einer starken Einflussnahme auf die Illinois Central, später kontrollierte er auch die Union Pacific. Maße: 37 x 30,2 cm. Unentwertet, kpl. Kuponbogen anhängend. Unterer Rand mit zwei ganz kleinen Hinterklebungen (ohne ersichtlichen Grund, da keine Einrisse vorhanden), sonst tadellos. **Ein äußerster Autograph!**

Nr. 273 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR
Fort Wayne, Jackson & Saginaw

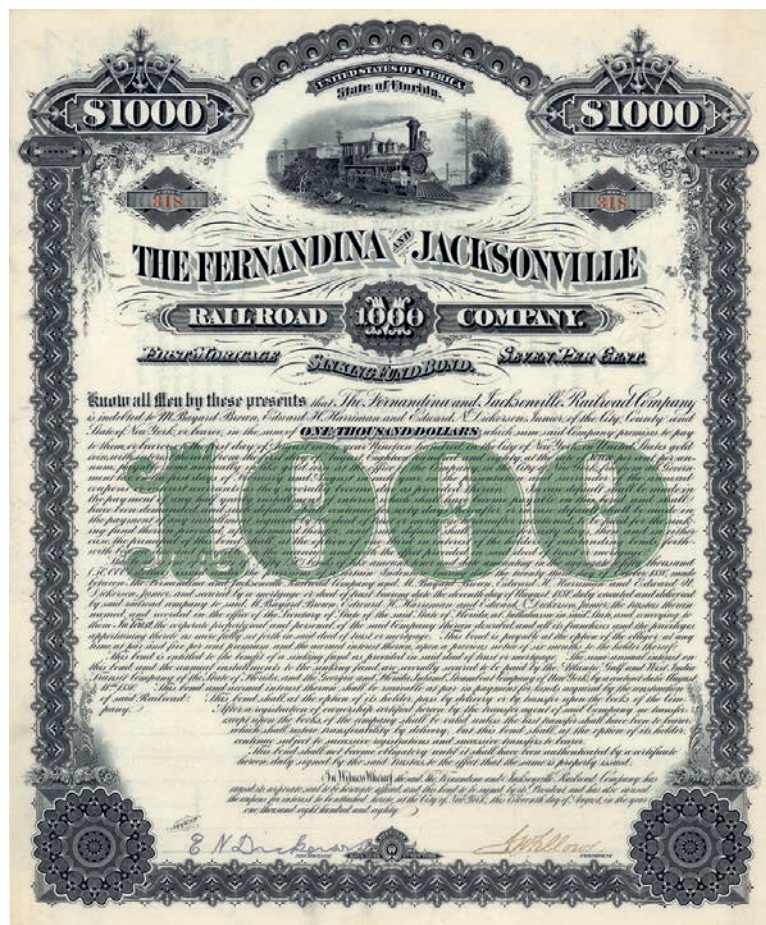
Railroad Company
 180 shares à 100 \$, Nr. 7012
 Jackson, Mich., 15.4.1870 VF
 Gründung 1869. In Betrieb ging zunächst die 97 Meilen lange Bahn von Fort Wayne, Ind. nach Norden bis Jackson, Mich., die später über Lansing

nach Owosso verlängert wurde und außerdem etwa in der Mitte der Strecke bei Hillsdale einen nach Nordosten über Ann Arbor Richtung Detroit führenden Abzweig erhielt (die Ypsilanti Branch). 1879 als Fort Wayne & Jackson RR reorganisiert, ab 1914 verpachtet an die New York Central RR. Das Teilstück Jackson-Lansing sowie ein Abschnitt südlich von Hillsdale sind bis heute in Betrieb. Mit feiner Personenzug-Vignette. Maße: 16,4 x 24,3 cm. Unentwertet.



Nr. 273

For questions please email
 me at gutowski@mail.de



Nr. 272



Nr. 274

Nr. 274 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Fort Worth & Rio Grande Railway

1 share à 100 \$, Nr. 524

Texas, 27.6.1921

VF

Konzessioniert 1885 für eine 300 Meilen lange Bahn Fort Worth-Kerrville, Tx. Das erste 143 Meilen lange Stück bis Brownwood ging 1891 in Betrieb, später um 53 Meilen nach Brady verlängert. Außerdem wurde in Fort Worth die Ringseisenbahn zur Verbindung mit der Missouri, Kansas & Texas Ry. betrieben. Um 1900 von der großen St. Louis & San Francisco RR (ein 5.000 Meilen umfassendes System) "geschluckt" und damit schließendlich Teil der mächtigen Atchison, Topeka & Santa Fe RR geworden, zu der Zeit die größte Eisenbahn der Welt. Sehr schöner FBNC-Stahlstich, Vignette mit Personenzug am Bahnsteig. Maße: 16,8 x 26,1 cm. **Außerst selten!**

Nr. 275 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 145,00 EUR

Fredericksburg, Orange & Charlottesville Railroad

7 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 451

Virginia, 1.11.1872

VF

Auflage 500. Ursprünglich gegründet 1853 als Fredericksburg & Gordonsville RR. Die 45 Meilen lange Strecke Fredericksburg-Orange war trassiert, aber noch keine Gleise gelegt, als die Bahn vom Sezessionskrieg überrollt wurde. Ihre (dann für Truppenbewegungen genutzte) Trasse war 1864 Schauplatz der „Battle of the Wilderness“. Erst 1872 begann die F.&G.R.R. mit dem Verlegen der Gleise, doch nach 18 Meilen war sie pleite, und das halbfertige Unternehmen wurde von der F.O.&C.R.R. übernommen mit der Auflage, die Bahn bis Juli 1873 fertig zu stellen. Das mißlang, und so fiel das Unternehmen an den Staat Virginia zurück, der es zunächst unter dem alten Namen Fredericksburg & Gordonsville RR restaurierte,

1876 in die Potomac, Fredericksburg & Piedmont RR umwandelte und bald darauf an die Royal Land Company of Virginia verkaufte. Diese hatte gerade erst 150.000 acres Land mit Kohle- und Erzvorkommen und reichem Holzbestand erworben und plante die (nunmehr schmalspurige) Bahn um 93 Meilen nach Westen durch das Shenandoah Valley bis zur Ohio RR zu verlängern. Die Pläne lösten sich bald in Luft auf, und 1878 ging die Bahn an die vorherigen Eigentümer zurück. Erneute Finanzprobleme erzwangen 1925 einen Verkauf an die Orange & Fredericksburg RR, 1926 auf Normalspur umgebaut und als Virginia Central Ry. weitergeführt. Bis auf einen 1 Meile langen Abschnitt in Fredericksburg (der bis in die frühen 1980er Jahre befahren wurde) wurde die Bahn 1937 stillgelegt und abgebaut. Ein tolles mehrfarbiges, übergroßes Stück, z.T. in Golddruck, dreigeteilte Vignette mit Landvermesser und Bergmann und der „Natural Bridge“ (eines der bekanntesten Wahrzeichen der Blue Ridge Mountains). Maße: 34,5 x 41 cm. Mit komplett anhängenden Kupons. Unentwertet. **Ein herrliches Papier!**

Nr. 276 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Galena & Chicago Union Railroad

100 shares à 100 \$, Nr. 1478

Chicago, Ill., 18.5.1864

VF

Unter den frühen Bahnen der USA eine der größten: Vier Strecken mit zusammen 329 Meilen (darunter die 138 Meilen lange Hauptbahn Chicago, Ill. nach Clinton, Iowa) waren bereits in Betrieb, als mit zwei weiteren Gesellschaften 1864 die Fusion zur Chicago & Northwestern Railway erfolgte (siehe Los Nr. 252). Mittig schöne Personenzug-Vignette, links zwei Präsidenten-Medaillons. Maße: 21,4 x 26,5 cm. **Außerst seltenes Papier aus einer uralten Sammlung.**



Nr. 277

Nr. 277 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

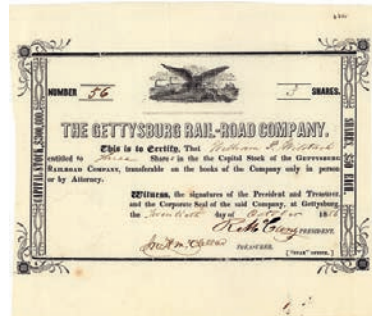
Georgia & Florida Railway Company

100 pref. shares à 100 \$, Nr. 60

Georgia, 22.11.1909

VF

Die Gesellschaft wurde 1906 als Georgia & Florida Railway konzessioniert, 1907 mit 6 anderen Bahnen verschmolzen. Hauptstrecken: Keysville-Swainsboro (48 Meilen), Millen-Vidalia (53 Meilen) und Hazlehurst-Madison (122 Meilen). 1926 nach Konkurs unter sonst gleichem Namen als „Railroad“ reorganisiert. Violettschwarzer ABNC-Stahlstich mit drei tollen Vignetten. Maße: 20,8 x 29,7 cm. Unentwertet. **Seit Jahrzehnten nur zwei weitere Stücke bekannt!**



Nr. 278

Nr. 278 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 240,00 EUR

Gettysburg Rail-Road Company

3 shares à 50 \$, Nr. 56

Gettysburg, Pa., 20.10.1856

VF

Gegründet bereits 1838, mit dem Bau der 27 km langen Bahn von Gettysburg, Pa. zu einer Station der Northern Central Railway und der Hanover Branch RR wurde aber erst 1856 begonnen, 1858 Eröffnung des ersten Teilabschnitts von Hanover Junc. nach New Oxford. Vom 1. bis zum 3. Juli 1863 war Gettysburg Schauplatz der entscheidenden Schlacht im amerikanischen Bürgerkrieg. Der Bahnhof wurde zum Lazarett umfunktioniert. Am 18.11.1863 fuhr Präsident Abraham Lincoln mit der Gettysburg RR, um am nächsten Tag den neuen Friedhof von Gettysburg einzuweihen. Er hielt dabei eine Rede, die heute als Gettysburg Address bekannt ist und als eine der bedeutendsten der US-Geschichte angesehen wird. Im Dezember 1870 erwarb die Susquehanna, Gettys-



Nr. 275



Nr. 276



Nr. 283

Nr. 283 Schätzpreis: 850,00 EUR
Startpreis: 275,00 EUR

Harlem Extension Rail Road Co.

50 shares à 100 \$, Nr. 181
New York / Vermont, 18.9.1872 VF

Eine besonders interessante Bahn aus dem Vanderbilt-Imperium. Gründung 1870 durch Fusion der Lebanon Springs RR und der Bennington & Rutland RR. Strecke von Chatham Four Corners, N.Y. nach Rutland, Vermont (114 Meilen). Die New York, Boston & Montreal RR pachtete die Gesellschaft 1872, gab den Pachtvertrag jedoch 1873 an die Central Vermont RR. 1877 wurde dieser Pachtvertrag aufgelöst, im selben Jahr auch die Fusion rückgängig gemacht, die zur Gründung dieser Gesellschaft geführt hatte. Im August 1877 wurde die vormalige Bennington & Rutland RR erneut gegründet und übernahm ihre Strecken wieder in eigene Regie. 1900 pachtete die Rutland RR die Bahn und kaufte sie 1901. Die Strecken bestehen heute noch und werden seit 1964 durch die Vermont Railway betrieben. Sehr dekorativ mit zwei schönen sehr detailreichen Vignetten, imprinted revenue. Maße: 17,8 x 26,1 cm.



Nr. 284

Nr. 284 Schätzpreis: 130,00 EUR
Startpreis: 50,00 EUR

Harlem River & Portchester Railroad Company

7 % Bond 5.000 \$., Nr. 151
New York, 1.4.1875 EF

Ausgestellt auf William Backhouse Astor, New York City. 1866 konzessioniert, 1873 Eröffnung der zweigleisigen Strecke New Rochelle - Harlem River, N.Y. (11 Meilen). Von Anfang an verpachtet an die New York, New Haven & Hartford RR. Leuchtorange/schwarzer CBNC-Stahlstich, imposante Vignette mit Kurzzug in karger Hügellandschaft. Maße: 22,2 x 31,9 cm.

Nr. 285 Schätzpreis: 750,00 EUR
Startpreis: 175,00 EUR

Hartford & Providence Railroad

7 % Bond 1.000 \$, Nr. 76
Connecticut, 13.6.1849 VF

Gegründet 1847 als eine von ursprünglich drei Bahnen, die den Korridor von Providence, R.I. nach Westen in den Staat New York bedienen sollten. Eine weitere war die New York & Hartford RR, mit der man 1849 zur Hartford, Providence & Fishkill RR fusionierte. Die dritte, die Providence &

Plainfield RR, wurde 1851 ebenfalls hineinfusioniert. Noch im gleichen Jahr 1851 wurde das erste Teilstück Hartford-Willimantic eröffnet. Schon 1858 ging die H.P.&F.R.R. pleite, 1863 wurde die Strecke an die neu gegründete Boston, Hartford & Erie RR verpachtet. Aus dieser wurde 1873 die New York & New England RR, 1898 schließlich an den Konkurrenten New York, New Haven & Hartford RR verpachtet. Die älteste und bekannteste Eisenbahnleihe mit Wandlungsrecht in Aktien! Links und rechts Vignetten zweier von unten nach oben fahrender Uralt-Eisenbahnen. Maße: 20,7 x 25,6 cm. Ränder knapp geschnitten, Knickfalten, sonst tadellos. Rarität, nur ein einziges weiteres Stück (2007 mit Zuschlag 680 € in meiner 34. Auktion versteigert) ist bekannt.



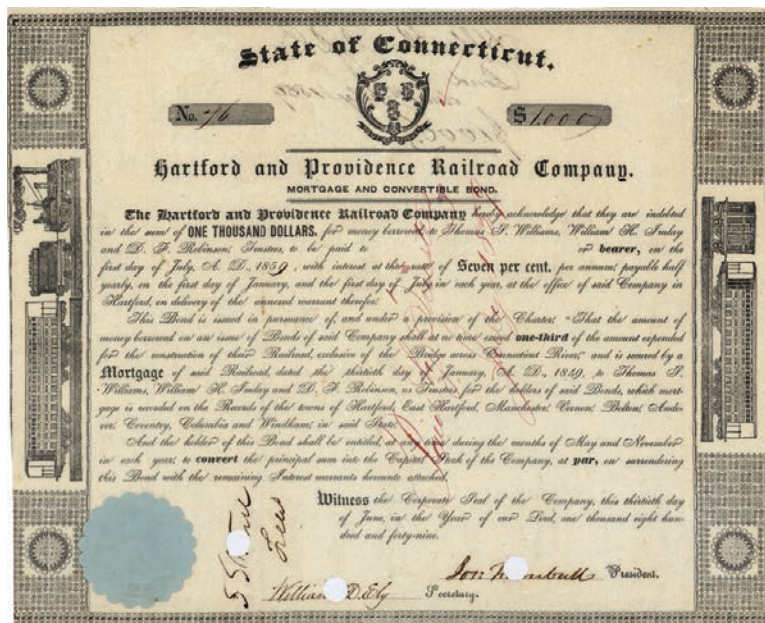
Nr. 286

Nr. 286 Schätzpreis: 450,00 EUR
Startpreis: 150,00 EUR

Henderson & Overton Branch Railroad Company

7 % Gold Bond à 500 \$, Nr. 53
Henderson, Texas, 1.7.1876 VF

Auflage 180. Gegründet 1874. 16 Meilen lange Bahn von Henderson nach Overton in Texas, eröffnet 1877. Übernommen worden 1880 durch die



Nr. 285

You can see pictures of every lot in this auction catalogue
in good quality on the internet:

www.gutowski.de/Katalog-76/Katalogbilder/number.jpg

For example lot #307: www.gutowski.de/Katalog-76/Katalogbilder/307.jpg



Nr. 287 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

6 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 100
Texas, 1.7.1882

Die Strecke von Huntsville, Texas (ca. 50 Meilen nördlich von Houston) bis New Orleans wäre fast 400 Meilen lang gewesen. Über diese Bahn, die ihren Anleihegläubigern gewaltige Landschenkungen des Staates Texas als Sicherheit in Aussicht stellte, sind aber keinerlei Angaben zu finden. Milde ausgedrückt spricht das Vorhandensein aller Kupons dafür, dass sie über das Projektstadium nie hinauskam - daß der Bond im Text aber nicht einmal das Volumen der hier ausgegebenen Anleihe nennt, macht einen dreisten Betrug ziemlich wahrscheinlich. Tatsächlich gab es später nur eine ca. 10 Meilen lange Zweigbahn von Phelps an der Strecke Houston-Palestine der "International & Great Northern" nach Huntsville. Herrliche Stahlschiff-Vignette mit aus einem Tunnel fahrender Dampflok, im Hintergrund ein See mit Segelschiff. Maße: 36,6 x 26,6 cm. Mit komplett anhängenden Kupons, keine Entwertung.

Nr. 288 **Schätzpreis: 650,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

4 shares à 100 \$, Nr. 396
Mound City, Ill., 6.6.1858

Der Gründung dieser Bahn ging 1857 die Vereinigung der Orte Mound City und Emporium City zum heutigen Mound City voraus, gelegen im äußersten südlichen Zipfel des Staates Illinois. Mit dem Bau dieser Eisenbahn nach Beechwood (Mound Jct.) an der Hauptstrecke der Illinois Central ging in Mound City ein explosionsartiger Bevölkerungszuwachs einher: Ganze 6 Leute lebten dort 1856, über 2.500 waren es 1858! Heute befindet sich in Mound City direkt am Ufer des Ohio River (mit Lade- und Endladeeinrichtungen für Güterzüge, LKW und Binnenschiffe) eine riesige Umschlaganlage für Schüttgut (Kali, Sojabohnenmehl, Getreide, Kohle) mit zwei eigenen Rangierlokomotiven an einer jetzt von der Canadian National Railway betriebenen Bahnstrecke. Große, ungemein feine Personenzug-Vignette. Maße: 16,8 x 26,2 cm. **Äußerst selten!**



Nr. 289 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

42 shares à 100 \$, Nr. 15

Gründung 1909, eröffnet wurde die 40 Meilen lange Strecke Gettysburg-Blunt, S.D. bereits 1910. Verpachtet an die Vanderbilt'sche Chicago & North Western Ry. Ausgestellt auf Marvin Hughitt und von ihm rückseitig original unterschrieben (Hughitt war im Vanderbilt-Imperium einer der Direktoren der Chicago & North Western Ry. und zuvor seit Gründung auch Präsident dieser Bahn gewesen). Maße: 23 x 29,4 cm. Unentwertet.



Nr. 290 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

50 shares à 50 \$, Nr. 344

Franklin, Pa., 12.1.1871 EF
Issued in exchange for 500 shares Oil Creek Junction RR Company's Stock. Gründung 1862 mit dem Ziel, Anschluss an die Erie & Pittsburgh RR zu



74

schaffen, die einen Bahnhof in Jamestown betrieb, und mit der Bahn die gerade erst entdeckten 40 km entfernten Ölfelder zu erreichen. Die 51 Meilen lange Bahn von Jamestown nach Oil City, Pa., konnte 1867 endlich eröffnet werden. Von Beginn an auf 20 Jahre an die große Lake Shore & Michigan Southern RR verpachtet. 1877 übernahm die New York Central & Hudson River RR die Aktienmehrheit. 1909 Fusion mit drei anderen Eisenbahnen des NYC-Systems zur Jamestown, Franklin & Clearfield RR. Vier Holztisch-Vignetten mit Personenzug, Kriegsgöttin, Farmer und jungem Mädchen am Ruder. Maße: 16,1 x 25,3 cm. Linker Rand mit anh...stüb...aus dem Actbuch.

Nr. 291 **Schätzpreis: 650,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

100 first pref. shares à 100 \$, Nr. 66

Ohio & W. Virginia, 1.7.1886 EF
 Gegründet 1886 durch Fusion der (ersten) Kanawha & Ohio Ry. mit der Ohio & Kanawha Ry. zum Bau einer 163 Meilen langen Bahn von Corning, Ohio nach Gauley Bridge, West Virginia. Bereits 1890 zahlungsunfähig geworden, nach der anschließenden Zwangsversteigerung als Kanawha & Michigan Ry. reorganisiert. Über die Toledo & Ohio Central Ry. dann zum mächtigen System der New York Central gehörend. Herrlicher FBNC-Stahlstich, zwei feine Vignetten mit Personenzug am Bahnsteig, Bergleuten unter Tage. Maße: 19 x 29,9 cm. Unentwertet. **Einzelstück aus einer uralten Sammlung.**

Nr. 292 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

3 shares à 100 \$. Nr. 28

VF₊

Eine Nebenstrecke der Eastern Kentucky RR, welche 36 Meilen von Riverton am Ohio River nach Webbville führte. Eine zutiefst lokale Angelegenheit des Carter County, in dem neben landwirtschaftlichen Produkten vor allem Kohle, Brennholz und Kalksteine zu transportieren waren. Vor allem letzterem diente diese 21 Meilen lange, 1890 eröffnete Nebenstrecke der E.K.R.R., die Stone City, Ky. mit Freestone, Gesling und Carter City verband und die Kalksteinbrüche der Gegend erschloß. Die Bahn gehörte zum großen System der Chesapeake & Ohio und war bis 1940 in Betrieb. Grafisch schön verziert, mit Holztisch-Vignette eines Personenzuges (welche mit drei Stempelsterkenmarken beklebt ist). Maße: 17,2 x 27 cm. Linker Rand mit aufgeklebter Ullrich aus



Nr. 291

dem Aktienbuch, rückseitig mit aufgeklebter Transferbescheinigung mit Steuermarken. Einzelstück aus einer uralten Sammlung.



Nr. 292



Nr. 293

Nr. 293 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

Kittanning & Leechburg Railways

9.995 shares à 50 \$, Nr. 32

EF/VF

Kittanning, Pa., 1.3.1916
Akte über 99,95 % des gesamten Kapitals dieser Eisenbahn! Gegründet 1899 als „Kittanning & Ford City Street Ry.“, 1904 umbenannt wie oben, seit 1911 als West Penn Ry. firmierend. 1917 durch die American Waterworks & Electric Co. aufgekauft worden. 1936-52 Einstellung des in der Blütezeit Linien mit mehr als 500 km Gesamtlänge umfassenden Straßenbahnbetriebs, statt dessen Einrichtung von Buslinien, die heute von der Town & Country Transit (TACT) betrieben werden. Kittanning (44 Meilen nordöstlich von Pittsburgh am Ostufer der Allegheny River) ist Sitz des Armstrong County. Zur Zeit der Ausgabe dieser Aktie hatte die Stadt rd. 10.000 Einwohner und große Eisen- und Stahlwerke, Gießereien, Kohlenbergwerke, Glasfabriken, Getreidemöhlen, Sägewerke und Ziegeleien. Ausgestellt auf The Equitable Trust Co. of New York as successor Trustee under mortgage of West Penn Railways. Maße: 19,7 x 29,4 cm. Als **Hochnominalzertifikat** eine **Rarität**.

Nr. 294 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 380,00 EUR

Lackawanna & Pittsburgh Railroad

2 pref. shares à 50 \$, Nr. A52

New York / Pennsylvania, 22.10.1883 VF

Im Endeffekt die 1899 entstandene Pittsburg, Shawmut & Northern RR, deren Stammbaum nicht weniger als 31 verschiedene Vorgänger aufweist (von denen 22 nie eine fertige Eisenbahn besaßen, beginnend 1867 mit der Northern Railroad & Navigation Co.). Etwa in der Mitte der Entwicklung liegt die Lackawanna & Pittsburgh, die 1883 aus der Fusion eines gerade ein halbes Jahr alten gleichnamigen Vorgängers mit der Allegany Central RR entstand. Das 200 Meilen lange Streckennetz umfasste die Hauptstrecke von Wayland Junc., N.Y. nach Hyde, Pa. sowie mehr als ein Dutzend Abzweigungen und Anschlußbahnen zu den Bergwerken der Gegend. Der Transport von Kohle war bis zum Schluß das Rückgrat der Bahn. Zu Beginn 1899 bestand das Netz der Pittsburg, Shawmut & Northern RR aus vier physisch getrennten Teilen, ein Drittel davon war zu allem Überfluß auch noch schmalspurig. Die hohen Kosten der Verbindung und Vereinheitlichung des Netzes waren schon allein Problem genug, der Zusammenbruch des Underwriters der Anleihen der

Bahn zwang sie dann 1905 selbst in den Konkurs. Es entwickelte sich das längste Konkursverfahren der US-Eisenbahngeschichte, das nach 42 Jahren erst 1947 mit der Betriebseinstellung der Bahn endete. Einige kurze Abschnitte übernahmen danach die Pennsylvania RR und die Erie RR, die Farmers Valley-Strecke wird bis heute von der Norfolk Southern betrieben. Die preferred shares hatten 6 % Vorzugsdividende. Herrlicher ABNC-Stahlstich, zwei Vignetten mit Güterzug-Lokomotive und Bergleuten unter Tage. Maße: 17,9 x 25,4 cm. Unentwertet. **Rarität:** Seit 25 Jahren ist von dieser Variante nur ein einziges weiteres 1997 versteigertes Stück bekannt.

Nr. 295 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

Lackawanna & Southwestern Railroad Company

100 shares à 100 \$, Nr. 59

New York, 9.5.1890

EF/VF

Gegründet 1889 durch Verschmelzung der Lackawanna & Pittsburgh RR (gegr. 1883) mit der Rochester, Hornesville & Lackawanna RR (gegr. 1886) mit den Strecken Buffalo-Hornesville, N.Y. (51 Meilen) und Angelica-Olean, N.Y. (40 Meilen). Nach wenigen Monaten 1890 schon wieder in Konkurs gegangen und 1892 überwiegend an die Central New York & Western RR verkauft worden. HLBNC-Stahlstich, kreisrunde Vignette mit schmauchender Dampflok vor riesigem Lagerhaus, Firmenname mit floralen Verzierungen. Maße: 20,4 x 30 cm. Unentwertet. **Äußerst selten!**

Nr. 296 **Schätzpreis: 650,00 EUR**
Startpreis: 180,00 EUR

Lake Shore & Michigan Southern Railway Company

100 shares à 100 \$, Nr. 505

New York, 2.9.1869

EF/VF

Entstanden 1869 durch Fusion folgender vier Bahnen: Michigan Southern & Northern Indiana RR; Cleveland & Toledo RR; Cleveland, Painesville & Ashtabula RR; Buffalo & Erie RR. Deren früheste Vorläufer waren die Erie & Kalamazoo RR (gegr. 1833), die Buffalo & Mississippi RR (gegr. 1835), die Erie & North East RR (gegr. 1842), die Franklin Canal Co. (gegr. 1844), die Junction RR (gegr. 1846), die Cleveland, Painesville & Ashtabula RR (gegr. 1848) sowie die Toledo, Norwalk & Cleveland RR (gegr. 1850) gewesen. Das Streckennetz umfasste zuletzt 1.511 Meilen mit der 535 Meilen langen erst am Südufer des Lake Erie entlangführenden und dann den Süden des Staates Michi-



Nr. 295

gan querenden Hauptstrecke Buffalo-Toledo-Chicago. Um 1877 erlangte Cornelius Vanderbilt mit seiner New York Central die Aktienmehrheit, Die Bahn war für ihn die perfekte Expansion nach Westen bis nach Chicago. 1914 ging die L.S.&M.S.Ry. durch Vollfusion in der NYC auf. Nach der Conrail-Auflösung 1998 wurde das Eigentum an der bis heute vielbefahrenen Bahn in Cleveland geteilt: Der östliche Streckenteil ging an CSX, der westliche an Warren Buffet's Norfolk Southern, außerdem bis heute von Amtrak-Personenzügen befahren. Ausgestellt auf **George B. Grinnell** (bedeutender Naturforscher und Gründer der Audubon Society). CBNC-Stahlstich, drei feine Vignetten mit Schiffen, prächtigem Hauptbahnhof und Dampflok, imprinted revenue. Maße: 19,7 x 26,5 cm. Ein äußerst seltenes Papier, genau acht Stücke bekannt, davon aber nur drei auf Grinnell ausgestellt.

Nr. 297 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR

Lake Street Elevated Railroad Co.

18 shares à 100 \$, Nr. 6709

Chicago, Ill., 31.8.1895

VF

Einer der Ursprünge des Chicago Rapid Transit Systems. Gegründet 1888 als Lake Street Elevated Railway zum Zweck „des Baus und Betriebs einer Hochbahn in der Stadt Chicago und dem County of Cook, beginnend im Osten der Lake Street in Chicago, westwärts führend entlang der Lake Street bis zum Dorf Oak Park“. Die Hochbahn nahm ihren regulären Passagierbetrieb 1893 auf, dann drei Mal reorganisiert, und zwar 1894 als „Railroad“, 1904 als Chicago & Oak Park Elevated Railway und erneut 1908 als „Railroad“. 1911 auf Initiative des Straßenbahn-Tycoons Samuel Insull (der auch Präsident der neuen Ges. wurde) Zusammenschluß der South Side Elevated RR, der Metropolitan West Side Elevated RR, der Chicago & Oak Park Elevated RR und der Northwestern Elevated RR zur Chicago Elevated Railways Collateral Trust (CER). Toller HLBNC-Stahlstich, ovale Vignette mit zweigleisiger Hochbahn über der Lake Street. Maße: 19,8 x 28,9 cm. Unentwertet. Ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung, nur exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert.

