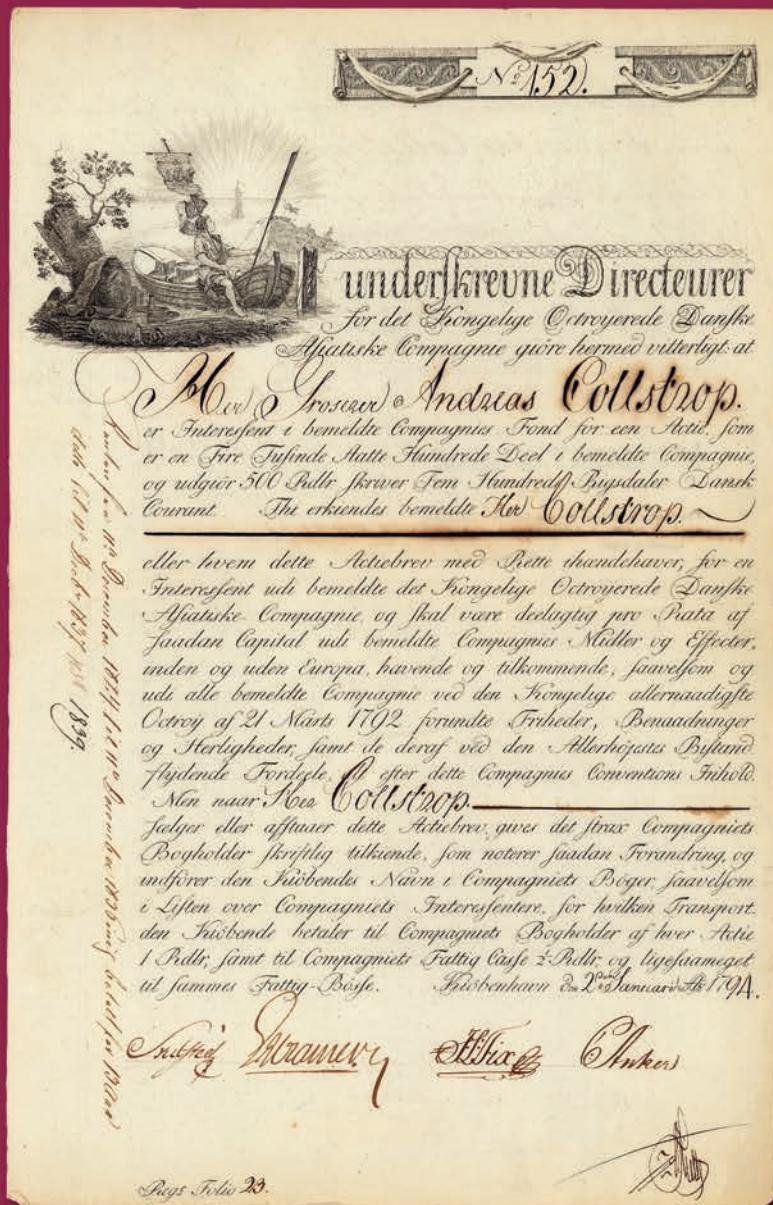


# Auktionshaus Vladimir Gutowski



76. Fernauktion  
Historische Wertpapiere  
5. Dezember 2022

# 76. AUCTION

## 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 / 97 55 24 • Fax: 05331 / 97 55 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

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

## Action-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 Flaggenschiff 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. Außerdem 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 Zentralkomitee 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 „Commerzienrats“ 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, tadelloß. **Überdurchschnittlich gut erhaltenes Exemplar!**

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

## Action-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 Börsem 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 Kuxx 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 Walzwerksfabriken. 1911 genehmigte die GV den Verschmelzungsvertrag mit der Faconeisen-Walzwerke L. Mannstaedt & Cie. AG (gegr. 1897) mit Sitz in Köln-Kalk. Deren a.o. HV Ende 1912 genehmigte einen Interessengemeinschaftsvertrag mit Gewinnausgleich 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 Stammmwerk 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 Selbstständigkeit, 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

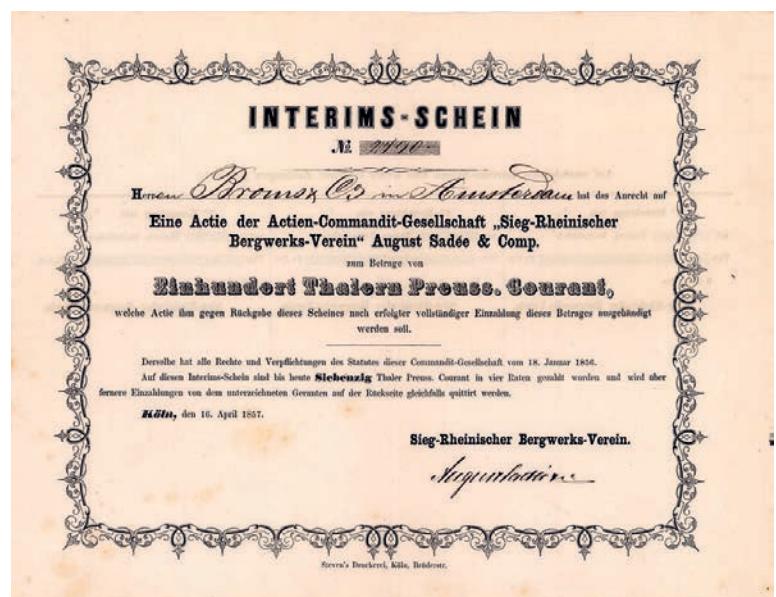
**Schätzpreis: 1.000,00 EUR  
Startpreis: 200,00 EUR**

## AG Baumwoll-Spinnerei Kolbermoor

Actie 500 Gulden, Nr. 2653  
München, 1.1.1862

VF

Gründakte, Auflage geplant 3.000, begaben 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 Kempfen, Spinnerei und Weberei Pfersee in Augsburg). Den ersten Textilkrisen noch ohne Rückgriff auf stillte Reserven trotzend, wurde die vor allem auf Handstrick-



Nr. 2

garn spezialisierte Spinnerei Anfang der 80er Jahre langsam ein Sanierungsfall - was die Firmenleitung dank excellenter 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-Kolbermoor 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 Kolbermoor mußte nach kaum mehr als einem Jahr Betriebszeit stillgelegt werden. Die BV verkaufte bald darauf ihre Aktienmehrheit an die Frankfurter Wisser-Dienstleistungsguppe, die ein Auge auf den immens wertvollen Grundbesitz von Pfersee-Kolbermoor geworfen hatte. Außerdem konnte man noch für viel Geld die Wasserkraftwerke versilbern: Aus historischen Gründen war die Spinnerei Kolbermoor nämlich auch Energieversorgungsunternehmen für die ganze Stadt Kolbermoor, und auf die Gelegenheit hatten die Isar-Amperwerke schon lange gewartet. Heute eine reine Vermögensverwaltungs-, Immobilien- und Dienstleistungsholding. Hochdekorativ mit Fabriksicht 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

**Schätzpreis: 750,00 EUR  
Startpreis: 175,00 EUR**

#### AG Baumwoll-Spinnerei Kolbermoor

Aktie 1.000 Mark, Nr. 3026  
München, 15.2.1910 EF  
Auflage 500 (R 8). Hochdekorativ mit zwei Fabriksichten; barocke Zierumrandung mit floralen Motiven. Maße: 26,4 x 39,5 cm. Doppelblatt. Kleine Loechentwertung.



Nr. 5

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

#### AG für Korbwaren- und Kinderwagen-Industrie Hourdeaux-Bergmann

Aktie 1.000 Mark, Nr. 4588  
Lichtenfels, 30.6.1923 EF  
Auflage 10.000 (R 8). Aus dem im 18. Jh. noch zunftmäßig organisierten Handwerk der Weiß-

korbmacher entwickelte sich im Obermaingebiet eine vielfältige Korbindustrie, seit 1825 ein lizenzielles 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 Hourdeaux. Er wandelte seine Firma 1890 in die "AG für Korbwarenindustrie vormals Amédée Hourdeaux" 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 Hourdeaux-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 Hourdeaux-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 Zapendorf. Dann mußte das Werk Hirschaid auf höheren Befehl zur Rüstungsproduktion der Firma Kugelfischer in Schweinfurt zur Verfügung gestellt werden. 1952 Umfirmierung in Hourdeaux-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 Verpackung und schriftweise 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.

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 Hourdeaux-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 Zapendorf. Dann mußte das Werk Hirschaid auf höheren Befehl zur Rüstungsproduktion der Firma Kugelfischer in Schweinfurt zur Verfügung gestellt werden. 1952 Umfirmierung in Hourdeaux-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 Verpackung und schriftweise 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

**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 Memeler Gebietes 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 Blauberger

Aktie 1.000 Mark, Nr. 704

Blauberger bei Cham im Bayer. Wald, 2.1.1890

EF

Gründerrémission, Auflage 900 (R 8). Gegründet 1884 zum Betrieb der Blauberger 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 Blauberger verlegten ihren Sitz dann in die ihr weiter gehörende Immobille in München (Ludwigstr. 9) und traten gleichzeitig 1901 in Liquidation. Die Blauberger Steinbrüche wurden von der Bayerischen Granit-AG noch bis 1967 als Werksteinbetrieb, danach als Schotterwerk betrieben. Heute hat sich in dem alten Steinbruch der "Blauberger 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 Bahnhofsnahe 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, Meiningen (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 meistgekaufte 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. Lochartwertet. 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 Kandern

Namensaktie 1.000 Mark, Nr. 256  
Kandern, 1.7.1899 EF

Auflage 82 (R 9). Gründung 1889, hervorgegangen aus der schon seit 1837 im badischen Kandern bestehenden Firma Wolman, Dewitz & Co. In zwei Werken in Kandern 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 Kandern 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 Lochartwertung 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, Gögglingen, Grosswardein, Gunzenhausen, Isola, Kaislach, 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 Strassenbahnen Pirano-Portorose-Santa Lucia im Südosten des heutigen Sloweniens. Als Folge des 1. Weltkrieges gingen die meisten Werke verloren, der Rest bis auf das 1911 in Betrieb genommene Gaswerk Gögglingen 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 Gögglingen. 1979 aufgegangen in der Thüga. **Originalunterschrift Gust. Riedinger** (aus der Familie der Textilfackanten) für den Vorsitzenden. Doppelblatt, lochartwertet. Maße: 34,8 x 22 cm.

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

### Agrippina See-, Fluß- u. Landtransport-Versicherungs-Gesellschaft

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“ Versicherungen-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 zurückgegriffen 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. Präsiegel 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 Actien-Bierbrauerei zum Plauenschen Lagerkeller (1919 umbenannt wie oben). Der Plauensche Lagerkeller in der Chemnitzer Straße lieferte Biersorten wie Pilsperle, Kernbräu und Lagerkeller Kulin. Ab 1911 auch kgl. sächsischer Hoflieferant. 1920 wurde der Betrieb nach 15 Jahren an die Schloßbrauerei Niederporytz 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 Lammbräuerei

AG in Mindelheim. Bis heute börsennotierte erfolgreiche Brauerei. Großaktionär war jahrzehntelang die HypoVereinsbank, die 2004 an das Management verkauft wurde. 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. Präsiegel 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 Stolbergsche Maschinen-Fabrik. Der Standort war ca. 4 km westlich von Harkort 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-Umrähmung. 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 Elektricitäts-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 Elektricität", 1887 Umfirmierung in AEG. Beim Besuch der Weltausstellung in Philadelphia lernte Emil Rathenau die epochemachenden Erfahrungen 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-OB) vom Aufbau eines umfassenden Technologiekonzerns als Welt-AG träumte. Als auch dieser Traum ausgeträumt war, löste Daimler-Benz (nun unter Reuters Nachfolger Jürgen Schrempp) die AEG 1996 auf. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 19

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

### Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft

Aktie 100 DM  
Berlin-Grunewald, April 1958 EF+  
Blankett (R 10). Maße: 21,1 x 29,7 cm. Prägesiegel 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  
Pforzheim, 10.5.1912 EF

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 Agos-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 umnummierert. Gründung 1872 als Allgemeine Häuserbau-AG. Neben Hochbau und Parzellierung auch große Tischler- und Zimmerer-Betriebe. 1929 wurde für das Zehlendorfer Schnellbahn-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 Anschluskonkursverfahrens. 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 Werksgelände mit zwei Papiermaschinen und zugehöriger Holzsägerei 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 Tapetenrohrpapier 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. Prägesiegel 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 Aktientafel 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. Prägesiegel lochentwertet. Nur 6 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 25

**Aktie 1000 Mark, Nr. 30  
Ronneburg (Thür.), 1.1.1915 EF**

### 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 investiven Mittel, die mit der Konstruktion verbunden waren, wurden 1908 durch die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft besorgt. Mit dem Eintritt des Automobil-Ingenieurs Dr. Ernst Valentini (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 Holzräder für Gespannfahrzeuge. Bereits 1917 beliefernte Max Hering namhafte Automobilproduzenten wie das Eisenacher Dixi-Werk (später BMW), ferner Adler, Audi, Benz, Daimler, Horch, Opel und Stoewer, 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 neu gründet als MEFRO 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**

**Schätzpreis: 350,00 EUR**

**Startpreis: 90,00 EUR**

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

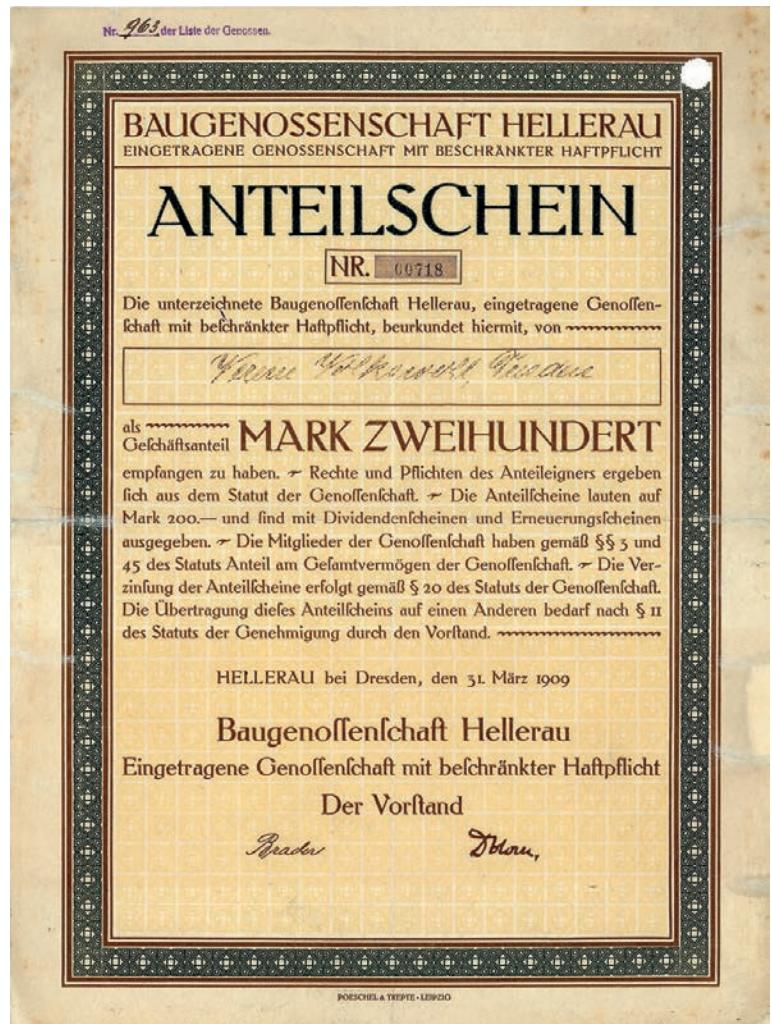
Aktie 500 Franken = 400 Mark, Nr. 15648  
Strassburg, 1.10.1872 VF

Gründerakte, 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 Gewerbebank in Basel und 1911 das Bankhaus Prud'hon Plainmaison & 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. Rückseite Statuten. Maße: 30,6 x 36 cm.



Nr. 26

**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 neu erbauten 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. Reformgeisteirte 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 Architekturentdenkmal zu schützen. 1990 wurde das „Bürgerkomitee Hellerau“ gegründet, daraus entstand der Verein „Bürgerschaft Hellerau“. Lochenwertet. 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 Weißthaler 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 lochenwertet. Nur 5 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 28



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 Versicherungs-Geschäfte 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 Umrähmung. Maße: 20,8 x 29,8 cm. Eine der ältesten überhaupt erhaltlichen Hypobank-Aktien, nicht entwertet!

 Gestern Nonvaleurs,  
heute begehrte Sammelobjekte!


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 konzessioniert für die Seilschwebebahn 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 eisenbahngerechtlichen 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. Lochenwertet. 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 beweckte sie den Betrieb von Straßenbahnen, Dampfer- und Omnibus-Linien. Außerdem Beteiligung an der Carolinenhof 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", Börsennotiz in Mannheim, später Frankfurt. Mehrheitsaktionär war das Bankhaus Anton Hafner, Augsburg. 1973 auf die Eichbauma-Brauereien AG, Worms, verschmolzen. Umrahmung im Historismus. 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 Förder schacht 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 Liquiditätswoge der sog. "Gründerjahre" schwimmend - weitere Investoren anlockte, hier mit zu verdienen. Originalunter schriften 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-Bergeborbeck durch das Georg-Melches-Stadion in Erinnerung ist). Rückseitig 2 Übertragungen, jeweils original signiert von G. Melches. Maße: 27,7 x 22,6 cm.

schweigische Staat, die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft 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 Rid dagshausen 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 Zucker fabrik Salzdahlum gehörte, hatte einen eigenen Gleisanschluss der BSE) Maße: 30 x 21,1 cm. Lochentwertet. Mit beiliegenden Kupons.



Nr. 33



Nr. 35



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 Süddeut schen 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

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



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 kompletten 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 1852, 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

Actie 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-Lobbendorf mit 1,3 km Wassersfront. 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 Werftkrise der 1970er Jahre: Zuletzt wurde der Bremer Vulkan das Instrument der Werftpolitik des



Nr. 38

Bremer Senats unter der hochqualifizierten Führung eines vormaligen Senatsdirektor als Vorsitzenden - trotzdem (oder gerade deswegen?) 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: 05331/975524



Nr. 39

**Nr. 39 Schätzpreis: 800,00 EUR Startpreis: 275,00 EUR**

### Bremer Vulkan Schiffbau und Maschinenfabrik

Actie 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

Actie 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

Actie 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 Prägesiegels.

**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. 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 i2020 gefunden.



Nr. 41



Nr. 42

**Nr. 43 Schätzpreis: 2.500,00 EUR Startpreis: 500,00 EUR**

### Bürger-Ressource-Gesellschaft

Actie 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 selbständigen 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 Mitteilung 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. Einschmittwertert.



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 Lynophone 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-Schlack-Zeit. Dazu kamen die Labels Jumbo, Jumbola, Fonotipia, Beka, Lyraphon, Dakapo und Favorit



Nr. 44

**Schätzpreis: 300,00 EUR Startpreis: 60,00 EUR**

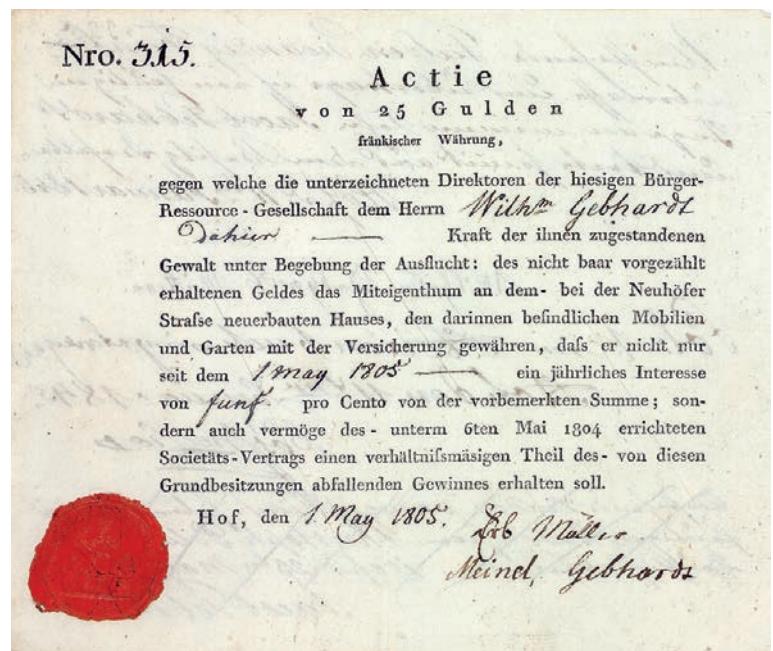
### Bunzlauer Kleinbahn-AG

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

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 Kinematographen. 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 überwechseln 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! Hübischer G&D-Druck, in der Umrundung 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. 46

Nr. 46

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

**Carl Zeiss-Stiftung**

7 % Obl. 1.000 ffl. = 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 Werkstatt, 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 Niederländischen Handel-Maatschappij und von Mendelssohn & Co. in Amsterdam, von R. Mees & Zonen in Rotterdam und den Haag sowie des Schweizerischen Bankvereins in Basel platzierte Anleihe von

Nr. 47

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

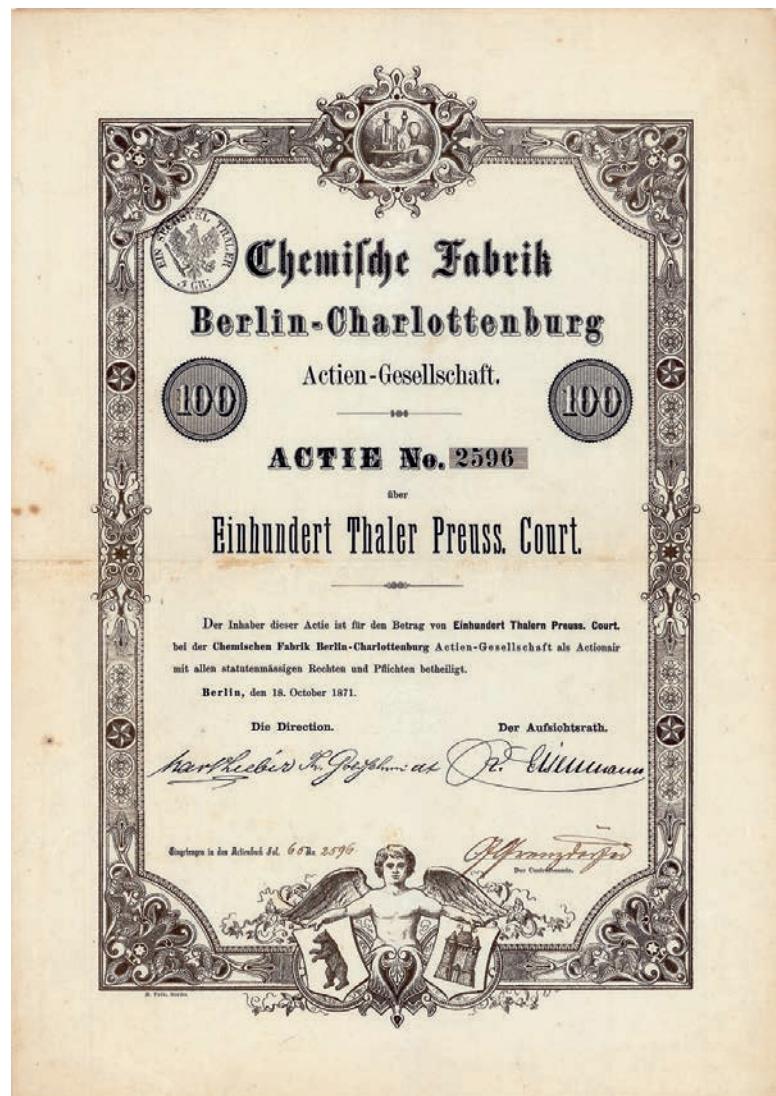
Nr. 47

**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

Gründerauktion (Auflage 3750 (R 9)). Im allgemeinen Feierwahn 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 Eisemann, 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. Rosbeck. Schreckliche Gründung und schreckliche Misserfolgschafft! Schon das erste Geschäftsjahr schloß mit 105.000 Thaler Verlust, und man trat in Liquidation, bei welcher für die Actionäre natür-



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 Röge schwerte 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.<sup>1</sup> Die Unternehmensgeschichte an sich ist also weiß Gott unspektakulär, umso bedeutender ist die Aktie allerdings im Hinblick auf ihren Direktor **Theodor Goldschmidt** als Illustration zu einem der bedeutendsten deutschen Industriunternehmen. 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 Cholorzinn. Hauptkunde war die Kattundruckerei R. Goldschmidt & Söhne. Das Unternehmen blieb jahrzehntlang 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 Geschäftszyklus begann die Firma rasant zu wachsen, zog 1890 in eine große neuerbauete 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. 48

**Nr. 48 Schätzpreis: 200,00 EUR Startpreis: 35,00 EUR**

### Chemische Fabrik Lindenholz

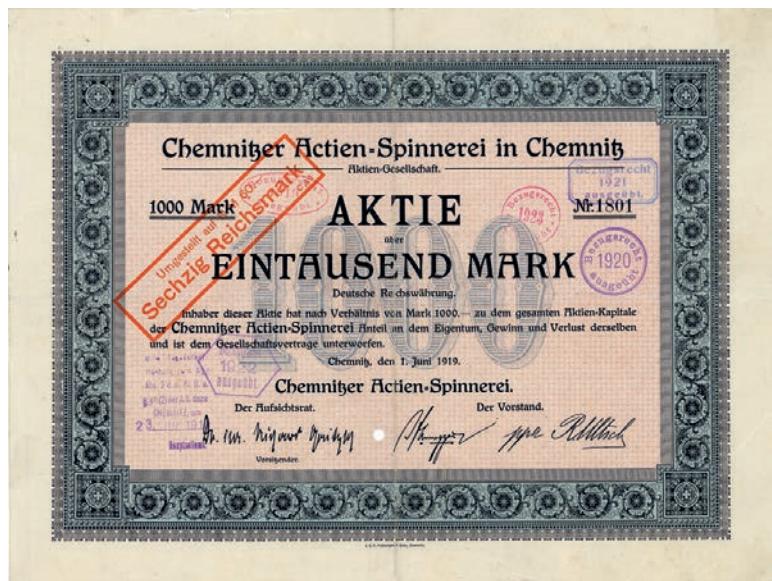
C. Weyl & Co. AG

Aktie 1.000 Mark, Nr. 1127

Mannheim, 11.2.1902 EF+

Auflage 3.714 (R 6). Gründung 1877, ab 1902 AG, 1922 Umbenennung in „Chemische Fabrik Weyl AG“. 1909 wurde die neue größere Fabrik in Mannheim-Waldhof bezogen, etwa zur gleichen Zeit übernahmen die Rüterswerke die Aktienmehrheit und pachteten die Weyl-Fabrik. Ein Zweigwerk bestand in München-Pasing. Heute besitzt sich die Weyl GmbH, Mannheim hauptsächlich mit Steinkohlenteerprodukten. Großer Adler und Löwenwappen im Unterdruck. Maße: 39,5 x 27,1 cm. Doppelblatt, nicht entwertet.

**Historische Wertpapiere:  
Geschichte zum Anfassen**



Nr. 49

**Nr. 49 Schätzpreis: 450,00 EUR Startpreis: 90,00 EUR**

### Chemnitzer Action-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 hinzieh. 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 heute erhalten geblieben! Sehr niedriger Startpreis!

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

### Consolidirtes Eisenstein- und Kupfererz-Bergwerk Vereinigte Glückauf Carl

Kuxschein über 1 Kux, Nr. 9

Dermbach, 1.8.1900

EF

Auflage 100 (R 6). Erste Berichte vom Bergbau in Dermbach (bei Struthütten im Siegerland) gehen bis 1559 zurück. 11 um den Ort verteilte Gruben förderten zu unterschiedlichen Zeiten aus dem Eisenzecher Zug Spateisenstein und Kupfererz. Die größte unter ihnen war die ab 1858 aufgefahrene Grube Concordia, wo 200 Bergleute aus bis zu 882 m Teufe bis zur Betriebeinstellung 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 Kommerzienrat Kannengießer wurde 1901 zum Ehrenbürger der Stadt Wiesbaden ernannt. Maße: 30,8 x 22,9 cm. Rückseitig 1906 übertragen.



Nr. 50



Nr. 51

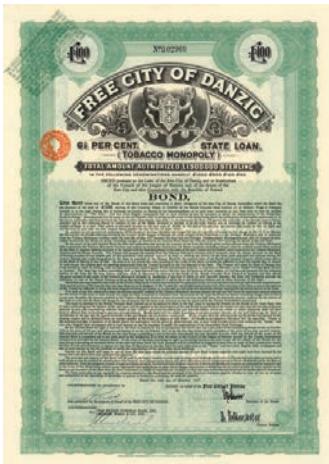
**Nr. 51 Schätzpreis: 250,00 EUR Startpreis: 40,00 EUR**

### Croning-Schloss AG

Aktie Lit. A 5 Milliarden Mark, Nr. 48

Hamburg, Dezember 1923 EF+

Gründeraktie (R 7). Herstellung von Schlössern, insbesondere der patentgeschützten Croning-Schlösser. 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!**



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 Reihenhaussiedlung. 1958 wurde die Spar- und Baugenossenschaft in „Dessau 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 Mittelmeerrahrt 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 Frachtschiffssflotte 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

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 Markgrafenstraße AG“. 1945 Geschäftsführung 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. Alleineinhaberin 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 Dresdenner 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 Schä

**Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 125,00 EUR**

**Deutsche Länderbank AG**

## Sammel-Aktie 100 x 1.000 RM

Berlin, November 1942

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 Schä

**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

Nullgeziffertes Specimen (R 9). Gründung 1923.

Zweck: „Dem im Verband deutscher öffentlich-rechtlicher Kreditanstalten zusammengeschlossenen Staatsbanken, Landesbanken und öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Kreditanstalten für wirtschaftlichen Aufgaben als Vermittler zu dienen und sie auf ihrem Tätigkeitsgebiet zu fördern.“ Seit 1955 Ablösung der Schuldsverschreibungen, 1960 volle bzw. quotale Ablösung der Auslandsanleihen,

heute Deutsche Landesbankzentrale 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 Stahlkristall-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

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 erfundene 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. Moenckeberg (Hamburg) und der Kölner OB Wallraf. Bekannte Industrieveterer waren Ernst Schiess (Düsseldorf), Andreae-Passavant (Frankfurt), von Guilleaume (Köln), Dr. Moenckeberg und Eduard Siemers (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. Weltkriegs 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 Anlagegewerte. 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. Weltkriegs) 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 wirkbaren schwersten Zerstörungen ausgewählter Ziele ganz losgelöst vom Frontverlauf veränderten die Kriegsführung vollständig. Diese kurz vor Beginn des 1. Weltkriegs 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. 62



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. Betriebsseinrichtungen und Patente wurden an die Braunschweig-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 Hyper-Inflation) 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

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 500 \$, Specimen  
Berlin, 15.4.1928 EF

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 % Schuldv. 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 Eisenbahnbau aus jeweils völlig unterschiedlich geschlüsselt war. Trotz des Verlustes der Kolonien als Folge des verlorenen I.

Weltkrieges musste das Deutsche Reich die Schutzgebietsanleihen wegen der von ihm übernommenen Bürgschaft weiter bedienen, ehe die Hyperinflation 1923 die nominalen Geldwerte vernichtet. Bei der Aufwertung der Reichsanleihen 1926 wurden die Schutzgebietsanleihen ausgeschlammert, da das Reich zu dieser Zeit immer noch hoffte, die Kolonien zurückzuholen. 1928 wurde der Schuldenstief 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 Deutschnationalen Handlungshilfenverbandes" (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 Vorbelaistung 1947 Neugründung als "Neue Welt Lebensversicherungs-AG", 1953 wurde wieder der vorherige Name angenommen. Das Verwaltungsgebäude 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 die Basler Versicherungs-Beteiligungs-GmbH. Ausgestellt auf die Treuhandges. für wirtschaftliche Unternehmungen mbH, Berlin. Firmensignet im Unterdruck. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel 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. Bahnänge 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 Bürgelisches Brauhaus, 1929 in Dortmund Stifts-Brauerei AG und 1940 in Dortmund 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 Dortmund Actien-Brauerei, d.h. im Endeffekt über die Binding-Brauerei der Oetker-Konzern) 99,7 % der Aktien. 1999 schließlich Umfirmierung in DBI Dortmund-Beteiligungs- 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 (letztere 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/Magazinstraße 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 Seniorenanlage 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 Altstädtler 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 gesammelt) 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 ersten Schokoladenautomaten Deutschlands herstellte) und schließlich 1907 die Altstädtler 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**Interimschein über eine Aktie 1.000 RM,  
Nr. 1604

Hamburg, 1.7.1926 EF

Gründungsremission, Auflage 3.000 (R 9). Gründung 1912 durch die Grossenkaufs-Gesellschaft Deutscher Consumvereine mbH, Hamburg und 33 Konsum-Vereine. Zweck war die Feuerversicherung aller Art, Versicherung gegen Einbruchsdiebstahl und Beraubung. Geschäftsbereich: 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 Treuhändiges, 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

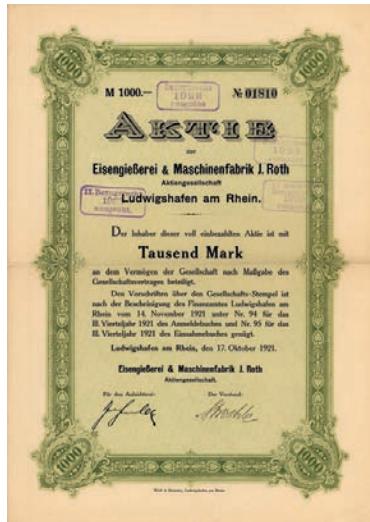
Ludwigshafen a.Rh., 17.10.1921 VF+

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 Eisengiesserei 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

**Schätzpreis: 300,00 EUR  
Startpreis: 45,00 EUR**

### Elektricitäts-Lieferungs-Gesellschaft 4,5 % Teilschuldv. 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 Elektricitäts-Lieferungs-Ges. AG in Bayreuth, der Thüringen Elektricitäts-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 Elektricitäts-A.G 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 Locheinwertung 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). Eige-

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 (merkwürdigweise) 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 Locheinwertung unten rechts.