Nr. 298 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Lehigh Valley Railroad Company

64 shares à 50 \$, Nr. 5998

Philadelphia, Pa., 21.11.1866

VF

Gründung bereits 1847 als Delaware, Lehigh, Schuylkill & Susquehanna RR, 1853 wie oben umbenannt. Die Hauptstrecke von New York durch das Tal des Lehigh River bis zum Lake Ontario und Lake Erie, damals eine der am stärksten befahrenen Strecken der USA, nannte man auch „Route of the Black Diamond“, da die Züge hauptsächlich Anthrazit-Kohle transportierten. Das Streckennetz erreichte in der Spitze bald 1.400 Meilen Länge. Erst 1976 endete mit der Fusion mit Conrail die Eigenständigkeit. Die Ursprungsstrecke, die Lehigh Line, ist bis heute erhalten, führt aber an ihren beiden Endpunkten in Buffalo und New York nicht mehr bis in die Stadtzentren hinein. Betrieben wird sie heute von der Norfolk Southern. Herrlicher ABNC-Kupferstich mit vier Vignetten: Bergleute unter Tage, Flößer vor einer Eisenbahnbrücke mit endlos langem Kohlezug, Kohlezug auf zweigleisiger Strecke, Pennsylvania-Wappen. Maße: 16,8 x 28,5 cm. **Älteste bekannte Aktie dieser bedeutenden Bahn.**

Condition terminology for items:

UNC = Uncirculated

EF = Extremely Fine, minor folds

VF = Very Fine, circulated item with folds, pin holes or/and signs of wear & tear

F = Fine, an even more heavily circulated item, very creased and worn



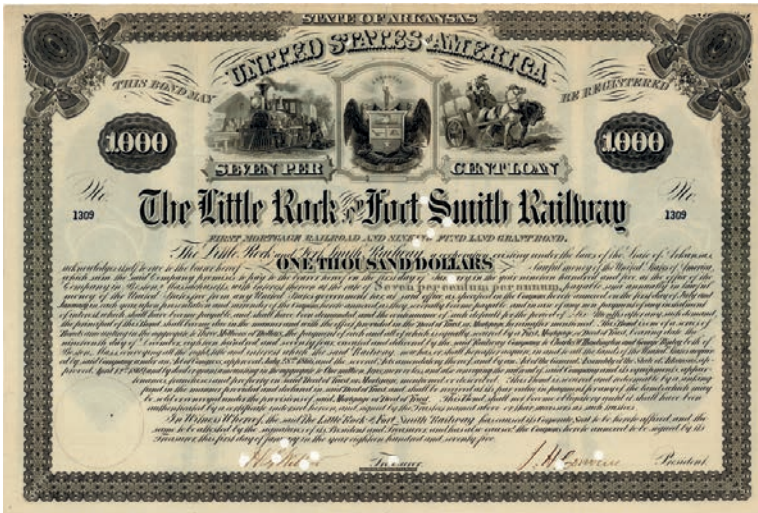
Nr. 296



Nr. 297



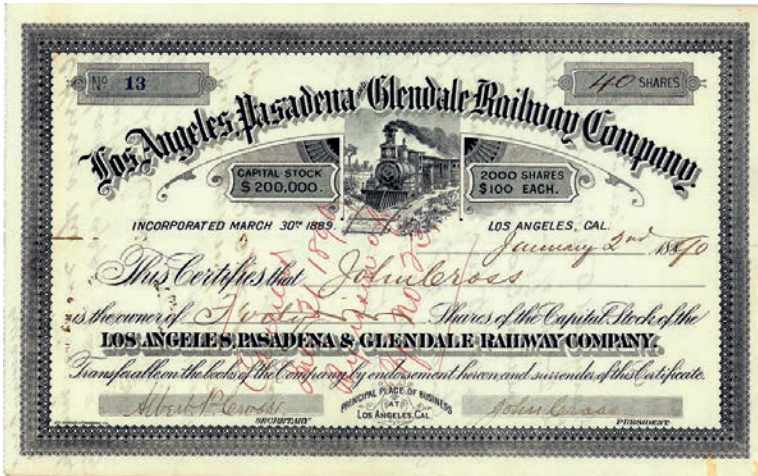
Nr. 298



Nr. 299

Nr. 299 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR
Little Rock & Fort Smith Railway Co.
 7 % Land Grant Bond 1.000 \$, Nr. 1309 VF
 Auflage 3.000. Ursprünglich als „Railroad“ gegründet zum Bau der 160 Meilen langen Bahn von der Van Buren Junc. zur Argenta Junc., 1874/75 als „Railway“ reorganisiert. 1876 wurde die Bahn fertiggestellt. Ab 1890 an den Alleinaktionär St. Louis, Iron Mountain & Southern Ry. verpachtet (Goulds' Missouri Pacific System, ein zu dieser Zeit gewaltiges 5.300 Meilen Streckenlänge umfassendes System). ABNC-Stahlstich, 18 cm breite dreigeteilte Vignette mit Zug am Bahnhof, Arkansas-Wappenschild und Adlern, pferdebesspanntem Baumwollarren. Maße: 25 x 37,7 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons ab 1888. Nur exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert, ein Unikat aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 300 **Schätzpreis: 650,00 EUR**
Startpreis: 275,00 EUR
Los Angeles, Pasadena & Glendale Railway Company
 40 shares à 100 \$, Nr. 13 VF
 Los Angeles, Cal., 2.1.1890
 Schmalspurbahn mit der 10 Meilen langen Hauptstrecke von Los Angeles nach Pasadena, Cal. Zwei Nebenstrecken von je 8 Meilen führten von Los Angeles nach Glendale, Cal. und von Pasadena nach Altadena, Cal. Bereits kurz nach der Gründung an die Los Angeles & Glendale RR Co. verkauft. Die Betriebsführung lag bei der Pasadena RR. Schöne Eisenbahn-Vignette mit auf den Betrachter zuführendem Personenzug. Maße: 16,4 x 26,2 cm. **Äußerst selten!**



Nr. 300

Nr. 301 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR
Louisville, Evansville & St. Louis Consolidated Railroad Company
 100 shares à 100 \$, Nr. 101 EF/VF
 30.10.1889
 Geüündet 1882 als „Railway“, 1886 als „Railroad“ reorganisiert, im Mai 1889 mit vier weiteren Bahnen zur „Louisville, Evansville & St. Louis Consolidated RR“ zusammengeschlossen. Hauptlinie New Albany, Ind. nach East St. Louis, Ill. (258 Meilen), Gesamtlänge 360 Meilen. Bekannt als „Mackay-System“, benannt nach D. J. Mackay, dem Präsidenten von drei der Vorläuferbahnen. Ende 1900 von der Southern Ry. aufgekauft worden. Königsblau/schwarzer Stahlstich: Lok mit Tender, im Hintergrund Stadtansicht. Original signiert von D. J. Mackay als Präsident. Maße: 17,2 x 27,1 cm. Unwertvoll! Als 100er common share eine große **Rarität** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 301

Nr. 302 **Schätzpreis: 1.750,00 EUR**
Startpreis: 450,00 EUR
Miami Valley Railway Company
 2 shares à 50 \$, Nr. 155 VF
 Lebanon, Ohio, 10.5.1877
 Die Stadt Lebanon, Ohio liegt in den „Highlands“, also auf dem Bergrücken zwischen den Little und Great Miami Rivers. Unten in den Tälern führen seit 1846 die Little Miami RR vorbei (später PRR) und seit 1851 die Cincinnati, Hamilton & Dayton RR (später B&O) sowie schon seit 1830 der Miami & Erie Canal. Einwohner von Lebanon suchten deshalb 1850 um die Konzession für die Cincinnati, Lebanon & Xenia RR nach, die diese drei Städte mit einer Bahn oben auf dem Bergrücken verbinden sollte (was sie im übrigen immun gegen die regelmäßig heftigen Überschwemmungen der Miami Rivers machte) und die in Xenia an die gerade erst im Bau befindliche Ohio-Strecke der New York & Erie RR anschließen sollte. Schon 1855, als die Strecke gerade ein bißchen trassiert war, ging der Bahn das Geld aus. Das wenige Vorhandene wurde für gerade einmal 4.000 \$ an 40 Einwohner der Gegend verkauft. Mit dem Sieges-



Nr. 302

zug der Schmalspurbahnen kam in den 1870ern die Dayton & South Eastern RR in die Gegend und versprach, Lebanon mit dem Rest der Welt zu verbinden. Doch die Lokalpresse ermunterte die Bewohner von Lebanon, das Gesetz des Handels selbst in der Hand zu behalten. So wurde 1874 die Miami Valley Narrow Gauge Ry. gegründet (1876 umbenannt wie oben), um das seit 20 Jahren stillstehende Projekt zu beleben. Vergeblich: Die Manager füllten sich mit Geheimverträgen und Kick-Back-Zahlungen so sehr die eigenen Taschen, daß die Ges. 1880 pleiteging, ohne die Bahn fertig gestellt zu haben. Erst die Toldeo, Delphos & Burlington RR, ein expansives Netz von 3-Fuß-Schmalspurbahnen, brachte das Projekt schließlich zum Erfolg: Sie erwarb die halbfertige 55 Meilen lange Bahn in der Konkursversteigerung 1880 für lächerliche 61.000 \$ und brachte sie in die neu gegründete Cincinnati Northern Ry. ein. Schöne Eisenbahn-Vignette. Maße: 22,2 x 27 cm. Unentwertet. Von dieser Bahn waren bisher nur die 1876er Bonds bekannt, Aktien dagegen nicht. Auch nicht bei COX katalogisiert, ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 303

Nr. 303 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR
Millbourne Mills Company

1 share à 100 \$, Nr. 44
Philadelphia, 30.1.1905 EF/VF
Die im späten 18. Jh. von niemand geringerem als **Benjamin Franklin** in der Upper Darby Township

gegründete Millbourne Mills nutzte die Wasserkraft des Cobbs Creek (bis an's gegenüberliegenden Ufer reicht heute der Fairmount Park bei Philadelphia). Es war die überhaupt erste Getreidemühle im Staat Pennsylvania. 1885 in eine AG umgewandelt (inzwischen gehörte die Mühle der Sellers-Familie). Das Mehl wurde unter der Marke „King Midas Flower“ vermarktet. Der Betrieb hatte gleich vier (!) Gleisanschlüsse: An der Mühle endete die Cardington Branch der Pennsylvania RR,

Anschluß bestand außerdem an die Philadelphia & Western, die Philadelphia & West Chester Traction sowie die Philadelphia Rapid Transit. 1927 wurde die Mühle stillgelegt. Sehr schöne große Vignette mit Ansicht der Mühle, Pferdehufebrücke bringen Getreide und holen Mehl. Maße: 21,4 x 25,5 cm. Unentwertet. **Rarität:** Seit Jahrzehnten ist nur ein einziges weiteres Stück bekannt.

Nr. 304 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

Milledgeville and Asylum Dummy Railroad Company

7 % Bond 500 \$, Nr. 3
Milledgeville, Ga., 1.1.1889 VF

Auflage 40. Gegründet 1888 zum Betrieb einer 4 Meilen langen Strecke, auf der zwei Dampfstraßenbahnwagen verkehrten. Den Firmennamen muß man wirklich in Einzelteilen erklären: Milledgeville, eine 1804 auf dem Reißbrett entstandene Stadt mit heute rd. 18.000 Einwohnern, genau in der Mitte des Staates Georgia gelegen, war 1804-68 sogar dessen Hauptstadt, ehe sie diese Rolle an Atlanta abtreten musste. Das Asylum, das staatliche Irrenhaus in Milledgeville, Georgia (heute das Central State Hospital) war und ist die größte staatliche Einrichtung zur Behandlung psychisch Kranker. Mit Dummy (oder steam dummy) wird ein spezieller Typ von Straßenbahnwagen bezeichnet, wie er auch auf dieser Strecke eingesetzt war. Der Kessel war dabei offen mitten im Wagen installiert. Riesiges Format! Maße: 36 x 43,2 cm. Unentwertet, Kupons ab 1893 anhängend. Bei mir noch nie zuvor versteigert worden, **Einzelstück aus einer uralten Sammlung.**

Nr. 305 **Schätzpreis: 850,00 EUR**
Startpreis: 350,00 EUR

Milwaukee & Minnesota Railroad

5 shares à 100 \$, Nr. 514
Milwaukee, Wis., 25.5.1867 VF

Gegründet Ende der 1850er Jahre, gebaut wurde eine Eisenbahn von Milwaukee nach Portage City. Diese Strecke wurde anschließend an die Milwau-



Nr. 304

kee & St. Paul RR verkauft (später Teil der Chicago & North-Western Ry). Die Milwaukee & Minnesota RR, inzwischen unter die Kontrolle des berühmten „robber baron“ Russel Sage geraten, kassierte zwar den Kaufpreis für die Bahnstrecke, machte jedoch keine Anstalten, den Gläubigern ihrer 1864 begebenen Anleihe irgend etwas von dem Verkaufserlös auszuzahlen. Wer nun wem was schuldig war, darüber wurde auch an der Wende zum 20. Jh. vor US-Gerichten immer noch weiter gestritten. Holzstich-Vignette mit langem Personenzug. Maße: 17,8 x 29,5 cm. Unentwertet. **Rarität aus einer uralten US-Sammlung.**



Nr. 306

Nr. 306 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Milwaukee & Mississippi Railroad

1 share à 100 \$, Nr. 3292

Milwaukee, 18.1.1861

VF

Gegründet 1847 als Milwaukee & Waukesha Railroad, 1850 umbenannt in Milwaukee & Mississippi Railroad. 1851 wurde das erste, 20 Meilen lange Teilstück Milwaukee-Wauwatosa in Betrieb genommen, es folgten Verlängerungen nach Madison, Wisconsin (1854) und nach Prairie du Chien am Mississippi River (1857). 1872 Erwerb der St. Paul & Chicago RR, die kurz zuvor eine Bahnlinie von Saint Paul (Minnesota) nach La Crosse, gegenüber von La Crosse, fertiggestellt hatte. Nachdem die Bahn 1873 Chicago erreichte, änderte man ihren Namen in Chicago, Milwaukee & St. Paul RR. 1887, im Jahr der Fertigstellung einer Zweiglinie nach Kansas City, besaß die Bahngesellschaft Strecken in Wisconsin, Minnesota, Iowa, South Dakota und Kansas. In den 1890er Jahren kamen die Direktoren zu der Erkenntnis, dass man nur mit einer Verbindung zum Pazifik im Konkurrenzkampf bestehen könne. 1901 begannen die Planungen für die „Pacific Extension“, eine Linie von South Dakota nach Seattle am Puget Sound im Staate Washington. Die Kosten waren auf 45 Mio. \$ veranschlagt, erhöhten sich jedoch im Jahr der Baugenehmigung (1905) bereits auf 60 Mio. \$. Die Bauarbeiten begannen 1906 mit einem Brückenschlag über den Missouri River bei Moberg, und im August 1908 erreichte die Bahn Butte im Staate Montana. Am 14.5.1909 war die Strecke mit dem letzten Nagelschlag bei Garrison (Montana) vollendet. Damit lag die Bauzeit für den 2.300 Meilen langen Schienenweg bei gerade mal drei Jahren. Bei der Sanierung im Jahre 1928 erhielt die Bahn ihren endgültigen Namen Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad. Unter diesem Namen bestand sie bis zur Übernahme durch die Soo Line RR im Jahre 1986. Allegorische Vignette mit Matrose an einer Bucht und Arbeiter auf seinem Land, auf einen Wappenschild lehnd, zu ihren Füßen Füllhörner. Maße: 15,3 x 28 cm. Linker Rand knapp geschnitten.

Nr. 307 **Schätzpreis: 280,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Minnesota, Dakota & Pacific Railway

1 share à 100 \$, Nr. 3

South Dakota, 16.1.1906

EF

Konzessioniert 1906 zum Bau einer Eisenbahnbrücke über den Missouri River nebst den entsprechenden Zufuhrstrecken an der Mündung des Moreau River in South Dakota. 1912 in der Minneapolis & St. Louis RR aufgegangen. Maße: 21,2 x 25,4 cm. Unentwertet. **Einzelstück aus einer uralten Sammlung.**



Nr. 305



Nr. 308

Nr. 308 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 380,00 EUR

Mississippi Central Railroad Co.

1 share à 50 \$, Nr. 73

Mississippi, 13.6.1854

VF

Konzessioniert 1852, Strecke Canton, Miss. nach Jackson, Tenn. (237 Meilen), eröffnet 1860. Eine Verlängerung um 120 Meilen nach Cairo war 1873 vollendet. 1874 insolvent und als „New Orleans, St. Louis & Chicago“ reorganisiert, dann in drei Nachfolger aufgebrochen und 1877 auf Betreiben des Alleinaktionärs „Illinois Central“ mit der New Orleans, Jackson & Northern RR zur „Chicago, St. Louis & New Orleans RR“ zusammengeschlossen. 1881 wurde die vormalige 5-Fuß-Breitspur-Bahn auf Normalspur umgebaut. Tolle Kupferstich-Vignette mit Personenzug vor antikem Gebäude, unten kleine Nebenvignette Hund mit Schatzkiste. Maße: 15,5 x 24,7 cm. Unentwertet. Eine der frühesten bekannten Aktien dieser bedeutenden Bahn. **Rarität aus einer uralten Sammlung.**

Nr. 309 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Mississippi Central Railroad Co.

20 shares à 50 \$, Nr. 421

Holly Springs, Miss., 25.1.1856

VF

Hauptvignette mit Personenzug am Mississippi, kleine Nebenvignette mit Hund vor Schatzkiste. Maße: 15,6 x 25,2 cm. Unentwertet.

Nr. 310 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

Mississippi Central Railroad Co.

3 shares à 100 \$, Nr. 431

Mississippi, 23.6.1909

EF/VF

ABNC-Litho, tolle Personenzug-Vignette. Maße: 17,9 x 27,2 cm. Unentwertet. Diese Emission ist nicht einmal bei COX katalogisiert: **Rarität aus einer uralten US-Sammlung.**

Nr. 311 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Mound City Railway Company

3 shares à 100 \$, Nr. 12

Chicago, Ill., 29.5.1888

VF

Auf der 1885 gebauten Pferdebahn von Mound City Junct. nach Mound City, Ill. taten nicht weniger als 154 Pferde ihren Dienst. Die Bahn verband den damals rd. 2.500 Bewohner zählenden Ort Mound City in Illinois, am Ufer des Ohio River, mit der 8 Meilen westlich liegenden Station Beechwood an der Hauptstrecke der Illinois Central, zu deren riesigem System auch diese kleine Bahn gehörte. Das Stammkapital betrug lediglich 25.000 \$, eingeteilt in 250 shares. Ausgestellt auf die Illinois Central RR, mit Originalunterschrift **Stuyvesant Fish** (1851-1923) als Präsident. Fish war in der Phase ihrer größten Expansion 1887-1906 Präsident der Illinois Central. Was folgt steht unter „dumm gelaufen“: Seine Frau Marion, eine

der schillerndsten Persönlichkeiten der New Yorker High Society, hatte E. H. Harrimans' Frau Mary, die sie zu gewöhnlich fand, im Sommer 1906 von einer Tea-Party in ihrem Ferienhaus auf Rhode Island weggeekelt. Dafür rächte sich Harriman, indem er Fish als Präsident der Illinois Central vor die Tür setzten ließ. Was für eine Ironie, denn an den High-Society-Eskapaden seiner Frau hatte sich Fish nie beteiligt, weil sie ihm auf den Sack gingen. Maße: 17,7 x 24,8 cm. Mit Fish-Unterschrift als Präsident sonst unbekannt (üblicher Weise unterschrieb der Fish-Vorgänger James C. Clarke).



Nr. 311



Nr. 312

Nr. 312 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Nanticoke Railroad Company

5 shares à 50 \$, Nr. 91
Wilkes Barre, Pa., 8.1.1867

VF

Das Luzern County vor allem die Gegend um Wilkes Barre war reich an Anthrazitkohle-Vorkommen. Die Nanticoke RR, gegr. 1860, ehemals die Wilkes-Barre-Scranton RR, war die erste Bahn, die 1862 ihre Gleise bis nach Newport Township legte. Besitzer war die Lehigh Coal and Navigation Co. 1867 von der Lehigh & Susquehanna RR übernommen und 1871 verpachtet an die Central RR of New Jersey. Mit zwei Vignetten: Personenzug auf Brücke und Pennsylvania-Wappen mit zwei liegenden Pferden. Maße: 19,4 x 27,6 cm. Unentwertet, äußerst selten.

Nr. 313 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR

Nashville, Chattanooga & St. Louis Railway Company

1 share à 100 \$, Nr. 10981

Nashville, Tenn., 18.3.1917

EF/VF

Eine der ältesten und langlebigsten Eisenbahngesellschaften der USA überhaupt. Gegründet bereits 1845 als "Nashville & Chattanooga RR", 1873 Umfirmierung wie oben. Im Sezessionskrieg galt die Eisenbahn als die Lebensader des konföderierten Nachschubs. Das Streckennetz in den Staaten Tennessee, Georgia, Alabama und Kentucky umfaßte zuletzt über 1.100 Meilen mit der Hauptstrecke Memphis-Nashville-Chattanooga-Atlanta und neun davon abzweigenden Zweigbahnen. 1957 durch Aktientausch in der Louisville & Nashville aufgegangen, die schon seit langem mit



Nr. 309



Nr. 310



Nr. 313

mehr als 75 % Großaktionär war. Heute CSX Transportation. ABNC-Litho, ovale Vignette Dampflokomotive mit Packwagen. Maße: 17,9 x 27,4 cm. Nicht einmal bei COX katalogisierte Variante, ein **Unikat** aus einer uralten Sammlung.

Nr. 314 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 380,00 EUR
Natchez, Jackson & Columbus Railroad Company

17.700 shares à 50 \$, Nr. 260

Natchez, Miss., 20.6.1890

EF/VF

Aktie über 43,6 % des gesamten Kapitals dieser Eisenbahngesellschaft! Die Stadt Natchez erholte sich jahrzehntelang nicht von den Folgen des Börsencrashes 1837 und eines verheerenden Hurrikans 1840. Die Baumwollplanzer der Region orientierten sich geschäftlich in andere Richtungen, Natchez verlor seine wirtschaftliche Bedeutung und diente am Ende nur noch den Plantagenbesitzern aus dem Süden Mississippis als Wohnstatt. Dies änderte sich 1870 mit der Gründung dieser in Etappen bis 1882 eröffneten knapp 100 Meilen langen Schmalspurbahn von Jackson, der Hauptstadt des Bundesstaates Mississippi, nach Natchez. Neben etlichen kleineren Betrieben siedelten sich daraufhin in Natchez zwei große Baumwollspinnereien, zwei Ölmöhlen (Baumwollsaamen) und zwei Gießereien an. Der Aufsichtsrat der Bahn wurde anfangs von der weißen Finanzelite des Staates dominiert und bestimmte den vormaligen Konföderierten-General William T. Martin von den Demokraten als Präsident. Von Anfang an war die ausschließlich auf lokale Investoren gestützte Bahn auf Zuschüsse und Kapitalbeteiligungen von an der Strecke liegenden Städten und Landkreisen angewiesen. Als dann das Adams County eine Anleihe der Bahn zeichnen sollte, schwammen den Weißen die Felle davon und sie brachten die Vorlage am Ende nur durch, indem sie vier schwarze Führer der Republikaner in den Aufsichtsrat der Bahn aufnahmen. Nach dem Sezessionskrieg war dies in der Geschichte des Staates Mississippi das erste Mal, daß ein Schwarzer gelang, politischen Einfluß auszuüben. Parallel zum weitgehenden Umbau auf Regelspur wurde die finanzschwache Bahn 1889/90 von der Louisville, New Orleans & Texas Ry. übernommen, die gleich darauf 1892 von der Yazoo & Mississippi Valley RR „geschluckt“ wurde. Letztere wurde dann 1946 ein Teil der Illinois Central. Ganz in dunkelgrün gedruckt, mit Eisenbahn-Vignette. Maße: 20,6 x 28,5 cm. Unentwertet. Ausgegeben im Zusammenhang mit der Übernahme durch die Louisville, New Orleans & Texas Ry. und in dieser Form ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 315 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 350,00 EUR

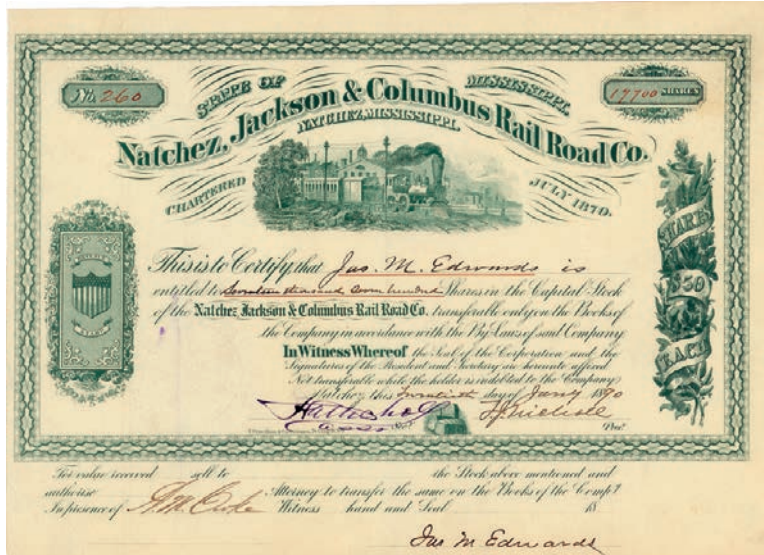
Natchez, Red River & Texas Railroad Company

1.978 shares à 100 \$, Nr. 55

19.6.1886

VF

Aktie über 8,8 % des gesamten Kapitals dieser Eisenbahngesellschaft! Gegründet 1881 zum Erwerb der Vidalia & Western RR (Kaufsumme 60.000 \$), die eine Schmalspurbahn von Black River Station (gegenüber von Trinity) nach Vidalia, La. am Mississippi (gegenüber von Natchez) gebaut hatte. Die neue Gesellschaft plante eine 160 Meilen lange Bahn von Vidalia, La. zum Sabine River in Texas, die auch tatsächlich gebaut wurde und ab April 1886 mit zwei Dampfloks, 3 Passagier- und 25 Güterwaggons in Betrieb war. 1897 als Natchez & Western Ry. reorganisiert, 1905 in der St. Louis, Iron Mountain & Southern (und damit im mächtigen System der MoPac) aufgegangen. Schöner FBNC-Stahlstich, sehr feine und dekorative Eisenbahnvignette mit Bahnhofsszene. Maße: 18,8 x 26,6 cm. Unentwertet. Unter den US-Eisenbahnaktien eine der großen Raritäten, **Einzelstück** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 314



Nr. 315

Nr. 316 **Schätzpreis: 2.500,00 EUR**
Startpreis: 600,00 EUR

Natchitoches & Red River Valley Railway Company

988 shares à 100 \$, Nr. 37

Natchitoches, La., 27.4.1901

VF

Aktie über 98,8 % des gesamten Kapitals dieser Eisenbahngesellschaft! Gegründet 1894 zwecks Reorganisation der sonst gleichnamigen „Railroad“ mit ihrer 1893 gebauten 16 Meilen langen Bahn von Cypress über Natchitoches nach Grand Ecore, La. 1901 (was mit diesem Stück direkt dokumentiert wird) an die 1872 gegründete Texas & Pacific Ry. verkauft worden (die erst 1976 in der Missouri Pacific aufging). Schöne Vignette eines Zuges auf einem Staudamm. Maße: 21,8 x 27,2 cm. Unentwertet. Bei COX überhaupt nicht katalogisiert, **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 317 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

National Bank of Winona, Minn.

50 shares à 100 \$, Nr. 43

10.12.1885

VF

Gegründet 1884. Später mit der Mechanics Bank of Winona vereinigt (deren prachtvolles, 1912 im Stil der „Prairie School Architecture“ entstandenes heute denkmalgeschütztes Bankgebäude sogar die 18-cent-Marke der US-Briefmarkenserie „Architecture“ ziert). Noch heute bestehende Regionalbank. Sehr schön gestaltet mit aufgeschlagenen Kontobüchern zum Eintragen der Aktien-Nummer und der Anzahl der shares. Maße: 18,4 x 26,2 cm. Linker Rand mit aufgeklebter Quittung aus dem Aktienbuch. Rückseitig mit 8 aufgeklebten Steuermarken.

Your collection could be here! If you are thinking of consigning
Please email me at gutowski@mail.de



Nr. 316



Nr. 317



Nr. 318

Nr. 318 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR
Naugatuck Railroad Company

10 shares à 100 \$, Nr. 211

New-York, 20.4.1854

EF/VF

Gegründet bereits 1845, in Betrieb ab 1849. Gebaut wurden die Strecken Naugatuck Jct. - Winsted, Ct. (56 Meilen) und Watertown-Waterbury, Ct. (5 Meilen). Bei der großen 1887er Fusion der New York, New Haven & Hartford RR (in der später der New Yorker Bankier J.U. P. Morgan den gesamten Eisenbahnverkehr zwischen New York und Boston monopolisierte) auf 99 Jahre an diese verpachtet worden. Maße: 18 x 19,1 cm. Bei COX überhaupt nicht katalogisierte ganz frühe Variante, Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 319 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 380,00 EUR

New Orleans, Mobile & Chattanooga Railroad Company

50 shares à 100 \$, Nr. 783

Alabama, 15.3.1871

VF+

Gründung 1866, bereits 1871 von der New Orleans, Mobile & Texas RR übernommen. Konzessioniert in den Staaten Alabama, Tennessee, Mississippi, Louisiana und Texas für die 475 Meilen lange Strecke von Mobile, Ala. über New Orleans, La. und Sabine River nach Houston, Tx. Die US-Bundesstaaten waren an der Bahn so interessiert, dass sie sie mit umfangreichen Subventionen, Landschenkungen und Steuerbefreiung unterstützten. 1881 wurde die am Westufer des Mississippi River von Bayou Goula (bei Baton Rouge) bis Westwego (gegenüber von New Orleans) führende Bahn von der 1875 gegründeten New Orleans Pacific Ry. gekauft, die noch im gleichen Jahr von der

Texas & Pacific Ry. „geschluckt“ wurde (diese erst 1976 in der Missouri Pacific aufgegangen). Toller großformatiger NBNC-Stahlstich mit sechs Vignetten mit Bezug auf die beteiligten Staaten, u.a. kinderfütternder Vogel Phoenix für Louisiana, Stern für Texas, am Baum lehnt eine Landkarte des vom Mississippi durchströmten Gebietes. Mit Imprinted Revenue. Maße: 20,9 x 30,8 cm. Unentwertet, ein Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 320

Nr. 320 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR
New York and Scranton Coal Co.

20 shares à 25 \$, Nr. 194

New York, N.Y., 22.10.1857

VF

Neben der Scranton Coal Co. allgemein als das „coal department“ der New York, Ontario & Western Ry. bezeichnet, die selbst fast ausschließlich Kohle transportierte. Bis in die 1880er Jahre kaufte die Bahn nördlich von Scranton, Pa. fast alle Anthrazitkohlebergwerke auf. Schöne Vignette mit Adler auf Wappenschild, flankiert von zwei ruhenden Pferden, links über die ganze Höhe eine Vignette mit einem Förderschacht, oben Bergleute an der Haspel, unten Bergleute beim Kohleabbau. Maße: 15,3 x 23,8 cm. Unentwertet. Linke untere Ecke mit kleiner Fehlstelle, unterer Rand etwas eingerissen auf einer Länge von 2 cm. Einzelstück aus einer uralten Sammlung.

Nr. 321 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

New York, Boston & Montreal Railway Company

7 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 2783

New York/Massachusetts/Vermont,

1.4.1873

EF

Second Mortgage Gold Bond, Auflage 15.500. Gegründet 1873 durch Fusion der N.Y. & Boston,



Nr. 319

der Dutchess & Columbia und der Harlem Extension RR's. Nur die letzteren beiden waren bereits mit den Strecken Dutchess Junction-Millerton, N.Y. (59 Meilen) bzw. Chatham Four Corners, N.Y. nach Rutland, Vt. (114 Meilen) in Betrieb. Projektiert war die Zusammenfügung zu einer 244 Meilen langen Bahn von High Bridge, N.Y. nach Rutland, Vt. Doch die fusionierte Gesellschaft brachte keinen Spatenstich zustande, nicht ein einziger Anleihekupon wurde bezahlt. In kürzester Zeit regierte der Konkursverwalter. Die Anleihegläubiger machten die Fusion rückgängig und gründeten für die Strecke im Staat New York neu die Newburg, Dutchess & Connecticut RR, die 1907 in der Central New England Ry. und damit im System der New York, New Haven & Hartford RR (später New York Central) aufging. Die Zinsen waren wahlweise in Dollar in New York oder in Pounds Sterling in London zahlbar. Übergroßes Format mit toller Vignette: Lok mit Tender im Bahnhof, Passagiere, Pferdewutsche. Maße: 37,5 x 47,3 cm. Unentwertet, kompletter Kuponbogen anhängend.



Nr. 321



Nr. 322

Nr. 322 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

New York, Lake Erie & Western Railroad Company

Beneficiary Certificate für 10 shares à 100 \$, Nr. 34325

London, England, 16.2.1881

VF

Das Zertifikat verbriefte alle Aktienrechte, außer das Stimmrecht, das einem Treuhänder übertragen war - der seinen Geschäftssitz in London hatte. Eine der ältesten und größten Ostküsten-Bahnen: Gründung bereits 1832 als New York & Erie RR. 1859/61 Konkurs, dann als Erie Railway weitergeführt. 1875 erneut in Konkurs und als New York, Lake Erie & Western RR weitergeführt. Das hauptsächlich aus gepachteten Bahnen bestehende Netz war inzwischen beachtliche 1.600 Meilen lang mit der Hauptstrecke Jersey City, N.J. nach Dunkirk, N.Y. (459 Meilen). Schon 1893 war auch die N.Y.L.E.&W.R.R. gleich wieder am Ende und wurde 1895 als Erie Railroad reorganisiert. Die nächsten 40 Jahre blieb die Erie dann erstaunlicher Weise in ruhigem Fahrwasser, ehe sie 1938 als Spätfolge der Great Depression doch noch ein letztes Mal pleite ging. Doch sie erholte sich schnell, erreichte 1941 durch die Fusion mit der Atlantic & Great Western RR sogar Chicago. Erst

ab Mitte der 1950er Jahre folgte der unaufhaltsame Abstieg, der die Erie 1960 schließlich ihr Heil in der Fusion mit der Delaware, Lackawanna & Western RR suchen ließ. Zwei Kranke in einem Bett ergeben keinen Gesunden: 1976 landete die angeschlagene Erie Lackawanna schließlich bei Conrail. Tolle Vignette mit Blick in eine weite Flußlandschaft mit Eisenbahnen. Maße: 21,4 x 30,4 cm. Unentwertet. **Einzelstück** aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 323 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

Northern Railroad Company

10 shares à 50 \$, Nr. 5017

New York, 15.1.1853

VF+

Bei diesem Namen muß man ein bißchen aufpassen, denn die Northern RR hat ein halbes dutzend Namensschwüsten aus anderen Regionen des Landes. Diese hier im Staat New York wurde immerhin schon 1845 konzessioniert für die Strecke Rouse's Point-Ogdensburg, N.Y. (118 Meilen, eröffnet 1850). Nach Zahlungsfähigkeit 1865 ging die Strecke an die Ogdensburg & Lake Champlain RR, ab 1870 an die Vermont Central RR verpachtet, schließlich Teil des mächtigen Systems der N.Y. Central geworden. Vier äußerst feine Kupferstich-Vignetten: Personenzug, Allegorie von Justitia und Fortuna, kraftstrotzender Bison, besegelter Raddampfer. Maße: 15,6 x 23,5 cm. Unentwertet. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung und eine ziemliche **Rarität**.

Nr. 324 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Omaha Bridge & Terminal Railway

1.000 shares à 100 \$, Nr. 49

Omaha, Neb., 3.1.1903

EF

Ausgestellt auf die Mississippi Valley Company. Gründung 1890 zum Bau der 1893 fertiggestellten Eisenbahnbrücke über den Missouri zwischen den Staaten Iowa und Nebraska, außerdem Betrieb der über die Brücke führenden doppelgleisigen Eisenbahn von Omaha, Neb. nach Council Bluffs, Ia., mit ausgedehnten Bahnhofs- und Güterumschlagsanlagen auf beiden Seiten des Flusses. Nach zum Omaha und Council Bluffs führenden Eisenbahnen waren mit dieser Bahn verbunden und auch auf sie angewiesen, denn sie besaß die Exklusivrechte zur Erschließung des östlichen Gebietes von Omaha. Hochdekorativer ABNC-Stahlstich mit Ansicht der von der Gesellschaft gebauten Eisenbahnbrücke über den Missouri. Maße: 18,6 x 28,4 cm. Linker Rand mit abgeschnittener Quittung aus dem Aktienbuch. Von dieser Gesellschaft die **zweitälteste** uns bekannte Aktie.



Nr. 323



Nr. 324



Nr. 325

Nr. 325 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Omaha & St. Louis Railway Company

1 pref. share à 100 \$, Nr. A424

2.1.1888

VF

Hervorgegangen aus dem Konkurs der von Jay und seinem Sohn George Gould zu Grunde gerichteten Wabash RR. Die Anleihegläubiger überführten 1887 deren Omaha division mit der Strecke Pattonsburg, Mo. nach Council Bluffs, Ia. (144 Meilen) in die neue Omaha & St. Louis Ry. 1896 als „Railroad“ reorganisiert, und schon 1900 ein wei-



Nr. 326

teres Mal pleite gegangen und zwangsversteigert. ABNC-Stahlstich, mittig feine Vignette mit Zug an einem Haltepunkt. Maße: 18 x 26,8 cm.