Nr. 77

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 Frielendorf Bez. Kassel, der gleich darauf den Namen ELIKRAFT seiner vorherigen Tochter wieder annahm und den Sitz nach München verlegte (zum Sitz des nunmehrigen Großaktionärs Schaffgotsch Bergwerksgesellschaft). Damit wuchsen der Ges. auch die Braunkohlenbergbau-Aktivitäten im Kasseler Revier zu (frühere Gewerkschaft Frielendorf). 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 lochenwertet.

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

### Elektrizitäts-AG Mitteldeutschland

Interimschein 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-Schüchtern, die Landkreise Hanau und Kirchheim sowie die Preußische Elektrizitäts-AG, Berlin zwecks Zusammenschluß der kommunalen Stromverteilungsunternehmen im Main-Wesergebiet. 1930 aufgrund 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. Lochenwertet. Maße: 29,7 x 20,8 cm. Linker Rand mit Abhfetzung. In der Reichsbank lagen drei dieser Urkunden in unterschiedlicher Stückelung, jede für sich ein Unikat!



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

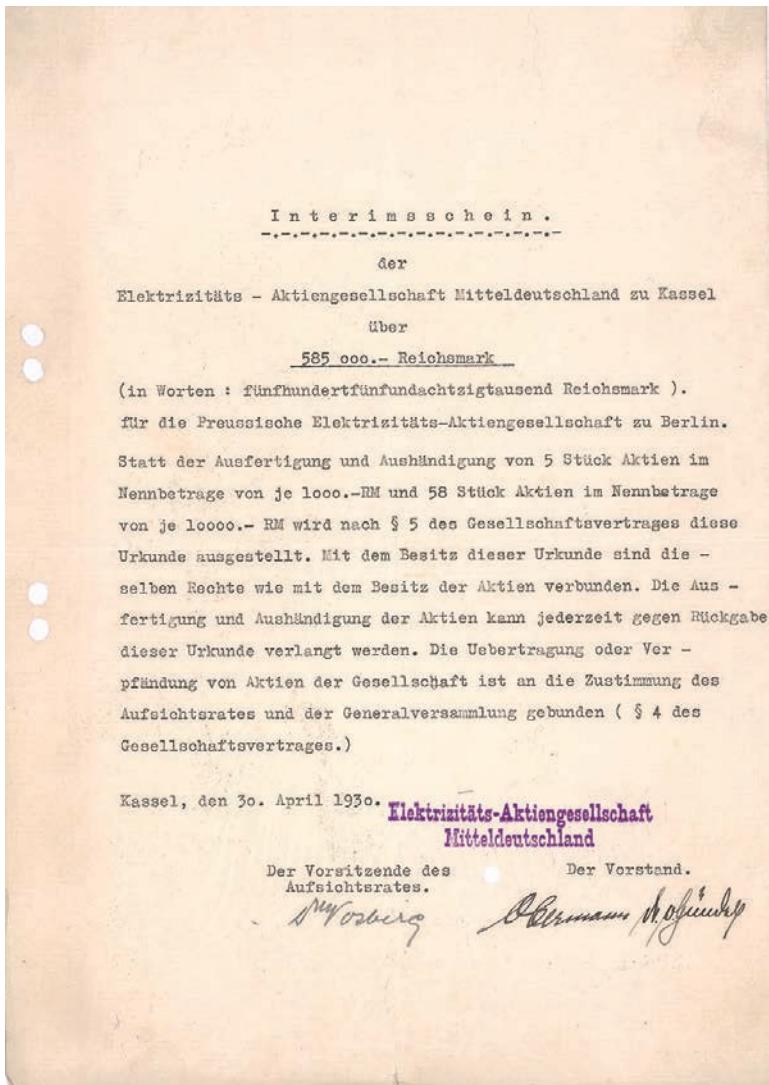
Berlin, April 1943

EF+

(R 8) Gründung 1897 durch die Deutsche Bank vornehmlich zur Finanzierung von Unternehmungen des Siemens-Konzerns auf dem Gebiet der angewandten Elektrotechnik. 1928 erworb 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 Jenauer Elektrizitätswerke AG, der Bayerische Elektrizitätswerke AG in München, der Thüringer Elektricitäts-Lieferungs-AG in Gotha, der Kasseler Verkers-Gesellschaft AG, der Osram GmbH, der Deutsche Telephonwerke 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 Elektricitäts-AG in Berlin, der Kraftwerk Thüringen AG in Gispersleben und der Thüringische Elektricitäts- und Gaswerke AG in Apolda. Wie bedeutend die noch heute börsennotierte AG einstmals war, unterstreicht die Tatsache, daß ihre Aktien damals sogar zum Terminhandel zugelassen waren. 1951 ging die Aktienmehrheit an die BUBIAG (Braunkohlen- und Bri-



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 Speicherwerk Herfurth, 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) AG. Die Festchrift von 1953 zum 30-jährigen Bestehen des Zweckverbandes ist antiquarisch leicht erhältlich. Anleihe im Gesamtsachwert von 250.000 t unter

selbstschuldnerischer Bürgschaft des Waldeckschen Domaniums, gesichert durch Reallast auf Waldecksche 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 Zschornewitz, das die neu gegründeten Reichsstickstoffwerke Pieseritz 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

Elsfleth, November 1928

EF

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 tdw 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

Steinmühle, Januar 1922

EF/VF

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 Oberbergenberg, Nordheim v.d.Rhön und Fladungen. 1969/70 Einstellung des Bruches Steinmühle, Verkauf der Werke Nordheim und Oberbergenberg, zugleich Aufbau des neuen Werkes Hirschentanz. Großaktionär war jahrzehntelang das Bankgeschäft Karl Schmidt in Hof, Anfang des 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 Umrüstung, Text mit hübschen Kapitalen. Maße: 34,3 x 24,4 cm. **Nicht lochentwertet**, im Jahr 2004 wurden aus Altaktionärs-Besitz lediglich 10 Stücke gefunden.



Nr. 83



Nr. 85



Nr. 86



Nr. 84

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

### Eschebach-Werke AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 1357

Radeberg, August 1937                   EF+

Auflage 1.450 (R 8). Die Werke in Dresden (Eschebach & Haussner, gegr. 1867) und Radeberg (Radeberger Guss- und Emailierwerke Carl Eschebach & Comp., gegr. 1886) wurden 1890 in der "Vereinigte Eschebach'sche Werke AG" vereint. Hergestellt wurden: Badeöfen, Wannen, Armaturen, Klossets; Geräte für Konditoreien, Fleischereien, Molkereien; Eissschränke; Küchen-, Schlaflzimmers- und Gartenmöbel; Waschtische und Waschschränke 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

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 eingerichtetes 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 Carlswerk AG

Actie 1.000 Mark, Nr. 32883

Mülheim am Rhein, 1.1.1901                   EF-

Auflage 6.000 (R 7). Ursprüngliche Gründung 1826 in Köln als Hanfseilerei. 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 Umrähmung 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 Lagerhausges. mbH". 1997 Stilllegung des Betriebs. Ein Kulturdenkmal in der Flensburger Neustadt, inzwischen entstanden im Mühlenkomplex hochwertige Büro- und Loftflächen. Lochenwertet. Maße: 34,2 x 24,6 cm. Links oben mit dänischer Fiskalmarke.



Nr. 87

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. Jahrzehntelang 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

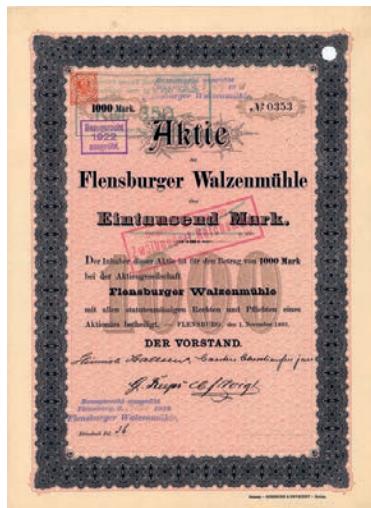
**Schätzpreis: 1.250,00 EUR  
Startpreis: 180,00 EUR**

### 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 urale 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 lochenwertet. Abbildung auf Seite 26.



Nr. 88

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. **Ungelöchtes Exemplar!**



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



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 Telephonie. 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 Münchener Werk in der Warngauerstraße 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

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. 93



Nr. 94

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

**Gebr. Uekermann,  
Brauerei Felsenkeller**  
5 % Teilschuldv. 2.000 RM, Nr. 1326  
Schweicheln bei Herford, Juli 1939 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 Bierbrauerei 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

**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 Neuridersdorf, Walchenseeplatz, Neuhausen, Neuharaching 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 Heimag 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

**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 Mitinitiator 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 Nahverkehrunternehmen in Norddeutschland ist bis heute börsennotiert, Hauptaktionär ist indirekt der Hamburgische Staat. Maße: 21 x 29,6 cm. Prägesiegel lochentwertet. Nur **7 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben!



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, Hettterscheid, Tüschen, Isenbögel, Hasselbeck und Leubbeck (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 Gutehoffnungshütte durch die Umwandlung der Gewerkschaft „Jacobi, Haniel und Huyssen 1873 erschaffen. Maße: 35 x 23,6 cm.

**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 Aufkäufers: Noch in den 1950er Jahren ist die Grube in Revierkarten zwar verzeichnet, aber als stillliegend. Sehr dekorative Umdruck, feine Jugendstil-Elemente, Originalunterschriften. Maße: 37,4 x 24,4 cm.



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. Rückseite mehrere Übertragungen bis 1914. Prägesiegel lochentwertet. Nur **6 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 98

**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 Bergbauunternehmungen in anderen Teilen des Reichs zu

nutzen). Tatsächlicher Zweck war die Aufsuchung und Gewinnung von Kali und anderen Mineralasen auf einer Fläche von 8 preußischen Maximalfeldern in den Gemarkungen Luckau, Nauden, Güstritz im Kreis Lüchow. Nach fündigem Tieftiefbohrungen kam der bis auf 600 m abgeteuft 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-Stauf-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. Lochenwertet. 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

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



Nr. 102

**Schätzpreis: 300,00 EUR  
Startpreis: 75,00 EUR**  
**Göttinger Kleinbahn-AG**

Aktie Lit. A 1.000 Mark, Nr. 1297

Göttingen, 1.2.1918

VF

Auflage 1.374 (R 6). Gründung 1896 mit einer auf 99 Jahre befristeten Konzession für die 750-mm-Schmalspurbahn Göttinger-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 Abriss. Der Abbrucherlös wurde für die Instandsetzung der Reststrecke verwandt. 1938 übernahm das Niedersächsische Landeseisenbahnamt Hannover die Betriebsführung. 1946 Umfirmierung in Gartetalbahn 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. Lochenwertet. 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

Zobten-Gorkau, Juli 1938

EF+

Auflage 168 (R 8). Gründung 1858 als KGaA, AG ab 1886. Brauerei, Mälzerei und Limonadenfabrik. Hinzuwerbungen wurde die Genossenschaftsbrauerei Croischwitz (1920), das Waldenburger Brauhaus, die Stadtbrauerei Neurode und die Kastner'sche Lagerbierbrauerei Habelschwerdt (1921) sowie das Braurecht des Frankenstein Brauhauses (1922). Braustätten dann in Gorkau, Waldenburg und Neurode, Bierniederlagen in ganz Schlesien. Großaktiöär 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. 101

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

**Glashütte Neuwerk AG**

Aktie 1.000 Mark, Nr. 5883

Berlin, 18.8.1921

EF

Gründeraktie, Auflage 10.000 (R 9). Gründung 1921 durch Fusion der Glasfabrik Neuwerk (bei Hannover) mit der Fa. Ludwig Henn Hohlglass ein gros und der Glasinstrumentenfabrik E. Geissler & Co. in Berlin. Herstellung von Hohlglass und Glasinstrumenten für chemische, pharmazeutische und technische Zwecke. 1928 Sitzverlegung nach



Nr. 103



Nr. 104

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

**Grossherzogtum Hessen**

3 % Schuldt. Serie VIII. 1.000 Mark, Nr. 30038  
Darmstadt, 11.4.1904

EF/VF

(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-Umrahmung 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 % Schuldt. 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. Hübscher Druck der Reichsdruckerei mit Rankwerk-Umrissung 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  
Darmstadt, 4.1.1905 EF  
(R 9) Maße: 32,5 x 21,2 cm. Doppelblatt, mit beiliegendem Erneuerungsschein. Nur **neun** Stücke wurden 2007 im "Zürcher Anleihen-Schatz" gefunden.

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

**Grossherzogtum Hessen**

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



Nr. 111

**Schätzpreis: 300,00 EUR Startpreis: 80,00 EUR**

**Grosskraftwerk Mannheim AG**

Vorzugsaktie 10.000 Mark, Nr. 39149  
Mannheim, Juli 1923 EF+

Auflage 1.000 (R 8). Gründung 1921 durch die Stadt Mannheim, die Pfalzwerke, das Badenwerk, die Neckar-AG und die Rhein-Haardt-Bahngesellschaft. 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 Stromlieferungen 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 Umrissung in Form eines Bilderrahmens. Rückseitig Bedingungen. Maße: 21 x 29,6 cm. Kleine Lochenwertung unten in der Mitte.



Nr. 109

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

**Grossherzogtum Hessen**

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



Nr. 107



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

**Grossherzogtum Hessen**

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



Nr. 112

**Schätzpreis: 250,00 EUR Startpreis: 25,00 EUR**

**Gutehoffnungshütte Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb**

Aktie 1.000 Mark, Nr. 22879  
Oberhausen, 1.1.1907 EF  
Gründung 1808/10 als Gewerkschaft, ab 1872 AG. Die Gesellschaft gilt als **Keimzelle der Schwerindustrie des Ruhrgebietes**. Durch ununterbrochene 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-Konzern. Großformatiges Papier, mit zwei Haniel-Signaturen (Faksimile). Maße: 27,3 x 36,9 cm. Kleine Lochenwertung unten neben dem Prägesiegel.

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

**H. Henninger-Reifbräu AG**

Aktie 1.000 Mark, Nr. 2786  
Erlangen, 19.1.1922 VF+  
Auflage 1.400 (R 8). Gründung des Stammhauses bereits 1690, AG ab 1896 als Actienbrauerei Erlangen 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.

Nr. 108

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 eingebbracht. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 26,5 x 35,8 cm. Die älteste verfügbare Ausgabe dieser regional jahrzehntelang bedeutsamen Brauerei.



Nr. 113



Nr. 115

**Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 125,00 EUR**

### Hamburg-Americanische 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 Erzkonkurrenten, 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 Hapag-Lloyd AG. Nur eine Tochter der früheren Preussag (heute TUI), tätig in den Bereichen Seeschifffahrt, Transport, Seehafenbetriebe, Reisebüros, Flugtouristik. Erst 2005 wurde diese TUI-Sparte durch Kauf der CP-Ships (Schiffahrts-sparte der Canadian Pacific Railway) noch einmal kräftig gestärkt. Maße: 21 x 29,8 cm. Mit kompletten Kuponbogen. Knickfalten, voredseitig kaum sichtbar, sonst tadellos. Nur **10 Stücke** wurden von dieser seltenen und 1936 schon wieder aus dem Verkehr gezogenen Emission in Holland gefunden.