Nr. 326 Schätzpreis: 1.250,00 EUR
Startpreis: 350,00 EUR

Oregon Central Railroad Company

100 shares à 100 \$, Nr. 63

Salem, Oregon, 23.4.1867

VF

Der Kongreß der Vereinigten Staaten schuf mit Gesetz vom 25.7.1866 und durch umfangreiche Landschenkungen von rd. 4 Mio. acres die Grundlagen für die Oregon Central. Ausgehend von Portland am nordwestlichen Ende des Staates Oregon wurde die Bahn am Fuße der Rocky Mountains nach Süden geführt, projektiert war die Strecke zunächst über 225 Meilen bis nach Riddles. Schon mit Eröffnung des ersten Teilstücks 1869 hatte sich die Bahn auch in Kalifornien für Landschenkungen qualifiziert und änderte ihren Namen daraufhin in Oregon & California RR. Bis 1887 war die Bahn über den Siskiyou-Paß endgültig fertig. Im gleichen Jahr kam die Oregon & California unter die Kontrolle der Southern Pacific. Diese führte die Strecke Portland-Corvallis jahrzehntlang als „West Side Division“. Erst 1927 machte die Southern Pacific der Oregon & California ein Ende, indem sie die Bahn vollständig kaufte. Vignette eines Mädchens mit Sichel und Getreidegarbe. Ein herausragender Titel aus der Frühzeit der Erschließung des „Wilden“ Westens“. Maße: 14,4 x 25,6 cm. **Rarität** (nur ein weiteres Exemplar ist bekannt).



Nr. 327

Nr. 327 Schätzpreis: 2.000,00 EUR
Startpreis: 750,00 EUR

Oregon Railway and Navigation Co.

100 shares à 100 \$, Nr. A17182

12.11.1889

VF+

Gegründet 1879 als „Oregon Railway and Navigation Co.“ mit einem für die damalige Zeit gewaltigen Kapital von 24 Mio. \$. Nach der großen Börsenpanik 1893 musste auch diese Ges. 1896 unter leicht abgeänderten Namen (Railroad statt Railway) reorganisiert werden. Bei Gründung gingen in der O.R.&N.Co. auf: Columbia & Palouse RR (145 Meilen lang, bei Connell, Wash. von der Northern Pacific Ry. abzweigend, nach Gabelung in Colfax nordöstlich nach Farmington, Wash. und nordwestlich nach Moscow, Idaho laufend); Walla Walla & Columbia River RR (eine von Wallula, Wash. ausgehende 46 Meilen lange Schmalspurbahn mit hölzernen (!) Schienen, nach Übernahme auf Normalspur umgebaut); Oregon Steamship Co. (Küstenverkehr zwischen San Francisco, Cal. und Portland, Or.); Oregon Steam Navigation Co. (Schiffsverkehr auf dem Columbia River). Dazu kamen 1880 die Mill Creek Flume & Manufacturing (13 Meilen Schmalspurbahn zwischen Walla Walla und Dixie für den Holztransport), 1888 die Oregon Railway Extensions Co. (69 Meilen, Strecken La Grande-Elgin Or. und Winona, Wash. nach Seltice) und 1896 aus deren Konkursversteigerung die Washington & Idaho RR (gegründet 1886, Streckenlänge 154 Meilen). Insgesamt bestand damit ein Streckennetz von 1.143 Meilen sowie diverse Schifffahrtslinien. 1898 erwarb die Union Pacific die Aktienmehrheit, 1936 wurde die O.R.&N.Co. vollständig in die Union Pacific eingegliedert. ABNC-Stahlstich, Vignette mit Hafenan-sicht, Frachtdampfer und Leichtern, unten kleine Nebenvignette mit Raddampfer auf offener See. Maße: 19,5 x 28,6 cm. Unentwertet. Nur exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert, ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 328

Nr. 328 Schätzpreis: 400,00 EUR
Startpreis: 150,00 EUR

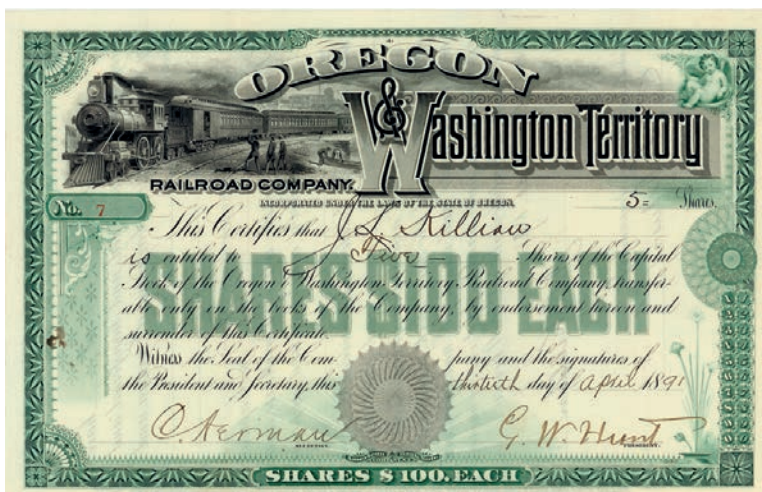
Oregon Steam Navigation Company

5 shares à 100 \$, Nr. 2183

Portland, Ore., 15.5.1874

EF/VF

Die 1862 gegründete Dampfschiffsgesellschaft bediente die Route von San Francisco und dann den Columbia River entlang bis Portland, Oregon.



Nr. 329

1871 kaufte Northern Pacific RR 3/4 der Aktien, 1879 integrierte sie der deutschstämmige NP-Chef Henry Villard in die neu gegründete Oregon Railway & Navigation Co. Wunderschön gestaltetes Papier mit Vignette eines Raddampfers. Original signiert von dem Gründer **John C. Ainsworth** als Präsident. John Commigers Ainsworth (1822-1892) gründete neben der Dampfschiffahrtsgesellschaft auch mehrere Banken. Die Kaufsumme, die Henry Villard an Ainsworth für die Oregon Steam Navigation Co. zahlte, soll 5 Millionen US-\$ betragen haben (heute ca. 150 Millionen Euro). Maße: 13,8 x 24,4 cm. Unentwertet. Ein bedeutendes, äußerst seltenes Papier.

Nr. 329 **Schätzpreis: 1.850,00 EUR**
Startpreis: 800,00 EUR

Oregon & Washington Territory Railroad Company

5 shares à 100 \$, Nr. 7
Oregon, 30.4.1891

VF+

Gegründet 1886 zum Bau der 128 Meilen langen nahezu kreisförmigen, in weiten Teilen dem Lauf des Snake River folgenden Eisenbahn von Pendleton, Ore. nach Dayton, Wash., auch „Hunt Road“ genannt. G. W. Hunt war ein untriebiger Eisenbahnbau-Unternehmer im Nordwesten der USA. Zunächst war er mit dem Bau dieser Bahn nur beauftragt, doch als er nach 30 Meilen Trassierungsarbeiten merkte, daß ihr das Geld ausging, kaufte er sie kurzerhand für einen billigen Preis und fügte sie seinem Konzern hinzu. Später als Washington & Columbia River Ry. reorganisiert, 1898 von der Northern Pacific übernommen worden. Mit Originalunterschrift des bedeutenden Oregon-Eisenbahnpioniers George W. Hunt (1842-1910) als Präsident. Herrlicher ABNC-Stahlstich mit großer und besonders detailreicher Personen-zug-Vignette. Maße: 17,6 x 27,2 cm. Unentwertet. Unter den US-Bahnaktien eine der größten Raritäten, **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 330

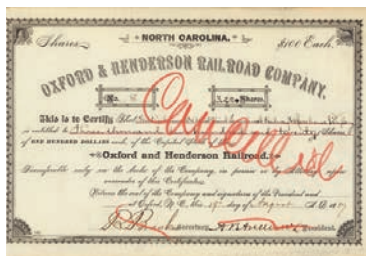
Nr. 330 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

Ottawa, Oswego & Fox River Valley Railroad Company

100 shares à 100 \$, Nr. 44
Ottawa, Ill., 1.5.1869

VF+

Gegründet 1852 (und reorganisiert 1866) zum Bau einer 68 Meilen langen Bahn von Ottawa (La Salle County) durch das Tal des Fox River über Oswego (Kendall County) nach Elgin (Kane County). 1867 wurde das erste Stück von Streator (vor allem für das dortige Kohlenbergwerk) nach Wenona, Ill. fertig, wo die Bahn an die Strecke der Illinois Central anschloß. 1870 wurde die Bahn an die Chicago, Burlington & Quincy verpachtet und 1899 komplett an diese verkauft. Der größte Teil der Strecke ist bis heute in Betrieb und wurde 1999 an Illinois Rail-Net (seit 2005 Illinois Railway) verkauft, die hier jeden Tag einen gewaltigen Güterzug mit über 100 Waggons Sand vor allem für die Fracking-Öl-Industrie fahren lässt. Sehr dekorativ mit zwei Vignetten, die Hauptvignette mit Eisenbahn am Bahnhof. Ausgestellt auf die Town of South Ottawa. Maße: 18,8 x 24,7 cm.



Nr. 331

Nr. 331 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Oxford & Henderson Railroad Co.

3.220 shares à 100 \$, Nr. 8
Oxford, N.C., 19.8.1887

VF

Das Zertifikat verbrieft praktisch das gesamte Kapital dieser Eisenbahngesellschaft! Ausgestellt auf die Richmond & West Point Terminal Railway & Warehouse Co., Strecke Oxford-Henderson, N.C. (13 Meilen, eröffnet 1881). Seit 1888 an die Richmond & Danville RR verpachtet. Maße: 17 x 24,8 cm. In dieser Form ohnehin ein **Unikat**, doch auch sonst eine der größten Raritäten aus dem Southern-Railway-Archiv: Nur 4 Stücke insgesamt wurden gefunden.



Nr. 332

Nr. 332 **Schätzpreis: 175,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Panama Mail Steamship Company

Pref. shares à 100 \$, Nr. 33

Los Angeles/Delaware, 1920er Jahre UNC/EF

Teilblankett. Von Los Angeles aus unterhielt die Reederei diverse Linienverkehre sowohl an der US-Westküste hoch wie auch von Los Angeles aus südwärts, ganz Mittel- und Südamerika herunter und dann um Kap Hoorn herum wieder an der Ostküste Süd- und Nordamerikas hoch bis nach New York. „Since 1849 the Panama Mail S.S. C. has been building a service where the comfort of the passenger is the first consideration and where the transportation & meals is no more than one would pay in a first class hotel!“ Später unter der Kontrolle der Grace Line (die irischstämmigen Brüder William Russel und Michael Grace waren zuvor im Guanohandel groß geworden). In den 1920er Jahren war die Panama Mail S.S. Co. dann eine der weltweit ersten Reedereien, die Kreuzfahrten anboten. 16 cm breite Vignette mit Weißkopf-Seeadler zwischen zwei detailreichen großen Hafensichten vom Meer aus, mit Frachtschiff und Eisenbahn. Maße: 20,6 x 28,9 cm.



Nr. 333

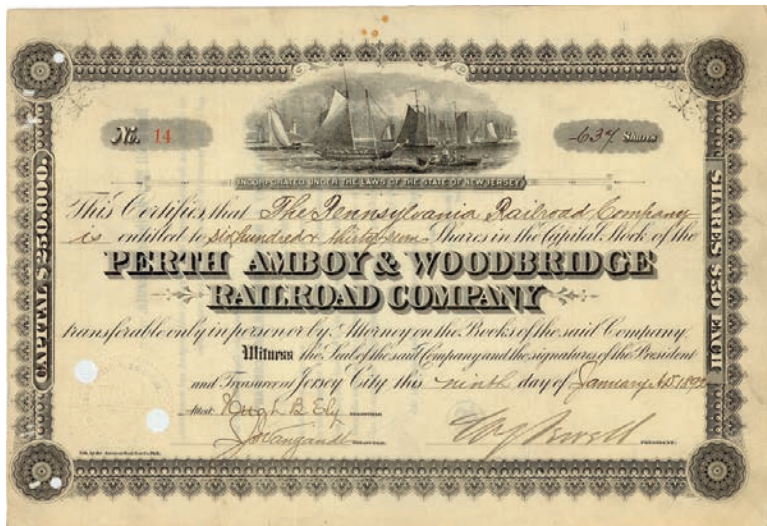
Nr. 333 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Peoria Terminal Railway Company

695 shares à 100 \$, Nr. 12
Peoria, Ill., 16.6.1892

VF

Das Zertifikat verbrieft 6,95% des gesamten Kapitals. Gegründet 1885 als Nachfolger der 1884 konzessionierten Peoria & Farmington RR, die ihre Strecke von Peoria, Ill. zur Monmouth Jct., obwohl nur 3,5 Meilen lang, nicht fertigbekam (1892 dann in Betrieb gegangen). 1896 für 999 Jahre verpachtet an die Rock Island & Peoria Railway (91 Meilen lange Bahn Rock Island-Peoria, Ill.), die dann auch fast das gesamte Aktienkapital hielt. Provisorisch ausgefertigt auf einem „umgestrickten“ Vordruck der Burlington Monmouth & Illinois River Railway, da die Druckerei die eigenen Zertifikate erst kurze Zeit später liefern konnte. Maße: 18 x 27,8 cm. **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 334

Nr. 334 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

Perth Amboy & Woodbridge Railroad Company

637 shares à 50 \$, Nr. 14
 Jersey City, N.J., 9.1.1892

VF

Das Zertifikat verbriefte 12,74% des gesamten Kapitals. Die lediglich 6 Meilen lange doppelgleisige Strecke unter Betriebsführung der Pennsylvania RR, eröffnet 1866, zweigte bei Rahway, New Jersey von der PRR-Hauptstrecke ab und führte bis South Amboy, N.J. Ab dort führte sie als „New York & Long Branch RR“ zur Bay Head Junction weiter. So kurz wie sie war, beförderte die Bahn doch schon in den ersten Betriebsjahren über 100.000 Fahrgäste im Jahr, außerdem Güterverkehr. Die 1935 elektrifizierte Strecke ist bis heute ein wichtiger Teil der von der New Jersey Transit Authority betriebenen „North Jersey Coast Line“, die in New York in der Pennsylvania Station endet. Ausgestellt auf die Pennsylvania Railroad. ABNC-Litho, große Vignette mit unzähligen Segel- und Ruderbooten vor der Küste. Maße: 19,3 x 28,2 cm. In der neuen, nach 1890 erschienenen Gestaltung das **einzige** uns überhaupt bekannte vor der Jahrhundertwende ausgegebene Stück.



Nr. 336



Nr. 335

Nr. 335 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Philadelphia Museum Company

1 share, Nr. 649
 Philadelphia, Pa., 29.1.1840

VF

Charles Willson Peale (1741-1827), der fünf seiner Söhne bezeichnender Weise Raphael, Rembrandt, Vandyck, Titian und Rubens taufte, war der vielleicht bekannteste Porträtmaler seiner Zeit in den USA. Allein George Washington wurde von ihm nicht weniger als sechs Mal porträtiert. 1784 eröffnete Peale in seinem Wohnhaus in Philadelphia Ecke Third und Lombard St. sein erstes Museum vor allem mit Gemälden. 1794 stellte ihm für das Museum die Philosophical Society ihrer Gesellschaftsräume an der Fifth St. zur Verfügung. 1802 zog das Museum erneut um in das State House (der Raum ist heute als „Independence Hall“ bekannt), ab 1809 stand der gesamte obere Teil des State House zur Verfügung. Neben Gemälden umfasste es auch ausgestopfte Tiere, Vögel und Fische, eine Mineraliensammlung sowie ein im Ulster County ausgegrabenes Mammut-Skelett. 1821 wurde unter Führung der Familie Peale die Philadelphia Museum Company errichtet. Das Museum zog dann noch zwei weitere Male um, zuletzt in einen teuer errichteten Neubau an der Ecke 9th und Sansom St. Ab Ende der 1830er Jahre wurden rote Zahlen geschrieben, 1844 wurde das Museum geschlossen und die Sammlungen verkauft. Hübsche Mäander-Umrahmung, großes Prägesiegel mit aufgeschlagenem strahlenden Buch. **Original signiert von Nathan Dunn** als Präsident (1782-1844). Dunn war ein Geschäftsmann, Philanthrop und Sinologie-Pionier, der 1838 die erste systematische Sammlung chinesischer Kunst- und Kulturobjekte zusammenstellte, die im chinesischen Museum in Philadelphia ausgestellt wurden. Seine strikte Ablehnung des damals sehr profitablen Opiumhandels in China wirkte sich sehr

positiv auf seine Händler- und Kunstsammleraktivitäten in China. 1836 wurde er von Charles Willson Peale in den Verwaltungsrat des Philadelphia Museums berufen. In dem von ihm finanzierten neuen gebauten Museumsgebäude wurde 10.000 bedeutende chinesische Objekte herausgestellt. Er ist auch als ein Unterstützer mehrerer Wohltätigkeitsorganisationen bekannt geworden. Maße: 19,2 x 25 cm. **Äußerst seltenes Papier!**

Nr. 336 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 600,00 EUR

Philadelphia & Trenton Railroad Co.

5 shares à 100 \$, Nr. 2922

Philadelphia, Pa., 9.3.1897

VF

Eine der ältesten Bahnen der USA, eröffnet wurde die 27 Meilen lange Strecke Kensington-Morrisville, Pa. bereits 1834. Dazu kam die nur gut 1 Meile lange Tioga Branch, gepachtet waren die 7 Meilen lange Connecting Ry. und die 4 Meilen lange Frankford & Holmesburg RR. Bereits seit 1836 hatte die Camden & Amboy RR die Betriebsführung inne. 1871 mit anderen Bahnen der United New Jersey RRs an die mächtige Pennsylvania RR verpachtet und seitdem als Teil von deren New York Division betrieben. Herrlicher ABNC-Stahlstich mit vier ungemein feinen Vignetten, u.a. Personenzug am Haltepunkt, Schaufelraddampfer in aufgewühlter See. Maße: 18 x 30,5 cm. Unter den US-Eisenbahnaktien eine große **Rarität!**

Nr. 337 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Phoenixville, Valley Forge & Strafford Electric Railway Co.

5 % Gold Bond 500 \$, Nr. 569

Pennsylvania, 1.4.1910

EF

Auflage 350. Gründung 1909 mit dem Ziel, die drei Orte durch eine Trolley-Linie zu verbinden (der Valley Forge National Historical Park erinnert an das dritte Winterlager der Kontinentalarmee 1777/78 während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges). Die Gleise sollten im wesentlichen an den Grenzen des Valley Forge Park gelegt werden und schließlich am Valley Creek entlang zu George Washingtons ehemaligem Hauptquartier führen. Vor allem die Park-Kommission begrüßte das Projekt lebhaft, nachdem bis dahin Besucher den Park durch ihre Trampelpfade zu zerstören drohten. Gut 10 Jahre später drehte sich der Wind komplett: Um das Erscheinungsbild des 18. Jh. wiederherzustellen, verlangte die Parkkommission von der Straßenbahngesellschaft nun den Abbau der Gleise. Sehr dekorativer Stahlstich mit toller allegorischer Straßenbahn-Vignette. Maße: 37,2 x 25,9 cm. Unentwertet, zwei komplette Kuponbögen noch anhängend. **Äußerst selten!**



Nr. 337

Nr. 338 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 500,00 EUR

Piscataqua Bridge

1 share, Nr. 268

Portsmouth, N.H., 7.12.1793

VF

Ende des 18. Jh. nahm der Staat New Hampshire in den USA eine führende Rolle beim Brückenbau ein. 1793 erteilte das Parlament von New Hampshire den Initiatoren die Exklusiv-Konzession zum Bau einer Brücke über den Piscataqua River (der 19 km langen Atlantik-Mündung des Zusammenflusses von Cocheco River und Salmon Falls River auf der Grenzen zwischen den Staaten Maine und New Hampshire). Gebaut wurde die Brücke über den Fluß und die angrenzende Bay von dem gerade in dieses spezielle Geschäft eingestiegenen Architekten Timothy Palmer (1751-1823, später als Nestor der amerikanischen Brückenbauer bezeichnet). Die Brücke führte von Fox Point in Newington nach Goat Island (von dort führte eine Verlängerung bis Durham), war 2.360 Fuß lang und 38 Fuß breit und überspannte den Schiffsfahrtskanal mit 244 Fuß (damals die weltweit längste Spannweite einer solchen Brücke). 500 Aktien wurden ausgegeben, von denen die am Bau sehr interessierte Stadt Portsmouth selbst 1.000 pounds zeichnete. Diese Aktie hielt die Stadt bis 1854, ehe sie sie an den Bürgermeister einer Stadt im Rockingham County verkaufte - im

Nachhinein eine glückliche Entscheidung, denn im Jahr darauf wurde die Brücke durch schwere Eisbewegungen in der Bay davongetragen und nie wieder aufgebaut. Wie sie aussah, weiß heute niemand mehr, denn die patentierten Baupläne vernichtete 1836 ein Feuer im Patent Office. Danach verblieb nur noch eine 1822 erbaute, der Boston & Maine RR gehörende hölzerne Mautbrücke, ehe 1923 die Memorial Bridge als Teil der I-95 fertiggestellt wurde. Heute überspannen drei Brücken den Fluß, darunter die Piscataqua River Bridge von Portsmouth, N.H. nach Kittery, Maine mit sechs Fahrspuren der I-95. Als Präsident original unterschrieben von **James Sheafe** (1755-1829), ab 1788 Mitglied des Parlaments von New Hampshire, 1799-1801 im US-Repräsentantenhaus, 1801-02 US-Senator, 1816 erfolglose Kandidatur als Gouverneur von New Hampshire. Doppelblatt, Vordruck mit handschr. Ergänzungen, inwendig ausführlicher Übertragungsvermerk, papiergedecktes Lacksiegel mit Ansicht der Brücke. Maße: 21 x 17 cm. Unentwertet. Seit dem erstmaligen Auftauchen in den USA im Jahr 2008 ein **Unikat** geblieben.



Nr. 339

Nr. 339 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR
Pittsburgh Aeroplane & Motor Co.

25 shares à 10 \$, Nr. 485
Pennsylvania, 3.3.1921

VF+

Gegründet 1918, was vom Timing her nicht ganz glücklich war. Gerade war der 1. Weltkrieg vorbei, die Militärs der Kriegsparteien brauchten erst mal keine Flugzeuge mehr, und um die wenigen zivilen Aufträge schlugen sich alle Hersteller. So nützte es dieser Firma auch wenig, daß ihr Chef Charles L. Sanford (der die Aktie auch als Präsident original unterschrieben hat) Anfang 1920 das US-Patent für einen neuentwickelten Propeller erhielt: Die Firma ging bald wieder ein. Sicherheitsdruck, schöne Vignette mit Weißkopf-Seeadler. Maße: 22 x 30,2 cm. Nur 4 **Stücke** sind seit vielen Jahren bekannt!



Nr. 340

Nr. 340 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR
Pittsburgh, Cincinnati, Chicago & St. Louis Railway Company

10.000 shares à 100 \$, Nr. 2470
Pittsburgh, Pa., 13.3.1917

EF

Zertifikat über 1 Million Dollar, ausgestellt auf die Pennsylvania Company. Gründung 1890 durch Fusion von vier großen Vorgänger-Bahnen. Die Gesellschaft operierte in fünf Bundesstaaten

BE IT KNOWN, That *the Town*
of *Portsmouth* in the County of *Rockingham* in the
State of *New Hampshire* is the Proprietor of Share
Number *Two hundred & Eighty* in the *Piscataqua Bridge*, which
Share is transferable by making an assignment on the back of
this Certificate, and causing the same to be recorded on the
Proprietors' Records.

In testimony whereof, the Seal of the Corporation is hereto affixed, the *seventh*
day of *December* One thousand seven
hundred and ninety *three*

James Sheafe President.
Thos. Martin Treasurer.

Attest,

Nath. Adams Proprietors' Clerk.

Nr. 338

mit den Hauptstrecken Pittsburgh, Pa. nach Indianapolis, Ind. (376 Meilen) und Bradford Junc., O. nach Cicigo. Ill. (230 Meilen), insgesamt wurde ein Streckennetz von fast 1.500 Meilen Länge betrieben. 1916/17 kamen durch erneute Fusion vier weitere Bahnen mit 500 Meilen Strecken hinzu und das Aktienkapital wurde komplett neu verbrieft. 1921 auf 999 Jahre an die Pennsylvania RR verpachtet. ABNC-Stahlstich mit kreisrunder Lok-Vignette. Maße: 17,6 x 27,8 cm. Vom Kapital der Ges. lagen nach der großen 1917er-Fusion gut 65 Mio. \$ bei der Pennsylvania Co., dabei kaum mehr als 10 solcher Millionen-Stücke ausgegeben.

Nr. 341 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 135,00 EUR
Pittsburgh, Marion & Chicago Railway Company

2.488 shares à 100 \$, Nr. 13
New Lisbon, Ohio, 7.12.1885

VF+

Gründeraktie über 24,88 % des Kapitals. Gegründet 1885, im Februar 1886 verschmolzen mit der gerade 6 Wochen alten Wampum & State Line Ry., die für das kurze in Pennsylvania liegende Streckenstück zunächst separat gegründet werden musste. Die Ges. übernahm die Streckenrechte der New York, Pittsburgh & Chicago RR, der zuvor nach Fertigstellung von 17 der geplanten 215 Meilen die Puste ausgegangen war. Nunmehr plante man eine 177 Meilen lange Bahn von Chewtown, Pa. nach Marion, O. Tatsächlich fertiggestellt wurde auch später nie mehr als die 31 Meilen lange Strecke von Lisbon, O. nach New Galli-

lee, Pa. 1896 in der Zwangsversteigerung von einem „purchasing committee“ erworben worden, das die Bahn in die neu gegründete Pittsburgh, Lisbon & Western Ry. einbrachte. Sehr hübsche Holzstich-Vignette mit Personenzug in hügeliger Landschaft. Maße: 19,6 x 28,1 cm. In der Form ohnehin ein **Unikat**, doch auch sonst sind kaum mehr als 5 Stück bekannt.



Nr. 341

Nr. 342 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 275,00 EUR
Port Jervis & Monticello Railroad

56 shares à 50 \$, Nr. 39
New York, 7.8.1875

VF

Die erste Bahn, die das durch den neu gebauten Hudson und Delaware Canal aufstrebende Port Jervis erreichen sollte, war die 1832 konzessionierte New York & Erie RR (die spätere Erie RR),



Nr. 342

doch nach einer Finanzpanik konnte der 1835 begonnene Bahnbau erst 1851 vollendet werden. Als zweite kam die (1875 reorganisierte) Port Jervis & Monticello RR, eröffnet 1868 und nach Norden führend mit Ziel Kingston, N.Y. und Weehawken, N.J. 1895 verpacktet an die New York, Ontario & Western Railway, die erst 1957 stillgelegt wurde. Besonders schöne Vignette mit Personenzug in walddreicher Landschaft. Maße: 18,6 x 24,5 cm. Prägiesiegel war rückseitig hinterklebt, allerdings wurde der Filmstreifen vom Fachmann sachverständig entfernt, auch kleine Randverletzungen wurden restauriert. Unentwertet.



Nr. 343

Nr. 343 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Queen Anne's Railroad Company

5 shares à 50 \$, Nr. 4

Centreville, Md., 3.5.1897

VF

Konzessioniert 1856/67 als „Queen Anne's & Kent RR“, eröffnet 1869, erstmals reorganisiert 1876. Die ursprünglich geplante Strecke Baltimore, Md. nach Lewes, Del. (90 Meilen) war nie durchgehend befahrbar. Auf dem 30 Meilen langen Teil Baltimore-Queenstown mussten die Passagiere auf Schiffe der Chester River Steamboat Co. umsteigen. Das Verkehrsgebiet der Q.A.&K.RR lag also überwiegend im Bundesstaat Maryland, genauer gesagt: im Queen Anne's County. Somit stand das County als Namensgeber für die Gesellschaft Pate - und indirekt Anne Stuart (1665-1714), seit 1702 Königin von England. Auf der der Stadt Baltimore vorgelagerten Halbinsel führte die Strecke 60 Meilen von

Queenstown (Maryland) nach Lewes (Delaware). Über den 1902 eingerichteten Service „Cape May Express“ und über die eigens eingerichtete Queen Anne's Ferry & Equipment Co. (mit den Fährschiffen Endeavor, Queen Anne und Queen Caroline) konnte dann auch noch eine Schiffschiffpassage zum gegenüberliegenden Ufer nach Cape May (New Jersey) angeboten werden, die Fähren verkehrten allerdings nur im Sommer. Am westlichen Anfangspunkt der Strecke, in Queenstown, wurde 1902 noch eine 13 Meilen lange und steil nach Norden führende Verlängerung nach Love Point gebaut, von wo aus Fähren nach Baltimore fuhren. 1894 nach Insolvenz zunächst als Queen Anne's RR reorganisiert, 1905 in einem komplexen Fusionsprozess auf die Maryland, Delaware & Virginia Ry. übergegangen, die wiederum der mächtigen Pennsylvania Railroad gehörte. Kleinere Teilstrecken der Strecke werden bis heute von der Delaware Coast Line RR für den Frachtverkehr benutzt, über die nicht mehr benutzten Bahndämme verläuft heute der „Cross Island Trail“ als Teil des „American Discovery Trail“. Vignette mit aus Bahnhof fahrendem Personenzug. Maße: 25,4 x 29,2 cm. Ein ausgesprochen dekoratives Papier!



Nr. 345



Nr. 344

Nr. 344 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Republican Valley & Kansas Railroad Company

130 shares à 100 \$, Nr. 8

Omaha, Neb., 20.6.1885

EF

Strecke: Republican - South Line of Nebraska (8,5 Meilen). Aufgegangen in der Chicago, Burlington & Quincy Railroad. Eine der geschichtsträchtigsten und mächtigsten Bahnen der USA. Durch Fusionen, Übernahmen, Käufe in Konkursversteigerungen und eigene Neubaustrecken wurde daraus ein in der Spitze fast 10.000 Meilen langes System in den Staaten Illinois, Iowa, Missouri, Kansas, Nebraska, South Dakota und Wyoming. 1970 Fusion mit der legendären Northern Pacific Ry., der Great Northern Ry. und der Spokane, Portland & Seattle Ry. zur Burlington Northern, in der damit am Ende 330 bis in das Jahr 1849 zurückreichende Bahngesellschaften aufgingen und das mit 23.537 Meilen Streckenlänge zu der Zeit größte Eisenbahn-System der USA formten. Mitte der 1990er Jahre Fusion mit der 1863 gegründeten Atchison, Topeka & Santa Fe Railway zur heutigen Burlington Northern-Santa Fe, kurz BNSF. Ausgestellt auf die Chicago, Burlington & Quincy RR. Maße: 18,8 x 25,8 cm. Linker Rand mit anhängender Quittung aus dem Aktienbuch.

Nr. 345 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 500,00 EUR

Richmond, Fredericksburg & Potomac Railroad Company

140 shares à 100 \$, Nr. 2034

Richmond, Va., 18.12.1888

VF

Eine uralte und eminent wichtige Bahn! Konzessioniert 1834, die zunächst 75 Meilen lange Strecke von Richmond nach Aquia Creek in Virginia ging schon Anfang 1837 in Betrieb. In Richmond (zwischenzeitlich die Hauptstadt der Konföderierten Staaten von Amerika) wurde gemeinsam mit der Richmond & Petersburg RR (später: Atlantic Coast Line RR) das im Sezessionskrieg

dann völlig zerstörte Union Depot betrieben. 1872 wurde, zeitgleich mit der Fertigstellung der Potomac RR, die Strecke um wenige Meilen bis Quantico, Va. verlängert. Durch die fusionsweise Übernahme der Washington Southern Ry. befand sich ab 1920 die gesamte 109 Meilen lange Eisenbahn von Washington, D.C. nach Richmond, Va. im Besitz der R.F.&P.R.R. Es war und ist dies eine der wichtigsten und am häufigsten befahrenen Eisenbahnstrecken der USA. Über 150 Jahre lang existierte die R.F.&P.R.R. eigenständig; ihre Mitbenutzung war für mehrere große Bahngesellschaften lebenswichtig, so daß nie eines der großen Systeme die alleinige Kontrolle bekam. Die Aktienmehrheit lag später bei der 1901 gegründeten Zwischenholding Richmond-Washington Co. (die nur den Zweck hatte, im gemeinsamen Interesse 1.) der Atlantic Coast Line RR, 2.) der Baltimore & Ohio RR, 3.) der Chesapeake & Ohio Ry., 4.) der Pennsylvania RR, 5.) der Seaboard Air Line Ry. und 6.) der Southern Ry. die Kontrolle über die R.F.&P.R.R. auszuüben). Heute gehört die Strecke Washington-Richmond der CSX Transportation (die ein über 43.000 km langes Streckennetz kontrolliert). Schöne Vignette mit zwei sich begegnenden Personenzügen auf zweigleisiger Bergstrecke, Gebirgslandschaft im Hintergrund. Maße: 14,8 x 23 cm. Nur exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert, ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 346

Nr. 346 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Richmond, Fredericksburg & Potomac Railroad Company

Dividend Obligation für 2 shares à 100 \$, No. 1097

Richmond, Va., 11.3.1898 VF+

Die Gesellschaft hatte verschiedene Serien von Aktien mit Dividendengarantie umlaufen. Die Ansprüche auf Zahlung der Garantiedividende wurden dabei ungewöhnlicher Weise (es ist das erste Mal, daß wir ein Zertifikat dieser Art sehen) separat verbrieft. Schöner Druck ganz in braunrot, Holzstich-Vignette mit Personenzug. Maße: 16,2 x 24,2 cm. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung, **nicht bei COX katalogisiert**.

Nr. 347 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

Richmond & York River Railroad Co.

4 shares à 100 \$, No. 263

Richmond, Va., 13.7.1864 VF

Konzessioniert 1853 für die 38 Meilen lange Bahn von der späteren Konföderierten-Hauptstadt Richmond nach West Point, Va. (bis heute Sitz der berühmtesten Militärakademie der Vereinigten Staaten), wobei der Staat Virginia 60 % des Kapitals zeichnete. Im Sezessionskrieg wurden die Bahnanlagen völlig zerstört. Mittels Anleihen ging man an den Wiederaufbau und konnte die Strecke 1869 wieder eröffnen. Eine geplante und 1870 vom Parlament genehmigte 20 Meilen lange Verlängerung zur Chesapeake Bay war noch im Planungsstadium, als die finanziell durch die Kriegsschäden ausgeblutete Ges. 1872 in Konkurs ging. Sie wurde dann von den Anleihegläubigern als Richmond, York River & Chesapeake RR reorganisiert. Die neuen Herren hatten vor allem das Interesse,

die Bahn mit ihren Dampferlinien auf der Chesapeake Bay zu verbinden. Umgekehrt genehmigte das Parlament der Bahn 1874, Aktien der Baltimore, Chesapeake & Richmond Steamboat Co. zu erwerben. Mit der Richmond & Danville RR als Drittem im Bunde (zu der Zeit noch der Südstaaten-Holding der Pennsylvania RR gehörte) schuf ein Verkehrsabkommen die „Piedmont Air-Line“ für Schiff-Bahn-Durchgangsverkehr vom Norden in die Südstaaten. 1881 wurde die R.Y.R.&C.R.R. für 999 Jahre an die (inzwischen an Südstaaten-Investoren gekommene) Richmond & Danville verpachtet. Nach deren Zusammenbruch 1891 kam die Bahn schließlich 1894 zur Southern Ry. Kupferstich. Hauptvignette mit Personenzug und Raddampfer, zwei Nebenvignetten mit Glücksgöttin Fortuna und Segelschiff. Maße: 20,2 x 26,6 cm. Linker Rand knapp geschnitten und mit kleinem Fehlstück. Unentwertet. Ein herrliches Papier!



Nr. 348

Nr. 348 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Ringling Bros. - Barnum & Bailey Combined Shows, Inc.

100 shares à 0,50 \$, Specimen
Washington D.C., ca. 1969/1970 UNC

Specimen, dennoch nummeriert. P. T. Barnum wurde am 5.7.1810 in Bethel, Connecticut als ältestes von 5 Kindern geboren und startete schon mit 12 den Verkauf von Lotterielosen. Mit 25 investierte er 1.000 \$ für die Vermarktungsrechte an der angeblich 161 Jahre alten Joice Heth, die behauptete, die Amme von George Washington gewesen zu sein. Die erfolgreiche Vermarktung dieser „Sensation“ war Barnums' Start im Show-

Business. Mit 60 gründete er P. T. Barnum's Grand Travelling Museum, Menagerie, Caravan and Circus - zu der Zeit das größte Zirkusunternehmen der amerikanischen Geschichte. 1881 verband er sich mit James A. Bailey zum „Barnum & London Circus“. 1888 tourte die „Barnum & Bailey Greatest Show on Earth“ erstmals durch Amerika. Barnum starb 1891, doch Bailey führte die Show zu neuen Höhen: 85 Güterwagen benötigte der Tross, mehr als 1000 Leute waren beschäftigt, 5 Bühnen und Menagen wurden unterhalten. Kurz zuvor, 1884, starteten die Ringling brothers (Alf, Al, Charles, John und Otto, später kamen noch Henry und „Gus“ dazu) in Baraboo, Wisconsin ihren ersten Zirkus und waren bald als „Kings of the Circus World“ bekannt. Sie tourten unter dem offiziellen Namen „Ringling Bros. United Monster Shows, Great Double Circus, Royal European Menagerie, Museum, Caravan, and Congress of Trained Animals“ durch die Lande. 1907 (J. A. Bailey war im Frühjahr 1906 gestorben) übernahmen die Ringling Bros. ihren großen Konkurrenten Barnum & Bailey Circus. „The Greatest Show on Earth“ hat bis heute nichts von ihrer Anziehungskraft verloren. Herrliche farbenprächtige Gestaltung mit Clowns, exotischen Tieren, Artisten und Zirkuswagen mit geschmückten Pferden. Die schönste USA-Aktie der Nachkriegszeit. Maße: 20,4 x 30,5 cm. **Herrliches und äußerst seltenes Papier!**

Nr. 349 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

Rio Grande Southern Railroad

100 shares à 100 \$, Nr. A363

Denver, Colorado, 31.7.1896 VF+

Gegründet 1889 durch Otto Mears, konzessioniert für die schmalspurige Strecke Ridgway-Durango, Col. (162 Meilen, eröffnet am 1.2.1892). Eine der waghalsigsten Bahnkonstruktionen aller Zeiten im Zentralfmassiv der Rocky Mountains. Den wirtschaftlichen Erfolg verhinderte die Börsenpanik von 1893 und der Verfall des Silberpreises, was auch Otto Mears sein Vermögen kostete. **Otto Mears** wurde 1840 in Kurland im Russischen Zarenreich als Sohn einer Russin und eines Engländers geboren. Nach dem Tod seiner Eltern kam er mit 9 Jahren zu Verwandten nach England und wurde im Jahr darauf zu einem Onkel in San Francisco weitergeschickt. Als er dort nach 1 1/2 jähriger Durchquerung des ganzen Kontinents mit 11 Jahren ankam, war er mutterseelenallein: Der Onkel war inzwischen nach Australien gegangen.



Nr. 347

Mears ging später zur Armee, und danach eröffnete er nahe des heutigen Antonito in Colorado einen Laden. Der Gouverneur des Colorado Territory, Major William Gilpin, schlug angesichts des schlecht ausgebauten Wegenetzes vor, daß Mears Mautstraßen baute (auf denen er Wegezoll verlangen und später auf den Trassen Eisenbahnen konzessionieren konnte). Als erste ging 1866 die 50 Meilen lange Straße von Saguache nach Nathrop in Betrieb. Mears' Mautstraßennetz war schließlich 200 Meilen lang, und 1878 konnte er die Wege-rechte nach Utah an die Denver & Rio Grande Western RR verkaufen. Mears' Spitzname „Pathfinder of the San Juans“ rührte daher, daß er auch dort noch eine Straße zu bauen vermochte, wo andere längst verzweifelt waren. Aus dem durch die Mautstraßen erworbenen Vermögen finanzierte er dann seine Eisenbahnunternehmen (neben der Silverton RR ab 1889 vor allem die Rio Grande Southern). Otto Mears verlor 1893 alles und starb 91-jährig 1931 im kalifornischen Pasadena. Seine Rio Grande Southern wurde später von ihrem neuen Großaktionär, der Denver & Rio Grande weiterbetrieben. Ganz toller HLBNC-Stahlstich mit ungemein feiner Vignette eines aus einem Tunnel kommenden Personenzuges. Original signiert von **Edward T. Jeffery** als Präsident. Edward Turner Jeffery (1843-1927) war 1891-1912 Präsident der überaus bedeutenden Denver & Rio Grande RR Co. Gleichzeitig leitete er die reorganisierte Atchison, Topeka & Santa Fé Co., 1905-1913 übte er maßgeblichen Einfluß auf die Western Pacific Railway (1915 Konkurs). Nur **zwei Exemplare** mit der Jeffery-Signatur sind seit Jahren bekannt!



Nr. 350

Nr. 350 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Riverdale Park Company

5 shares à 100 \$, Nr. 31
New York, N.Y., 16.6.1890 **VF**
Riverdale Park ist ein Vorort von Washington, D.C. in Prince George's County, Maryland. Das Städtchen liegt ca. sieben Meilen nördöstlich des Stadtzentrums von Washington, D.C. Das Gebiet wurde erstmals 1801 erschlossen, als ein belgi-

scher Aristokrat, Henri Joseph Stier, 800 Morgen zwischen zwei Nebenflüssen des Anacostia River, dem Paint und dem Northwest Branch, erwarb. Stier und seine Familie waren einige Jahre zuvor in die Vereinigten Staaten ausgewandert, um der Französischen Revolution (1788-1789) zu entkommen. 1887 verkauften die Erben das Land an die New Yorker Geschäftsleute John Fox und Alexander Lutz, die am 23.3.1889 die Riverdale Park Company gründeten. Die Gesellschaft plante einen Vorort der gehobenen Mittelklasse für Menschen zu schaffen, die in Washington, D.C. und Baltimore arbeiteten. Die als Villenpark angelegte Siedlung verfügte über ausgebaute Infrastruktur und Grünflächen. Der Bau von Wohnhäusern im Riverdale Park begann 1890. Die neue Gemeinde lag an der Washingtoner Linie der Baltimore & Ohio Railroad, die den Bewohnern eine einfache Verbindung nach Washington, D.C., ermöglichte. Mitte des 20. Jahrhunderts vergrößerte sich Riverdale durch zahlreiche Eingemeindungen. 1998 wurde die Stadt offiziell in Riverdale Park umbenannt. Blaugrüne Umrahmung, Vignette mit Capitol. Maße: 19,2 x 27 cm. Linker Rand mit aufgeklebter Quit-tung aus dem Aktienbuch.

Nr. 351 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Rock Island & Mercer County Railroad Company

1 share à 100 \$, Nr. 22

Rock Island, Ill., 22.4.1891 **VF+**

Gegründet 1876 zum Bau der 22 Meilen langen Bahn Milan-Cable, Ill., die nach nur 8 Monaten Bauzeit in Betrieb ging. Für die letzten 4 Meilen bis nach Rock Island wurden die Gleise der Rock Island & Peoria RR mitbenutzt, die auch alleiniger Aktionär war (gehörte also zum mächtigen System der Chicago, Rock Island & Pacific). Mit Original-signatur von **Ransom R. Cable** als Präsident (1883-98 Präsident der mächtigen Chicago, Rock Island & Pacific). Feine Stahlstich-Vignette mit Zug auf einer Brücke, im Vordergrund treibt ein Cowboy eine Rinderherde in den Fluß. Maße: 17 x 24 cm. Rarität aus einer alten Sammlung, in dieser Form ein **Unikat**.

Nr. 352 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Rock Island & Peoria Railway Co.

32 shares à 100 \$, Nr. 195

Rock Island, Ill., 1.2.1879 **VF**

Die Städte Peoria (am Illinois River) und Rock Island (am Upper Mississippi River) lagen beide an schiffbaren Wasserstraßen und ihr Frachtverkehr wurde problemlos mit Dampfschiffen abgewickelt. Allein, es gab keinen Binnenschiffahrtsweg zwischen beiden Städten (der erst 1907 mit dem Hennepin Canal geschaffen wurde), das schrie also nach einer Bahnverbindung. Die 91 Meilen lange Bahn wurde 1867-71 gebaut. Bald

übernahm die mächtige Chicago, Rock Island & Pacific RR die Aktienmehrheit und gliederte sich die Bahn 1903 vollständig ein. Ihre Spezialisierung wurde ihr später zum Verhängnis: Amerikanischer Whisky wurde an der Jahrhundertwende überwiegend in Peoria gebrannt, und die P&R.I. bediente die vielen Destillerien der Stadt mit Rohmaterial und Brennstoff. Die Einführung der Prohibition 1919 versetzte der Bahn einen Schlag, von dem sie sich nie wieder erholte. Ab 1963 wurde die Strecke schrittweise stillgelegt, ein knappes Drittel ist heute der Rock Island Trail. Ausgestellt auf und als Präsident original unterschrieben von **Ransom R. Cable** (siehe das Los davor). Vignette mit Eisenbahn auf einer Brücke, davor wird eine Rinderherde im Fluß getränkt; unten weitere kleine Nebenvignette mit Personenzug. Maße: 20,1 x 24,4 cm. Ein ganz seltener Autograph aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 352



Nr. 353

Nr. 353 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Rock Island & Peoria Railway Co.

25 shares à 100 \$, Nr. C28

Rock Island, Ill., 28.5.1900 **VF+**
WBNC-Stahlstich, herrliche 14 cm breite Vignette mit Personenzug in weiter Landschaft. Maße: 19,4 x 30,3 cm.



Nr. 349



Nr. 351



Nr. 354

Nr. 354 Schätzpreis: 750,00 EUR
Startpreis: 250,00 EUR

Saint Louis, Jacksonville & Chicago Railroad Company

100 shares à 100 \$, Nr. A3
Illinois, 25.4.1881

EF/VF

Gegründet 1862 zum Bau der 150 Meilen langen Bahn Bloomington-Godfrey, Ill. Diese Strecke stellte mehr als die Hälfte der bedeutenden Hauptstrecke von Chicago nach Alton dar und war seit 1868 auf ewig an die Chicago & Alton RR verpachtet. 1884 wurden die Aktien der Saint Louis, Jacksonville & Chicago RR 1:1 in solche der Chicago & Alton RR umgetauscht. Die C&A kam von 1906-31 im Wechsel unter die Kontrolle der Union Pacific, der Chicago, Rock Island & Pacific und der Nickel Plate Railroads, 1931 zur Baltimore & Ohio, 1947 durch Fusion zur Gulf, Mobile & Ohio, 1972 zur Illinois Central Gulf RR, 1987 schließlich an die Chicago, Missouri & Western RR verkauft. Letztere ging dann 1989 an die Union Pacific - und damit schließt sich der Kreis. Herrlicher ABNC-Stahlstich, Hauptvignette mit ungemein detailreich gestochener Dampflok. Maße: 17,7 x 27,2 cm. Das 100er Stück ist eine **Riesen-Rarität** aus einer uralten Sammlung.



Nr. 355

Nr. 355 Schätzpreis: 400,00 EUR
Startpreis: 125,00 EUR

Salisbury & Baltimore Railroad & Coal Company

50 shares à 50 \$, Nr. 80
Philadelphia, Pa., 8.7.1871

VF

Ausgestellt auf und als treasurer original unterschrieben von Chas. E. Anspach, als Präsident unterschrieb **John Anspach** (Gründer der Bahn im Zuge der Reorganisation, der beim Vorgänger als Bahnhofsvorsteher in West Salisbury tätig gewesen war). Gegründet 1863 als Elk Coal, Lumber & Iron Co., 1871 unter obigem Namen reorganisiert. Die 12 Meilen lange Bahn nach Salisbury, Pa., von der B&O-Hauptstrecke bei Salisbury Junc. abzweigend, war gerade erst trassiert, als auch diese Ges. pleitete. In der Zwangsversteigerung wurde die Bahn für lediglich 75.000 \$ an Col. E. D. Yutzy und Noah Scott aus Ursina verkauft, die die Bahn fertig bauten und zwei Jahre lang als Salisbury RR betrieben. Dann verkauften sie die Bahn, die gleich anschließend an die B&O weiterverkauft wurde. Das war nur konsequent: Bereits 1826 hatte sich die B&O von der General Assembly von Pennsylvania die Genehmigung erteilen lassen, auf ihrem Weg nach Westen zum Ohio River ihre Bahn durch das Somerset County zu führen. 1912 komplett in die B&O eingegliedert. Herrlich lithographierte Vignette mit Kohlenzug und Überlagungsanlagen eines Bergwerks vor Berglandschaft. Maße: 19,2 x 27,3 cm. Unentwertet. **Außerst seltenes Papier zur B&O-Geschichte.**

Nr. 356 Schätzpreis: 750,00 EUR
Startpreis: 280,00 EUR

Sandy River Railroad Company

4 shares à 50 \$, Nr. 401

Gardner, Maine, 8.6.1892

VF

Konzessioniert 1879 für die 2-Fuß-Schmalspurbahn Farmington-Phillips, Me. (18,5 Meilen). Neben 4 Lokomotiven, 4 Personen- und 31 Güterwagen besaß die Bahn - der nördlichen Lage war Tribut zu zollen - auch einen Schneepflug. 1908 gemeinsam mit der Franklin & Megantic RR und der Kingfield & Dead River RR, die ebenfalls eine Spurweite von nur 2 Fuß hatten, in der Sandy River & Rangeley Lakes RR aufgegangen, deren sechs Strecken eine Gesamtlänge von 112 Meilen hatten. 1911 von der Maine Central erworben, doch wegen Unrentabilität bereits 1923 wieder abgestoßen, 1932-36 stillgelegt. Seit 1970 betreiben Eisenbahnfreunde auf einem kurzen Teilstück bei Phillips, Maine unter dem alten Namen eine Museumsbahn. Kleine Holzstich-Vignette mit Personenzug. Maße: 16,7 x 23,2 cm. Unentwertet. Bei der Fusion 1908 ganz offenbar schlicht vergessen worden. **Rarität:** Nur zwei weitere Stücke sind uns seit Jahrzehnten bekannt.



Nr. 357

Nr. 357 Schätzpreis: 500,00 EUR
Startpreis: 180,00 EUR

Sealshipt Oyster System

7 shares à 100 \$, Nr. 608

New York, 28.10.1913

VF+

Gegründet 1901 in New Mexico, neugegründet 1910 in New York. Zweck der Gesellschaft: Züchtung, Sammlung, Vertrieb und Verkauf von Austern. Besitztum: 30.000 acres Austernbänke auf Long Island, in Stratford Shoal, South Norwalk und New Haven, Conn.; Narragansett Bay, R.I. und Cape Cod, Mass. 14 Lager- und Verpackungsstationen und eine Flotte von 40 Austern-Booten gehörten der Gesellschaft. Meisterhafter ABNC-Stahlstich, herrliche Vignette eines Austernfangbootes in einer Austernschale sowie Vignette einer Konservendose. Maße: 20,3 x 29,7 cm. Ausgestellt auf die Sealshipt Oyster System selbst.



Nr. 356



Nr. 358

Nr. 358 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 160,00 EUR

Seattle, Port Angeles & Lake Crescent Railway Company

47 shares à 100 \$, Nr. 14

Seattle, Wash., 30.10.1913

EF/VF

Gegründet am 17.11.1911 als Port Ludlow, Port Angeles & Lake Crescent Ry., nur vier Wochen später umbenannt wie oben. Die Konzession erlaubte den Bau einer eingleisigen Normalspurstrecke von Fairmount, Wash. Richtung Westen nach Earles im Clallam County. Die Strecke war immer noch im Bau, als sie 1915 von der Seattle, Port Angeles & Western Ry. übernommen und mit 71 Meilen Länge von der Discovery Junc. zu einem Punkt hinter den Twin Rivers vollendet wurde. Von dort ging es weitere 12 Meilen über die Gleise der Port Townsend Southern RR nach Townsend, Wash., von wo die Waggonen weiter nach Seattle liefen. 1918 vollständig vom Alleinaktionär Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry. übernommen und als „Olympic Division“ weiter betrieben worden. Ausgestellt auf die Chicago, Milwaukee & St. Paul Railway. Sehr dekorativer schwarzgrauer Druck mit zwei tollen Vignetten: Autostraße durch einen Wald mit Baumriesen, Personenzug auf freier Strecke. Maße: 22,4 x 27,7 cm. **Extrem seltenes Stück!**

Nr. 359 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Sewanee Mining Company

500 shares à 10 \$, Nr. 245

New York, 13.1.1855

EF/VF

Keimzelle der Tennessee Coal, Iron & Railroad Co., wobei die 1854 verliehene Eisenbahn-Konzession schon im Text dieser Aktie prominent erwähnt ist! 1852 gründete der New Yorker Geschäftsmann Samuel F. Tracy die Sewanee Mining Co. zwecks Kohlenbergbau auf dem Cumberland-Plateau in Tennessee. Nach dem Fund ergiebiger Kohlevorkommen wurde der Ges. das Recht zum Betrieb einer Eisenbahnlinie verliehen. Die Bahnstrecke führte von der Nashville & Chattanooga RR bei Sewanee nach Tracy City (einem Ort, den der Firmengründer nach sich selbst benannt hatte). 1860 wurde die Sewanee Mining Co. in die Tennessee Coal, Iron & Railroad Co. umgewandelt. Die Bahnstrecke Tracy City - Cowan, Tenn. war 18 Meilen lang und hatte einen 5 Meilen langen Abzweig nach Rattlesnake. Neben der Eisenbahn wurden weiter Kohlenbergwerke, Kokereien und Hochofenwerke betrieben. Wunderschön illustrierte Lithographie, links Bergleute im Schacht, Hauptvignette mit Kohlenzug in hügeliger Landschaft. Original signiert von dem Finanzmagnat Samuel F. Tracy als Präsident. Maße: 17 x 24,3 cm. Unentwertet. Nur ein einziges weiteres Stück ist mir bekannt.



Nr. 359

an, hatte aber seinen Grund: Die Strecke bestand nämlich im wesentlichen aus einer teuer zu bauenden Brücke über den mächtigen Delaware River. Gehörte zum Einflußbereich der Lehigh Coal & Navigation Co. Ganz in karminrot gedruckt, allegorische Vignette mit Pferden, Wappenschild und Adler. Maße: 17,6 x 23,4 cm. **Rarität!**



Nr. 360

Nr. 360 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Shore Line Railway Company

5 shares à 100 \$, Nr. 360

New Haven, Ct., 24.7.1869

VF+

Gegründet im Mai 1848 als New Haven & New London RR. Die 51 Meilen lange Bahn von New Haven nach New London, Ct. ging im Juli 1854 in Betrieb. 1870 für 100.000 \$ jährlich an die New York & New Haven RR aus dem Vanderbilt'schen Imperium verpachtet. Ausgesprochen hübsch gestaltet, mit vier Vignetten. Maße: 14,2 x 24,4 cm. Abheftelung links. **Einzelstück aus einer uralten Sammlung.**



Nr. 362

Nr. 362 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

South St. Paul Belt Railroad Co.

1.034 shares à 100, Nr. 51

South St. Paul, Minn., 24.5.1895

VF+

Das Zertifikat verbriefte 41,4 % des gesamten Kapitals! Gegründet 1894 zum Bau einer Bahn von Newport nach South St. Paul, Minn. Dadurch entstand eine Verbindung zwischen den Gleisen der Chicago, Burlington & Northern und der Chicago, Milwaukee & St. Paul RR's mit der Chicago Great Western Ry. und den St. Paul Union Stock Yards. Gehörte zum Rock-Island-System. Ausgestellt auf J. C. Munn (treasurer dieser Bahn), der diese Aktien gleich darauf an die Burlington, Cedar Rapids & Northern Ry. weiterverkaufte (Rock-Island-System). Vignette mit Weißkopf-Seeadler auf Wappenschild, goldgedecktes Prägesiegel. Maße: 21,3 x 26,4 cm. Linker Rand mit aufgeklebter und abgeschnittener Quittung aus dem Aktienbuch, rückseitig mit 7 aufgeklebten Steuermarken. Cox Rail listet von dieser Variante überhaupt **nur zwei Stücke** als bekannt.



Nr. 361

Nr. 361 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

South Easton & Phillipsburg Railroad Company

20 shares à 50 \$, Nr. 17

Philadelphia, Pa., 5.11.1894

VF

Ausgestellt auf und als Präsident original unterschrieben von **Joseph S. Harris** (der auch Präsident der Lehigh Coal & Navigation Co. war (Signatur strichentwertet). Gegründet 1889 zum Bau der Strecke von South Easton, Pa. nach Phillipsburg, N.J. Ein Aktienkapital von 150.000 \$ mutet bei weniger als 1 km Länge Streckenlänge utopisch

Nr. 363 **Schätzpreis: 1.000,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR

Southern Pacific Company

5 % convertible Gold Bond 500 \$, Nr. D6027

New York, 1.6.1914

VF

Eine der größten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen der Vereinigten Staaten. Gegründet 1884 durch Spezialgesetz des Staates Kentucky zur Pachtung der Strecken der Southern Pacific RR und der Central Pacific Ry. im Rahmen



Nr. 363

den sog. "Omnibus Lease". Unter Einschluss einer ganzen Zahl hinzuwerbener Bahnen besaß die SP nach der Jahrhundertwende ein Netz von fast 10.000 Meilen Streckenlänge! Es startete im Osten in New Orleans (mit weitreichenden Verästelungen in Texas), dann führte die Hauptstrecke über El Paso, Phoenix, Az, und Yuma nach Los Angeles, von wo aus gleich drei Hauptbahnen an der Küste und im Hinterland mit unzähligen Verzweigungen nach San Francisco führten. Von San Francisco aus gab es dann zwei weitere bedeutende Hauptstrecken: Eine zurück über die Rocky Mountains nach Osten bis Salt Lake City in Utah, die andere nach Norden bis Portland in Oregon. Teil einer Wandelanleihe von 55 Mio. \$. Schöner braun/schwarzer ABNC-Stahlschiff, große Vignette mit Kaianlage und Frachtverladung, links ein Ozeandampfer, rechts ein Personenzug. Maße: 37,6 x 25,7 cm. Eine **absolute Rarität** aus einer uralten US-Sammlung (bei COX lediglich als specimen katalogisiert).

Nr. 364 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

Southern Pacific Railroad Company
 60 shares à 100 \$, Nr. 2427
 New Orleans (überschrieben: Marshall, Tx.),
 17.11.1859 VF

Konzessioniert 1852 durch den Staat Texas mit Landchenkenungen von 5.120 (später 10.240) acres pro fertiggestellter Meile. Geplant war (zeitweise unter der Leitung von Thomas A. Scott, dem mächtigen späteren Präsidenten der Pennsylvania RR) eine 800 Meilen lange Bahn von Shreveport, La. zum Rio Grande del Norte. Nur ein 66 Meilen langes Teilstück bis Longview, Tx. war 1871 fertig, als die Bahn von der Texas & Pacific Ry. übernommen wurde, auf deren Land die Southern Pacific ihre Schienen illegal verlegt hatte. Die Texas & Pacific plante eine (in dem Umfang aber nie fertig-

gestellte) 1.515 Meilen lange Verbindung bis San Diego am Pazifik. Dazu übernahm sie 1895-1932 mehrere andere kleinere Bahngesellschaften. Reiche Ölfunde im westlichen Texas Ende der 1920er Jahre (Öltransporte machten dann fast ein Viertel des Frachtgeschäfts aus) ließen die Bahn gut durch die Weltwirtschaftskrise kommen. Bis in die 1960er Jahre übernahm die Texas & Pacific kontinuierlich weitere Bahnen in Texas. Das Streckennetz war dadurch auf fast 2.000 Meilen gewach-

sen, als sie 1976 durch die Missouri Pacific übernommen wurde. Holzstich-Vignette mit Personen- und Rindern in der Weite der Prairie, davor werden Rinder im Fluß getränkt. Maße: 16,8 x 25,9 cm. Unentwertet. Einzelstück aus einer uralten Sammlung.

Gerne beantworte ich
Ihre Fragen auch per e-Mail:
gutowski@mail.de



Nr. 366



Nr. 364



Nr. 365

Nr. 365 **Schätzpreis: 165,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

St. Cloud, Grantsburg & Ashland Railroad Company

1 share à 10 \$, Nr. 138
 Minnesota, 18.7.1900 EF

St. Cloud ist ein wichtiger Eisenbahnknoten am Mississippi, Ashland der nordöstliche Ausgangspunkt der Northern Pacific. Eine entsprechende Bahn wäre fast 200 km lang gewesen, aber die gab es nie: Der Name ist pure Phantasie. Tatsächlich besaß die Ges. nie mehr als eine kleine Nebenbahn vom St. Croix River (an der Strecke der St. Paul & Duluth RR) nach Grantsburg, Wisconsin. Später von der St. Paul & Duluth RR übernommen und mit dieser 1900 in der Northern Pacific aufgegangen. Kleine Vignette mit Dampflo. Maße: 17,4 x 28 cm. Unentwertet!

Nr. 366 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 180,00 EUR

St. Joseph & Grand Island Railroad

5 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 1400
 Nebraska, 1.7.1885 VF+

Second Mortgage Gold Bond, Auflage 1.680. Vorgänger dieser Bahn und die überhaupt erste Eisenbahn im Staat Kansas war die Palmetto & Roseport RR während der Schreckensherrschaft des Jay Gould nach der Reorganisation 1875 die St. Joseph & Denver City RR), die ab 1862 von St. Joseph (Kansas City) aus baute. Bis 1869 lagen nur 14 Meilen Gleise, doch schon Ende 1872 waren 227 Meilen bis zum Eisenbahnknoten Hastings, Neb. fertig. Den Rest der Strecke bis Grand Island baute dann bis 1879 die Union Pacific Railway. Streitigkeiten mit UP-Investoren führten 1885 zum einvernehmlichen Verkauf aller Assets dieser Bahn mit inzwischen insgesamt 1.137 Meilen Streckenlänge einschließlich der St. Joseph-Brücke über den Missouri River und den drei in Bau und späteren Betrieb involvierten eigenständigen Bahngesellschaften an diese von allen Streitparteien gemeinschaftlich neu gegründete Gesellschaft. Die Bedeutung der Bahn wird vor allem an ihren Verbindungen deutlich: 5 x Anschluß an die Burlington & Missouri River RR, 3 x an die Chicago, Kansas & Nebraska, 2 x an die Kansas City & Omaha RR, sowie im Mega-Eisenbahnknoten Hastings an die Missouri Valley RR und die Missouri Pacific RR, schließlich in Grand Island an die Union Pacific. 1897 pleite gegangen und dann als „Railway“ reorganisiert. Die Bahn blieb ihr Leben lang immer irgendwie mit der Union Pacific verbunden, ab 1936 wurde sie als „St. Joseph Branch“ sogar wieder direkt von der UP betrieben. Der Verkehr auf dem nordwestlichsten Teil der alten Strecke wurde aber immer schwächer, nachdem die UP 1914 zwischen Hastings und Gibbon eine Abkürzung gebaut hatte. Doch erst 1989 wurde der Abschnitt von Hastings nach Grand Island weitgehend stillgelegt; nur wenige Meilen in Grand Island sind immer noch in Betrieb. Der wesentlich längere Abschnitt von St. Joseph (Kansas City) nach Hastings, Neb. ist dagegen bis heute regulärer Teil des UP-Netzes. Hochwertiger HLBNC-Stahlstich mit Personenzug-Vignette und Kansas City im Hintergrund, unten Nebenvignette mit Hirschkopf. Maße: 33,2 x 23,8 cm. Unentwertet, mit anhängenden Kupons ab 1891. **Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.**



Nr. 367

Nr. 367 **Schätzpreis: 2.500,00 EUR**
Startpreis: 1.000,00 EUR

St. Louis & San Francisco Railway

1 share à 100 \$, Nr. C254
 New York, 10.2.1891 VF

Die FRISCO entstand 1876 aus den Trümmern der transkontinentalen Atlantic & Pacific RR. Die Pleiten dauerten an: 1896 als St. Louis & San Francisco Railroad und 1916 als „Railway“ reorganisiert. Die Gesellschaft kontrollierte ein gewaltiges, über 5.000 Meilen langes, aus über 60 Einzelstrecken bestehendes Netz. Die von St. Louis aus nach Westen führende Hauptstrecke verzweigte sich dann in Monett, Mo. in vier Teile: Zwei nach dem oberen Westen führende Strecken nach Ellsworth, Ks. und Anthony, Ks., eine nach dem unteren Westen führende Strecke nach Sapulfa, Tx. und eine nach Südwesten führende Strecke nach Paris, Tx. Erst 1980 wurde die FRISCO an die Burlington Northern verkauft, die sich in der Folge von etlichen nicht länger benötigten Strecken trennte. Herrlicher NBNC-Stahlstich, ungemein feine Vignette: Indianerfamilie beobachtet Bautrupps beim Eisenbahnbau, im Hintergrund die schneebedeckten Gipfel der Rocky Mountains. Maße: 20,8 x 30,5 cm. Unentwertet. Nur exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert, ein **Unikat** aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 368

Nr. 368 **Schätzpreis: 240,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Stevens Duryea, Inc.

1 pref. share à 100 \$, Nr. 6291
 Chicopee, Massachusetts, 4.3.1920 EF/VF
 Gründung 1919, 1923 bereits Konkurs und als Stevens Duryea Motors, Inc. weitergeführt. Frank und Charles Duryea waren wohl die ersten amerikani-

schen Konstrukteure, die von Anfang an, d.h. seit 1895, ihre Automobilproduktion nach kommerziellen Zielen ausgerichtet hatten. Aufgrund tiefergehender Meinungsverschiedenheiten trennten sich die Brüder jedoch bald. Frank Duryea nahm eine Stelle in der Waffenfabrik Stevens Arms & Tools in Cicopee Falls als Vizepräsident und Chefkonstrukteur an. Als Einstieg in die Automobilindustrie kaufte Stevens das Unternehmen Overman, das bis zu diesem Zeitpunkt Fahrräder und Dampffahrzeuge gebaut hatte. 1902 begann Stevens die Produktion des Victoria Stanhope. Neben diesem technisch eher rückständigem Automobil wurde ab 1905 der Stevens-Duryea, ein wesentlich fortschrittlicher 4-Zylinder, gebaut. Es folgten weitere 6-Zylinder-Modelle, bis Frank Duryea seine Aktienanteile verkaufte und die Produktion 1920 eingestellt wurde. Im selben Jahr wurde die Produktion nach einem Besitzerwechsel wieder aufgenommen, doch waren die Automobile im Preis-Leistungs-Verhältnis nicht konkurrenzfähig, so daß das Unternehmen 1927 endgültig seine Tätigkeit einstellte. Originalsignaturen. Maße: 21,8 x 28 cm.