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 Düsseldorfer 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. 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 Handwerke 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 Hanover)

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

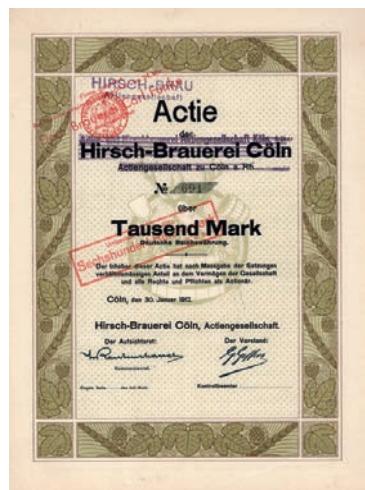
Aktie 20 RM, Nr. 100573  
Emmendorf 1887

Bremen, Mai 1927

Kompletter Aktienneudruck, Auflage 180.000,  
Preis 2.500 L. auf S. 1-1000, ab S. 1001-1800 üb.

davon nur 2.500 bei Sanierung it. HV 20.1.1930 gut-  
lich geblieben (R 9). Gründung 1913 als Hansa-  
Automobilwerke AG in Varel. 1914 Übernahme der  
Norddeutsche Automobil- und Motoren-AG in Bre-  
men. Lange Zeit eine der erfolgreichsten deut-  
schen Automarken. Der Vertrieb erfolgte in 180  
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  
Selbstmademan und vorherige Vorstand Carl Fried-  
rich Wilhelm Borgward, der schon zuvor mit sei-  
ner Goliathwerke Borgward & Co. GmbH die Akti-  
enmehrheit erworben hatte. Der 1890 in Altona als  
Sohn eines Kohlenhändlers geborene Schlosser-  
lehrling hatte 1921 in Bremen eine Kühlerfabrik  
gegründet und 1924 mit dem Dreirad „Blitzkarren“  
und dem Goliath-Transporter erste Erfolge im  
Automobilgeschäft gehabt. Trotz Weltwirtschafts-  
krise machte er auch Hansa wieder zu einem Spit-  
zenunternehmen der Branche und stellte 1949 mit  
dem Borgward Hansa die erste deutsche PKW-  
Nachkriegs-Kreuzkonstruktion vor. Die 1955  
erschienene „Isabella“ gal 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 Automobilflaute 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 Selfmademans 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 Maschinenenteile den Bremer Freihafen verließ. Lochentwertet. Maße: 20,9 x 29,6 cm. **Ohne Überdruck gültig**



Nr. 119

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

## Hirsch-Brauerei Cöln AG

Actie 1.000 Mark, Nr. 965

Köln, 30.1.1912

Auflage 1.250. Bei der Gründung im Jahr 1900 bestand die Wochenschrift aus 16 Seiten.

brachte die Hirschbrauerei Gebr. Steingroever in  
Krefeld unter der 114 Grachtstraße für den Verkauf.



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

Auflage 250 (R 7). Die Gesellschaft erwarb bei

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 Brauerutensilien im Unterdruck. Doppelblatt Maße: 33,8 x 25,2 cm. Nicht entwertetes Stück in einem sehr guten Erhaltungszustand.



N-120

Baden-Württemberg, 1965 Anpachtung des Kurhotels, des Sanatoriums und der Kurhaugaststätten 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 Betriebsführungsellschaft. 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 Gleichungskonzern 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.

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 ausgetragen. 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 Erbengemeinschaft. 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 besiegt. Lochenwertet. Maße: 20,9 x 29,7 cm. Nur 10 Stücke wurden in der Reichsbank gefunden, sonst unbekannt!

Nachfolger hervor die Esslinger Lederfabrik mit einem Fabrikneubau in den gerade 10 Jahren zuvor als Industriegerieb angelegten Pliesenauvorstadt (Hedelfinger Str. 4, frühere Uhlandstraße, 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. Lochenwertet. Maße: 21 x 29,7 cm. Nur 13 Stücke sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 125



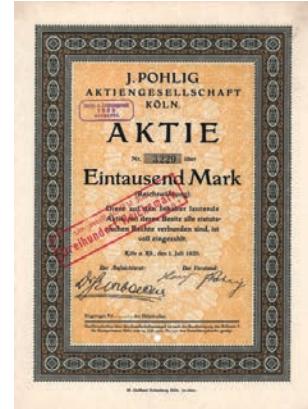
Nr. 124

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

### Isargebirgsbahn-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 Mirsk) - Flinsberg (heute Swieradów-Zdrój) in Schlesien, südöstlich von Görlitz. Streckenlänge 10,8 km, 1911 Umfirmierung in „Isargebirgsbahn 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. Lochenwertet. Maße: 34,3 x 24,5 cm. Doppelblatt, inwendig Auszug aus dem Gesellschaftsvertrag.



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 Großenaktionär war mit 97 % die Felten & Guilleaume Carlswerk AG. 1961 Verschmelzung



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 gründen 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 Renommierte-Aufträge: die Akademie der Wissenschaften,

**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

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 Pohlig-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 Pohlig 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 klotzen) und der Vorstände Richard Thiedemann und Hans Friescke. Maße: 21 x 29,7 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.

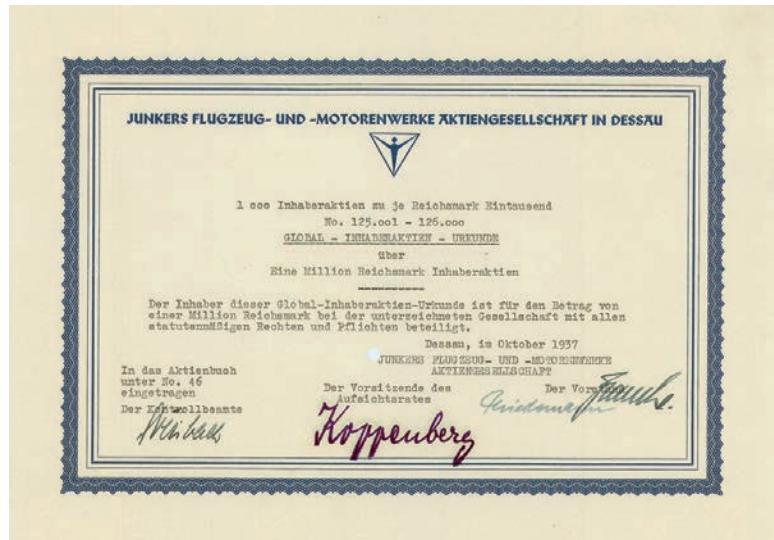
**Nr. 128 Schätzpreis: 400,00 EUR Startpreis: 100,00 EUR**

### Kali-, Oel- und Kohlen-Bohrgesellschaft „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 Handhebel-Draisinen zu befahren. Sehr schöne Jugendstilumrandung. Lochentwertet. Maße: 37,5 x 26,1 cm.



Nr. 127



Nr. 128

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

### Kali-Bohrgesellschaft 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. Markscheidend: Gewerkschaft Kronprinz Wilhelm und Gewerkschaft Hannover. Die Tiefebohrung durchteufte bis 500 m jüngere Schichten, traf aber keine Kalilager an, und wurde dann eingestellt. Originalunterschriften Otto Schröder und Gerhard Dietz. Schöne Jugendstilumrandung. Eingetragen auf den Dortmunder Bank Verein, rückseitig mehrere Übertragungen bis 1908. Lochentwertet. 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**

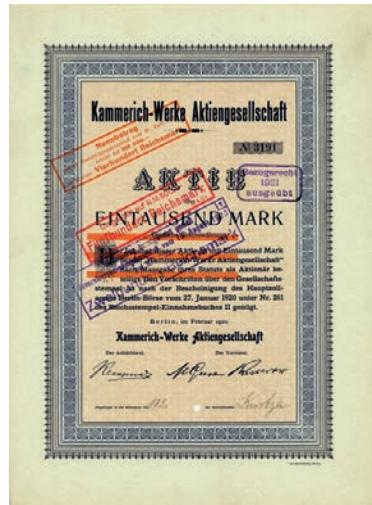
### Kamenzer Bank AG

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. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 131

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

### Kammerich-Werke AG

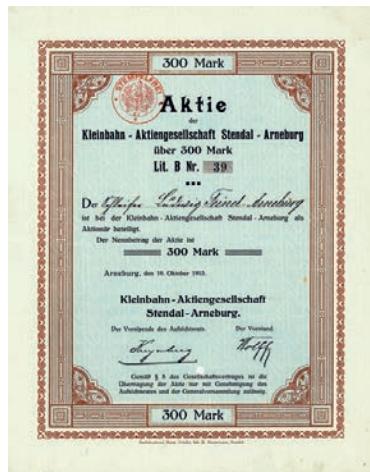
Aktie 1.000 Mark, Nr. 3191

Berlin, Februar 1920

VF+

Auflage 1.250 (R 9). Uraltes, bereits 1863 gegründetes Unternehmen. Herstellung von Röhren und sonstigen Walzwerkzeugen aus Eisen, Stahl und Metall. Stammwerk in Berlin-Wittenau, Fennstr. 27. Dazu wurde schon 1899 ein mittleres in Bielefeld gelegenes großes Rohrwerk erworben (1930 stillgelegt). Anlässlich der Übernahme der "Eisenwerk Schladern AG Kammerich" in Schladern 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 Hahnsch. 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 Umrähmung. 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+

**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-Umrähmung. 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 minderbegabte 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 Nied- und Mittelrhein, Düsseldorf, mit der seit 1853 ein gemeinsamer Linien-dienst unterhalten wurde. Heute Europas größte Binnenschiffahrtsreederei im Fahrgastverkehr. Schöne Vignette mit dem Schaufelraddampfer "Goethe" vor der Kulisse von Köln. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel 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 Eisenbahnbau Tharandt-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 zu 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 Landesschulden. 1918 wurde der Landtagausschuss 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 Umrähmung 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 Volkonservenfabrik. Börsennotiz: Freiverkehr Hamburg. 1969 mit der Hanseatischen Hochseefischerei AG in Bremerhaven fusioniert. Großes Querformat, breite Barock-Umrähmung. Lochentwertet. Maße: 28 x 38,2 cm. Hochinteressanter Regionalwert!



Nr. 137

**Nr. 137**      **Schätzpreis: 200,00 EUR**  
                 **Startpreis: 60,00 EUR**

### Kreiskommunalverband 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. Lochentwertet. Maße: 31,8 x 20,7 cm. Rückseitig Anleihebedingungen.



Nr. 138

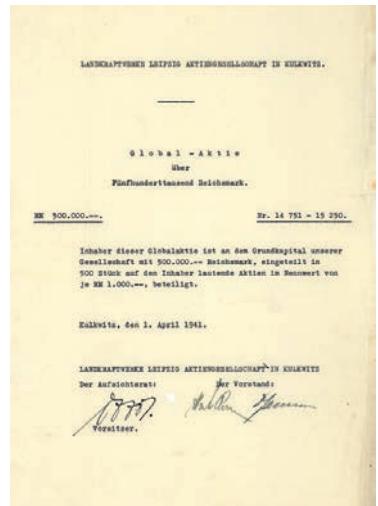
**Nr. 138**      **Schätzpreis: 500,00 EUR**  
                 **Startpreis: 120,00 EUR**

### 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 Nancéienne de Crédit Industriel et de Dépôts, 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 sachverständlich 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 Geis im eigenen Tagebau (Carolaschacht, 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 %). Verbrieft 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.

Gerne beantworte ich Ihre Fragen auch per e-Mail: gutowski@mail.de



Nr. 140

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

### Langbein-Pfanhauser 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. Pfanhauser 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-Aufermann AG und der DOAG AG, zugleich Umfirmierung in VDN Vereinigte Deutsche Nickel-Werke AG. 2005 Eröffnung des Insolvenzverfahrens. Maße: 21,5 x 28,4 cm. Mit beiliegendem Kuponbogen von 1898 (Kupons für 1901-1908).

**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 Sachsen. 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 Bankenkrach“. 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). Prägesiegel lochentwertet.

zung 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 Messamt verkaufen musste, 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 Meßräume in den jetzt verkauften Objekten. Aktienkarte waren nunmehr das Leipziger Messamt (ca. 90 %) und die Hamburg-Amerika-Linie (HAPAG, ca. 9 %). Zuletzt wurde das Reichsmesseamt Leipzig alleiniger Aktionär. 1951 Löschung der AG im Handelsregister. Die Leipziger Messe dagegen bestand als Frühjahrs- und Herbstmesse fort und entwickelte sich zu DDR-Zeiten trotz Kalten Krieg zu 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. 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-



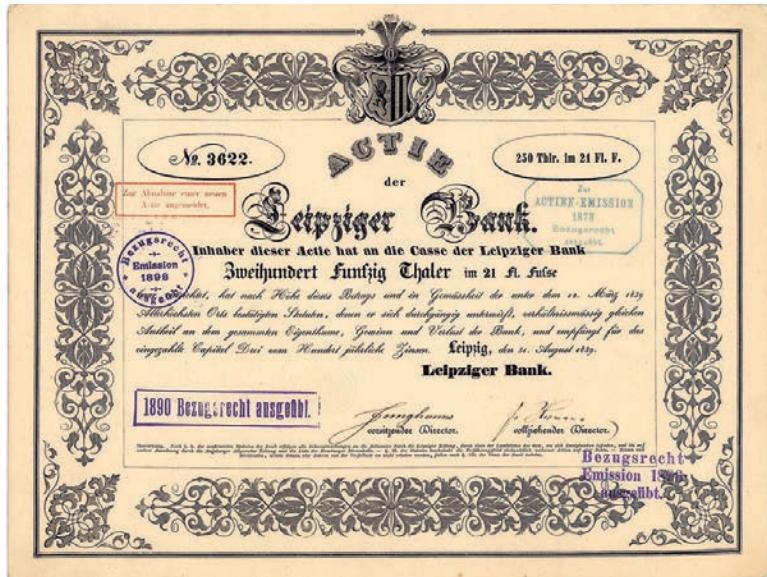
Nr. 143

**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. 141



Nr. 144

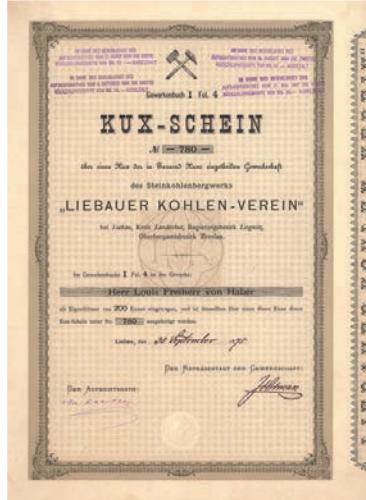
**Nr. 144 Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 80,00 EUR**

### Leykam-Josefsththal 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

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 Zwi-schenwässern 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 Mürztaler Holzstoff- und Papierfabriks-AG Bruck zur "Leykam Mürztaler Papier und Zellstoff AG". Mehrheitsaktionär war über ein Jahrhundert lang die Creditanstalt-Bankverein gewesen, die 1988 ihre Anteile an die Koninklijke Nederlandse Papierfabrieken (KNP) verkauft. KNP LEYKAM Gratkorn wurde dann 1998 vom finnischen Papierkonzern Sappi übernommen. Heute eines der 7 europäischen Sappi-Werke. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwertet. Nur **10 Stücke** sind bis heute erhalten geblieben!



Nr. 145

**Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 100,00 EUR**

### Liebauer Kohlen-Verein

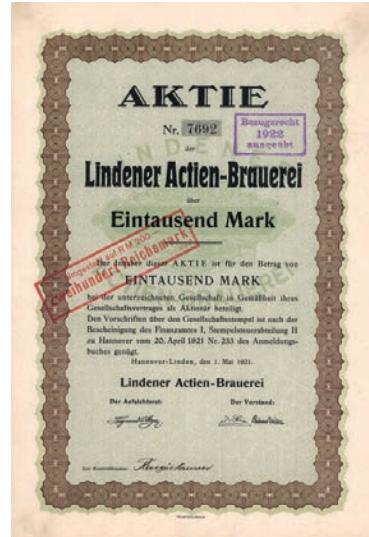
Kux-Schein über 1 Kux, Nr. 649  
Liebau, Kreis Landeshut i. Schl.,  
30.9.1875 EF  
Auflage 1.000 (R 8). Gründung durch fünf Gewerken, die jeder 200 Kuxe übernahmen, unter Führung des Wiener Bankhauses Schöeller & Cie. Liebau (im Regierungsbezirk Liegnitz) besaß damals bedeutende Industrie: Spinnereien, eine Weberei, eine Papier- und Cellulosefabrik, eine Glashütte und ein Dampsägewerk. 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 Osteroder 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! - Malzlief-

rant). 1917 Übernahme der Germania-Brauerei GmbH in Hannover (gemeinsam mit der Städtischen Lagerbierbrauerei und der Vereinsbrauerei Herrenhausen). 1918 Beteiligung bei der Bürgerlichen 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 Braustadt 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 Brauereikonzern), der sich nach einer emotional geführten Übernahmeschlacht 2002 die Lindener Gilde-Brauerei einverlebte. Ausgegeben zur Übernahme der AG Schlossbrauerei Schöneberg in Berlin. Doppelblatt, lochentwertet. Maße: 34 x 23,3 cm.



Nr. 146

**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 Aktionen A. Knoblauch“ eine der solideren. 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 Bergschloß-Brauerei 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 Wismannstraße/Hasenheide und Betriebsverlegung in die gepachtete Braustätte in der Bessemstraße. 1947 auf die Dortmunder Union-Schultheiss-Brauerei AG verschmolzen. Maße: 21 x 29,6 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 147



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 Dortmunder Union-Brauerei (später DUB-Schultheiss, heute Brau + Brunnen), 1937 endgültig übernommen. Löwen im Unterdruck und in allen vier Ecken, zwei Overbeck-Originalunterschriften. Maße: 23 x 29,1 cm.