Nr. 369 **Schätzpreis: 2.000,00 EUR**
Startpreis: 800,00 EUR

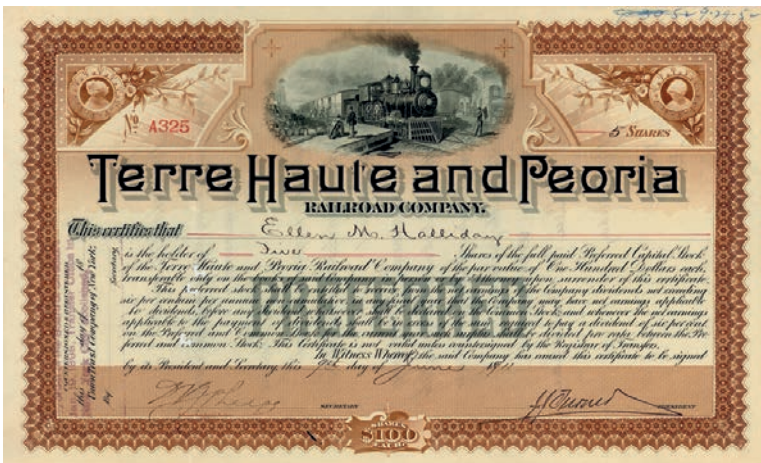
Swatara Railroad Company

10 shares à 50 \$, Nr. 38
 Pennsylvania, 28.10.1842 VF

Gegründet 1831 als Swatara & Good Spring RR mit dem Ziel, das erste erschlossene Anthrazitkohlefeld in Pennsylvania an das Eisenbahnnetz Richtung Ostküste anzuschließen. 17 Meilen lange Strecke von der Lorberry Junction über Tremont nach Donaldson, einer kleinen Ortschaft in Schuylkill County, Pennsylvania. 1840 umbenannt wie oben. Bis 1848 als reine Pferdebahn betrieben, danach schrittweise auf Dampfbetrieb umgestellt. 1863 verkaufte der Gründer und Großaktionär „Judge“ William Donaldson seine Aktienmehrheit an die Philadelphia & Reading RR. Die P&R benannte die Bahn in Good Spring RR um, da nach Bau einer 1,4 Meilen langen Verlängerung zur Good Spring Colliery dieses Anthrazitkohlebergwerk nun der Hauptkunde war. 1871 mit der Pine Grove & Lebanon RR und der Lorberry Creek RR zusammenggeführt zur Lebanon & Tremont RR mit einer nun 31 Meilen langen Strecke und noch im gleichen Jahr vollständig auf die Philadelphia & Reading verschmolzen. Ein herausragend illustriertes Papier mit mehreren Kupferstich-Vignetten, mittig feine Vignette einer Uralt-Eisenbahn auf (ganz ungewöhnlich für diese frühe Zeit!) zweigleisiger Strecke. Originalunterschrift **William Donaldson** als Präsident. Maße: 18,9 x 25,5 cm. Außergewöhnlich frühes und äußerst seltenes Stück!



Nr. 369



Nr. 370

Nr. 370 Schätzpreis: 1.250,00 EUR
Startpreis: 350,00 EUR

Terre Haute & Peoria Railroad Co.

5 pref. shares à 100 \$, Nr. A325

Illinois, 9.6.1911

VF

Gegründet 1887 als Nachfolger der Illinois Midland RR. Wichtige Bahn mit 173 Meilen Streckenlänge (Hauptstrecken: Farrington-Hervey, Ill. 77 Meilen und Maroa-Farmdale, Ill. 61 Meilen). 1892 für 99 Jahre verpachtet an die Terre Haute & Indianapolis RR (welche 1909 mit vier anderen Bahnen zur Vandalia RR fusionierte). Damit am Ende Teil der Systems der mächtigen Pennsylvania RR geworden. Hochwertiger HBNC-Stahlstich, feine Vignette mit langem Güterzug an der Verladerampe. Maße: 18,4 x 30,5 cm. Im Gegensatz zu den überhaupt nur ganz wenigen sonst bekannten Stücken ist diese Aktie unentwertet, in der Form ein Unikatum aus einer uralten US-Sammlung.

**Gerne nehme ich auch
Ihre Einlieferung zur Auktion
entgegen!**



Nr. 371

Nr. 371

Schätzpreis: 250,00 EUR

Startpreis: 90,00 EUR

Texas Electric Railway Company

6 % Convertible Gold Debenture 1.000 \$,

Nr. M410

Dallas, Tx., 1.1.1917

VF+

Gegründet 1916/17 durch Fusion der Texas Traction Co. (die 1911 die 1901 gegründete 10 Meilen lange Denison & Sherman Ry. übernommen und zusätzlich die 65 Meilen lange Strecke Dallas-Sherman gebaut hatte, außerdem 1912 Erwerb der 28 Meilen langen Bahn Dallas-Waxahachie) und der Southern Traction Co. 56 Meilen lange Bahn Dallas-Corsicana). Durch die Fusion entstand das größte Interurban Railway System im Süden der USA mit mehr als 200 Meilen Gesamtlänge. Der Siegeszug des Automobils erzwang in den 1940er Jahren die schrittweise Stilllegung. Ausgesprochen schöne detailreiche und kräftige Stahlstichvignette: Straßenbahn mit Passagieren beim Einsteigen, Pferdegespann, im Hintergrund Lokomotive auf einer Brücke. Maße: 36 x 24,2 cm. Abheftungen rechts, sonst unentwertet. Mit anhängenden restlichen Kupons.

Nr. 372

Schätzpreis: 750,00 EUR

Startpreis: 350,00 EUR

Texas & Pacific Railway Company

21 shares à 100 \$, Nr. 204

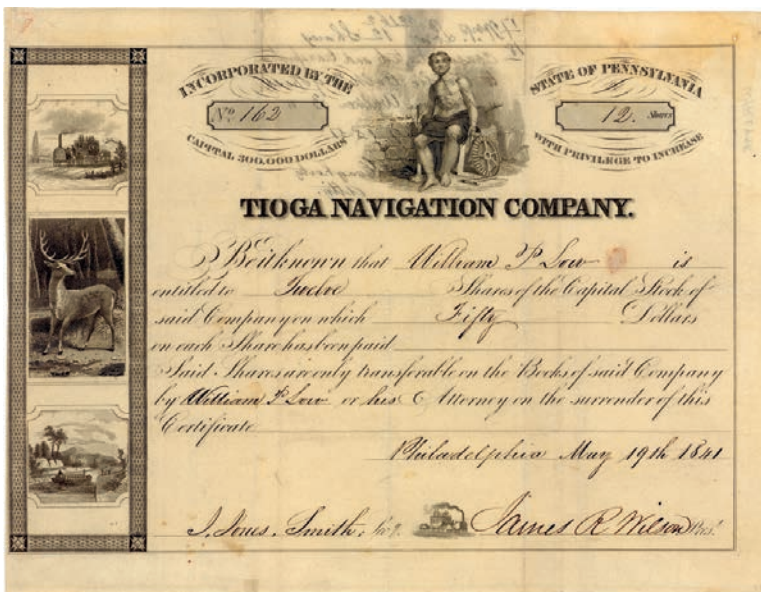
24.3.1877

VF

Certificate of trustees of stock. Gründung 1871 als eine der ganz wenigen US-Bahnen mit einer bundesstaatlichen Konzession (Act of Congress March 3rd. 1871). Nach Ende des Bürgerkriegs wurde mit dem Bau einer transkontinentalen Bahn von Marshall, Tx. nach San Diego, Cal. begonnen, 1873 ging der erste 125 Meilen lange Streckenabschnitt Longview-Dallas in Betrieb. Nach dem bis in die USA ausstrahlenden „Gründerkrach“ 1873 ging der Ges. das Geld aus. Erst 1879 konnte man weitermachen, doch inzwischen hatte unberechtigter Weise die Southern Pacific ihre Gleise auf dem Land der Texas & Pacific verlegt, was eine zusätzliche Transkontinentalstrecke unrentabel machte. 1895-1932 übernahm die T&P statt dessen viele kleinere Bahnen und baute ihr Netz in den Staaten Texas, Louisiana und Arkansas damit auf 2.800 Meilen aus. Am Ende besaß die T&P 365 Lokomotiven und über 10.000 Güterwagen. Die texanischen Ölfunde der späten 1920er Jahre beflügelten das Geschäft, und Öl machte bald ein Viertel des Frachtvolumens aus. Doch auch im Personenverkehr war die T&P bis in die 1960er Jahre (kurz vor Übergabe des Personenverkehrs an Amtrak 1971) sehr stark. Viele „Vorzeigezüge“ bekamen besondere Namen, und z.B. der von St. Louis aus (1946-48) gemeinsam mit der Pennsylvania RR sogar von New York aus) nach Ost-Texas verkehrende „Sunshine Special“ der MoPac hatte über T&P-Gleise weitergeführte Kurswagen nach Dallas, Fort Worth, El Paso und Houston. Er war in den 1930er Jahren einer der ersten klimatisierten Züge im Südwesten der USA. Bis in die 1960er Jahre setzte die T&P ihre Politik des Aufkaufs kleinerer Bahnen fort. 1976 ging sie schließlich in der ein Jahrhundert zuvor von Jay Gould groß gemachten Missouri Pacific RR auf, die jahrzehntelang ohnehin schon T&P-Hauptaktionär gewesen war. Nach dem Zusammenschluß Ende 1982 mit der Union Pacific und der Western Pacific (bei dem die MoPac nach Streckenlänge und Anzahl der Lokomotiven der größere Partner war) blieb die MoPac formell zunächst weiter eine eigenständige Ges., bis 1997 die Vollfusion mit der Union Pacific erfolgte. ABNC-Litho, Vignette mit vielen Reisenden an einem haltenden Zug. Maße: 20,5 x 30 cm bzw. 26 x 30 mit dem Anhang unten. Fast 70 Jahre älter als alle sonst bekannten Aktien dieser Bahn. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung. Bei COX mit der höchsten Seltenheitsstufe katalogisiert, aber nicht abgebildet.



Nr. 372



Nr. 373

Nr. 373 **Schätzpreis: 850,00 EUR**
Startpreis: 350,00 EUR

Tioga Navigation Company

12 shares à 50 \$, Nr. 162

Philadelphia, Pa., 19.5.1841

VF

Gegründet 1826 durch Spezialgesetz des Staates Pennsylvania, wobei zu Beginn noch gar nicht feststand, ob die Ges. einen Kanal oder eine Bahnstrecke bauen wollte. Schließlich entschied man sich 1833 gemeinsam mit der Tioga Coal, Iron, Mining & Mfg. Co., auf der 27 Meilen langen Strecke von der Pennsylvania-New York-Staatsgrenze bei Lawrenceville nach Blossburg, Pa. eine Bahn zu bauen. Die vornehmlich dem Kohletrans-

port dienende Strecke hatte bis 1840 noch flache hölzerne Schienen. 1850/52 als Tioga Railroad reorganisiert, anschließend kamen Abzweige nach Lawrenceville und Morris Run hinzu, was die Gesamtlänge auf 43 Meilen brachte. Die Tioga RR wurde von der Erie RR kontrolliert und war Teil von deren Hauptstrecke von der State Line Junc. bei Elmira, N.Y. nach Hoytville, Pa. Etwa 1885 übernahmen erst deren Rechtsvorgänger und dann die Erie RR selbst die Betriebsführung der Tioga RR, ehe sie am 1.1.1918 der United States Railroad Administration unterstellt wurde. Anschließend vollständig in der Erie RR aufgegangen, die die Strecke 1941 stilllegte. Für die Zeit außergewöhnlich dekorativ gestaltet: Oben eine Vignet-

te mit Schmiedegott Vulcanus, links über die ganze Höhe eine Vignetten-Leiste mit Uralt-Eisenbahn, Hirsch und Treidelkahn auf einem Kanal, unten ganz kleine Abb. einer Uralt-Eisenbahn. Maße: 17,8 x 23,2 cm. Drei kleine Randeinsätze hinterklebt. Unentwertet. Ganz anders gestaltet als die sonst bekannten Stücke dieser alten und interessanten Gesellschaft, aus einer uraltan US-Sammlung und wahrscheinlich ein Unikat.



Nr. 374

Nr. 374

Schätzpreis: 250,00 EUR
Startpreis: 90,00 EUR

Toledo, Cincinnati & St. Louis Railroad Company

6 % Bond 1.000 \$, Nr. 1174

Indiana/Illinois, 23.7.1881

VF

Auflage 2.000. Gegründet 1881 durch Fusion der „alten“ Toledo, Cincinnati & St. Louis RR mit der Frankfort & Kokomo RR, der Vermillion & State Line RR sowie der Charleston, Neoga & St. Louis RR und der Tuscola, Charleston & Vincennes RR. So entstand die immerhin drei Staaten (Ohio, Indiana und Illinois) bis zu den Großen Seen komplett durchquerende 450 Meilen lange Schmalspurbahn Toledo, O. nach East St. Louis, Ill. 1883 (unter Beibehaltung des bisherigen Namens) erneute Fusion mit der Toledo, Delphos & Burlington RR, deren älteste Vorgängerin, die normalspurige Iron RR, bereits 1848 entstanden war. Neben kleineren Strecken kamen dadurch hinzu die Schmalspurstrecken Delphos-Dayton, O. (95 Meilen) und Dayton-Ironton, O. (177 Meilen). Ein sehr beachtliches System in Schmalspur, das aber nur ganz kurze Zeit Bestand hatte: Noch im Jahr des letzten Zusammenschlusses 1883 schon wieder in Konkurs gegangen, anschließend 1884/85 Aufspaltung in sechs Nachfolgegesellschaften. Großes Querformat, hochwertiger Stahlstich mit riesiger Vignette mit Ansicht des Hafens von Toledo am Lake Erie, im Mittelpunkt ein gewaltiges Getreidelagerhaus, mit Originalunterschrift John M. Corse als Präsident. Corse 1835-93 machte zunächst im Sezessionskrieg eine militärische Karriere, wo er bei den Unionstruppen bis zum Generalmajor brachte (berühmt wurde er vor allem durch die „Battle of Allatoona“, wo er den Allatoona Pass gegen eine fast 4-fache Übermacht der Südstaaten-Truppen verteidigte). Nach Kriegsende wandte er sich zunächst dem Eisenbahnbau zu, zum Schluß wurde er Postmaster in Boston. Maße: 26,8 x 40,3 cm. Nicht entwertet!

Nr. 375

Schätzpreis: 300,00 EUR
Startpreis: 100,00 EUR

Toledo, Peoria & Western Railway

1 share à 100 \$, Nr. A781

New York, 19.11.1901

EF/VF

Gründung 1863 als Toledo, Peoria & Warsaw RR. Die 1868 eröffnete 220 Meilen lange Bahn führte von der Indiana Staatsgrenze quer durch den Staat Illinois zum Mississippi River bei Warsaw, Ill. Konkurs 1880 und erneut 1887, dann als Toledo, Peoria & Western Ry. reorganisiert. 1893 übernahmen die Pennsylvania Co. und die St. Louis, Keokuk & Northwestern RR große Aktienpakete, ließen aber ihre Anteile von Treuhändern verwalten. Vor allem mit der Pennsylvania RR ergab sich eine intensive Zusammenarbeit, doch die Eigenständigkeit der T.P.&W.R.R. blieb noch Jahrzehnte

unberührt. Anfang 1960 wurde die T.P.&W.R.R. dann hängig von der Pennsylvania RR und der Atchison, Topeka & Santa Fe RR kontrolliert. 1979 übernahm die ATSF auch den PRR-Anteil und „schluckte“ die Bahn 1983 nach fast einem Jahrhundert Eigenständigkeit per Vollfusion. Bereits 1989 verkaufte ATSF die Hauptstrecke Lomax-Peoria-Logansport an Privatinvestoren, die zum Weiterbetrieb den alten Namen „Toledo, Peoria & Western“ reaktivierten. 1999 wurde die noch heute in Betrieb befindliche Bahn von RailAmerica übernommen. Ausgestellt auf die Farmers Loan & Trust Co. als Treuhänder für die Pennsylvania Co. aufgrund eines Treuhandvertrages von 1894. Meisterhafter ABNC-Stahlstich mit drei Vignetten: Dampflokomobil, Dreschmaschine, Güterzug und Wappenadler. Maße: 19,4 x 27,8 cm.



Nr. 375

Nr. 376 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 350,00 EUR

Toledo, St. Louis & Kansas City Railroad Company

50 pref. shares à 100 \$, Nr. 48
New York, 19.6.1886

VF

Ausgegeben anlässlich der 1886er Reorganisation, ungewöhnlicher Weise ist das Datum fest vorge-druckt. Gegründet 1881 als Toledo, Cincinnati & St. Louis RR durch Fusion mehrerer 3-Fuß-Schmal-spurbahnen, die die Städte Toledo und Cincinnati in Ohio mit St. Louis in Missouri verbanden. Kri-selnde Finanzen führten 1886 zur Reorganisation unter obigem Namen, wobei die Strecke nach Cin-cinnati aufgegeben wurde. Die übrigen Strecken wurden bald darauf auf Normalspur umgebaut. Auf der fast schnurgeraden 450 Meilen langen Hauptstrecke von St. Louis nach Toledo am Lake Erie wurden hauptsächlich Kohle, Steine und Getreide transportiert. 1900 erneut reorganisiert als Toledo, St. Louis & Western RR. Wegen der an ein Kleeblatt erinnernden Streckenkarte dann gemeinhin als „Clover Leaf Route“ bekannt. Ab 1922 ein Teil der „Nickel Plate Route“ (New York, Chicago & St. Louis RR), heute zur Norfolk Sou-thern gehörend. Im Verhältnis ungewöhnlich großes Format (ein außergewöhnlich umfangrei-cher Aktientext ist der Grund), FBNC-Stahlstich, mit zwei Vignetten: Links oben ein Rinderkopf, rechts oben eine Dampflo. Für eine US-Aktie ebenfalls ganz ungewöhnlich: Es hängt ein kpl. Kuponbogen an! Maße: 20,3 x 31,8 cm. Mit kom-plett anhängendem Kuponbogen. Das 50er-Stück ist nicht einmal bei COX katalogisiert, ein Unikat aus einer uralten US-Sammlung.

Nr. 377 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Union Bank of South-Carolina

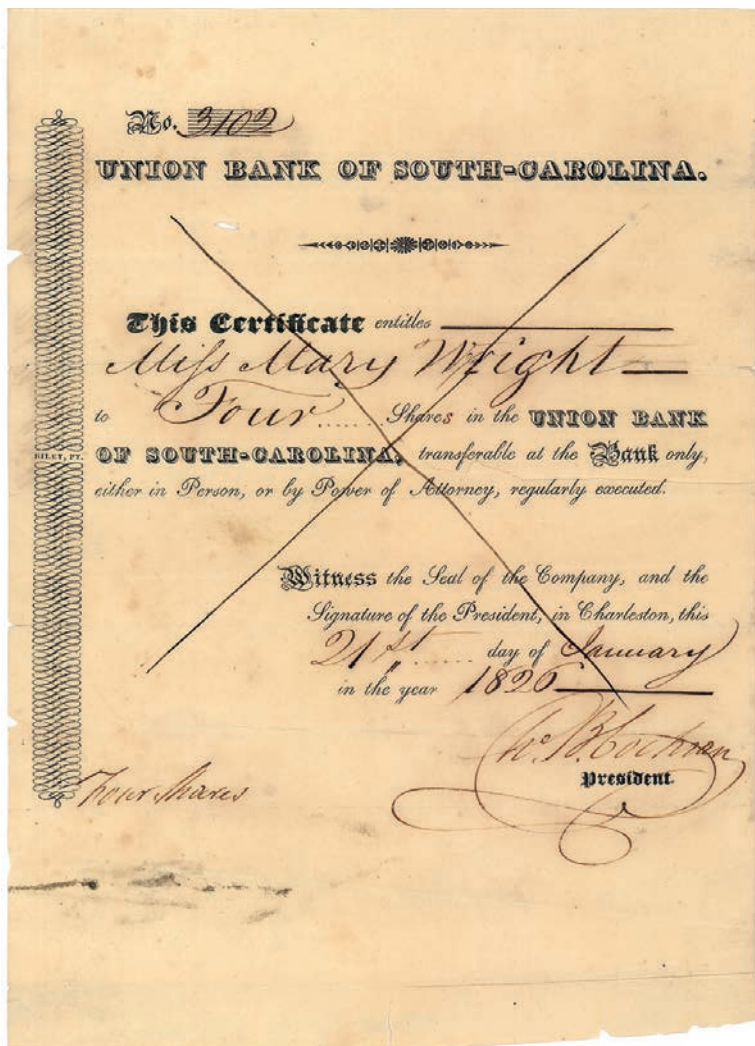
4 shares, Nr. 3102
Charleston, S.C., 21.1.1826

VF-

Die von Alexander Hamilton 1790 dem Kongreß unterbreitete Charter der „Bank of New York“ und der „Bank of the United States“ wurde zur Blau-pause weiterer Bankgründungen in den jungen Vereinigten Staaten. Nachdem der Staat South Carolina Ende 1799 zunächst bei Strafe die Ausga-be von Dollar-Banknoten verboten hatte, konzessionierte er 1801 die Bank of South Carolina und die State Bank, beide mit Notenausgaberecht. Die



Nr. 376



Nr. 377

dritte Bank im Staat war 1810 die auf 21 Jahre konzessionierte Union Bank of South-Carolina, die aber auch schon vorher bestanden haben soll. 1830 wurde die Charter für weitere 21 Jahre erneuert. Eine Besonderheit war: Die ersten Banken hatten das Recht zur Banknotenausgabe und waren von Steuern befreit, hatten aber am Ende ihrer Konzession einen „Bonus“ von 12.000, später 25.000 \$ in die Staatskasse zu zahlen. Als weitere Besonderheit: Das Gesetz verlangte, sollte jemand im Staat Carolina mit gefälschten oder gestohlenen Banknoten erwischt werden, dass der Cashier der Bank bei dem Gerichtsverfahren als Zeuge zu erscheinen hatte; wenn nicht, drohte ihm die für die damalige Zeit drakonische Geldstrafe von 1.000 \$. Maße: 25 x 17,9 cm.



Nr. 378

Nr. 378 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Union Pacific & Western Colorado Railway Company

10 shares à 100 \$, Nr. 32
Colorado, 7.12.1909 EF+

Etliche Konkurrenten machten für die Union Pacific Ende der 1870er Jahre die reine Transkontinental-Eisenbahn unrentabel. Um Verkehr auf ihre Hauptstrecke zu bringen musste sie auch die Gebiete im Einzugsgebiet ihrer Transkontinentalbahn erschließen. Zu diesem Zweck gründete die UP kurz nach 1880 neun Bahntöchter, darunter diese zum Bau der Eisenbahn von Dillon nach Grand River (41 Meilen) und der Grand River Valley-Bahn (86 Meilen). Maße: 19,4 x 27,2 cm. Unentwertet. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung, exakt dieses Stück ist bei COX katalogisiert.



Nr. 379

Nr. 379 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

United States Express Company

100 shares à 100 \$, Nr. 10580
New York, N.Y., 11.9.1933 EF/VF

Gegründet 1854 als Konkurrenz-Unternehmen zur American Express Co. Dieses bedeutende Transportunternehmen war über ein halbes Jahrhundert auf dem nordamerikanischen Kontinent flächendeckend tätig und verfügte über Verträge mit allen großen Eisenbahnen. 1914 wurde die Liquidation beschlossen, nachdem im gleichen Jahr das „Parcel Post Law“ erdrückende staatliche Konkurrenz des U.S. Mail Services geschaffen hatte. 1920 Verkauf des „U.S. Express-Building“ in New York, 2 Rector Street für 3,7 Mio. \$. Danach



Nr. 380

blieben der noch jahrzehntelang weiter existierenden Ges. noch zwei wertvolle Immobilien in Chicago. NBNC-Stahlstich, hochdekoratives Papier mit 18 cm breiter dreigeteilter Vignette mit Elzug, Karte der USA und Frachthafen. Maße: 20,3 x 31 cm. Unentwertet. Extrem seltene Variante, höchstwahrscheinlich bei der Einlösung verschollen gewesen, wohl ein Unikat.

Nr. 380 **Schätzpreis: 650,00 EUR**
Startpreis: 280,00 EUR

United States Mail Steamship Co.

50 shares à 100 \$, Nr. 73
New York, 18.2.1884 VF

Unter gleichem Namen gibt es diese Ges. gleich drei Mal! Die erste entstand 1848 und betrieb einen Liniendienst zwischen New York über New Orleans und Havana/Cuba nach Chagres am Isthmus von Panama. Sie erhielt von der US-Postverwaltung zudem einen 10 Jahre laufenden Postvertrag für die Postbeförderung zwischen New York und Kalifornien. Nach dessen Ablauf stellte die Ges. ihren Betrieb ein. Diese 1883 gegründete zweite Ges. ihres Namens hat weder etwas mit ihrem Vorläufer noch mit dem 1920 gegründeten Nachfolger zu tun, der im Auftrag des U.S. Shipping Board die im 1. Weltkrieg beschlagnahmten und hinterher als Reparationsleistung behaltenen deutschen Luxus-Liner betrieb. Eine phantastische Vignette mit einem Viermaster in See, so scharf gestochen, dass man die Sterne in den US-Flaggen erkennen kann. Maße: 19,4 x 30,2 cm. Unentwertes, äußerst seltenes Stück!



Nr. 381

Nr. 381 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Virginia Midland Railway Company

10 first pref. shares à 100 \$, Nr. 203
Alexandria, Va., 16.5.1881 VF

Gegründet 1881 als Nachfolger der Orange & Alexandria RR (gegr. 1848) und der Manassas Gap RR

(gegr. 1850). Die Hauptstrecke Alexandria-Danville, Va. war 233 Meilen lang, dazu kamen die Abzweigungen nach Strasburg, Harrisburg, Front Royal und Gordonsville, zudem waren die Charlottesville & Rapidan RR und die Franklin & Pittsylvania Narrow-Gauge RR gepachtet. Das machte ein insgesamt 412 Meilen umfassendes Netz. Gehörte dann zur Southern Ry. Maße: 18,1 x 26,7 cm.

Nr. 382 **Schätzpreis: 2.000,00 EUR**
Startpreis: 1.000,00 EUR

Virginia & Truckee Railroad Co.

500 shares à 100 \$, Nr. 32
Virginia, Nevada, 21.6.1869 VF+

Konzessioniert 1869 für die noch im gleichen Jahr eröffnete Strecke Reno-Virginia, Nev. (52 Meilen) mit 1,5 Meilen langer Abzweigung nach Silver City. Die Bahn war die einzige Verbindung zwischen der „Comstock Lode“ und der Hauptstrecke der Central Pacific RR. Bald nach ihrer Gründung kam sie unter den Einfluß von Darius Gordon Mills (1825-1910), der in Kalifornien nach einer großen Karriere als Bankier im Staat Nevada blendend am einsetzenden Goldrausch verdiente. Längere Zeit war er der reichste Einwohner des Staates Kalifornien! Direkte Bergbauinvestments waren ihm zu riskant, er verdiente lieber am ganzen „Drumherum“, und so blieb D. O. Mills u.a. 35 Jahre lang bis zu seinem Tod Präsident dieser Bahn. Die Bahn beförderte hauptsächlich Silbererz aus der „Comstock Lode“, was auf Grund ihrer Monopolstellung ein einträgliches Geschäft war: Im Gegensatz zu den meisten anderen Bahnen ihrer Zeit überstand sie 70 Jahre ohne Blessuren und ohne Reorganisation. Einzige Veränderung war 1905 der reguläre Verkauf an eine gleichnamige neue Gesellschaft (Ry. statt RR), dem 1906 die Eröffnung der 16 Meilen langen Neubaustrecke Carson City-Minden, Nev. folgte. An den Besitzverhältnissen änderte sich aber nichts, und D. O. Mills blieb weiter Präsident. Als Spätfolge der großen Depression und der aufkommenden Konkurrenz des Automobils ging die Bahn 1938 dann doch pleite. Der Konkursverwalter beantragte bei der Interstate Commerce Commission nach dem Einsturz eines Tunnels die Genehmigung zur Stilllegung der Bahn, die 1941 erteilt wurde. Als Präsident original unterschrieben von William Sharon (1821-85). Der später in Virginia City ansässige Sharon war einer der reichsten Bergbauunternehmer im Westen der USA, der sein Vermögen als Silberbaron in der berühmten „Comstock Lode“ gemacht hatte. Er war einflußreiches Mitglied des „Mackay-Syndikats“ und vertrat den Staat Nevada 1875-81 als Senator im US-Kongress. Weitere Originalunterschrift rückseitig als einer der drei Testamentsvollstrecker des Aktionärs Wm. E. Barron: Darius



Nr. 382

Ogden Mills (1825-1910, startete seine Karriere 1846 als Kassierer und bald darauf Großaktionär der Merchants Bank of Erie County, machte 1848 im Goldrausch in Kalifornien ein kleines Vermögen, verkaufte 1850 seine Bankinteressen in Buffalo, N.Y. und gründete in Sacramento die „Gold Bank of D. O. Mills & Co.“, gründete 1864 die „Bank of California“, der er 14 Jahre lang vorstand, war zwischen 1864 und 1880 der reichste Einwohner des Staates Kalifornien, ging 1880 zurück nach New York, wo er sich mit Immobilienentwicklungen beschäftigte und als einen der ersten großen Stromversorger der USA die Niagara Falls Power Co. mit aus der Taufe hob). Wunderschöne Vignette mit Eisenbahnstrecken und Personenzug in einem waldreichen Gebirge, im Vordergrund zwei Goldsucher; Nebenvignette mit Weißkopf-Seeadler. Maße: 17,6 x 25,8 cm. Hochinteressante US-Railroad-Rarität!

Nr. 383

Schätzpreis: 250,00 EUR

Startpreis: 80,00 EUR

Western Maryland Railroad Company

5 % Gold Receiver's Certificate

for Equipment 10.000 \$, Nr. 3

Maryland, 1.3.1909

EF/VF

Konzessioniert 1852 als Baltimore, Carroll & Frederick RR, aber schon 1853 wie oben umbenannt. Der Bau der 90 Meilen langen Bahn von Baltimore nach Williamsport, Md. zog sich, mit Unterbrechungen durch den Bürgerkrieg, von 1857 bis 1873. Die Bahn diente hauptsächlich dem Kohletransport (die Endstation Williamsport liegt am Chesapeake & Ohio Canal, dort wurde die Kohle von Kähnen auf die Bahn umgeladen). Mit der „Lurgan Subdivision“ (1881 von der Baltimore & Cumberland Valley RR gepachtet und 1886 mit der Harrisburg & Potomac RR verbunden) und der „Hanover Subdivision“ (1886 durch Übernahme der Baltimore & Hanover RR und der Gettysburg RR) erhielt die W.M.R.R. auch zwei Strecken nach

Pennsylvania. Mit der Eröffnung ihrer Potomac Valley RR 1892 bekam sie Anschluß an die Baltimore & Ohio RR. Nach Übernahme der Aktienmehrheit 1902 durch das „Fuller Syndicate“ unter George Gould folgte eine ungezügelte Expansion Richtung Westen, die 1908 im finanziellen Zusammenbruch endete. Um sich die Dimensionen vorzustellen: Der Güterbahnhof Jamison Yard der West Subdivision in Hagerstown bekam damals eine Kapazität für 3.000 Güterwagen! 1909/10 als „Western Maryland Railway“ reorganisiert. 1964-68 wurde die W.M.R.R. gemeinsam von der Chesapeake & Ohio RR und der Baltimore & Ohio RR übernommen, damit Teil des Chessie Systems. C&O und B&O fusionierten 1987, heute CSX Transportation. Die meisten der zuletzt 12 Subdivisions der früheren W.M.R.R. sind bis heute in Betrieb. Auf der 1907 durch Übernahme der „George's Creek & Cumberland RR zur „West Subdivision“ der Western Maryland gekommenen Strecke fährt heute von Cumberland aus die „Western Maryland Scenic RR“. 16 Meilen mit bis zu 2,8 % Steigung führen durch „America's First Gateway to the West“, einen Einschnitt in den Allegheny Mountains, um Helmstetter's Horseshoe Curve herum (die eine halbe Meile lange geschwungene Bogenbrücke im Cash Valley ist bis heute das beliebteste Eisenbahn-Fotomotiv östlich des Mississippi) und durch den Tunnel unter dem Piney Mountain (der Tunnel wurde ursprünglich für eine zweigleisige Strecke gebaut; heute liegt hier nur noch ein Gleis und parallel verläuft ein Radwanderweg). Dann wechselt die Museumsbahn auf die Strecke der alten Cumberland & Pennsylvania RR. Teil einer 2-jährigen 2-Mio.-\$-Anleihe des Konkursverwalters zur Beschaffung von Rollmaterial. Hochdekoratives Papier mit toller großer Vignette: Personenzug vor Bahnhofshalle, Dampflok auf Drehscheibe, Stellwerk. Maße: 38 x 25,3 cm. Unentwertet, Restkupon anhängend.



Nr. 383

Images of all items offered are stored in our imaging database archive. Images given in this catalogue may come from this archive and may therefore bear a serial number different from the piece actually offered.



Nr. 384

Nr. 384 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 500,00 EUR
Western North Carolina Railroad Co.

2 shares à 100 \$, Nr. 393
 Slatesville, N.C., 17.4.1860

VF

Gegründet 1855 zum Bau einer 140 Meilen langen Bahn von Salisbury nach Asheville, N.C. Im Herbst 1858 konnte das 81 Meilen lange Teilstück Salisbury-Morgantown eröffnet werden, einen Weiterbau verhinderte dann eine ganze Generation lang der Sezessionskrieg zwischen Nord- und Südstaaten. Erst im Herbst 1880 wurde die Bahn durchgehend bis Asheville fertig. Bereits im April 1882 ging die Verlängerung bis Paint Rock in Betrieb, 1890 hatte sich die Gesamtlänge dann auf 309 Meilen erweitert. 1892 eingegliedert in die Richmond & Danville RR, 1894 verschmolzen auf die mächtige Southern Railway. Meisterhafter Druck der American Bank Note Co. und der Danforth, Perkins & Co.-Druckerei mit drei Vignetten: links Justitia, oben mittig "America"-Lokomotive am Bahnhof, dahinter zwei Eisenbahnen, rechts Washington-Büste. Maße: 18 x 24,3 cm. Unentwertet. Bisher überhaupt erst ein einziges Mal versteigert worden (im Jahr 2012, Zuschlag damals 950 EUR). **Rarität!**



Nr. 385

Nr. 385 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR
Western Pacific Railway Company

100 shares à 100 \$, Nr. 1453
 California, 20.8.1910

VF

Ursprünglich gegründet 1903 als Western Pacific Railway zum Bau einer Bahn von Salt Lake City nach San Francisco durch die Staaten Utah, Nevada und Kalifornien unter Beteiligung der Denver & Rio Grande RR (eröffnet 1911, anknüpfend an das westliche Ende der D.&R.G.RR). Als die



Nr. 386



Nr. 387

D.&R.G.RR die übrigen Kapitalgeber bei diesem Unternehmen zu sehr betrog, gründeten diese 1916 zur Pooling ihres Einflusses als Holding-Kontrollgesellschaft die Western Pacific Railroad. Später mit der Denver & Rio Grande RR verschmolzen. WBNC-Stahlstich, feine Vignette mit Güterzügen. Maße: 19,4 x 30,2 cm. Unentwertet. Ein ganzes Vierteljahrhundert älter als die uns bisher bekannte älteste Aktie dieser Bahn (als Railroad) aus dem Jahr 1934! **Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.**

Nr. 386 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR
Western Vermont Railroad Company

2 shares, Nr. 814

2.5.1853

EF

Gründung 1845 mit der Konzession zum Bau der ca. 100 km langen Bahn von Rutland, Vt. über Bennington bis zur Grenze zum Staat New York. Die Weiterführung bis zum Anschluß an die Strecke der Troy & Boston auf dem Gebiet des Staates New York baute die separate Troy & Bennington RR. 1850 begannen die Bauarbeiten, 1852 ging die Gesamtstrecke in Betrieb. Unter der Last ihrer Anleihen brach die Western Vermont schon 1857 zusammen und wurde schließlich als Bennington & Rutland Ry. reorganisiert. Im Laufe der folgenden zwei Jahrzehnte gab es unzählige Wechsel von Betriebsführern und Pächtern der Strecke, bis die Bennington & Rutland Ry. den Betrieb 1877 wieder in Eigenregie übernahm. 1901 fusionierte sie mit weiteren Bahnen zur Rutland Ry. (und gehörte damit dann zum New-York-Central-System). Der im Staat New York liegende Streckenteil war inzwischen erst auf die Fitchburg RR und dann auf die Boston & Maine übergegangen. Im Betriebsablauf war die Verbindung von Rutland nach Troy und Albany jedoch stets eine geschlossene Einheit mit durchgehenden Zügen. Nach einem Streik der Rutland-Arbeiter wurde der Personenverkehr erst 1953 eingestellt, nach einem weiteren Streik 1961 auch der Güterverkehr. Die 1962 genehmigte Stilllegung wendete der Staat Vermont durch Kauf der auf seinem Staatsgebiet liegenden Trasse ab, die dann an die neu gegründete Vermont Railway verpachtet wurde. Diese pachete außerdem auch den in New York liegenden Streckenteil, nahm den Güterverkehr 1964

wieder auf und betreibt ihn bis heute. Mit quer angeordneter Personenzug-Vignette, drei weitere kleine Nebenvignetten mit Dreimaster, Farmer und Staatswappen. Maße: 14,3 x 22,3 cm. Unentwertet. Ein äußerst interessantes Papier, das die wechselvolle Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen dokumentiert.

Nr. 387 **Schätzpreis: 2.000,00 EUR**
Startpreis: 1.000,00 EUR

Wilmington, Charlotte & Rutherford Railroad Company

3 shares à 50 \$, Nr. 333

Wilmington, N.C., 18.3.1867

VF

Gegründet 1855 zum Bau einer 272 Meilen langen Eisenbahn Wilmington-Rutherford, N.C. Knapp 2/3 dieser Strecke (168 Meilen) waren 1872 fertig und in Betrieb, dann ging der Ges. das Geld aus. Die 1873 gegründete Auffangsgesellschaft Carolina Central Railway schaffte es zwar noch, die Bahn fertig zu bauen, doch dann ging auch ihr die Puste aus: 1876 wieder pleite, 1880 erneut reorganisiert als Carolina Central Railroad. 1881 erlangte die Seaboard & Roanoke RR über die von ihr beherrschte Raleigh & Gaston RR die Kontrolle, im Endeffekt damit Teil des Systems der Seaboard Air-Line geworden. **Eine der schönsten amerikanischen Eisenbahnaktien dieser Zeit!** Ungewöhnlich großes Format, zweifarbig gedruckt in schwarz und violett, vier herrliche Vignetten: Personenzug an der Küste, Leiterwagen mit Baumwollballen, gezogen von einem Maultiergespann mit Treiber, Seemannsbraut, im Hintergrund viele Segelschiffe, schließlich eine violette Vignette mit Blockhütte im Wald. Maße: 26 x 31,2 cm. Unentwertet. Nicht nur außergewöhnlich schön, sondern unter den amerikanischen Eisenbahnaktien auch eine der allergrößten Raritäten. Exakt dieses Stück aus einer uralten US-Sammlung ist bei COX abgebildet, nur ein einziges weiteres ist uns bekannt (2014 versteigert, **Zuschlag 2.400 EUR**).

Verschiedene Länder



Nr. 388

Nr. 388 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

AB "Granit"

Aktie 10 x 500 Fmk., Nr. 6261-6270
Helsinki, 1.7.1940

EF+

Die 1888 gegründete Gesellschaft war für ihre qualitativ hochwertigen Produkte bekannt. Zu ihren Aufträgen gehörte u.a. der Bau der Hauptverwaltung der „Union Bank of Finland“. Traumhaftes Panorama mit Wichteln beim Steinhauen, außer-

dem Abb. eines Steinbruches, einer Brücke, einiger Säulen und Hafenanlegestelle mit Segelschiff und Eisenbahn. Die Aktie wurde von dem finnischen Künstler Alexander Federley entworfen (Signatur unten in der Platte). Der Aquarellmaler und Illustrator studierte in Helsinki, 1891-1893 in Paris. 1893 wurde er Intendant der Künstlervereinigung in Helsinki. Zwei seiner Landschaften bewahrt das Athenaeum in Helsinki auf. Originalsignaturen. Maße: 31 x 23,1 cm. Doppelblatt.

Nr. 389

Schätzpreis: 200,00 EUR
Startpreis: 60,00 EUR

AB Rindöbaden

Aktie 200 skr, Nr. 458

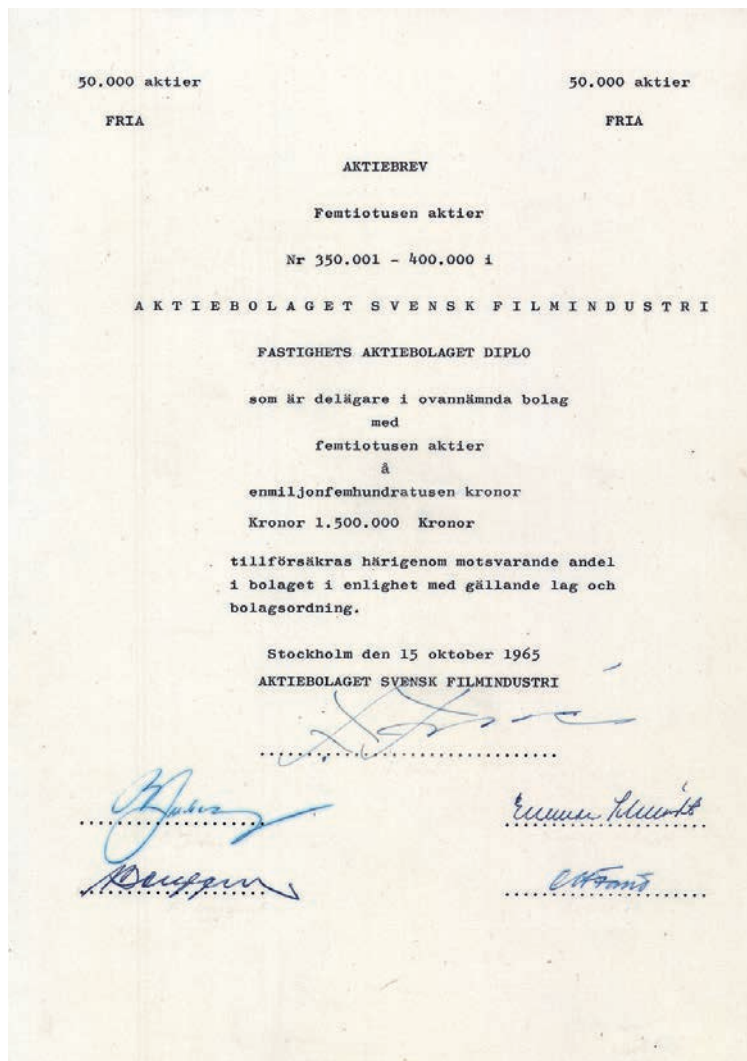
Rindöbaden, 1.12.1902

EF+

Gründeraktie. Gegründet 1902. Errichtung und Betrieb eines Kurortes, Sanatoriums und Touristenhotels, gelegen zu Rindöbaden, Regierungsbezirk Stockholm. Eines der wenigen schwedischen Wertpapiere im Jugendstil, herrlich illustriert, u.a. mit Ansicht des Hotels am Ostsee-Ufer und im Wasser spielenden Kindern, dahinter Fjord-Landschaft mit einlaufendem Schiff. Maße: 29,5 x 23 cm. Doppelblatt, mit beiliegenden Kupons und Statuten.



Nr. 389



Nr. 390

Nr. 390 Schätzpreis: 1.500,00 EUR
Startpreis: 650,00 EUR

AB Svensk Filmindustri

Globalaktie 50.000 x 30 skr, Nr. 350001-400000

Stockholm, 15.10.1965

UNC/EF

Eine der ältesten noch existierenden Filmgesellschaften der Welt, gegründet am 27.12.1919. Noch im Gründungsjahr wurde der berühmte „Zündholzkönig“ Ivar Kreuger zum Hauptanteilsgeber der Filmgesellschaft. 1920 ließ Kreuger mit Filmstudien eine Filmstadt in Solna bei Stockholm im Hollywood-Stil errichten, seinerzeit eines der modernsten und größten Filmstudios in ganz Europa. Die Filme der Gesellschaft mit Büros in Berlin, London, Paris, Amsterdam und New York wurden in alle Welt exportiert. International bekannt wurde die Gesellschaft hauptsächlich durch die Bergmann-Filme der 1950er und 1960er Jahre, sowie die Verfilmungen von Astrid Lindgrens Büchern. 1983 wurde SF vom schwedischen Medienkonzern Bonnier aufgekauft. Maschinengeschriebenes Zertifikat mit handschriftlichen Ergänzungen, mehrere Originalsignaturen. Maße: 29,6 x 20,9 cm. Schreibmaschinentext auf Wasserzeichenpapier, Doppelblatt. **Rarität.**

Nr. 391 Schätzpreis: 750,00 EUR
Startpreis: 240,00 EUR

Administration Générale de Rentes Nationales & Etrangères

Action 1.000 Frs., Nr. 453

Brüssel, 31.3.1835

VF

Das Finanzinstitut betätigte sich mit Investmentfonds, spezialisiert auf die Anlage in russischen Staatsanleihen. Originalsignaturen, u.a. von Everard Goffin, der später an der Seite von John Cockerill wirkte, dem Wegbereiter der europäischen Industrialisierung. Druck auf Büttenpapier mit Wasserzeichen. Maße: 40,7 x 30,5 cm.



Nr. 392

Nr. 392 Schätzpreis: 75,00 EUR
Startpreis: 10,00 EUR

Catherwood Gold Mines Ltd.

612 Shares à 1 £, Nr. 156

7.2.1908

VF

Die Goldminengesellschaft wurde gegründet am 15.10.1895 mit Bergwerken in Coolgardie, Westaustralien. 1898 reorganisiert zu Catherwood Gold Mines (1898) Ltd. 1903 aufgegangen in der Field's Reward Gold Mines. Maße: 21,4 x 28,7 cm.

Nr. 393 Schätzpreis: 1.000,00 EUR
Startpreis: 200,00 EUR

Chinese Government

5 % Reorganisation Gold Loan of 1913

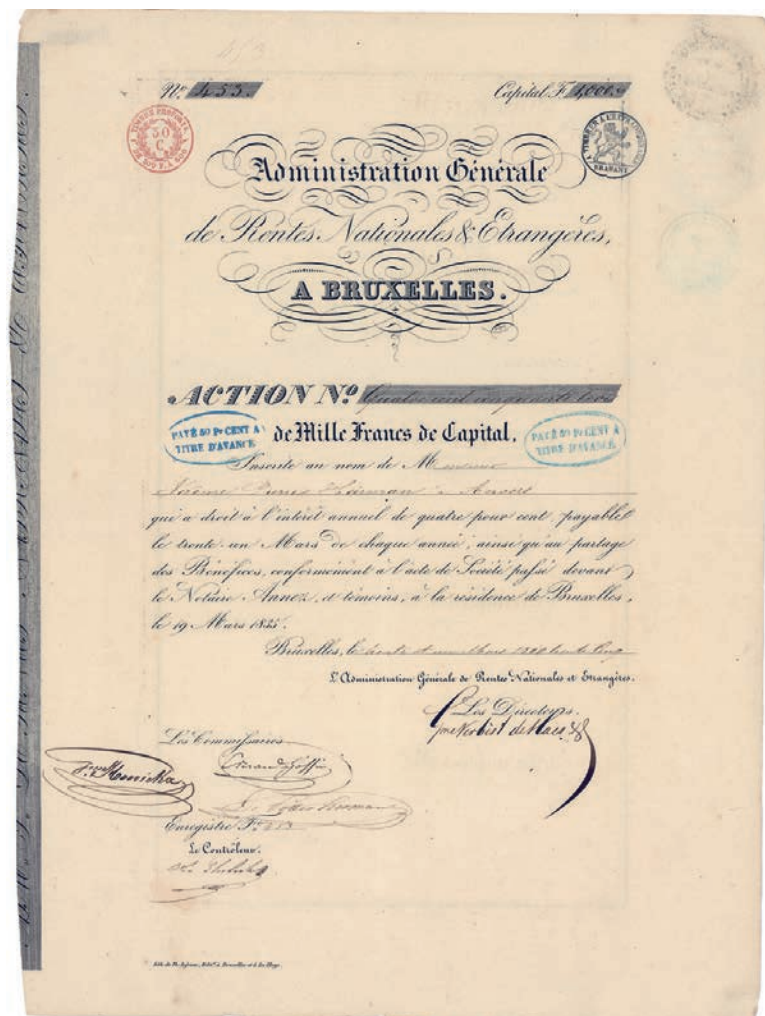
5 % Gold Bond 2.045 Mark = 100 £ = 2.525

F = 947 Rbl. = 979,60 Yen, Nr. 852959

21.5.1913

EF/VF

Gegengezeichnet von der Deutsch-Asiatischen Bank in Berlin (Kuhlmann 304). Großformatiger, ungewöhnlich schöner Stahlstich von Waterlow & Sons mit drei Vignetten aus dem chinesischen Alltag. Text englisch/deutsch/französisch/russisch. Maße: 45,8 x 33,1 cm. Mit anh. Kupons ab 1939.



Nr. 391



Nr. 393



Nr. 394

Nr. 394 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Cia. do Caminho de Ferro de Torres Novas a Alcanena S.A.

Acção 50\$000 Esc., Nr. 945
Lissabon, 15.3.1888

EF

Gründeraktie, Auflage 2.600. Torres Novas, ein kleiner Ort in der Ebene von Extremadura, liegt 14 km westlich von Alcanena, einem ebenfalls kleinen Ort, wo neben Landwirtschaft auch die Leder- und Textilindustrie der Bevölkerung ein Auskommen sicherte. Der Nähmaschinenhersteller Singer unterhielt hier sogar eine Handelsniederlassung. Mit der Gründung 1888 der Eisenbahngesellschaft bezweckte man die Anbindung der beiden Orte an die Eisenbahnstrecke nach Lissabon, was allerdings nicht verwirklicht werden konnte: die 21 km lange Zweigstrecke kam über die Projektierungsphase nicht hinaus. Großformatiges Papier mit Abb. einer Dampflok, florale Zierumrandung, als Lithographie in braun gedruckt. Maße: 46,2 x 28,5 cm. Doppelblatt. Originalsignaturen. Eine der schönsten portugiesischen Eisenbahnaktien überhaupt, seit Jahren nicht mehr angeboten, jetzt aus Sammlungsauflösung wieder verfügbar.



Nr. 395

Nr. 395 **Schätzpreis: 345,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Cie. des Voitures du Grand Hotel S.A.

Action 100 FF, Nr. 4042
Paris, 1.5.1899

EF/VF

Gründeraktie, Auflage 10.000. Das Fuhrunternehmen des Grand Hotels besorgte den Transport der Hotelgäste. Gegründet 1899, bereits 1900 von Pferde- auf Elektroautos umgestiegen und zu Cie. Nouvelle des Vehicules électriques a des Voitures du Grand Hotel umbenannt. Große Abb. des Hotels mit dem Restaurant an der Ecke der Opéra Garnier. Links und rechts zwei Pferdewagen. Maße: 32,2 x 21,4 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons 3-40. Wunderschöne Droschken-Aktie, äußerst seltenes Stück aus alter Sammlung.

Nr. 396 **Schätzpreis: 180,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Cie. Parisienne des Voitures Electriques (Procédés Krieger)

Action 100 FF, Nr. 18801
Paris, 27.7.1900

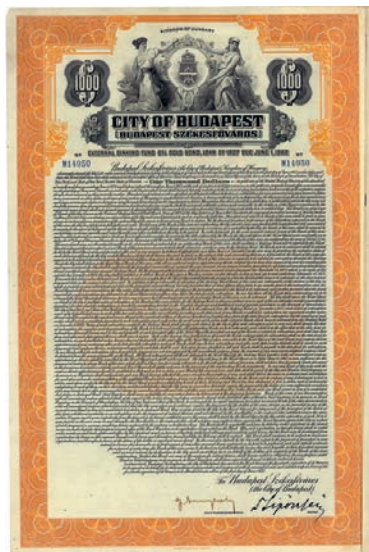
EF

Krieger baute 1898-1909 die damals bekanntesten Elektro-Automobile, die vor allem durch die lange Batteriestandzeit bestachen. AG seit 1900. Ab

1904 wurden auch Fahrzeuge mit Hybridantrieb (mit Richard-Brasier-Motoren) angeboten. Tolle Gestaltung mit 4 großen Krieger-Modellen, unten mehrere fahrende Oldsmobiles (in der Platte signiert von G. Bonnet). Maße: 22,5 x 32 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons.



Nr. 396



Nr. 397

Nr. 397 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

City of Budapest

6 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 14950

Budapest, 1.6.1927

VF+

Teil der unter Führung der Bankers Trust Co. in den USA emittierten Anleihe von 25 Mio. \$. Schöner orange/schwarzer Stahlstich der ABNC, Vignette mit Allegorien und Wappen. Maße: 38,2 x 24,8 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons ab 1941, keine Entwertung.



Nr. 398

Nr. 398 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Comp. des Carrières et Usines Saint-Victor-La-Coste (Gard) S.A.

Action 500 FF, Nr. 1718
Paris, 6.1.1880

EF

Auflage 4.000. Sehr schöne Abbildungen aus dem Tätigkeitsgebiet dieses Steinbruch verarbeitenden Betriebes: Berge, Bruchhalden, Schuppen, Loren, Pferdefuhrwerk mit gehauenen Pflastersteinen, Zug, Wappen. Filigrane Schmuckumrandung. Maße: 22,3 x 31,4 cm. Rückseitig Statuten, mit kompl. anh. Kupons.



Nr. 399

Nr. 399 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Companhia do Luabo S.A.

Acção 48500 Reis = 25 F = 1 \$, Nr. 2019

Lissabon, 28.4.1910

EF

Gründung 1894. Wunderschöner Kolonialwert, große Abb. mit Schwarzafrikanern und Pflanzungen, Elefantenherde im Mondschein. Gestalt von dem französischen Maler und Graphiker Georges Fraipont (1873-1912, in der Platte signiert). Maße: 32,6 x 23 cm. Mit anh. restlichen Kupons #12-20. Äußerst seltenes Stück aus Sammlungsauflösung.



Nr. 400

Nr. 400 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

Compania Asturiana de Artes Graficas Mencia y Paquet S. en C.

Participacion 1.000 ptas., Nr. 516

Gijon, 1.6.1901

EF/VF

Gründeranteil, Auflage 350. Spezialität dieser Firma waren Kunstdrucke. Sehr großformatig,

herrliche Jugendstil-Gestaltung, Originalunterschriften. Maße: 32,8 x 38,2 cm. Wunderschöne Jugendstilaktie, diente gleichzeitig auch als Werbeträger, um zu zeigen, welch hochwertige Graphiken von dieser Firma angefertigt wurden. **Kunst auf Wertpapieren!**



Nr. 401

Nr. 401 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Crédito Nacional Sociedad de Seguros Generales

Acción 250 ptas., Nr. 313

Barcelona, 20.4.1907

EF+

Auflage 40.000. Gründung der Versicherungsgesellschaft 1905. Großformatiges Papier, hochdekorativ im Jugendstil gestaltet. Sehr aufschlussreich illustriert: gezeigt werden mögliche Unglücksfälle, gegen die die Ges. eine Absicherung bot: Schiffsunfall, Unfall, Feuer, Todesfall. Originalsignatur. Maße: 39,2 x 30,4 cm.

Nr. 402 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Czechoslovak Commercial Corporation of America (Československé obchodní společnosti Americké)

Aktie Serie A 500 Kronen, Nr. 22

Prag, 21.7.1919

EF/VF

Gründeraktie. Gründung 1919 zwecks Errichtung einer Hotelkette sowie einer Dampfschiffahrtslinie. Zielkundschaft der Gesellschaft waren zunächst vor allem böhmische Amerika-Auswanderer, die Europa nach den Schrecken des 1. Weltkrieges den Rücken kehren wollten. Noch im Gründungsjahr Fusion mit der Mährischen Handelsges.m.b.H., 1920 Erwerb der Steinindustrie Urban & Co. in Hodolein. Bereits 1921 verhängte der Ges. die negative Wechselkursentwicklung zwischen Dollar und Krone die Bilanz, sie musste das Ausgleichsverfahren beantragen. Die Gläubiger erhielten eine Quote von nur 5%. Die spektakulär gestaltete Aktie von herrlich plakativer Wirkung wurde entworfen von E. Bohac. Die Illustrationen symbolisieren die Funktion der Ges. als Mittler zwischen der alten Welt der Tschechoslowakei und Amerika. Maße: 22,2 x 32,8 cm. Doppelblatt, mit Kupons ab 1920. Ein herrliches Papier, nur noch äußerst selten angeboten.

Nr. 403 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 125,00 EUR

Dianabad-AG

Aktie 25 x 200 Kronen, Nr. 12276-12300

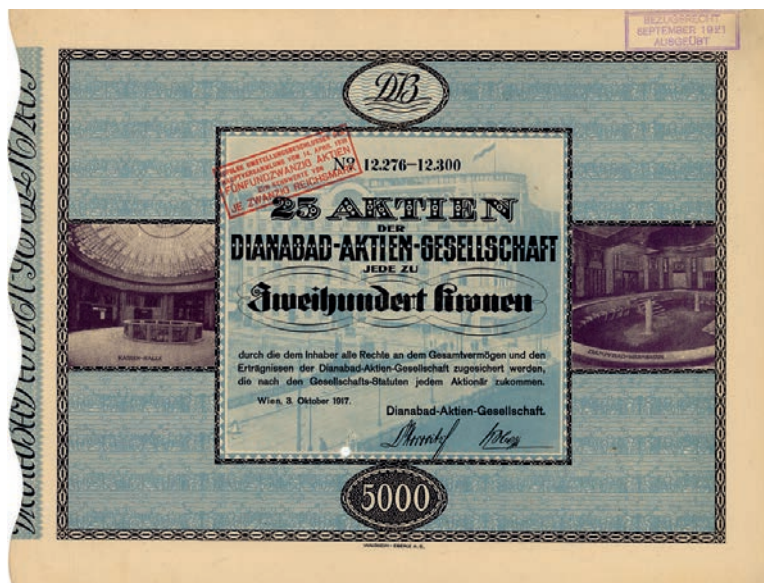
Wien, 3.10.1917

EF

Eines der traditionsreichsten Unternehmen der Monarchie: Gegründet bereits 1804, AG seit 1841! Ansässig in Wien, Obere Donaustr. 93. Vorhanden waren, neben dem Betrieb einer Schwimm-Anstalt, Wannenbäder im (prunkvollen) Dianabad und im (einfacheren) Volksbad, Fuhrbäder,



Nr. 402



Nr. 403

Dampf- und Douchebäder, außerdem wurde eine Wasserheilanstalt betrieben. Umsatzerrenditen von bis zu 30 % waren für dieses höchst erfolgreiche Unternehmen keine Seltenheit. 1911 wurden für einen großen, 1916 fertiggestellten Neubau mit Bade- und Kuranstalt sowie Hotel mehrere Nachbargrundstücke erworben. Dabei wurde eine der beiden Schwimmhallen schon als Wellenbad gebaut! (Es war das dritte Wellenbad der Welt, nach dem 1905 entstandenen Undosa-Wellenbad am Starnberger See und dem bis heute als technischem Denkmal erhaltenen 1912 in Betrieb gegangenen Bilzbad in Kötzenschenbroda Oberdorf.) Die andere Schwimmhalle hatte auch für sportliche Großveranstaltungen genügende Ausmaße. 1938 wurde der Dianabad-AG zudem der Betrieb des (noch heute bestehenden) Arbeiterstrandbades an der Donau übertragen. 1941 Erwerb des Hotels "Berliner Hof" in Königswinter am Rhein. Das Hotel in Wien wurde 1945 durch Kriegseinwirkung zerstört. Das Badegebäude wurde, da sich eine Modernisierung als unrentabel erwies, 1965 abgerissen. Danach Umwandlung in die "Dianazentrum

Realitätengesellschaft mbH", Geschäftszweck ist seither Schaffung von Wohnungseigentum und Realitätengeschäften. Großformatig und außergewöhnlich dekorativ, große Außenansicht des 1911-16 entstandenen Neubaus im II. Bezirk im Unterdruck, außerdem Abb. der Kassen-Halle mit prächtiger Lichtkuppel und des Dampfbad-Warmbassins. Maße: 26,6 x 35 cm. Doppelblatt, kleine Lochentwertung unten in der Mitte.

Nr. 404 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Eggenberger Kaltwasser-Heilanstalt-AG

Actie 100 Gulden, Nr. 194

Eggenberg, 20.5.1873

EF/VF

Gründeraktie. Gegründet 1873 in Eggenberg bei Graz in der Steiermark als Sanatorium für nerven-, lungen- und verdauungstraktkranke Patienten. Es gab 50 Patientenzimmer. Die Preise bewegten sich je nach Diät und Anwendungsart zwischen 24 und 37 Gulden pro Woche (Stand 1890). Als Heilmittel wurden angeboten Kaltwasser- und Fichtennadel-



Nr. 404

bäder, später auch Dampf-, Kohlensäure- und Lichtbäder. Nach 1900 spezialisierte man sich auf Elektrotherapie (elektrische Bäder). 1940 wurde das Sanatorium umgebaut und in ein Lehrkrankenhaus umgewandelt. Sehr dekorative Lithographie mit Ansicht der Anstalt, im idyllischen Naturgebiet gelegen. In der Nähe befindet sich das 1625 erbaute Schloss Eggenberg. Seit 2010 gehört das ganze Areal zum UNESCO-Welterbe. Originalsignatur. Maße: 27,6 x 36,5 cm. Doppelblatt, mit beilegendem kompletten Kuponbogen. **Außerst seltenes Papier**, von dem laut Einlieferer nur vier Exemplare gefunden wurden.

Nr. 405 **Schätzpreis: 1.250,00 EUR**
Startpreis: 350,00 EUR

Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen

Actie 500 SFr., Nr. 5103
Winterthur, 1.8.1874

VF

Die im Juli 1872 gegründete Eisenbahngesellschaft war Vorläufer der von 1875 bis 1880 bestehenden Schweizerischen Nationalbahn (SNB) mit Sitz in Winterthur. Die Gesellschaft strebte den Bau einer von Städten und Gemeinden finanzierten Hauptbahn vom Bodensee durch das Mittelland zum Genfersee an, um die Macht der von den Demokraten verhassten Nordostbahn zu brechen. Die Monopolstellung der etablierten Privatbahnen, als „Herrenbahnen“ bezeichnet, sollte durch diese „Volksbahn“ gebrochen werden. Der demokratische Traum, dieses Ziel durch die „unabhängige Verbindung Bodensee-Genfersee“ zu erreichen, scheiterte an den ausufernden Ausgaben. Das 159 km lange normalspurige SNB-Streckennetz verlief von Winterthur aus nordostwärts nach Kreuzlingen und Singen (Hohentwiel) sowie westwärts nach Arau und Zofingen. Der Bau des Streckennetzes fiel in die ersten Jahre der Grossen Depression, die durch den Gründerkrach ausgelöst worden war. Zudem behinderten die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn die SNB durch Konzessionierung und Bau paralleler Strecken. 1878 wurde die SNB zwangsliquidiert, zwei Jahre später übernahm die Nordostbahn die Konkursmasse für knapp 14 % der ursprünglichen Investitionssumme. Städte und Gemeinden entlang den Strecken mussten bis weit ins 20. Jahrhundert hinein die von der SNB verursachten Schulden abzahlen. Maße: 37,1 x 25,6 cm. Mit anhängendem Kuponbogen, wobei nur ein Kupon ausgeschnitten wurde. Knickfalten. Außerst seltenes Stück in einem überdurchschnittlich guten Erhaltungszustand.



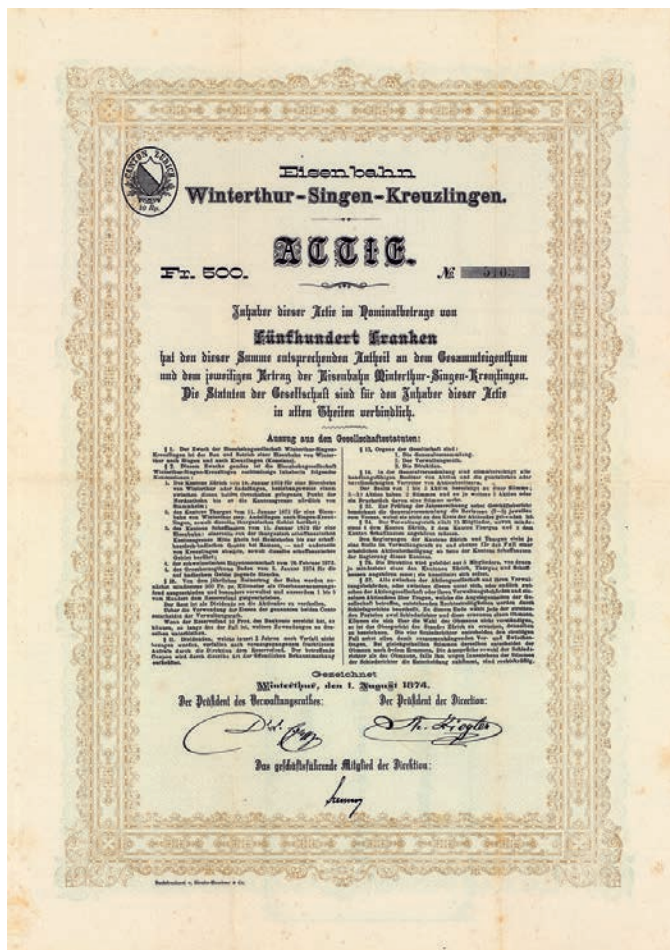
Nr. 406

Nr. 406 **Schätzpreis: 750,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

Erste Militärdienst-Versicherungs-Anstalt, Lebens- und Kinderversicherungs-AG (Első Biztosító Intézet Katonai Szolgálat Esetére)

Anteilschein 200 Kronen, Nr. 516

Budapest, 1.4.1895 EF
Gründeranteil, Auflage 1.000. Gegründet 1892 als Genossenschaft, zunächst zur Versicherung von Knaben, denen die Versicherungssumme während ihrer Militärdienstzeit ausbezahlt wurde (da Sol-



Nr. 405

daten damals Ausrüstung und Uniformen noch selbst anschaffen mussten, war dieses "Zwecksparen" oft unumgänglich). Zusätzlich Aufnahme der Lebensversicherung in Ungarn und Bosnien (ab 1903) und Österreich (ab 1908). Ebenfalls ab 1908 wurden Kinderversicherungen "beheft" Erlangung von Ausstattungskapitalien" und Mädchenversicherungen angeboten. 1917 unter Mitwirkung der Ungar. Bank- und Handels-AG und der Versicherungsgesellschaft Hamburg in eine AG umgewandelt. Eindrucksvolle Gestaltung mit geflügeltem Engel, Kanone, Gewehr, Säbel und Bombe. Die linke Randvignette zeigt drei junge Infanteristen und einen Soldaten zu Pferde; die rechte Randvignette stellt hochdekorierte, teils kriegsbeschädigte Veteranen dar. Maße: 23,5 x 30,2 cm. Mit anhr. restlichen Kupons.