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, Parcellirung und Bebauung von Grundstücken. Die vornehm in der Otto-von-Guericke-Str. 83 domizilierende Gesellschaft besaß eine Thronwaaren-Fabrik in Magdeburg, eine Ziegelei bei Schönebeck und einen Bauhof in Neustadt-Magdeburg. Spezialität war die Erbauung von Beamten- und Arbeiter-Wohnungen für industrielle Großen. 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 Bauherren vorsichtig werden, 1931 kam es zum Anschlußkonkurs. Nach Aufhebung des Konkursverfahrens ab 1933 in Liquidation, 1937 erneut in Konkurs geraten. Magdeburger Stadt-wappen 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**

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

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 Versicherungen-AG. Letztere wurde 2006 vom Talanx-Konzern (HDI Hannover) übernommen. Hochdekorative Aktie mit schöner Allegorie: Schicksalsgöttingen 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 erfand er die Bergmanns Zahnhölze, die ein Vorläufer der heutigen Zahnpasta ist. 1852 gründete Bergmann die Waldheimer Parfümerie- und Toilettenseifenfabrik. 1856 brachte Bergmann eine flüssige Haarsseife auf den Markt. Nach seinem Tod wurde das Unternehmen von seinem Sohn H. R. Bergmann und seinem Enkel A. H. R. Bergmann als Waldheimer Parfümerie- und Feinseifenfabrik A. H. A. Bergmann weitergeführt. 1897 vertrieb das Unternehmen bereits 800 verschiedene Artikel. Bis 1970 ließ Bergmanns Unternehmen unter dem Namen Rosodont-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 Dampfmühle in der Schartastraße, 1917 außerdem Erwerb der Hafemühle Magdeburg-Neustadt. Nach 1945 enteignet und in Volkseigentum überführt, 1953 wurde als Werk III die Sudenburg-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 ährenumkränztem Magdeburger Wappen im Unterdruck. Maße: 21 x 29,7 cm. Prägesiegel lochentwert.



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

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 Eisenzerze 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 Finstertal in Asbach bei Schmalkalden (eine altrechtliche 128-teilige Gewerkschaft im Besitz dortiger Bürger) wurde 1858 in das Bergrevierbuch 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 Finstertal von der Sowjetisch-Deutschen AG Wismut wieder aufgefahren, 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 Finstertal 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

**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, Dampfdruckschäfte 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 Aufangsgesellschaft fort. Maße: 34,5 x 23,9 cm. Mit liegendem kompletten Kuponbogen.



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 Karlshafen ein, 1878 übernahm er das Unternehmen und führte es als „Deutsche Metallpatronenfabrik Lorenz“ weiter, auch Munition für Schnellfeuerwaffen 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“, wohn Daimlers Cannstatter Werkstatt verlegt werden sollte. Hier sollte Lorenz Betriebsleiter werden. Am Ende blieb das ein Projekt, dennnoch 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 Strüppen 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 Zahnräderbearbeitungs-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 Mecklenburgischen Hypotheken- und Wechselbank und Umfirmierung 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 Trossen. AG besteht noch heute. Originalunterschriften. Sehr schöner Druck im Barockstil. Schrift mit verschnörkelten 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

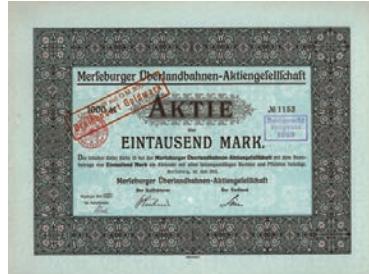
Merseburg, Juni 1913

EF+

Gründeraktie, Auflage 1.300. Gründung 1913 durch die Disconto-Gesellschaft und die AEG. Die Ingangsetzung des Unternehmens wurde durch den 1. Weltkrieg um einige Jahre verzögert. Erst 1918 wurde als Keimzelle der meterspurigen Überlandstraßenbahn von der AEG gepachtet die von ihr erbaute und 1902 eröffnete 11,2 km lange Strecke Halle-Merseburg, die später 1932 käuflich erworbene wurde. Dazu kamen von Merseburg aus die 1918/19 eröffneten Strecken nach Mücheln (17,4 km) und Bad Dürrnberg (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-Heitstedter Eisenbahn und der Halleschen Straßenbahn zur "Saale-Verkehrsgesellschaft" kam nicht zustande. Die Aktienhöhelegkeit lag zuletzt bei Stadt und Kreis Merseburg, die AEG war weiter mit 25,4 % beteiligt; 7,9 % lagen bei verschiedenen Braunkohlen-Unternehmungen des Merseburger Reviers. 1948 in Volkseigentum überführt. 1951 wurde die Fusionsidee von 1932 durch die Zwangsvereinigung mit der Straßenbahn Halle dann doch noch Wirklichkeit. Großformatiges Papier, sehr dekorativ verziert. Maße: 27 x 35,8 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.

Straße/Schiene. Die Saaleschiffahrt liegt dagegen weiter darnieder, da sog. "Europähne" den Fluss nicht befahren können. Ausgestellt auf die Stadt Halle. Maße: 21 x 29,8 cm. Prägesiegel lochentwertet.



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 Provinzialverband Sachsen 1929 neu gegründete Mitteldeutsche Hafen-AG brachte die Stadt Halle die bisherigen 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 Schiffahrts- und Umschlagsbetriebszentrale übergegangen, 1957 mit den Häfen Dessau-Wallwitzhafen, Akern (Elbe) und Klein-Wittenberg zum VEB Binnenhäfen "Saale" vereinigt, seit 1980 VEB Binnenhäfen "Mittelelbe". Seit den 1970er Jahren sanken nach zuvor rasantem Anstieg die Umschlagzahlen kontinuierlich, weil der Staat in die Saaleschiffahrt nicht mehr investierte. Schiffe legten kaum noch an, der Hafen wurde vornehmlich als Lagerplatz für Braunkohle genutzt, die Anlagen verfielen zusehends. 1993 bekam die Stadt Halle den Hafen Halle-Trotha zurückübertragen und gründete die Hafen Halle GmbH als Betreibergesellschaft. Heute ist der Hafen ein modernes Güterverkehrszenrum, vor allem aber für den Umschlag



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 Fortführung der Firma Münchener Heizkesselfabrik Franz Ragaller & Dr. Ing. Rühmer in der Damstistr. 5. Trotz eines hochrezipienten Gründungskomitees (z.B. Wirkl. Geh. Rat u. Prof. Dr. Adolf Neumann-Hofer, Berlin, Kaiserl. Gouverneur und Generalleutn. z.D. Richard Herhut 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 anhängendem Kuponbogen.

**Nr. 160**

**Schätzpreis: 7.500,00 EUR**

**Startpreis: 2.400,00 EUR**

### Münchener Trambahn-AG

Actie 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 Ingenieur Edouard Otlet die Konzession zur Errichtung der Pferdebahn in München. Bereits am 21.10.1876 fuhr die erste Trambahn in München: eine Pferdebahn. Die Strecke führte vom Promenadeplatz über Stachus, Bayerstraße, Bahnhofplatz, Dachauerstraße, Stiglmaierplatz zur Nymphenburger Straße / Burgfriedensgrenze (Mailingstraße). Otlets Kapital reichte für den Ausbau nicht aus. Deshalb gründete er 1878 mit der französischen Finanzgruppe Dervieu, Guillaumeron & Cie. die "S.A. des Tramways de Munich". Nach Streitigkeiten mit dem "directeur au Munich" entzog die Stadt München jedoch der belgisch-französischen 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 Übernahme 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



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. Dekorativer, großformatiger Titel mit Münchener Kind 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, lochentwert. **Sehr wichtiges Papier zur Verkehrsgeschichte der Stadt München.** Rarität aus einem Nachlass!

Nr. 160

**Nationale Automobil-Gesellschaft AG**  
Aktie 50 RM, Nr. 5  
Berlin, Dezember 1942

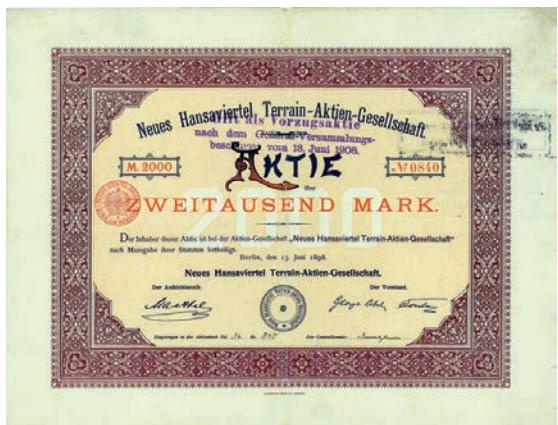
**Auflage 20** (R 8). Gründung 1912 durch die AEG als „Neue Automobil-Gesellschaft AG“ auf dem AEG-Betriebsgelände in Berlin-Oberschöneweide. Hergestellt wurden PKW (das bekannteste NAG-Auto war der "Puck"), LKW und Omnibusse. Selbst die Kaiserin ließ sich ausschließlich in NAG-Wagen chauffieren. Während 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 vorsaß, 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 Jahrzehntlang nur 3-4 Stücke bekannt waren, wurden 2006 noch einmal 9 Stück in Privatbesitz gefunden. **Eine der seltensten Aktien unter den Berliner Terraingesellschaften.**



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 Mexico und SüdAfrika) und der Deutsche SeeHansa AG (50 %, Emissionshaus für Schiffsbeleihungen gemeinsam mit Salomon Brothers). Für die ganz wenigen übrig gebliebenen Kleinaktionäre ließ der zypriotische Großaktionär 2008 einen squeeze-out beschließen. Großformatiges Papier, sehr dekorativ, mit großer Abb. eines Heringssloggers. Doppelblatt, lochetwertet. Maße: 37,6 x 26,7 cm.

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

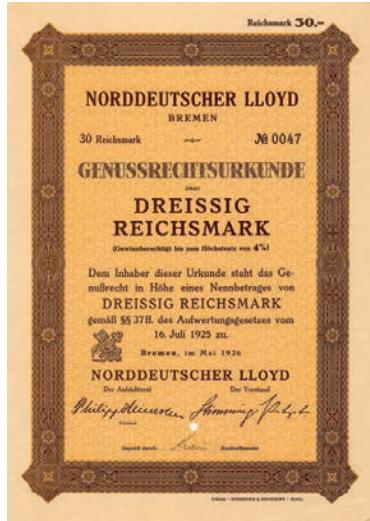
**Norddeutsche Munitionsfabrik**

**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 & Belot 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 Pendorf 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 beliebte. Schließlich übernahm die Lignose Sprengstoffwerke AG (vorm. Oberschlesische AG für Fabrication von Lignose, Schießwollefabrik für Armee und Marine, Kruppähnliche) 1913 die Allendorfer Fabrik und 1920 auch die MWS. Zu DDR-Zeiten in Volks Eigentum 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 Bädderdienst, Betrieb einer Assekuranz und der bis heute tätigen Schiffsreparatur. 1867 ging der Lloyd eine weitreichende 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 "Bläue Band" für die schnelle Atlantiküberquerung gewann. Es folgte das "Jahrzehnt der Deutschen" in der Transatlantikschiffahrt, 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. Weltkriegs 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 verleitete 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. Einfluss nahm von den Auswirkungen der Finanzkrise gelang schließlich kein Komplettverkauf, sondern nur die Abgabe eines 56,7 %-Anteils an das patriotische „Konsortium Albert Ballin“. 2012 wurde durch weitere Anteileskäufe die Freie und Hansestadt Hamburg mit 39,6 % vorübergehend größter Aktionär. 2014 Zusammenschluß mit der chilenischen „Compania Sud Americana de Vapores“ zur nun viergrößten 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

**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 Hilfsbegleitung im Unterdruck, herrliche Eichenlaub-Umrüstung 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  
Emder 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. Verkaufsurverhandlungen 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 das 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-%-iges 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 gemeinsam mit den Anliegergemeinden der Bahn sowie mit der Kreissparkasse Biberach eine AG, die die 19 km lange Strecke Warthausen-Ochsenhausen in Erbpacht übernahm. Die öffentlichen Eigner halten 75% plus eine Aktie, daneben gibt es mehr als 1350 freie Aktionäre. Großformatige Stücke, auf hochwertigem kartonartigem Bütten- bzw. Bilderdruckpapier gedruckt. Alle sechs Stücke im Hochformat. Wahre Kunstwerke, gestaltet exklusiv von Künstlern und Graphik-Designern. Es gibt 6

Aktienmotive, die als gemeinsames Merkmal eine Dampflok haben. Bei allen sechs Stücken dabei: ein kompletter Kuponbogen mit Berechtigungskarte für die Teilnahme an den Hauptversammlungen der AG und Bonus-Kupons bis 2015. Die Kupons können für einen Preisnachlass beim Kauf der Fahrkarten der Museumsbahn eingesetzt werden. 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- Bohrgesellschaft Esperke

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

Auflage 1.000 (R 9). Bohrgesellschaft in der Gemeinde Esperke (heute ein Teil der Stadt Neustadt 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 Schächten eine begrenzte Förderung von Steinkohlen statt, nachdem der legendäre „Eisenbahnkönig“ Bethel Henry Strousberg 1869 ein Eisenbahnschienen produzierendes Hüttenwerk in Neustadt 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 Generalintendant Kammerherr L. v. Radetzky-Mikulicz, Oldenburg i.Gr. A parte Blätter- und Büten-Umrandung. Léon von Radetzky-Mikulicz (1851-1934), diente ursprünglich in dem Berliner Alexander-Regiment, das dem russischen Zaren unterstand. Seine Tagebücher und Memoiren besitzen heute einen hohen kulturhistorischen Wert. Maße: 37,6 x 27,7 cm. Kleine Lochentwertung 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  
Stettin, 23.8.1923 EF+

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 Eröffnung des Konkursverfahrens. Maße: 14,5 x 22,5 cm. Jeweils mit komplett anhängenden Kupons. Äußerst seltene Stücke aus einem Nachlass.



Nr. 169 (6 Stücke)



Nr. 172

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

### Pantherwerke AG

Aktie 1.000 RM, Nr. 5746  
Braunschweig, März 1941 EF

Auflage 1.000 (R 7). Die 1896 gegründete "Braunschweiger Fahrradwerke AG" (Marke "Brunsviga") übernahm 1907 die "Panther-Fahrrad-Werke AG"

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 Panterkopf im Unterdruck. Locheintwertet. Maße: 20,8 x 29,8 cm.



Nr. 173

**Pfälzische Lederwerke AG**

Aktie 1.000 RM, Nr. 926  
Rodalben, Mai 1942

EF+

Auflage 100 (R 8). Ausser drei Bierbrauereien und einer Gerberei 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. 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. Locheintwertet. 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

Köln, 1.3.1922                   EF

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 Kransschiff, 1 Kohlenkahn. Gemeinsam mit der „Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ besaß die Gesellschaft 6 Motorschiffe und 1 Dampfer. Sonstiger Besitz: 55 Landbrücken an verschiedenen Schiffsstationen. Grundbesitz: 2 Wohnhäuser, Werkstattgebäude, 1 Bürohaus. Außerdem anteilig je zur Hälfte 2 gebaute Grundstücke in Bonn und Rolandseck, 1 Wohnhaus in Köln. Betriebsgemeinschaft bestand seit 1853 mit der Dampfschiffahrts-Gesellschaft 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 Niederländischen Stoomboot-Reederij 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. **Originalunterschriften des Bankiers W. Th. v. Deichmann als AR-Vorsitzender.** Doppelblatt. Maße: 34,5 x 24 cm. Kleine Locheintwertung unten links.



Nr. 174



Nr. 175

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

**Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrt-Gesellschaft**

Aktie 1.000 RM, Nr. 10229

Köln, Dezember 1928

EF+  
(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

Berlin, April 1923

EF-  
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 Brikett-Industrie-AG - Bubiac (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

Perleberg, 1.3.1885                   EF+

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 Wittenberger-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 Vorzugs-Stammaktien waren in Berlin börsennotiert. Als in dieser Beziehung absolute Ausnahmehrscheinung 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. Locheintwertet. 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  
München, Januar 1922                   EF/VF

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 Weissenburg 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. 1822 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-Kanal. 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 Großschiffahrtstraße vom Main bei Aschaffenburg über Bamberg-Nürnberg zur Donau und weiter über Regensburg bis Engelhartszell 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 wichtigen 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 Donaustrecke Regensburg-Kelheim sowie Eröffnung des Wasserwerksteils 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 Energy 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 % Bauzinsen verzinst, danach mit 7 %. Sie waren ab 1928 ganz oder teilweise einzeln, 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 beileigendem restlichen Kuponbogen ab 1924. Bereits 1924 beim Umtausch in RM-Aktien ganz offensichtlich vergessenen 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 Lochenwertung unten mittig.



Nr. 178



Nr. 179



Nr. 180

**Schätzpreis: 300,00 EUR**  
**Startpreis: 60,00 EUR**

**Rodi & Wienenberger AG für Bijouterie- und Kettenfabrikation**

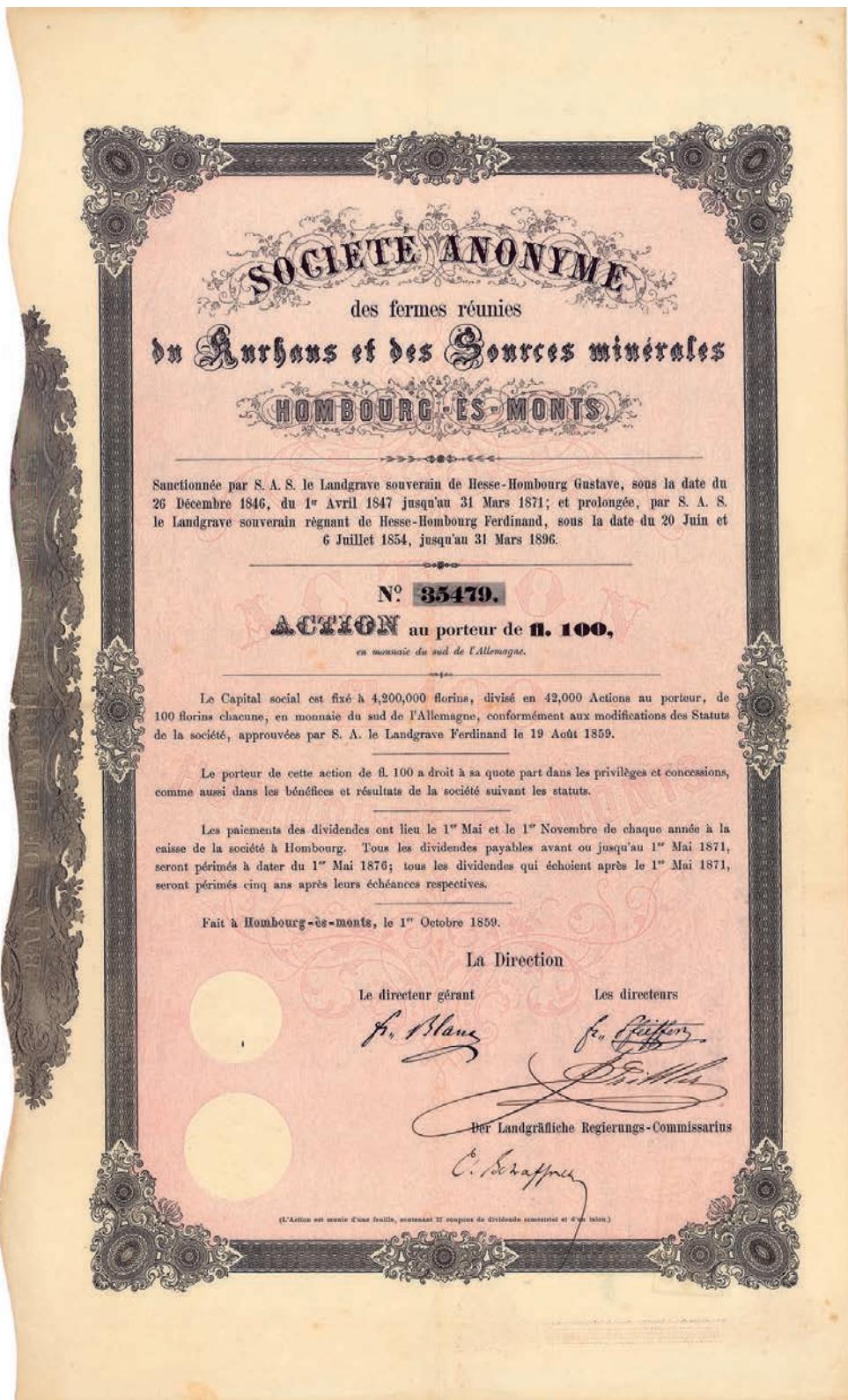
Aktie 1.000 Mark, Nr. 1590  
Pforzheim, März 1918 EF/VF  
Auflage 800 (R 7). Gründung 1885, seit 1899 AG. Mit bis zu 2.000 Beschäftigten Herstellung von

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 Auslandstöchter 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 zu letzt bis auf über 98 % aus. 1988 Umwandlung in die ROWI Rodi & Wienenberger GmbH. 2010 umfirmiert in Rowi Präzisionstechnik GmbH. Schöne Umrahmung im Historismus-Stil, Originalunterschriften. Doppelblatt. **Originalsignatur des Gründers Wilhelm Wienenberger**. Maße: 34,4 x 24,4 cm. Kleine Lochenwertung unten rechts.

**Einlieferungen für die  
nächsten Auktionen  
werden ständig angenommen**



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-Warnow und war mit dem Fluss durch einen Kanal verbunden. Mit einer jährlichen Rübenverarbeitung von über 1 Mio. Zentner einer 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. 35479

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 Francois Blanc als erfolgreiche Börsenspekulanten tätig. Ihr Geschäft war jedoch zu trickreich, 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 Brüder Blanc ins Geschäft. Die Gebrüder Blanc errichteten auf eigene Kosten das Kurhaus und überließen es der Regierung. Als Gegenleistung erhielten sie gegen Pacht die Spielbanklizenzen. 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 die Kleinstadt Hessen-Homburg von Preussen annexiert. 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

Magdeburg-Südost, 7.8.1923 EF/VF

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 Süßstoffes Saccharin. Fahlberg, geb. 22.12.1850 im 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 Unterharz“. Dieses war 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 Guest of 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, 500 mal 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 Militärgouvernor in die britische Zone zwangsverkauft. Der von Kriegsschäden fast völlig verschont gebliebene Magdeburger Betrieb wurde am 1.7.1946 entschädigungsfrei in Volkseigentum überführt. Die AG verlegte 1950 ihren juristischen Sitz nach Hamburg und erworb die „Dr. Goeze & 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 Stammplatz in Magdeburg zählte das Werk als VEB Fahlberg-List, seit 1979 Teil des Kombinats Agrochemie Piesteritz, 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-Herstellern. Zwei Randvignetten mit Signet: Frau mit Handspiegel zwischen den beiden Türmen des Magdeburger Doms. Maße: 34,4 x 26,1 cm. Prägesiegel lochentwertet.



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

Gründungsaktie, Auflage 240 (R 10). Gegründet im März 1923, seit 1927 dem Firmennamen „Sämag“ vorangestellt, 1935 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

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

### Schleizer Kleinbahn AG

Aktie 10 x 1.000 RM, Nr. 361-370

Weimar, Juli 1931 EF+

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 Bleilochtalsperre ab 1927 benötigte für den Materialtransport eine Anschlußbahn. Die Anliegergemeinden nutzten diese einmalige Gelegenheit, nunmehr den schon lange geplanten Bahnhanschluss zu realisieren. Auf der Strecke verkehrten mit bis zu 7 Zugpaaren täglich zwei elektrische Personentreibwagen mit vier Beiwagen 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 Bleilochtalsperre 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 selbstständig 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 Kleinbahnenstrecke 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. 183



Nr. 186

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

### Schlesische Dach-, Falz-Ziegel und Chamottinen-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 Werk 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). Außerdem dekorativer Druck von G&D mit Dachziegel-Vignetten. Hochwertiger Sicherheitsdruck von Giesecke & Devrient. Maße: 26,7 x 35,6 cm.



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-Spalburg 1125 ein Benediktiner-Kloster, wo schon um 1400 mit dem Bierbrauen begonnen wurde. Um 1550 wurde das Kloster zu Schloß Kemnitz umgebaut, um 1750 waren die Gebäude weitgehend verfallen, bis auf Schlosskirche und Hauptbau, wo in der Wirtschaft „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 ständig (!) 80.000 Flaschen füllen. 1928 Übernahme des Bürgerlichen 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 Erzgebirgschen Brauerei AG in Annaberg. 1939 Umfirmierung in Schloß-Brauerei Chemnitz AG. 1948 enteignet und mit vier weiteren Chemnitzer Brauereien unter Führung der seit 1868 bestehenden Feldschlösschen-Brauerei in Chemnitz-Kappel zum VEB Vereinigte Brauereien Chemnitz-Süd (später

Getränkekombinat Karl-Marx-Stadt) mit der Marke „Braustolz“ zusammengefasst. Nach der Wende wurde die alte Schlossbrauerei stillgelegt, auf dem Gelände an der Salzstrasse am Schlossteich 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 Altvogel und Jungen). Lochentwertet. 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  
Breslau, September 1930 EF+  
Auflage 4 (R 10). Die 1930er Kapitalerhöhung war verbrieft in Sammelurkunden zu 5 x 250, 4 x 50, 1



Nr. 187

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

### Schlesische Zentralgenossenschaftsbank

Aktie 10.000 Mark, Nr. 12344  
Breslau, 26.9.1923 EF-

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 „Südöd“ GmbH, Breslau, Oberschlesische Zentral-Bekleidungs-Webwaren-AG, Oppeln. Firmensitz in Breslau, Neudorfstraße 2. Im Dezember 1926 nach Konkurs Abschlagszahlung 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  
Breslau, 26.9.1923 EF-

Gründeraktie, Auflage 44.000 (R 9). Maße: 19 x 25,8 cm. Mit komplett anhängendem Kuponbogen. Erstmals angeboten!



Nr. 191

x 25 und 4 x 5 Aktien, die sämtlich auf die Stadtgemeinde Breslau lauten und im Reichsbankschatz lagen, außerdem in 5 (verschollenen) Einzelkunden 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 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 Geschäftaktivitäten, 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 Telegrafenleitung Berlin-Frankfurt a.M. (1848-1849), die Erfindung des Doppel-T-Ankers (1856) und Dynamos (1866) sowie der Bau der ersten brauchbaren elektrischen Lokomotiven (1879). Faksimile-Unterschrift von Werner Siemens. Herrliche Gestaltung von Ludwig Sütterlin (1865-1917), signiert in der Platte, bedeutender Gebrauchsgrafiker, Kunstgewebler 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

Schätzpreis: 400,00 EUR  
Startpreis: 75,00 EUR

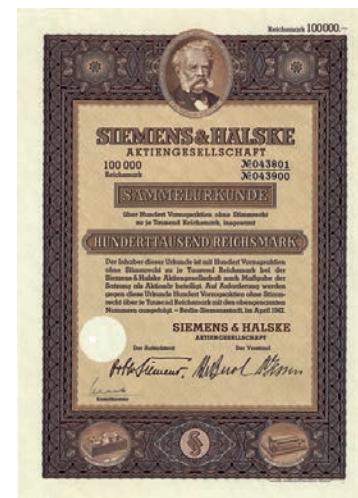
### Siemens & Halske AG

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 100-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. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 194



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. Prägesiegel 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

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



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

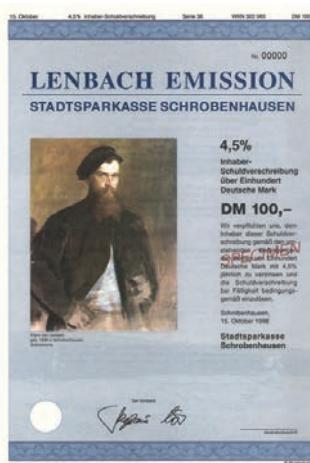
EF

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 aufgelauften 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 Altstädter wie z.B. das Grüne Gewölbe besetzen; bei ihrem Alter könnten 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.

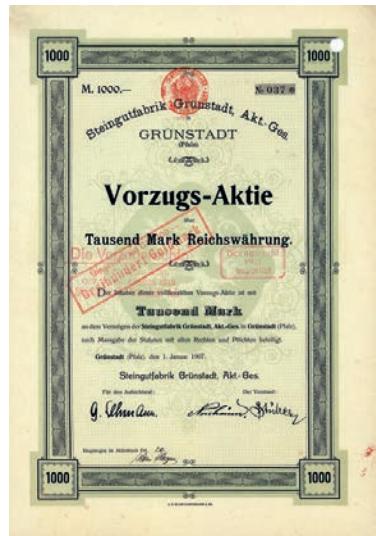
Ausgegeben: 1912



Nr. 196



Nr. 197



Nr. 198

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

Steingutfabrik Grünstadt AG

Vorzugs-Aktie 1.000 Mark, Nr. 37  
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 Kupferstich bedruckten Porzellanteller nach dem „Berthevinischen Umdruckverfahren“ weit bekannt wurden. 1801 kaufte Johann Nepomuk von Recum (1753–1805), Mitglied einer sehr wohlhabenden 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, Porträtbüsten, Pfeifenköpfe, Blumenkübel und Wandplatten, 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, lochentwettet. Maße: 36,2 x 24,9 cm.



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 Mängelsituation 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 Lombardi 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-Aktien-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 Baumberücke sowie auf dem westlichen Oderufer einige der ganz alten Speicherhäuser erhalten. Sehr dekorativ mit Abb. der drei Lagerhäuser. Maße: 24,5 x 30,8 cm. Rückseitig Kleberreste eines entfernten alten Tesaufils (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.-Aktie 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 Düngefabrik 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 verkauften 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 Böhnen 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 Commerzienrat, Stadtpräfekt 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

Actie 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 Echhäuser. Doch die Verhandlungen mit der Stadt Berlin über die Bebauung schleppen sich 15 Jahre dahin. Erst 1911/12 wurden die Terrains durch Grundstückstausch im Norden mit der Stadtgemeinde Berlin und im Süden mit der St. Georgen-Kirchengemeinde zweckmäßig erweitert. 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 an der Aktie an der Berliner Börse ausdrückte, erfüllte sich dennoch nicht. Hohe Zahlungen für die Ruhrt-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 wiedersehen 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 Braunkohlegrube 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 UZH-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 Schamotekombinat 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

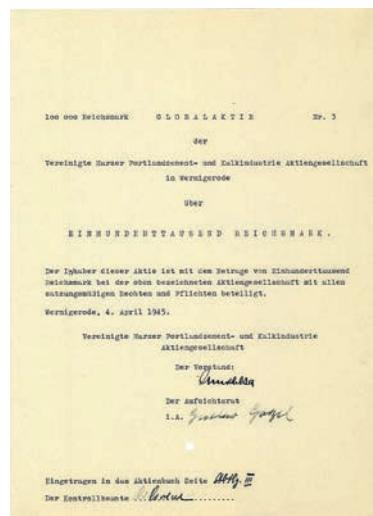
Auflage 69, weitere 22.400 in Sammelurkunden verbrieft (R 6). Die UFA wurde am 18.12.1917 gegründet. Lassen wir dazu ein altes AG-Handbuch sprechen: "Die Universum-Film AG ist eine Weltkriegsgründung, geboren aus der Notwendigkeit der damaligen Zeit. Kurz vor dem Weltkrieg bestand in Deutschland eine 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 Gesellschaften mit vorhandenem Theatertyp zu einem großen Ganzen zusammengegeschweißt wurden. Maßgebend beteiligt neben dem Deutschen Reich und der Deutschen Bank waren die deutsche Industrie und Schiffahrt. Den Vorsitz im Aufsichtsrat übernahm das Vorstandsmitglied der Deutschen Bank, Dr. 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 (Nordatl. 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 Reichsspropagandaministerium 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 24.4.1916 besetzte die Rote Armee das Ufa-Gelände in Babelsberg. Am 17.5.1946 erteilt die Sowjetische Militäradministration der Deutschen Filmaktiengesellschaft (kurz DEFA) die erste Produktionslizenz, als erster Spielfilm wird noch im gleichen Jahr Wolfgang Staudtes "Die Mörder sind unter uns" mit Hildegarde 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-

telmann Ende 2001 wieder die Mehrheit übernimmt. Ausgestellt auf die I. G. Farbenindustrie AG, Berlin. Faksimileunterschrift Emil Georg von Stauß. Der große deutsche Bankier verwaltete als Vorstand der Deutschen Bank die Anatolische Eisenbahngesellschaft. Als Aufsichtsratsvorsitzender von Lufthansa und BMW initiierte Stauß den Neubeginn der deutschen Flugzeugindustrie nach dem Ersten Weltkrieg. Er war Motor des Zusammenschlusses der Daimler-Motoren-Gesellschaft und der Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik im Jahr 1926 zur Daimler-Benz AG. 1932 wechselte von Stauß vom Vorstand in den Aufsichtsrat der Deutschen Bank. Maße: 21 x 29,7 cm. Kleine Lochentwertung neben dem Prägesiegel.

**Nr. 206 Schätzpreis: 800,00 EUR Startpreis: 200,00 EUR**

### Universum-Film AG

Sammel-Namens-Aktie Serie A  
2.000 x 1.000 RM, Nr. 9001-11000  
Berlin, September 1942 EF/VF  
**Auflage 9 (R 9)**. Maße: 21,1 x 29,8 cm. Prägesiegel lochentwertet.