Nr. 407 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 250,00 EUR

Goldminen-Sammlung Kanada

31 Aktien von 1897-1938 VF- bis EF
Auflösung einer uralten Sammlung mit etlichen sehr seltenen Stücken, einige mit schönen Vignetten. Die Sammlung enthält folgende Stücke: Abbeville Gold Mines Ltd., 1937; Bonanza Creek Gold Mining Co., 1908; Canadian Gold Mines Corp., 1923 (2 versch. Farben); Champs d'Or Rigaud-Vandreuil Limitée, 1912; Clifford Gold Mines Ltd., 1932; Compagnie Franc. des Mines d'Or du Canada, 1929; Consolidated Gold Alluvials of British Columbia Ltd., 1936 (+ Warrant for shares, 1936); Crueger Gold Run Consolidated, zwei verschiedene Nennwerte 1905 + 2 verschiedene Nennwerte 1906; Gold Hills Exploration & Development Co. of Toronto, 1897; Gold Ore Mining Co., 1925; Harris-Maxwell Larder Lake Gold Mining Co., 1907; Klon-dyke Cons. Gold Fields Ltd., 1902; Lerwick Gold Mining Co., 1899; Lillooet, Fraser River & Cariboo Gold Fields Ltd., 1895; New York & Ontario Gold Mining Co., 1904; Nova Scotia Goldfields Ltd., 1908 (drei verschiedenfarbige Nennwerte); Premier Gold Mining Co., 1907; Porcupine-Davidson Gold Mines Ltd., 1923 (zwei verschiedene); Red Eagle Gold Mining Co., 1899; Salmo Cons. Gold Mining & Development Co., 1898; San Martin Mining Co. of Canada, 1913; Skookum Gold Mines Ltd., 1938; Telluride Gold Mines of Canada, 1927; Wild Horse Gold Mining Co., 1897. Die meisten Stücke in einem sehr guten Erhaltungszustand VF bis EF, nur drei Exemplare VF.

Nr. 408 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

Gouvernement Impérial du Japon

4 % Obligation 500 Francs, Nr. 510869
15.5.1910 EF-
Auflage 63.000. Teil einer in Frankreich unter Federführung der Rothschild-Bank aufgelegten Anleihe von 450 Mio. F. Text in französisch. Meisterhafter Stahlstich von Waterlow & Sons, große Vignette des schneebedeckten Fudschijama. Maße: 42 x 28 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons für 1940-1970, unentwertet. Gesuchter und recht seltener Titel, da die Anleihe von Japan ordnungsgemäß zurückgezahlt wurde und nur noch ganz wenige vergessene Obligationen kursieren.

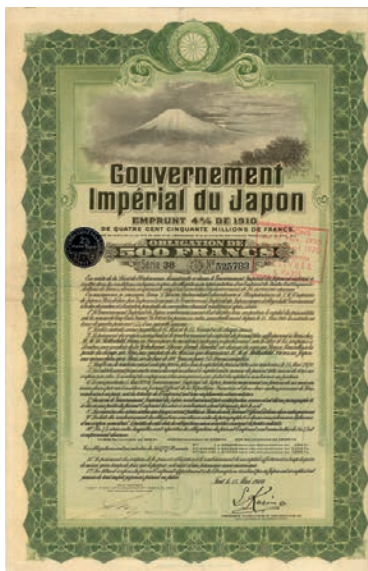
Nr. 409 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Hohenfurther Elektrische Lokalbahn

Aktie 200 Kronen, Nr. 130
Hohenfurth, 28.10.1913 EF-
Gründeraktie, Auflage nur 35; ursprünglich 258, jedoch wurden 1915 die 223 unbegebenen Aktien vernichtet. Gegründet 1913 zum Bau der 25 km langen Nebenbahn Zartlesdorf-Hohenfurth-Kienberg-Lippen in Südböhmen entlang der oberen Moldau. Die Strecke Rybník-Výssi Brod-Loucovice-Lipno wird noch heute von der tschechischen CSD betrieben. 1885 hatte Ernst Porak in Kienberg eine Zellstofffabrik eröffnet, dazu kam eine Kartongagenfabrik in St. Prokop und eine Papierfabrik. Um



Nr. 407



Nr. 408

die Industrie besser an die östlich verlaufende Hauptbahn St. Valentin-Ceské Budejovice anzubinden, forderte die Industrie eine Bahnstrecke, für die sich auch Bruno Pammer, Abt des Klosters Hohenfurth, einsetzte. Ein erster Versuch 1902 scheiterte am Geld, doch 1911 erhielten in einer seltenen Allianz der Papierfabrikant und der Abt eine neue Konzession zum Bau der Bahn. Enthalten war die Verpflichtung, mit dem Bau sofort zu beginnen und die Bahn binnen 2 Jahren fertigzustellen. Das wurde locker unterboten: Schon 5 Wochen nach Konzessionserteilung fuhr auf der Strecke Zartlesdorf-Kienberg der erste Güterzug, und 2 Monate später wurde auch der Personenverkehr aufgenommen. Mitte 1912 übernahm die Staatsbahndirektion Linz der k.k. Staatsbahnen die Betriebsführung. Nach dem 1. Weltkrieg beanspruchten sowohl Österreich wie auch die Tschechoslowakei das Gebiet, das dann im Vertrag von St. Germain der Tschechoslowakei zugesprochen wurde. Damit übernahm die CSD und der tschechoslowakische Staat wurde Mehrheitsaktionär.



Nr. 409

Noch Fragen?
Telefon: 0 53 31 / 97 55 24



underskrevne Directeurer

for det Kongelige Octroyerede Danske
Asiatiske Compagnie giøre hermed vitterligt: at

Nor. Proseur Andreas Collstrop.

er Interessent i bemeldte Compagnies Fond for een Actie, som
er en Fire Tusinde Natte Hundrede Deel i bemeldte Compagnie,
og udgjør 500 Rdlr. skriver Fem Hundredd Rigsdaler Dansk
Courant. Thi erkendes bemeldte **Nor. Collstrop.**

eller hvem dette Actiebrev med Bette haandchaver, for en
Interessent udi bemeldte det Kongelige Octroyerede Danske
Asiatiske Compagnie, og skal være deelagtig pro. Prata af
saadan Capital udi bemeldte Compagnies Midler og Effecter,
inden og uden Europa, havende og tilkommonde, saavelsom og
udi alle bemeldte Compagnie ved den Kongelige allernaadigste
Octroy af 21 Marts 1702 forundte Friheder, Benaaendringer
og Herligheder, samt de deraf ved den Allerhøjestes Bistand
flydende Fordagte. Efter dette Compagnies Conventions Indhold.

Når naar **Nor. Collstrop.**

Følger eller aflæser dette Actiebrev, gives det sinax Compagniets
Bogholder skriftlig tilkiende, som noterer saadan Forandring, og
indsfører den Kiøbendes Navn i Compagniets Bøger, saavelsom
i Listen over Compagniets Interessentere, for hvilken Transport
den Kiøbende betaler til Compagniets Bogholder af hver Actie
1 Rdlr, samt til Compagniets Fattig Casse 2 Rdlr, og ligesaameget
til sammes Fattig Bøsse. Kiøbenhavn den 2^{de} Januarii A^o 1794.

Andreas Mramur **Officer** **Antken**

Pagts Folio 23.



Nr. 410

Nr. 410 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Imperial Russian Government

5,5 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 22467

New York, 18.11./1.12.1916

VF

Hochwertige ABNC-Stahlstichvignette mit zwei weiblichen Allegorien und ihren Attributen, im Vordergrund kreisrunde Vignette mit Wappen des zaristischen Russlands. Mehrere Originalsignaturen. Maße: 30,6 x 18,8 cm. Nicht entwertet und mit anh. restlichen Kupons ab 1919.

Nr. 411 **Schätzpreis: 7.500,00 EUR**
Startpreis: 4.500,00 EUR

Königlich Dänisch-Asiatische Compagnie

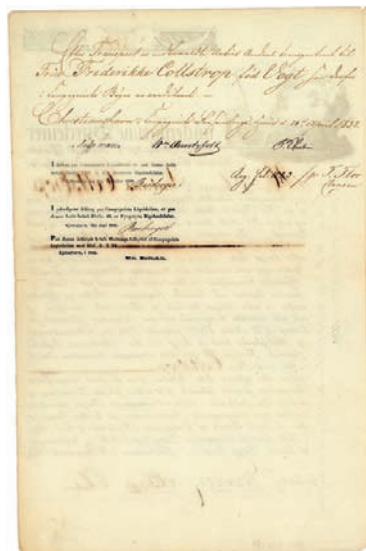
Akte 500 Reichsthaler, Nr. 152

Kopenhagen, 2.1.1794

VF+

Im 18. Jahrhundert verlor Dänemark wirtschaftlich an Bedeutung. Dagegen ergriff der dänische Staat zu Beginn der 1730er Jahre Maßnahmen: 1732 Wiedererrichtung der „Kgl. Dänisch-Asiatischen Compagnie“, 1736 Gründung einer Staatsbank nach dem Vorbild der Seehandlungs-Societät im preussischen Berlin, die sich hauptsächlich um die Belange der Industrie kümmerte. Die „Königlich Dänisch-Asiatische Compagnie“ konzentrierte ihre Handelsinteressen vor allem auf China und Indien, wo auch England und Portugal große Erfolge erzielt hatten. Vor allem mit dem Teehandel konnte sie pro Geschäftsjahr bis zu 25 % Gewinn erzielen. Der nordamerikanische Unabhängigkeitskrieg 1778 brachte dem dänischen Handel und der Asiatischen Compagnie weiteren ausgeprägten wirtschaftlichen Erfolg: Die Neutralität Dänemarks ermöglichte es der dänischen Handelsflotte, während des Krieges unbehelligt Handel auch mit den kriegführenden Nationen zu treiben. Das Abebben dieser Kriegskonjunktur nach der Unabhängigkeit der USA mündete in einer schweren Wirtschaftskrise. Der Frieden von Versailles bedeutete für viele Unternehmen, darunter auch die Asiatische Compagnie, den Verlust der großen lukrativen Transitfahrten. Für die Dänisch Asiatische Compagnie blieb nur noch der Chinahandel, der ausreichenden Gewinn versprach. Jedoch kostete die Verlängerung des 1792 auslaufenden Oktrois um weitere 20 Jahre die Compagnie umfangreiche Gebietsabtretungen. Ein Marinekonflikt Dänemark-Norwegens mit Großbritannien während der Napoleonischen Kriege (der sogenannte Kanonenboot-Krieg 1807-14) führte in der zweiten Schlacht von Kopenhagen 1807 zur Vernichtung des größten Teils der dänischen Flotte durch Admiral Nelson. Dies erzwang bei der Kom-

pagnie, die sich ohnehin in finanziellen Schwierigkeiten befand, bis 1814 eine Unterbrechung des Seehandels. Nach Ende des Kanonenboot-Krieges wurde der Handel zwar wieder aufgenommen, aber von den Verlusten dieser unruhigen Zeit erholte sich die Compagnie nicht mehr: 1845 mußte sie Konkurs anmelden. Großformatig, Druck auf Büttenpapier mit Wasserzeichen. Links oben Kupferstich mit Darstellung eines Seefahrers auf einem Kahn, der die dänische Flagge hält. Vor ihm Gabentisch mit Waren aus Übersee (Allegorie auf den Reichtum der Kolonien). Im Hintergrund die aufgehende Sonne. Eingetragen auf den bedeutenden dänischen Holzhändler Andreas Collstrop. Die Holzhandelsgesellschaft Collstrop, gegründet 1756, hat sich auf den Handel mit Eisenbahnschwellen und Telefonmasten aus Kiefer spezialisiert. Aktuell ist die Gesellschaft besonders im Gartenbausegment tätig. Maße: 37,8 x 24,2 cm. Doppelblatt, inwendig eine Übertragung von 1838 und zwei aufgestempelte Liquidationszahlungen von 1840-1841. Wertvolles und äußerst seltenes Dokument zur Geschichte des europäischen Kolonialhandels: Vergleichbare Exponate sind heute praktisch nur noch in Museen und Staatsarchiven zu besichtigen. Die älteste verfügbare Aktie der Kompani **Museale Rarität**.



Nr. 411 (Rückseite des ersten Blattes)



Nr. 412

Nr. 412 **Schätzpreis: 275,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

LA Suerte Soc. Minera en Hienelaencina

Accion 1/4 Anteil, Nr. 72

Madrid, 1.7.1855

VF+

Die 1846 gegründete Minengesellschaft verlegte 1855 ihren Sitz von Guadalajara nach Madrid. Wunderschöne Lithographie mit vielen Motiven in der Umrandung, entworfen von Carlos Tiger (in der Platte signiert). Maße: 32,1 x 22 cm. Rückseitig mehrere Übertragungen bis 1861. **Außerst selten!**



Nr. 413

Nr. 413 **Schätzpreis: 125,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Le Combat Naval S.A.

Aktion 50 Francs, Nr. 17549

Brüssel, von 1899

EF

Auflage 20.000. Die 1899 gegründete Gesellschaft plante den Bau eines Vergnügungsparks, dessen Hauptattraktion, die theatrale Inszenierung von Seeschlachten sein sollte. Die realistischen Darbietungen sollten zu Wasser mit nach Originalvorlagen gebauten Schiffsmodellen stattfinden. Wunderschön illustriertes Papier mit Panzerschiffen mitten in einer Seeschlacht, links oben ein Matrose mit Gewehr. Maße: 20,8 x 23,8 cm. Rückseitig Statuten. Mit kpl. anh. Kupons.



Nr. 414

Nr. 414 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Malmö Förenade Stuveri AB

Akte 100 skr, Nr. 2773

Malmö, 1.12.1917

EF/VF

Bedeutende Staueri des Hafen von Malmö, zuständig für den kompletten Umschlag, also die Be- und Entladung von Schiffen. Die Gesellschaft

betrieb eigene Güterzüge mit Anschluß an den Hafen. Hochdekoratives Papier mit großer Ansicht des Hafens von Malmö, eingetragen auf die „Malmö Förenade Stuveri AB i likvidation“. Maße: 33,6 x 25,7 cm. Doppelblatt, rückseitig abgestempelt 1970-1992, lochentwert. Mit beiliegenden Statuten. **Äußerst seltenes Stück!**

Nr. 415 **Schätzpreis: 90,00 EUR**
Startpreis: 10,00 EUR

Murchison Goldfields Ltd.

210 Shares à 1 5 sh, Nr. 761

4.9.1895

VF.

Die Bergwerke der Gesellschaft befanden sich zwischen den Städten Mount Magnet und Cue, Australien, ca. 600 km nordöstlich von Perth gelegen. Nach einer Auswertung von 2013 betrugen die Ressourcen der Murchison-Mine 19 Millionen Unzen Gold. Maße: 20,6 x 26 cm. **Unikat** aus einer uralten Sammlung.



Nr. 415

Nr. 416 **Schätzpreis: 240,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

National Railroad Co. of Mexico

4 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 26391

New York, 15.3.1902

VF+

First Cons. Mortgage Gold Bond, stamped on front for acceptance of the 1922 reschedulment. Gegründet 1902 mit juristischem Sitz im US-Bundesstaat Utah als Nachfolger der notleidend gewordenen „Mexican National Railroad Co.“ Neben amerikanischen und englischen Investmentbanken waren an dieser Reorganisation auf deutscher Seite auch die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und die Berliner Handelsgesellschaft beteiligt. Im Zuge der Neuordnung wurde das Streckennetz von Schmalspur auf Normalspur umgespurt und auf eine Gesamtlänge von dann 1.732 Meilen. Im Mai 1903 erwarb die mexikanische Bundesregierung die Aktienmehrheit. Durch Gesetz vom 6.12.1906 beschloss das mexikanische Bundesparlament dann die Zusammenführung der National Railroad Co. of Mexico mit

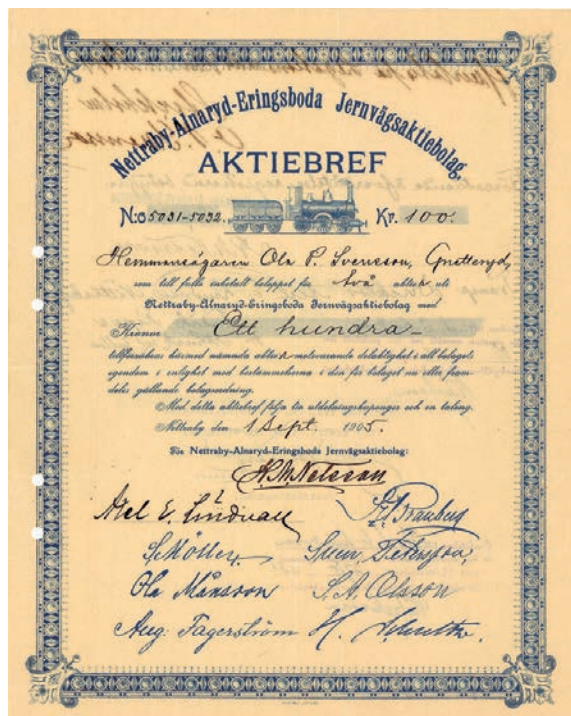


Nr. 416

der Mexican Central Railway Co. zur „Ferrocarriles Nacionales de Mexico“. Dieser wurde am 1.7.1910 auch die Mexican International Railroad Co. eingegliedert. Nummehr kontrollierte die mexikanische Staatseisenbahn ein Streckennetz von 6.991 Meilen Länge. Die Anleihen der Rechtsvorgänger liefen auch nach diesem Verstaatlichungsvorgang weiter und wurden zu Anleihen des mexikanischen Bundesstaates. Erst in den 1990er Jahren wurden die mexikanischen Eisenbahnen dann wieder reprivatisiert. IBNC-Stahlstich mit schöner Weißkopf-Seeadler-Vignette links oben. Maße: 37,9 x 25,6 cm. Mit anhängenden Kupons für 1928-1951, keine Entwertung.



Nr. 418



Nr. 417



Nr. 419

Nr. 417 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 200,00 EUR

Nettraby-Alnaryd-Eringsboda Jernvägsaktiebolag

Aktie 2 x 50 skr, Nr. 5031-5032
Nettraby, 1.9.1905

VF

Die Gesellschaft betrieb eine Schmalspurbahn von 45 km Länge in der Gemeinde Karlskrona in der südschwedischen Provinz Blekinge. Im Volksmund wurde die Bahn scherzhaft als Preiselbeerenbahn bezeichnet. Die Erklärung dafür ist, dass während der Preiselbeerzeit die Fahrgäste während der Fahrt aussteigen konnten und die Preiselbeeren auflesen konnten. Die Geschwindigkeit des Zuges betrug maximal 20 km pro Stunde und wurde erst 1933 auf 32 Stundenkilometer erhöht. Einige der Lokomotiven und Wagen der Eisenbahngesellschaft kann man heute in einem Museum besichtigen. Dekoratives Papier mit kleiner Abbildung einer frühen Dampflokomotive. Maße: 28,5 x 22,6 cm. Doppelblatt, inwendig mehrere Übertragungen bis 1931. Mit beiliegendem restlichen Kuponbogen. Linker Rand mit Abheftlochung.

Nr. 418 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 80,00 EUR

Oesterreichische Bergbahnen AG

Aktie 10 x 100 S, Nr. 23831-40
Wien, 11.2.1927

EF

Gründeraktie, Auflage 2.500, 1939 umgestellt auf 10 x 50 RM. Gegründet zum Bau einer Seilbahn von Hirschwang in Niederösterreich auf die Raxalpe, in Betrieb seit Juni 1926. Dies war die erste Seilbahn in ganz Österreich! Schon in den ersten Jahren beförderte sie jedes Jahr etwa 150.000 Personen. Heute bringt die Rax-Seilbahn mit ihren 2002 erneuerten Kabinen ihre Fahrgäste in nur 8 Minuten von der auf 528 m Höhe liegenden Talstation auf das 1.546 m hoch gelegene Plateau der Raxalpe. Ganzflächiger Unterdruck mit Schwebebahn-Mast und Gondel. Maße: 38,2 x 26 cm. Doppelblatt, kleine Lochentwertung unten in der Mitte.

Nr. 419 **Schätzpreis: 400,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

Oskarshamns Ängfartygs Aktiebolag

Aktie 100 skr, Nr. 658
Oskarshamn, 1.9.1891

VF+

Gegründet 1877 unter der Bezeichnung Oscarshamns Ängfartygs Rederibolag, 1891 umbenannt wie oben. Der Hafen von Oskarshamn in der schwedischen Provinz Kalmar län an der Ostseeküste besitzt bis heute sowohl nationale als auch internationale Bedeutung. Dekoratives Papier mit Abbildung eines Dampfschiffes. Maße: 28,6 x 22,4 cm. Doppelblatt, inwendig Statuten. Originalsignaturen. Rückseitig mehrere Übertragungen bis 1923. Mit beiliegendem restlichen Kuponbogen.

Nr. 420 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 90,00 EUR

PICKMAN S.A. Fábrica de Loza en La Cartuja de Sevilla

Accion 3.000 ptas., Nr. 172
Sevilla, 31.10.1899

EF/VF

Auflage 600. Bedeutende Feinporzellanfabrik, gegründet 1841 von dem Engländer Charles Pickman auf dem Gelände des Kartäuserklosters Santa Maria de las Cuevas - La Cartuja. Das Areal verdankt seinen Namen der im Jahr 1399 gegründeten Kartuse (cartuja), in der sich Christoph Kolumbus längere Zeit aufhielt. Nach der Säkularisierung wurde das heruntergekommene Kloster 1839 von Charles Pickman gekauft und in eine Keramik- und Porzellanfabrik verwandelt. 1899 umgewandelt in eine AG. Im Zuge der Vorbereitungen auf die Expo, die 1929 auf dem Gelände des Kartäuserklosters fand, wurde die Porzellanfabrik verlegt. Großformatiges Papier, sehr dekorativ gestaltet. Links Tor des Kartäuserklosters Santa Maria de las Cuevas - La Cartuja, oben Darstellung

der imposanten Werksanlagen mit Fluß im Vordergrund. Die Öfen und die Schornsteine sind bis heute das Wahrzeichen von Sevilla. Originalunterschrift C. Pickman. Maße: 41,5 x 36 cm.



Nr. 420

Nr. 421 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

S.A. Belge des Verreries Coloniales

Action 100 Francs, Nr. 631

Merxem-Lez-Anvers, 4.9.1898

EF

Gründeraktie, Auflage 2.800. Gründung am 18.8.1898. Koloniale Glaswarenfabrik. Äußerst dekorativ, große Abb. einer barbusigen Schönheit, die sich im Handspiegel betrachtet und die in ihrem Haar eingeflochtenen Glasperlen bewundert. Maße: 34,8 x 21,9 cm. Mit anhängenden restlichen Kupsen #3-30.



Nr. 421

Nr. 422 **Schätzpreis: 600,00 EUR**
Startpreis: 150,00 EUR

S.A. de la Parfumerie Bruno Court

Action 500 FF, Nr. 5676

Grasse, 1.1.1923

EF

Bedeutende Parfümerie, gegründet 1812 in Vence an der Mittelmeerküste im Südosten Frankreichs, 1872 verlegt nach Grasse im Département Alpes-Maritimes. Die Kleinstadt gilt bis heute als die Welthauptstadt des Parfüms und erreichte als Handlungsort des Romans „Das Parfum“ von Patrick Süskind weltweite Bekanntheit. Das Familiengeschäft wurde am 15.2.1922 in eine Aktiengesellschaft überführt. Nach dem 2. WK geriet die AG in finanzielle Schwierigkeiten und wurde Mitte der 1950er Jahre an eine Investorengruppe verkauft, die in den 1960er Jahren Konkurs angemeldet haben. Hochdekorativ gestaltetes Papier mit Ansicht der Parfümerie, untergebracht in dem ehemaligen Cordeliers-Kloster, einem Franziskaner Kloster der Minderen Brüder in Grasse. Oben ein Prachtschloß als Markenzeichen, florale Verzierungen. Maße: 21,6 x 33,2 cm. Mit komplett anhängenden Kupsen. Äußerst seltenes Stück!

Nr. 423

Schätzpreis: 120,00 EUR
Startpreis: 35,00 EUR

S.A. de Publicidad, Crédito y Comercio

Bono de Fundador, Nr. 13

Valencia, 2.8.1946

EF

Handels- und Finanzunternehmen, gegründet 1946 mit einem Kapital von 100.000 ptas. Großformatiges Papier, hochdekorativ illustriert: Hermes auf Weltkugle in einem Säulenportal. Ein farbenfrohes Stück! Maße: 40,8 x 33 cm.



Nr. 422



Nr. 423



Nr. 424

Nr. 424 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

**S.A. des Ateliers de Construction,
 Forges & Aciéries de Bruges**

1/5 Action Primitive 500 fr., Nr. 1433
 24.8.1896 EF/VF

Die Gesellschaft übernahm von der Vorgängerfirma J. De Jaegher an vier Standorten in Brügge ein Eisenwerk mit Siemens-Martin-Ofen, einen Eisen- und Kupfergießerei, ein Bolzen- und Schraubenwerk sowie eine Werkstätte für Waggon- und Brückenbau, außerdem den firmeneigenen Bahnhof an der Eisenbahnlinie Brügge-Blankenberghe sowie schließlich eine Schiffswerft in Saint-Pierre sur la Digue. Eine außergewöhnlich schöne Aktie, die Umrahmung ist als filigrane gußeiserne Konstruktion gestaltet. Maße: 37,4 x 27,8 cm. Mit anhr. restlichen Kupons.

Nr. 425 **Schätzpreis: 500,00 EUR**
Startpreis: 175,00 EUR

**S.A. des Mines et Fonderies
 de Zinc de LA VIEILLE MONTAGNE**

1/10 Action zu 1.000 Francs, Nr. 100873
 Liège, 15.4.1853 VF

Seit dem frühen Mittelalter wurde im äußersten Westen des Gebietes der damals Freien Reichsstadt Aachen Galmel abgebaut (eine Erzmischung aus Zinkkarbonat und Zinksilikat). Die Vorkommen waren so bedeutsam, dass es unter den Grenznachbarn immer wieder zu Streitigkeiten kam, wer den Altenberg (Vieille Montagne) ausbeuten dürfe. Nachweislich wurde die Grube dann ab dem späten 14. Jh. auf Rechnung der Freien Reichsstadt Aachen betrieben, doch auch



Nr. 425

die Bewohner der anliegenden Dörfer aus dem (damals noch niederländischen) Herzogtum Limburg hatten das Recht, den begehrten Rohstoff zu beziehen. 1439 kam Philipp der Gute von Burgund, zugleich Herzog von Limburg, zu einer Wallfahrt nach Aachen. Auf der Heimreise annektierte er kurzerhand den Gebietsstreifen, auf dem die Grube am Altenberg lag, womit diese französisch wurde. 1806 erteilten die napoleonischen Behörden dem Jean-Jaques Dony das Recht, die Zinkvorkommen am Altenberg auszubeuten, nachdem dieser einen neuen Verhüttungsprozess entwickelt hatte. Nach dem Sturz Napoleons wurden die Karten auf dem Wiener Kongress neu gemischt, doch über die Galmelgruben am Altenberg konnte man sich nicht einigen. So entstand 1816 ein überaus merkwürdiges Gebilde, das bis nach dem 1. Weltkrieg Bestand haben sollte (der Versailler Vertrag sprach später ab dem Jahr 1920 Belgien das heutige Kelmis zu, 1938-44 war es dann, wieder unter dem Namen Moresnet, noch einmal deutsch): Der Aachener Vertrag von 1816 schuf das keinem Staat angehörende Neutral-Moresnet. Die Gemeinde Moresnet wurde dabei in drei Bezirke geteilt, der eine ging an Preußen, der zweite an Holland, der dritte zwischen den beiden anderen liegende, wo auch die Bergwerke lagen, gehörte keinem der beiden Staaten, weil beide darauf dieselben Ansprüche erheben konnten. Sowohl Preußen wie auch Belgien waren in ihren jeweiligen Bezirken von Moresnet durch einen Kommissar vertreten, die Bürger von Neutral-Moresnet wählten ihren Bürgermeister und eine Gemeindevertretung, die die gleichen Rechte wie die Kommissare in den beiden anderen Bezirken hatte. Die Bürger von Neutral-Moresnet waren weder in Preußen noch in Belgien militärpflichtig, und Klagen vor Gericht konnten sie nach eigener Wahl in Aachen oder Verviers anhängig machen. 1837 gründete der aus Brüssel stammende Pariser Bankier François-Dominique Mosselman (1754-1840) die „S.A. des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille Montagne“ (deutsch: „Aktiengesellschaft der Zinkminen und

-gießereien vom Alten Berg“). Der juristische Sitz im nunmehr belgischen Liège unterstrich die Gebietsansprüche, die das erst 1830 selbstständig gewordene Belgien auch auf die neutrale Zone von Moresnet erhob. Um 1880 gingen die Vorkommen zu Ende und nur die Aufarbeitung der Jahrhunderte alten Abraumbalden rechnete sich noch. Die „Vieille Montagne“ hatte sich jedoch rechtzeitig Konzessionen in den umliegenden Gemeinden des Kreises Eupen gesichert, wo umfangreiche Galmelvorkommen vermutet wurden. De facto wurde die „Vieille Montagne“ damit ein auf preußischem Gebiet tätiges deutsches Unternehmen, das im Kreis Eupen Gruben und Aufbereitungsanlagen in den Orten Preußisch-Moresnet, Hergenrath, Hauset, Walhorn und Lontzen betrieb. Eine weitere Zinkmine, die bis heute in Betrieb ist, eröffnete „Vieille Montagne“ im schwedischen Zinkgruvan. Zur Verschiffung des Zinkes aus Schweden betrieb die „Vieille Montagne“ den Hafen Ammeberg. 1896 ging die VM auch nach Großbritannien und eröffnete in der entlegenen Ortschaft Nenthead in den Pennine Hills von Cumbria eine weitere Zinkmine (diese Aktivitäten wurden erst 1949 verkauft). Schließlich pachtete die VM die Zinkminen bei Bentaillou in den französischen Pyrenäen (auch diese Aktivität wurde bis nach dem 2. Weltkrieg fortgeführt). Der Name VM, zuletzt der älteste und größte Zinkproduzent der Welt, wurde schließlich ein Synonym für Zinkoxyd und gewalztes Zinkblech vor allem für Anwendungen im Baubereich. 1899 wurde „Vieille Montagne“ in die belgische „Union Minière“ verschmolzen, aus der 2003 der noch heute bestehende Metallkonzern Umicore wurde. Die Zinkblechproduktion wird von Umicore bis heute unter der Marke VM Zinc fortgeführt. Schöne Umrahmung mit drei Vignetten von der Zinkgewinnung und -verarbeitung. Originalsignaturen. Rückseitig Auszug aus den Statuten. Maße: 17,3 x 27,9 cm. Mit angeklebten neuen Restkupons ab 1938. Ein sehr seltenes und ganz herausragendes Stück europäischer Montangeschichte.



Nr. 426

Nr. 426 **Schätzpreis: 250,00 EUR**
Startpreis: 60,00 EUR

S.A. par Actions pour la Construction du Port de Varna

Action 1.000 FF, Nr. 1379

Sofia, 23.2.1899

EF

Gründeraktie (Auflage 1.400. Varna (Varna), gelegen am Schwarzen Meer, zählt mit über 3 Mio. Einwohnern zu den bedeutenden Kultur- und Wirtschaftszentren Bulgariens. Die wechselvolle Geschichte dieser Stadt begann im 6. Jh. v. Chr. als griechische Gründung mit dem Namen Odessos. Von 1391 an war die Siedlung türkisch und ab 1878 wieder bulgarisch. Neben dem Schiffbau kommt dem Hafen von Varna für den Personen- und Gütertransport größte Bedeutung zu. Hier legt auch die Eisenbahnfähre nach Iljitschowsk (Ukraine) ab. Er ist der wichtigste Handelshafen zwischen der Donau und dem Bosphorus, verfügt über eine große Tiefe und ist ganzjährig eisfrei. Von Varna, bereits im Mittelalter Treffpunkt der Kaufleute aus Venedig und Dubrovnik (früher Ragusa), werden heute jährlich über 2 Mio. t Frachten, vornehmlich aus Südbulgarien, exportiert: Getreide, Tabak, Wein, Holz u.a. Zweisprachig. Herrliche, großformatige Gestaltung, sieben runde Vignetten in der Blattwerkumrandung mit Dampfschiff, Eisenbahn, Gleisen, Kränen. Maße: 34,7 x 39,4 cm.



Nr. 427

Nr. 427 **Schätzpreis: 200,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Soc. des Restaurants Maire & Pavillon de l'Elysée S.A.

Action 100 FF, Nr. 9968

Paris, 25.11.1901

EF

Die Gesellschaft betrieb die Restaurants Pavillon de l'Elysée (errichtet 1898) auf den Champs-Élysées und das Maison Maire (gegr. 1830) auf dem Boulevard Saint-Denis. Ein herrliches Jugendstil-Papier mit Abbildungen der Restaurants und jungen Frauen. In der Platte signiert von E. Duvoye. Maße: 21,6 x 32 cm, Rückseitig Statuen. Mit komplett anh. Kupons. Äußerst selten angeboten!



Nr. 428

Nr. 428 **Schätzpreis: 1.500,00 EUR**
Startpreis: 300,00 EUR

Soc. Mercantil en Comandita de Fernandez, Schimper y Ca.