Nr. 207

**Schätzpreis: 300,00 EUR Startpreis: 80,00 EUR**

### Vereinigte Harzer Portlandzement- und Kalkindustrie AG

Globalaktie 100.000 RM, Nr. 3  
Wernigerode, 4.4.1945 EF+  
(R 8) Gründung 1898 als "Vereinigte Harzer Kalkindustrie" mit Sitz in Elbingerode. 1912 Umfirmierung wie oben, 1925 Sitzverlegung nach Wernigerode. Betrieben wurden in der Nähe von Rübeland (in unmittelbarer Nachbarschaft der beiden berühmten Tropfsteinhöhlen) und Elbingerode die Steinbrüche und Kalkwerke Christinenklippe, Garkenholz, Kleiner Stein und Mühlental. In der Nähe des Kalkwerks Kleiner Stein wurde außerdem ein eigenes Wasserkraftwerk betrieben, dem Kalkwerk Christinenklippe war eine moderne Portlandzementfabrik angeschlossen. Börsennotiz Berlin und Hannover, letzter Großaktionär war die Norddeutsche Hütte AG in Bremen. Nach der Wende von den Fels-Werken in Goslar übernommen (gehörten bis 2001 zur Salzgitter-Stahl AG, dann zu Staines). Die AG existiert heute noch und versucht ihre Restitutionsansprüche geltend zu machen. Maschinenschriftliche Ausführung, mit Originalunterschriften. Maße: 29,6 x 20,9 cm. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 206

**Schätzpreis: 400,00 EUR Startpreis: 60,00 EUR**

### Vereinigte Schmigrel- und Maschinen-Fabriken AG

Vorzugs-Aktie 1.000 DM, Nr. 7054  
Hannover, Februar 1953 EF

**Auflage 60 (R 8)**. Gründung 1898 unter Übernahme der Firmen S. Oppenheim & Co. in Hannover (gegr. 1864) und Schlesinger & Co. in Harburg. Produktion von Schleifpapieren und Schleifgewebe jeder Art. Die zuvor außerdem betriebene Maschinenfabrik in Hannover-Hainholz wurde in Folge der Weltwirtschaftskrise 1930 stillgelegt, ebenso 1931 das ehemals Schlesinger'sche Werk in Harburg (am Bahnhof der Unterliebischen Eisenbahn an der Blohmstraße). Großaktionäre der bis heute in Hannover börsennotierten AG sind die Dresdner Bank (über 25 %) und die Zündwarenfabrik Starcke in Melle (über 50 %). Maße: 29,6 x 21 cm. Rückseite als ungültig abgestempelt.



Nr. 208

**Schätzpreis: 250,00 EUR Startpreis: 35,00 EUR**

### Vereinigte Ultramarinfabriken vormals Leverkus, Zeltner & Cons.

Aktie 1.000 Mark, Nr. 440  
Nürnberg, 31.5.1890 EF

Gründeraktie, Auflage 2.500 (R 6). Gründung 1890 mit Sitz in Nürnberg, 1899 Sitzverlegung nach Köln. Erworben wurde das Blaufarbenwerk Marienberg, die Hannoversche Ultramarinfabrik vorm. Egestorff, die Schweinfurter Ultramarinfabrik sowie 1906 die Ultramarinfabrik Duisburg. Das Leverkusener Werk wurde 1918 an die Friedr. Bayer & Co. verkauft. 1946/47 wurde das Werk "Sophienau" in Thüringen in einen VEB umgewandelt. Die Werke Duisburg und Hannover-Linden waren stark beschädigt. Einzig das Werk Marienberg bei Bensheim an der Bergstraße blieb erhalten und wurde in den Folgejahren stark ausgebaut, 1960/63 auch Sitzverlegung dorthin. 1954-67 Ausgliederung des operativen Lösungsmittel- und Farben-Geschäfts in Gemeinschaftsunternehmen mit anglosächsischen Chemiefirmen und Gründung einer US-Tochter. Börsennotiz Frankfurt/Düsseldorf/Berlin, 1971 in eine GmbH umgewandelt. Doppelblatt. Maße: 34,5 x 23,5 cm. Völlig unentwertet, nicht aus der Reichsbank.



Nr. 209

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

**Vereinigte Ultramarinfabriken  
vormals Leverkus, Zeltner & Cons.**

Aktie 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. Hauptstz: 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. Lohentwertet. 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 Spezialalausschanks „Tucher-Stuben“, wofür die Nürnberger Tucherbrauerei ein Darlehn gab. 1939 erworb der Kaufmann Emil Schulte aus Bielefeld fast alle Aktien. 1951 in eine GmbH umgewandelt. Heute befindet sich auf dem Grundstück neben der Modefirma MM-fashion ein dm-drogeriemarkt und eine Kaufhalle. Eingetragen auf den Fabrikanten Otto Delius, Besitzer einer Weberei in Bielefeld, im Aufsichtsrat mehrerer Textilfirmen. 1939 übertrafen auf Emil Schulte. Maße: 33,7 x 21,5 cm. Kleine Lohentwertung unten in der Mitte.

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

**Vorarbeiter 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 Wasserkraftanla-

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. 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 Unterdruck 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 Beteiligungs-AG zur „Wüstenrot & Württembergische AG“. Hübsche Umrahmung mit vielen Firmen-Signets, Art déco-Elemente. Maße: 21 x 30 cm. **Ungelochtes Exemplar!**



Nr. 213



Nr. 214

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

**Württembergische Transport-  
Versicherungs-Gesellschaft**

Namens-Aktie 100 RM, Nr. 5919  
Heilbronn, 19.12.1924 EF

Interimsschein, Auflage 10.000 (R 7). Gründung 1837 als „Württembergische Schiffahrts-Assecuranz“. 1939 Fusion mit der „Badische Assecuranz-Gesellschaft AG“ und der „Schiffahrts-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 Versicherungsbestandes der Nord-Deutsche Versicherungs-AG in Hamburg. Ehemals 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 Allianz. Großes Hochformat, hübsche Umröhrung aus rankenden Blättern. Eingetragen auf den Kölner Unternehmer Carl Arnsperger. Doppelblatt, mit beilegdem restlichen Kuponbogen von 1943. Maße: 37 x 25 cm.



Nr. 216

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 Eisenbahnanchluss. 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 naturnärmesten Bedingungen zu halten.“ Nachdem sich die wirtschaftliche Lage des Zoos zusehends verschlechterte und sich die Besucher mehr der Hagenbeck'schen Konkurrenz wandten, 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 Umröhrung 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

**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 Umröhrung im Historismus-Stil mit mehreren Putten und Engeln mit Füllhörnern. Nennwert herabgesetzt auf 700 Mark. Eingetragen auf den Königlichen Amtsarbeiter Wilhelm Schele in Schledebach. Maße: 36,1 x 23 cm. Doppelblatt. Kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



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 Hauptstandort 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**

### Zörbiger Bank-Verein von Schroeter, Koerner & Comp. KGaA

Namensaktie 1.200 Mark

Zörbig, 1.1.1913 EF

Blankett (R 10). Gründung 1869. Neben der Hauptstelle in Zörbig, Radegaster Str. 4 (direkt an die große Zuckerfabrik angrenzend) gab es Zweigniederlassungen in Niemberg, Saalkreis (1924 eröffnet), Könnern (1930 eröffnet) und



Nr. 221

**Schätzpreis: 250,00 EUR Startpreis: 75,00 EUR**

### Zuckerfabrik Markranstädt

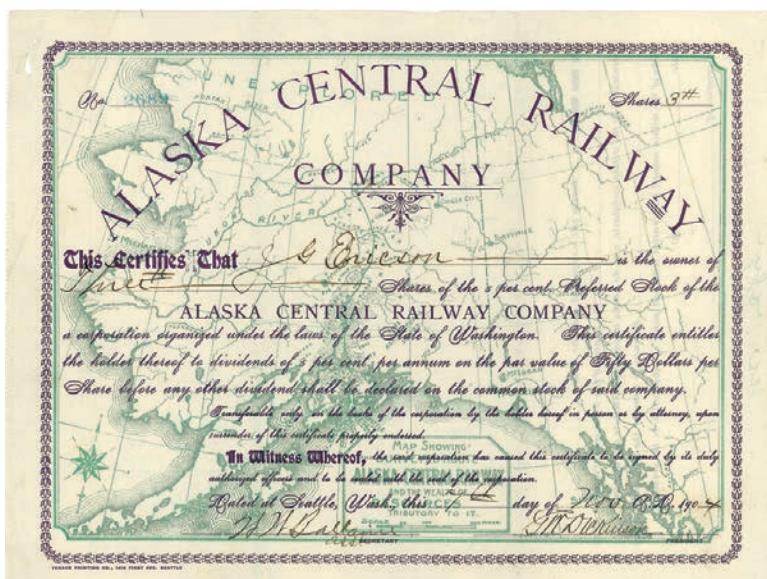
Namensaktie 750 Mark, Nr. 177 c.

Markranstädt, 13.6.1921

EF  
Auflage 240 (R 7). Gegründet 1883 als sog. "Bauernzuckerfabrik", weshalb mit den Aktien eine Rübenlieferungspflicht 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 Orenstein & 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  
V F  
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 Alaskakette 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-Lomotive an. Schon Ende 1906 waren alle Tunnel und die meisten Brücken fertig, obwohl es oft an Bauholz für den Brückenbau fehlte. Ein Meisterstück der Ingenieurkunst 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

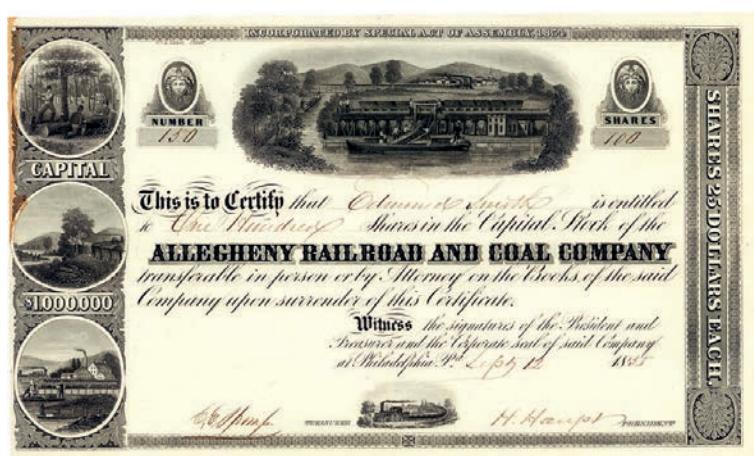
Bahn am 1.5.1908 zahlungsunfähig wurde. Es stellte sich heraus, daß die Aktienmehrheit in der Hand des Finanz-Hazardurs A. C. Frost aus Chicago lag, der zugleich Präsident war und nur willfährige Leute in den Board gehievt hatte. Alle seine Eisenbahnen in den Staaten Illinois und Wisconsin hatten schon 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 10 Meilen lange Council City & Solomon River RR zur Seward-Halbinsel sowie mit einer 5 Meilen langen Verbindungsstrecke nach Fairbanks zur Alaska Central Ry. die 40 Meilen lange schmalspurige Tanana Valley RR (die ebenfalls von W. C. Frost beherrschte). 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 ganzflächigen Unterdruck eine detaillierte Karte von ganz Alaska, auf der der Verlauf der Bahn von Seward am Golf of 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 wohlweise 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-Größen 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 Revolutionsierung 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 ständig von beladenen Zügen überquert wird und die aus nichts anderem als Maisstengeln und Bohnenstäben besteht.“ Lange vor dem Krieg war Haupt 1840-47 Professor für Mathematik und Ingenieurwesen an 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 er 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 Investitions im Eisenbahn-, Bergbau- und Immobiliengeschäft in Pennsylvania zu einem beträchtlichen Vermögen. Wie gewonnen, so zerronnen: Wie



Nr. 223



Nr. 224

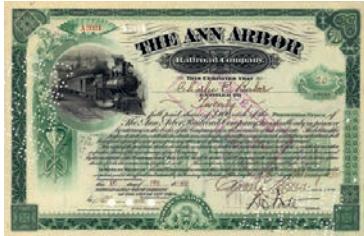
die Jungfrau zum Kinde war Haupt (der dabei eigentlich nur Ingenieur sein wollte) 1856 zum Projekt des ab 1851 gebauten Hoosac Tunnel gekommen, einem Eisenbahntunnel unter der Hoosac Range im westlichen Massachusetts, Ausläufer von Vermont's Green Mountains. Der (endlich 1875 eröffnete) Tunnel war mit 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 Hermann Haupt für den Tunnelbau als Ingenieur in's Boot geholt hatten, erwiesen sich alle als finanziell schwach 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 Leitungsposten bei Eisenbahnen (u.a. 1881-85 General Manager der Northern Pacific RR). Außerdem erfand 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 Herzinfarkt - 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 Hermann 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 ungemein detailreichen Vignetten die eindrucksvolle 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 Salon- und Schlafwagen. Zu den Direktoren gehörte auch LeRoy W. Baldwin (von der gleichnamigen Lokomotivfabrik). Die Wagons 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 Eisenbahnhäfen 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.R.R. 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 kreisrunden Personenzug-Vignette. Maße: 17,7 x 26,9 cm.



Nr. 226

**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

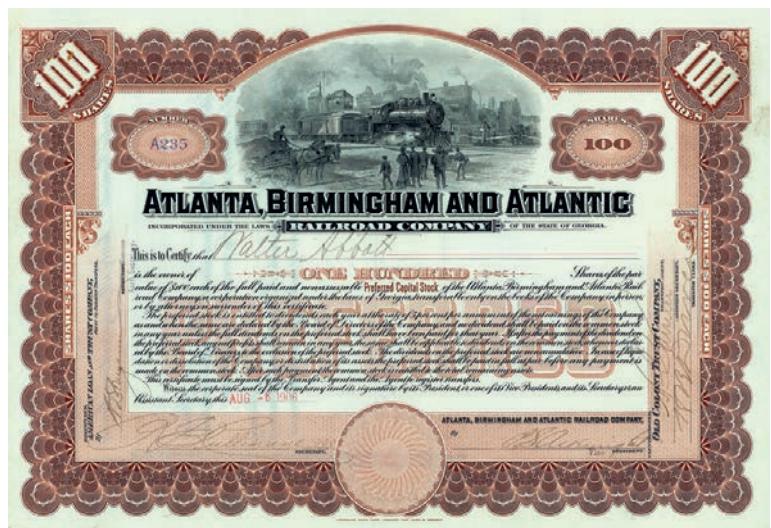
Gründung 1905 als „Railroad“ zum Erwerb der Atlantic & Birmingham Ry. (ursprünglich konzessioniert 1887 als Waycross Airline RR) sowie zwecks Verlängerung von deren bisher in Montezuma, Ga. endenden Bahn nach Birmingham, Ala. Daraus ergab sich die beachtliche 454 Meilen lange Hauptstrecke Brunswick, 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 beschranktem 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. 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



Nr. 227

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 beschranktem 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

**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 (lochenwerteter) **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 lochenwertet.

**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 Meilen, fertig 1860) und Rolla (6 Meilen, fertig 1861). Neu konzessioniert 1866 durch einen "Act of Congress" für den Bau einer 2.000 Meilen langen Bahn von Springfield, Missouri zum Pazifik parallel zum 35. Breitengrad. Die US-Bundesregierung unterstützte den Bahnbau mit umfangreichen Ländschenkungen 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 Albuquerque, New Mexico nach Südkalifornien. Das dazwischenliegende 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 Burlington Northern Santa Fe landeten. Mit vier sehr schönen Vignetten: Eisenbahn, Indianer Wappenallegorie, Rinderherde. Maße: 20,7 x 26,5 cm. Unentwertet. **Rarität unter den US-Eisenbahnaktien.**

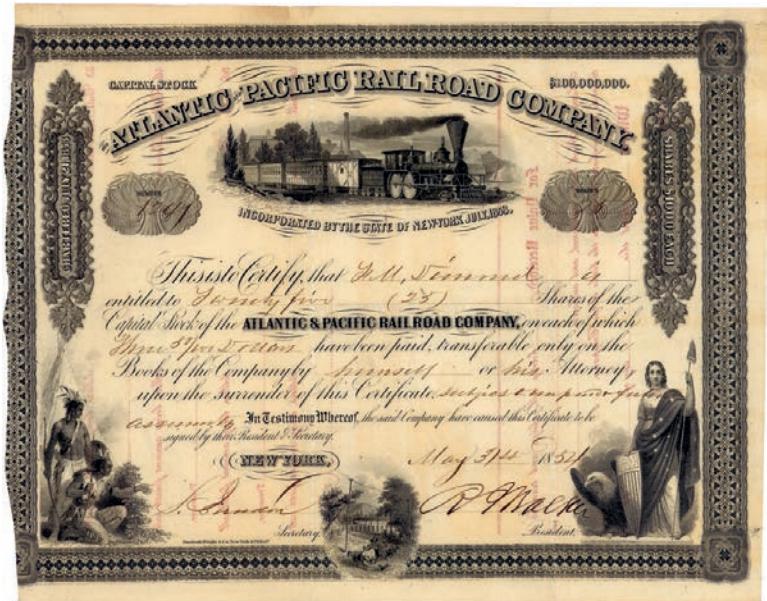


Nr. 231

**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 Francisco, blieb aber jahrzehntelang eine auf Kalifornien beschränkte Regionalbank. In den 1950er Jahren war sogar einmal der Jesuitenorden Mehrheit-



Nr. 230

**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 Allegheny Mountains des Staates Pennsylvania Kohleminen 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 Centre County, die 1862 auf ganzer Länge in Betrieb ging. 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 Holzwirkommen erfolgte als „switch-back“, also eine zickzackförmige Streckenführung, bei der der Zug immer wieder die Fahrtrichtung wechselte. 1881 kaufte die mächtige Pennsylvania RR diese Bahn. Holztisch-Vignette mit Personenzug. **Originalunterschrift Wm. A. Thomas** als Präsident. Maße: 20,4 x 26,8 cm. William A. Thomas bekleidete bereits ab 1831 das Amt des Verwaltungsratsvorsitzenden der „Bald Eagle & Nittany Valley Turnpike & Railroad Company“. Im Gegensatz zu den wenigen sonst bekannten Stücken ist diese Aktie **unentwertet**. Linker Rand unten mit Papierverlust.