Accion 500 Pesos, Nr. 363

Habana, 22.12.1858

VF/F

Die 1858 gegründete Handelsgesellschaft steht für ein sehr unruhliches Kapitel des Welthandels. Nach dem Ende der Sklaverei suchte man in allen Amerikas nach neuen billigen Arbeitskräften zum Ausbeuten, und man fand sie in Asien. Diese Firma war engagiert in der Mitte des 19. Jh. beginnenden „Einfuhr“ ungelerner chinesischer Arbeitskräfte, sogenannter „coolies“, nach Cuba, Peru und den West Indies. Wunderschönes Papier mit Verzierungen und Vignette mit zwei weiblichen Allegorien, als Lithographie gedruckt. Originalsignaturen Ant. Fernandez und H. Schimper. Maße: 32 x 31,5 cm. Randverletzungen, Die vertikale Knickfalte rechts durchgehend gebrochen und mit Papierstreifen + Film hinterklebt. Äußerst seltenes und sehr gesuchtes Papier: die zwei anderen bekannten Exemplare wurden auf Auktionen mit 800 und 1.200 Euro zugeschlagen.

mit Werkzeugen, zwei Vignetten mit Bergen, Gestein, Bergleuten beim Hauen. Drei Originalunterschriften. Maße: 31,2 x 29,2 cm.



Nr. 429

Nr. 429 **Schätzpreis: 175,00 EUR**
Startpreis: 45,00 EUR

Soc. Minera Titulada La Casualidad Segunda

Accion o.N., Nr. 145

Barcelona, 20.10.1851

EF

Bergbaugesellschaft in der katalanischen Provinz Gerona im Nordosten Spaniens. Der Name des Bergwerkes war „Catalina“. Herrliche Unrahmung



Nr. 430

Die Besichtigung der Auktionsware ist vom 28. November bis zum 2. Dezember in den Räumen der Bürogemeinschaft Salzbergstrasse 2 in Wolfenbüttel möglich.
 Bitte vereinbaren Sie einen Besichtigungstermin mit mir!

Nr. 430 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Société Générale des Automobiles Porthos S.A.

Action 100 FF, Nr. 4531

Paris, 22.1.1907

EF

Auflage 12.500. "Porthos" baute in Billancourt 1906-1914 Vier- und Sechszylinder-Automobile. Mit einem gewaltigen Achtzylinder von 11 Liter Hubraum machte der "Porthos" beim französischen Grand Prix 1907 von sich reden. Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges ging die Firma in Konkurs. Maße: 23 x 31 cm. Kpl. Kuponbogen anhängend. **Kunst auf Wertpapieren!** Wunder schön im Jugendstil illustriertes Papier aus der Pionierzeit der Automobilgeschichte.



Nr. 431

Nr. 431 **Schätzpreis: 375,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Thee-Handelsgesellschaft W. Wyssotsky und Co.

Anteilsschein 500 Rubel, Nr. 8705

Moskau, von 1910

VF

Auflage 20.000. Goryanov 5.234.1. Die Statuten der Wisotzky'schen Teehandelsgesellschaft wurden am 14.11.1897 bestätigt. Hauptsitz war in Moskau, Lubiansko-Ilinsker Handelsstätten. Niederlassungen bestanden außerdem in Odessa, Tscheljabinsk und Kokand. Die Wisotzky'sche Gesellschaft gehörte neben dem Perlow-Imperium zu den bedeutendsten Teehändlern im Zarenreich. Neu- und Druck aller bisherigen Emissionen nach Umstellung des Nennwertes von 5.000 auf 500 Rbl.). Gegründet mit einem Kapital von 1,5 Mio. Rbl., eingeteilt in 300 Anteilsscheine à 5.000 Rbl. 1900 fand eine Kapitalerhöhung um 1,5 Mio. Rbl. statt, 1901 um 3 Mio. Rbl., 19904/05 um 4 Mio. auf 10 Mio. Rbl. Aktientext zweisprachig russisch/deutsch. Maße: 34 x 24,5 cm. Rechter Rand uneben geschnitten, linker Rand unten ebenfalls uneben nach Abschnitt der Kupons. Mit anhängenden restlichen Kupons ab 1917.

Nr. 432 **Schätzpreis: 150,00 EUR**
Startpreis: 35,00 EUR

Vélodrome de Mondésir-Bordeaux S.A.

Aktie 100 FF, Nr. 380

Paris, 20.4.1895

EF+

Gründeraktie, Auflage 3.500. Das Veloped, kurz Velo, als von menschlicher Muskelkraft bewegtes Fahrzeug erscheint erstmals 1649 in einer alten Nürnberger Chronik, die von einem von Hans Hautsch hergestellten Kunstwagen berichtet "welcher in einer Stunde 2000 Schritt geht, man kan still

halten wann man wil, man kan fortfahren wann mal wil, und ist doch alles von uhrwerck gemacht". Um den Ruhm der Erfindung des Fahrrads streiten allerdings mehrere Nationen. 1812 baute sich der Schweinfurter Instrumentenmacher Phil. Moritz Fischer ein Zweirad mit Tretradbelen. Perfektioniert wird die Erfindung dann in England, wo 1891 der Schotte J. P. Dunlop erstmals ein luftbereiftes Fahrrad vorstellt, wie wir es noch heute kennen. In wenigen Jahren entsteht eine bedeutende Industrie (vor allem Nähmaschinenfabriken richten sich massenhaft auf die Produktion von Fahrrädern ein) und auch als Volkssport erlangt das Radfahren raschen Durchbruch. Ausgesprochen dekorativ, drei Abb. mit Radrennfahrern, Paar beim Wochenend-Fahrradausflug und Startszene eines Radrennens. Originalsignaturen, rückseitig Statuten. Maße: 21,7 x 32,5 cm. Mit kpl. anh. Kuponbogen.



Nr. 432



Nr. 433

Nr. 433 **Schätzpreis: 350,00 EUR**
Startpreis: 100,00 EUR

Venice à Paris S.A.

Action 100 FF, Nr. 5420

Paris, 20.3.1899

EF/VF

Gründeraktie, Auflage 9.500. Was haben wir uns schwer getan mit der EXPO! Dabei ist die Idee schon uralte: Die erste Weltausstellung fand 1851 in London statt. Sie erreichte auf Anhieb 6 Mio. Besucher bei fast 14.000 Ausstellern und erzielte einen bedeutenden Überschuss. In den Folgejahren setzte sich Paris an die Spitze (1855, 1867, 1878, 1889 und 1899). London trat 1862 zum zweiten Mal an, je eine Weltausstellung gab es in Wien (1873), Philadelphia (1876) und Chicago (1893). Schon die 1889er Weltausstellung in Paris hatte mit 60.000 Ausstellern und 32 Mio. Besuchern alle Rekorde gesprengt. 1899 aber schickte sich an, noch einmal alles vorher dagewesene zu übertrumpfen: Aus diesem Anlaß wurde sogar der Eiffelturm gebaut, und es kam zur Gründung einer großen Zahl von Zweckgesellschaften, die auf der Weltausstellung ein bestimmtes Thema darstellten. Diese AG wurde gegründet, um für die Weltausstellung Kanäle und die berühmtesten Gebäude von Venedig in Paris nachzubauen. Nach der Weltausstellung wurde alles verkauft und die Gesellschaft wieder aufgelöst. Hochdekorativ, fast ganzflächige Abb. von bekannten Plätzen und Gebäuden in Venedig und von Gondolieri. Maße: 27,8 x 32,4 cm. Mit komplett anhängenden Kupons.



Nr. 434

Nr. 434 **Schätzpreis: 300,00 EUR**
Startpreis: 75,00 EUR

Ville de Tokyo

5 % Obligation 500 FF, Nr. 42093

22.2.1912

VF+

Anleihe für die elektrische Straßenbahn und die städtischen Elektrizitätswerke der Stadt Tokyo. Sehr großformatiger, herrlicher Stahlstich von Waterlow mit großer Vignette eines Segelbootes in idyllischer Flusslandschaft. Maße: 51,7 x 33,5 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons ab 1930. Äußerst selten, da diese Anleihe an sich regulär zurückgezahlt wurde. Die Japaner haben in puncto Schulden wohl von allen Ländern der Welt das größte Ehrgefühl: Die Stadtpräfektur von Tokio würde noch heute unverzüglich zahlen, wenn man ihr diesen Bond vorlegte.



Nr. 435

Nr. 435 **Schätzpreis: 450,00 EUR**
Startpreis: 120,00 EUR

Volksbank in Hochdorf

Aktie 2.000 Fr., Nr. 7

Hochdorf, 31.12.1926

EF

Auflage 1.400. Dem Institut wurde 1935 eine Nachlaßstundung von 6 Monaten gewährt. Der Nachlaßvertrag ist am 22.12.1936 in die Rechtskraft erwachsen. Das alte AK wurde gänzlich abgeschrieben, die Gläubiger 5. Klasse erhielten 15 % in Aktien der sanierten Bank, 50 % in Depositenheften oder Obligationen, 10 % zuzüglich evtl. Restbeträge in bar, die restl. 25 % wurden nachgelassen. Tolle Gestaltung mit sändem Bauern und hammerschwingendem Schmied. Oben mittig Abb. einer Villa. Maße: 32 x 42 cm. Mit beiliegendem restlichen Kuponbogen. **Äußerst seltenes Stück!**

Index nach Regionen (Deutschland)

Ostpreußen/Memelland: 6	146, 152, 208-210	700 Stuttgart: 215, 217
Schlesien: 44, 103, 120, 123-124, 145, 176, 187-188, 190	310 Hildesheim: 170	730 Göppingen, Schwäbisch Gmünd, Aalen: 46, 125
Danzig/Westpreußen: 52	320 Herford, Detmold, Minden: 94, 214	740 Heilbronn: 216
Pommern: 171, 200-201	330 Bielefeld, Paderborn, Gütersloh: 131, 212	750 Pforzheim: 20, 180
Elsaß und Lothringen: 26	340 Kassel: 78-80	760 Karlsruhe: 154-155
Nach Postleitzahlen	370 Göttingen: 102, 137	790 Freiburg im Breisgau: 10
010 Dresden: 13, 27, 71, 73, 84, 130, 135, 195	380 Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg: 17, 35-36, 64, 128-129, 161, 172, 203, 207	800 München: 3-4, 11, 29, 48, 54, 76, 92, 95, 123, 127, 159-160, 178, 191-193
020 Bautzen, Görlitz, Zittau, Hoyerswerda: 176, 186	390 Magdeburg: 132, 149-151, 164, 183, 203	830 Rosenheim, Traunreut: 3-4
030 Cottbus: 81, 93	400 Düsseldorf: 54, 134, 140, 196	860 Augsburg: 11, 24, 197
040 Leipzig: 57, 64, 69, 72, 139-143, 179, 184, 204, 221	410 Mönchengladbach, Neuss: 140	870 Kempten, Memmingen: 14-16
060 Halle (Saale): 22, 53-54, 77, 81, 91, 116, 127, 133, 157-158, 218, 220	440 Dortmund, Herne, Bochum: 70, 148	880 Friedrichshafen, Ravensburg, Wangen, Biberach: 42, 169
070 Jena, Gera, Saalfeld: 25, 46	450 Essen, Mülheim, Gelsenkirchen, Recklinghausen: 33, 97	900 Nürnberg, Fürth: 24, 112, 209-210
090 Chemnitz, Freiberg, Mittweida, Flöha, Annaberg: 23, 28, 49, 161, 189	460 Oberhausen, Bottrop: 112, 168	910 Erlangen: 113
100 Berlin: 1, 18-19, 21, 31, 45, 47, 58-60, 62-63, 65-67, 75-78, 81, 96, 99, 101, 122-123, 128, 131, 147, 161-162, 176, 191-193, 202, 205-206, 217	470 Duisburg, Krefeld, Moers: 209-210	920 Amberg, Neumarkt, Weiden: 8
140 Potsdam, Brandenburg: 34	500 Köln: 2, 12, 45, 85-86, 89, 119, 126, 134, 174-175, 209-210	930 Regensburg: 7
160 Eberswalde: 177	510 Leverkusen: 209-210	950 Hof/Saale, Bayreuth: 8, 43, 76, 83
180 Rostock, Stralsund, Rügen: 181	520 Aachen: 425	960 Bamberg: 5
190 Schwerin: 156, 177	570 Siegen: 50, 98	970 Würzburg, Schweinfurt: 209-210
200 Hamburg: 51, 68, 74, 99, 115, 122, 166, 214, 219	580 Hagen, Witten, Iserlohn: 199	980 Suhl, Meiningen: 100, 152
240 Kiel, Flensburg: 87-88	600 Frankfurt/M.: 18-19, 58-59, 61, 90, 121	990 Erfurt, Weimar, Gotha, Mühlhausen, Nordhausen: 185
260 Oldenburg, Wilhelmshaven, Emden: 82, 156, 167	610 Bad Homburg: 182, 194	
270 Bremerhaven: 136, 163	640 Darmstadt: 104-110, 209-210	
280 Bremen: 37-41, 55-56, 62, 93, 118, 165	660 Saarbrücken: 138, 173	
290 Celle, Soltau, Uelzen, Salzwedel, Dannenberg: 100	670 Ludwigshafen, Kaiserslautern: 75, 198	
300 Hannover: 76, 100-101, 114, 117,	680 Mannheim: 32, 48, 111	
	690 Heidelberg: 9, 153, 211	

Index nach Sammelgebieten

18. Jahrhundert - 18th century
411

Apparate- und Armaturenbau - appliance and fittings construction
46, 84, 171

Art Deko - art-deco
51, 159, 194

Ausstellungen, Weltausstellungen - exhibitions, World Fair
142-143, 335, 433

Autographen - autographed items
1, 126, 228-229, 241, 257, 311, 359

Automobile, Motoren - automobile, engine
25, 57, 89, 118, 153-155, 161, 368, 396, 430

Banken (nur Aktien!) - banking (just shares)
26, 29, 53, 58-59, 130, 138, 141, 149, 156, 168, 187-188, 211, 218, 231, 271, 317, 377, 391, 435

Banken (Pfandbriefe, Schuldv. etc.) - banking (bonds, debentures etc.)
60, 65-66, 197

Bau (Hoch-, Tief- und Straßenbau) - construction (structural, civil engineering, road construction)
21, 71, 116, 123, 149

Baustoffe - building materials
7, 10, 71, 83, 186, 204, 207, 388

Bergbau (ohne Gold, Silber, Kali, Salz) - general mining
2, 33, 50, 80-81, 97-99, 112, 128, 139, 145, 152, 170, 176, 199, 223, 320, 355, 359, 398, 412, 425, 429

Brauereien, Mälzereien - breweries, malthouses
13-16, 32, 70, 94, 103, 113, 119-120, 146-148, 179, 189

Büro-, Schreib-, Rechen-, und Nähmaschinen - office machines, typewriters, calculators, sewing machines
23, 45, 64

Chemie, Kunststoff, Gummi - chemical, plastics, rubber
20, 47-48, 140, 183, 201, 209-210

Computer, Elektronik - computer, electronics
23, 191-193

DEKO-Papiere - decorative papers
1, 3-4, 9, 26, 37, 47, 148, 150, 163, 191, 194, 196, 200, 204, 219, 239, 348, 394, 399-401, 403, 406, 412-413, 420, 423-424, 426, 429, 432-434

DM-Wertpapiere - DM-securities
16, 19, 36, 70, 95, 114, 134, 197, 199, 208, 217

Draht- und Kabelwerke - wire and cable works
85-86, 191-193

Druckerei, Verlage, Werbung - printing, publishing, advertising
42, 144, 400

Eisenbahnen - railroads
35-36, 44, 77, 96, 102, 124, 132, 135, 157, 169, 177, 185, 222-230, 232-233, 235-244, 246-264, 266-270, 272-278, 280-292, 294-302, 304-316, 318-319, 321-331, 333-334, 336, 340-347, 349, 351-356, 358-367, 369-370, 372-376, 378, 381-387, 394, 405, 409, 416-417

Elektroindustrie, Elektromaschinenbau - electrical industry, electrical engineering
18-19, 78, 85-86, 92, 96, 171, 191-193

Fahrräder - bicycles
172, 368

Feinmechanik - precision mechanics
23

Film, Kinos, Fotografie, Filmapparate - film, cinema, photography, film instruments
45, 205-206, 390

Finanzunternehmen, sonstige - finance companies (other)
423

Fischerei, Fischverarbeitung - fishing, fish-processing industry
136, 163, 357

Fremdwährungsanleihen - foreign currency loans
46, 52, 60, 65-66, 81, 117, 195, 393, 397, 408, 410, 416, 434

Gaswirtschaft - gasworks
11, 54, 93, 203

Glas - glass
46, 101, 421

Gold-, Silber- und Diamantenminen -

gold-, silver and diamond mining
245, 279, 392, 407, 415

Gründeraktie - founder shares
1-3, 7-9, 25-26, 31, 47-48, 61, 74, 87, 101, 141, 148, 150, 157, 160, 162-163, 167, 177, 186, 200-202, 209, 219, 389, 400, 406, 414, 420-421, 426, 429

gültige Wertpapiere - valid securities
16, 169

Handel allgemein (sonst nicht zuzuordnen) - general merchandise
428

Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär - heating system, air condition, sanitary facilities
84, 159

Historismus-Stil - historism style
62, 180, 203

Holz, Möbel, Forstwirtschaft - woods, furniture, forestry
5, 84, 184

Hotel- und Gaststättengewerbe - hotels, catering trade
9, 72, 121, 389, 395, 402-403, 427

Jugendstil - art nouveau
400, 427, 430

Kaffee, Tee, Kakao - coffee, tea, cocoa
431

Kanäle - canal
178, 373

Kasino - casino
182

Kirchen - churches
212

Kolonie - colonies
67, 399, 411, 421

Krankenhäuser, Gesundheitswesen - hospital, Public Health Service
9, 389, 403-404

Kunst auf Wertpapieren
399

Lacke und Farben - varnish paint and color paint
209-210

Index nach Sammelgebieten

Landwirtschaft - agriculture 399	industry, photography 46	Stromwirtschaft - power supply 3-4, 54, 76-81, 96, 111, 139, 178, 203, 213
Leder, Schuhe, Lederwaren - leather, shoes, leather goods 125, 173	Papier, Papierverarbeitung - paper, paper mill 6, 22, 144	Tabak, Zigaretten, Zigarren - tabac, cigarettes, cigars 52
Luft- und Standseilbahnen - cable railway 30, 126, 418	Pharmazeutika - pharmaceutics 183	Telekommunikation - telecommunications 85-86, 92, 191-193
Luftfahrt, Luftfahrzeugbau, Flugplätze - aviation, airplanes, airfield 61-62, 127, 265, 339	Porzellan, Keramik, Ton - porcelain, ceramics, clay 8, 10, 198, 204, 420	Terraingesellschaften, Immobilien - land companies, real estate 1, 3-4, 21, 27, 31, 43, 53, 57, 71-72, 95, 116, 133, 162, 190, 202, 212, 379, 403, 422
Maschinenbau (ohne Elektromaschinen) - mechanical engineering (without electrical engineering) 38-41, 46, 75, 96, 112, 126, 140, 153-155, 208	Salz- und Kalibergbau, Salinen - salt and potash mining, saltworks 100, 128-129, 170	Textil, Bekleidung (ohne Leder) - textile, clothes (without leather) 3-4, 24, 28, 49
Mautstraßen, -brücken und -tunnel - turnpike road, bridge, tunnel 78, 324, 338	Schiffahrt, Schiffbau, Fähren - shipping, shipbuilding, ferries 38-41, 55-56, 82, 115, 134, 158, 163, 165-167, 174-175, 178, 327-328, 332, 380, 402, 413-414, 419, 426	Touristik, Reisen - tourism, journey 389
Metallbau und -verarbeitung - metal-working, metal processing 25, 51, 131	Schmuck, Uhren - jewels, clocks, watches 20, 180	Transport, Spedition, Lagerei - transportation, forwarding, storekeeping 158, 200, 379, 395, 414
Milch und Käse - milk and cheese 73	Schokolade, Süßigkeiten - chocolate, sweets 214	Versicherungen - insurances 12, 34, 68, 74, 90, 122, 150, 215-217, 401, 406
Motorräder - motorcycles 172	sonstige Vereine - other clubs 43, 212	Waffen, Rüstungswirtschaft - weapons, defence industry 164, 368
Mühlen - flour mills 87-88, 91, 151, 303	Spielzeug, Spielwaren, Spielkarten - toys, playing cards 5	Waggons, Lokomotiven, Eisenbahn-Zubehör, Signalanlagen - railway carriage, goods waggon, engine, railway fittings, signal facilities 191-193
Musik (Instrumente, Studios, Schallplatten) - music (musical instruments, studio, records) 45, 57	Sportvereine, -artikel, Sportstätten - sports club, sports article, sports ground 234, 403, 432	Wein, Sekt, Champagner - wine, sparkling wine, champagne 9
Nahrungsmittel (ohne Genußmittel) - foodstuff (without semiluxury food) 114	Staatsanleihen (inkl. Länder/Bundesstaaten) - government loans (federal states, counties included) 67, 104-110, 135, 393, 408, 410	Zementfabriken - cement factory 207
Nichteisenmetalle (ohne Bergbau) - nonironmetals (without mining) 20	Stadtanleihen - municipal loans 52, 117, 137, 194-196, 397, 434	Zirkus, Vergnügungsparks - circus, amusement park 348, 350
Northern Pacific Archiv 365	Stahl, Eisen, Hütten, Gießereien - steel, iron, metallurgical plants, foundry 2, 75, 112, 131, 424	Zoo - zoo 219
Öl und Benzin - oil and petrol 63, 128, 170	Straßenbahnen - street railways 37, 69, 77-78, 96, 157, 160, 235, 253-255, 293, 297, 311, 337, 371	Zucker - sugar 17, 181, 183, 214, 220-221
Omnibus, Autobus, Taxi - bus, taxi 102		
optische Industrie, Fotografie - optical		

Raum für Ihre Notizen

Auktionshaus Gutowski
E-Mail gutowski@mail.de

MAIL / FAX BID

Auktionshaus Gutowski
Leiferder Weg 19
38304 Wolfenbüttel
Germany

Name _____

Address _____

City / zip-code _____

Country _____

E-Mail _____

76th Auction • December 5th 2022

You may send your bid by fax:

++49-53 31-97 55 55

from USA: 01149-53 31-97 55 55

Lot no.	Description (shortly)	Maximum bid €

Lot no.	Description (shortly)	Maximum bid €

All written bids should be made in EUR. The buyer shall pay the hammer price, together with a premium thereon per lot of 21% (+ VAT) on the premium plus costs of shipping and handling. Your bids will be taken into consideration independently and carefully.

If, for example, you bid EUR 150 while the next highest bid is EUR 100 you would obtain the item for EUR 105. In this way there is no risk for you, should you give bids above „Startpreis“ (= starting price).

International bidders can transfer the money to my bank account.

.....
Date

.....
Bidder's signature

All prices in my auction catalog are minimum prices in EUR.
No bids below starting price (= Startpreis) will be accepted (Schätzpreis = estimate)

Auktionshaus Gutowski
Leiferder Weg 19 • 38304 Wolfenbüttel
Telefon 05331/975524 • E-Mail gutowski@mail.de
Telefax für Ihre Gebote:
05331 / 975555

AUKTIONSAUFTRAG

für die 76. Gutowski-Fernauktion am 5. Dezember 2022

Hiermit erteile ich der Firma Auktionshaus Gutowski den Auftrag, für mich und meine Rechnung folgende Katalog-Nummern bis zur Höhe der angeführten Preise zu ersteigern. Es gelten die im Katalog abgedruckten Versteigerungsbedingungen, die durch Abgabe meiner Gebote ausdrücklich anerkannt werden. Die Gebote verstehen sich ohne 21% Aufgeld und ohne gesetzliche Mehrwertsteuer, die hinzugerechnet werden.

Sie werden ermächtigt, die angegebenen Gebote im Bedarfsfall zu überschreiten

um: ☐ 10% ☐ 20% ☐ 50% ☐ %

Anschrift (Bitte kein Postfach angeben):

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Telefon/e-Mail: _____

(Bieternummer – Wird vom Versteigerer eingetragen)

_____,
Ort Datum

Unterschrift

Tragen Sie hier Ihre Gebote ein:

Los-Nr.	Titel (Stichwort)	Euro

Los-Nr.	Titel (Stichwort)	Euro

– Gebote unter dem Ausrufpreis werden nicht angenommen –

Auktionshaus Gutowski
Leiferder Weg 19 • 38304 Wolfenbüttel
Telefon 05331/975524 • E-Mail gutowski@mail.de
Telefax für Ihre Gebote:
05331 / 975555

AUKTIONSAUFTRAG

für die 76. Gutowski-Fernauktion am 5. Dezember 2022

Hiermit erteile ich der Firma Auktionshaus Gutowski den Auftrag, für mich und meine Rechnung folgende Katalog-Nummern bis zur Höhe der angeführten Preise zu ersteigern. Es gelten die im Katalog abgedruckten Versteigerungsbedingungen, die durch Abgabe meiner Gebote ausdrücklich anerkannt werden. Die Gebote verstehen sich ohne 21% Aufgeld und ohne gesetzliche Mehrwertsteuer, die hinzugerechnet werden.

Sie werden ermächtigt, die angegebenen Gebote im Bedarfsfall zu überschreiten

um: ☐ 10% ☐ 20% ☐ 50% ☐ %

Anschrift (Bitte kein Postfach angeben):

Name: _____

Vorname: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Telefon/e-Mail: _____

(Bieternummer – Wird vom Versteigerer eingetragen)

_____,
Ort Datum

Unterschrift

Tragen Sie hier Ihre Gebote ein:

Los-Nr.	Titel (Stichwort)	Euro

Los-Nr.	Titel (Stichwort)	Euro

– Gebote unter dem Ausrufpreis werden nicht angenommen –

Versteigerungsbedingungen

Versteigerungsbedingungen, die durch die Teilnahme an der 76. Auktion am 5. Dezember 2022, schriftlich (auch per Telefax bzw. E-Mail) oder fernmündlich ausschließlich zur Anwendung kommen:

1. Die Versteigerung erfolgt in fremdem Namen für fremde Rechnung aufgrund von Einlieferungsverträgen.
2. Die Versteigerung erfolgt freiwillig. Sie wird durchgeführt vom Auktionshaus Gutowski, Leiferder Weg 19, 38304 Wolfenbüttel (eine Marke der Deutsche Wertpapierauktionen GmbH in Wolfenbüttel).
3. Die Versteigerungsbedingungen werden durch die Abgabe eines Gebotes anerkannt. Der Bieter haftet für sein Gebot persönlich, auch wenn er für Dritte steigt und deren Namen angibt.
4. Der Ausruf erfolgt zu den im Katalog angegebenen Preisen. Gebote unter den Ausrufpreisen werden nicht angenommen.
5. Die Versteigerungsraten werden vom Versteigerer festgesetzt. Gesteigert wird in der Regel um 5-10%, die aufgerundet werden können. Die Abgabe eines Gebotes bedeutet eine verbindliche Kaufofferte. Den Zuschlag erhält der Meistbietende. Bei mehreren gleichhohen Geboten erhält das zuerst eingegangene den Vorzug. Wenn irrtümlich ein rechtzeitig abgegebenes Gebot übersehen wurde, ist der Versteigerer befugt den Zuschlag zurückzunehmen und den Gegenstand erneut auszurufen. Dies gilt auch für alle Zweifelsfälle und Beanstandungen unmittelbar nach dem Zuschlag.
6. Der Zuschlag verpflichtet den Bieter in jedem Falle zur Abnahme und Zahlung. Unmittelbar mit dem Zuschlag gehen alle Risiken, insbesondere die Gefahr des zufälligen Untergangs und der zufälligen Verschlechterung des versteigerten Gegenstandes auf den Erwerber über. Besitz und Eigentum gehen jedoch erst nach vollständiger Zahlung des Kaufpreises auf den Erwerber über. Der Erwerber ist verpflichtet, die versteigerten Gegenstände sofort nach der Versteigerung in Empfang zu nehmen.
7. Der Käufer hat auf den Zuschlag eine Provision von 21% zu entrichten. Auf diese Provision und auf die Versandkosten (Inland 8,50 EUR bzw. Ausland 15,00 EUR) wird die gesetzliche Mehrwertsteuer von 19% berechnet.
8. Der Versteigerer Auktionshaus Gutowski ist ermächtigt alle Rechte des Einlieferers aus dessen Aufträgen und aus dem Zuschlag im Namen des Einlieferers und auf dessen Kosten wahrzunehmen. Der Ersteigerer kann nach Abschluß der Versteigerung uneingeschränkt den Namen und die Anschrift des Einlieferers des vermittelten Gegenstandes erfahren. Der Einlieferer kann nach Abschluß der Versteigerung uneingeschränkt den Namen und die Anschrift des Ersteigerers erfahren.
9. Die Versteigerung erfolgt gegen sofortige Barzahlung des Kaufpreises in EUR-Währung. Fern- und Schriftbieter verpflichten sich, eine Zahlungsfrist von 10 Tagen (im Ausland 20 Tage) einzuhalten, sofern nicht andere Kreditvereinbarungen schriftlich getroffen wurden. Für alle Beträge, die nicht innerhalb von 10 Tagen nach der Versteigerung eingegangen sind, werden Verzugszinsen in Höhe von 1% per angefangenem Monat berechnet. Zusätzlich werden alle Kosten, die durch die Einschaltung eines Rechtsberaters und/oder Inkassobüros entstehen, dem Schuldner weiterbelastet.
10. Ist der Käufer mit seiner Zahlung im Verzug oder verweigert er die Abnahme der versteigerten Ware, so können die entsprechenden Lose ohne weitere Benachrichtigung in seinem Namen und für seine Rechnung freihändig verkauft oder nochmals versteigert werden. Der Schuldner haftet in diesem Falle nach Wahl des Versteigerers für eventuellen Mindererlös oder auf Schadenersatz in Höhe von 30% des Zuschlagspreises; auf eventuellen Mehrerlös hat er keinen Anspruch und er wird zu einem neuen Gebot nicht zugelassen.
11. Die versteigerte Auktionsware wird erst nach vollständiger Bezahlung des Rechnungsbetrages ausgeliefert. Erfolgt die Auslieferung bereits zu einem früheren Zeitpunkt, so bleibt das Eigentum bis zur vollen Zahlung des Kaufpreises vorbehalten. Die Versendung der versteigerten Auktionsware erfolgt auf Kosten und Gefahr des Käufers. Mit der Postabfertigung hat der Absender alles zur Zusendung erforderliche getan.
12. Die auf die Auktionsprovision erhobene Mehrwertsteuer ist bei Auslieferungen in Drittländer nicht erstattungsfähig, da eine Inlandsleistung vorliegt. Bei Ausfuhrlieferungen in einen Mitgliedsstaat der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hat der Käufer die Voraussetzung der Steuerbefreiung durch rechtzeitige Angabe seiner Umsatzsteuer-Identifikationsnummer nachzuweisen.
13. Sämtliche zur Versteigerung gelangenden Gegenstände sind gebraucht und können vor Beginn der Versteigerung nach Vereinbarung besichtigt und geprüft werden. Der Versteigerer übernimmt keine Haftung für Mängel. Die Katalogbeschreibungen erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, sie stellen jedoch keine zugesicherten Eigenschaften im Sinne der §§459 ff BGB dar und können nicht Grundlage für Reklamationen oder Ansprüche irgendwelcher Art bilden. Gebrauchsspuren oder kleine Beschädigungen sind bei der Beschreibung im Katalog nicht unbedingt aufgeführt. Die Abbildungen der Auktionsobjekte im Katalog können aus technischen Gründen abweichend von den Originalvorlagen dargestellt werden. Berechtigte Reklamationen müssen spätestens 7 Tage nach Empfang der versteigerten Gegenstände gemeldet werden. Jede Reklamation ist ausgeschlossen, wenn an den beanstandeten Losen irgendwelche Veränderungen vorgenommen wurden. Nach dem Zuschlag können gegen den Versteigerer gerichtete Beanstandungen nicht mehr berücksichtigt werden.
14. Mit der Abgabe von Geboten für Gegenstände, die mit Emblemen des Dritten Reiches versehen sind, verpflichtet sich der Bieter dazu, diese Objekte nur für historisch-wissenschaftliche Zwecke zu erwerben und sie in keiner Weise propagandistisch, insbesondere im Sinne des § 86a StGB zu benutzen.
15. Der Versteigerer hat das Recht die festgesetzte Reihenfolge zu ändern, Nummern zu trennen, zusammenzufassen oder zurückzuziehen, den Zuschlag unter Vorbehalt zu erteilen oder zurückzuweisen.
16. Wird ein Zuschlag trotz ordnungsgemäßen Gebotes nicht erteilt, haftet der Versteigerer nur, wenn ihm Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fallen. Eine Haftung des Versteigerers ist stets auf die Höhe des Kaufpreises beschränkt.
17. Die vorgenannten Versteigerungsbedingungen gelten sinngemäß auch für alle Geschäfte, welche außerhalb der Versteigerung mit Auktionslosen abgeschlossen werden, insbesondere im Nachverkauf.
18. Teile der Versteigerungsbedingungen können vom Versteigerer aus triftigen Gründen jederzeit ausgesetzt werden; die übrigen bleiben in diesem Fall gleichwohl wirksam.
19. Erfüllungsort und Gerichtsstand für beide Teile ist Wolfenbüttel.

Mit dem Besitz der Lotie ist die Benutzung des Gartens laut Reglement verbunden.



Beef 500

385

DER

Zoo
Walden
in
HAMBURG
Walden

für Herr Casar Wahlen

Georg von Harnburg

Präsident.

Vize-Präsident.

Georg von Harnburg
Schatzmeister

Controleur: *Georg von Harnburg*

Printed in Deutschland v. J. W. Meyer & Co. Altona