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

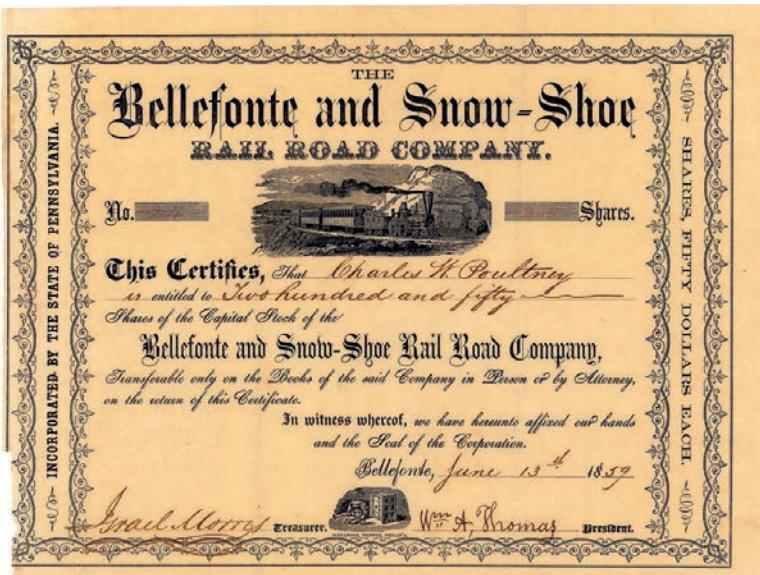
Die Susquehanna and Clearfield RR wurde 1883 gegründet, eine 23 Meilen lange Zweigbahn der Philadelphia & Erie RR von Keating nach Kartaus, Pa. 1901 zusammen mit der West Branch Valley RR und der Canoe Creek RR zur Beech Creek Extension RR fusioniert und dann an die New York Central & Hudson River RR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

**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 Sportarten 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



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 der Appalachen durchschneidenden Tal, vorher war er auch als „Mineral City“ und „Three Forks“ bekannt. Lange hatte die Stadt

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

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

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



Nr. 235

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

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

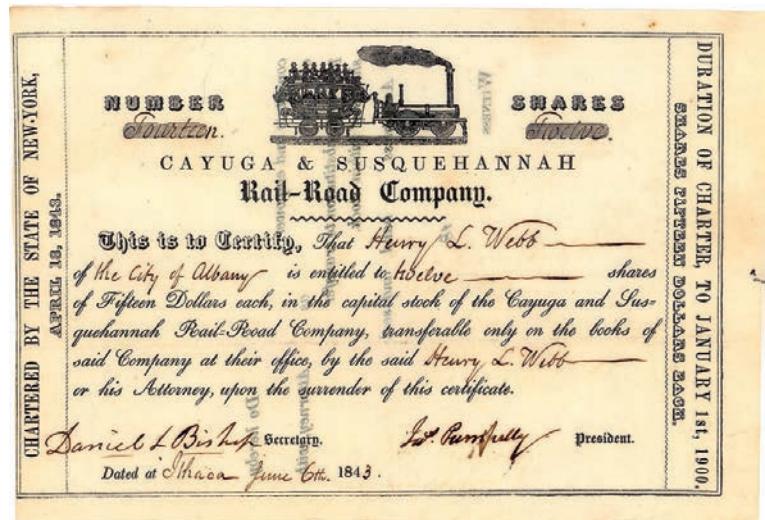
### Cayuga & Susquehanna Railroad

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, NY, eröffnet und schuf damit eine Verbindung zwischen dem Cayuga Lake und den Susquehanna 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. Äußerst 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

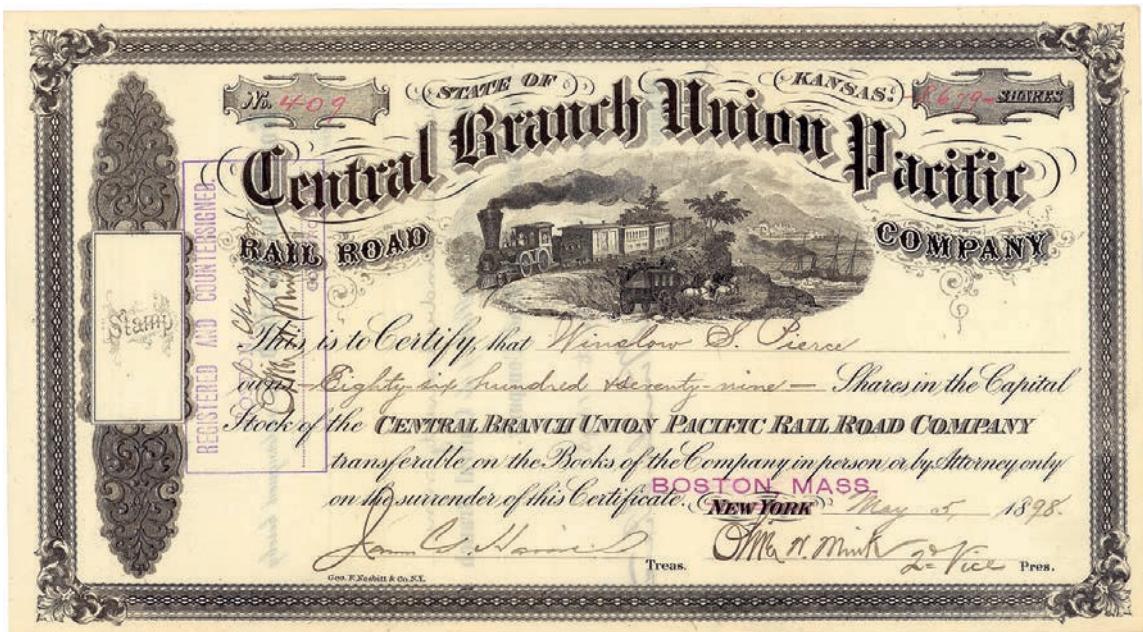
### Central Branch Union Pacific Rail Road

8.679 shares, Nr. 409

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

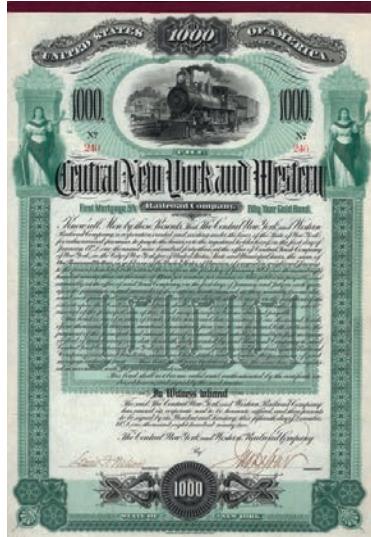
**Aktie über 43,4 % des Kapitals!** Ursprünglich konzessioniert 1859 als Atchison & Pike's Peak RR, 1867 umbenannt in Central Branch Union Pacific RR. Die Bahn wurde in das Bundesgesetz zur Schaffung der Union Pacific RR mit aufgenommen. Die 100 Meilen lange Strecke Atchison-Waterville, Kan. wurde von 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 einen Appel und einen 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 Anleihezinzen in den meisten Jahren das dreifache der Betriebserlöse 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. Pier-



Nr. 238

ce (damals bereits 79-jährig, doch immer noch Chefberater der Gould-Organisation). Hochdekorative Vignette mit Eisenbahn-, Postkutsche, Dampfssegler, 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

**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 Bahnhübergang. Maße: 38 x 25,8 cm. Mit restlichen Kupons ab 1918, keine Entwertung.



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 Eisenbahn-magnat 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 erworb 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. Hochdekorative Stahlstich der ABNC, ungemein feine detaillierte Vignette mit Dampflokomotive am Wasserkran. Maße: 23,4 x 33,9 cm.



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

Gründung 1884 zum Bau der lediglich 1,4 Meilen langen innerstädtischen Bahnhofs-Verbindungs-bahn 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 Pferdedroschen neben einer gerade angekommenen Eisenbahn. Original signiert von M. E. Ingalls vorderseitig als Präsident (Signatur lochentwertet). Melville Ezra Ingalls (1842-1914), Rechtsanwalt und Eisenbahnamanager, vertrat die Interessen der Vanderbilts. Er leitete einige Unternehmungen des Vanderbilt'schen Eisenbahnsystems, u.a. die Chesapeake & Ohio. Maße: 18 x 27,9 cm. Äußerst selten!

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

**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

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

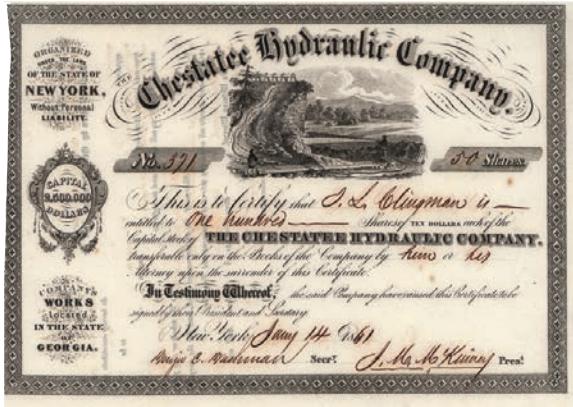
#### Chattanooga Union Railway Co.

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 Rin-geisenbahn, die die Stadt komplett umschloß und alle sieben großen Fernbahnen verband, die Chattanooga anfuhr. Reorganisiert 1888 unter obigen 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 Alabama



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 Dampflokomotiv-Vignette, eingerahmt von einem Löwen und einem Weißkopfseeadler 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 Goldabbaumethode 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. Linker Rand knapp geschnitten. 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, detaillierte Vignette eines Personenzuges mit viel Landschaft. Maße: 21 x 29 cm. Rückseitig übertragen auf und original signiert von Marvin Huggith 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, detaillierte Vignette eines Personenzuges mit viel Landschaft. Maße: 21 x 29 cm. Unentwertet. **Die Stammaktie ist ebenfalls äußerst selten!**

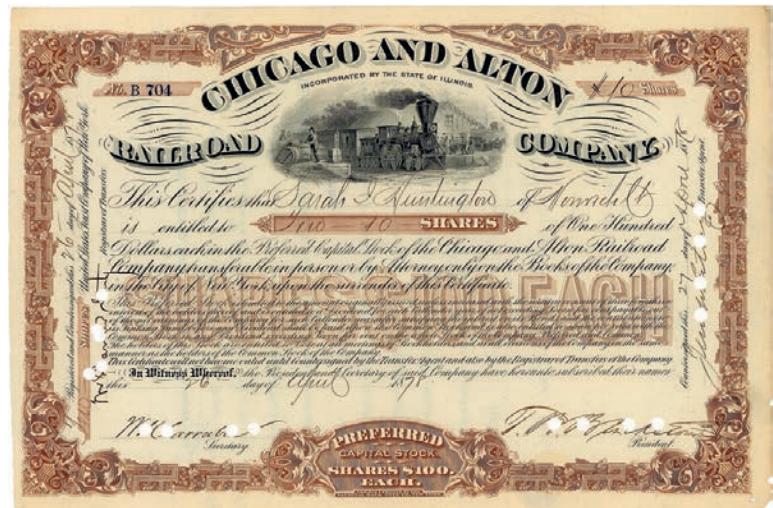


Nr. 248

**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 bevorsuchte diese Bahn mit 25 Mio. \$ und



Nr. 246

sicherte sich damit im Gegenzug nahezu alle Aktien. Der Bahnbau begann 1880 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 verlebte 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 abgekettetes Spiel zu Lasten anderer Stakeholder war. Whole number of shares 150.000. Als Präsident original unterschrieben von **Marcus A. Low**. Ganz ungewöhnliche Gestaltung mit Dampflokomotiv-Vignette in 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

VF  
27.7.1881  
Die Ursprünge reichen bis 1847 zurück. Schon die Fusion 1863 der Milwaukee & Prairie du Chien RR mit der Milwaukee & St. Paul RR (letzterer 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. Nutzen 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**

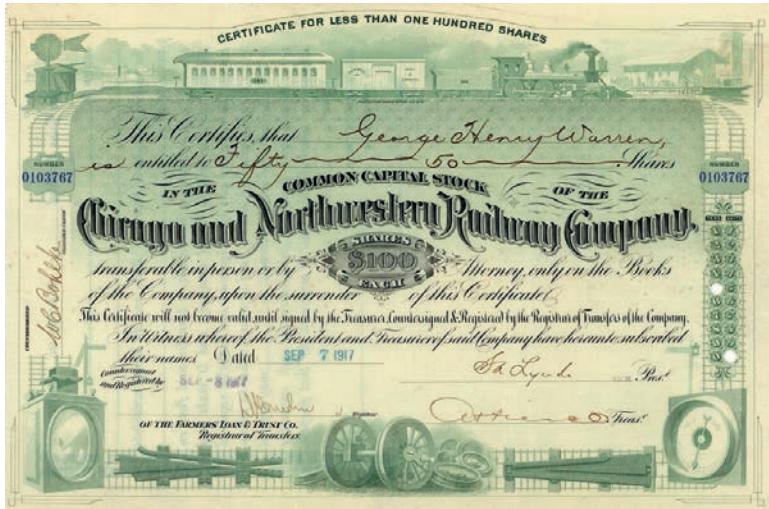
### Chicago & Northwestern Railway Co.

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 bemerkenswerteste an dieser Bahn ist, daß sie in **den 1 1/2 Jahrhunder-ten 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. Heinlein 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 „Geadelt“ wurde die Aktie schließlich, indem sie als Vorlage für den Schutzmunsch 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. 255

**Chicago & Southern Traction Co.**  
Schätzpreis: 250,00 EUR  
Startpreis: 100,00 EUR

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. 253

**Chicago & Oak Park Elevated Railroad Company**  
Schätzpreis: 750,00 EUR  
Startpreis: 240,00 EUR

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 WBNC-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

**Chicago & Oak Park Elevated Railroad Company**  
Schätzpreis: 350,00 EUR  
Startpreis: 180,00 EUR

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. 256

**Cleveland & Marietta Railway Co.**  
Schätzpreis: 300,00 EUR  
Startpreis: 100,00 EUR

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.

**Colorado Central Railroad Company**  
Schätzpreis: 750,00 EUR  
Startpreis: 240,00 EUR

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-Frankton

1880 schließlich endgültig kam. Die Schmalspuren 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 schneedeckten Rocky Mountains im Hintergrund, in der Ebene ziehen mehrere Siedlertrecks 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 seltes 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 preiswerte 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 gestochen, aus Tunnel aufzuhender Personenzug, links Segelschiff. Maße: 17,8 x 26,8 cm. Unerwertet. Linker Rand uneben geschnitten. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 257



Nr. 258



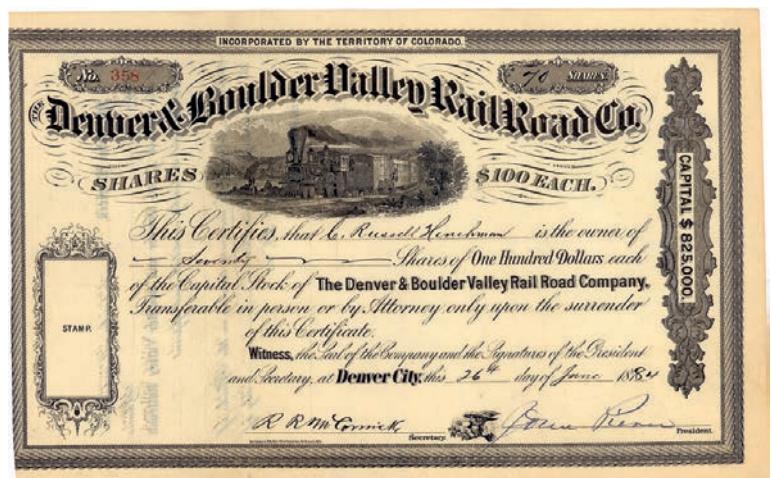
Nr. 259

**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 Profil & 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. 260

dith und Weirs Beach die Winnipesaukee 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. **Äußerst seltenes Stück!**



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 Konkurrenzsteigerung 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 Weißkopfseeadler auf Erdkugel und Felsenspitze. 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 die 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 ziegt 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 Tunneldichte 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 Streckemeile 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 höchste gelegene 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 durchschlägig 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 verhängt 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 hoffnunglosen 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 langmähnigen 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.

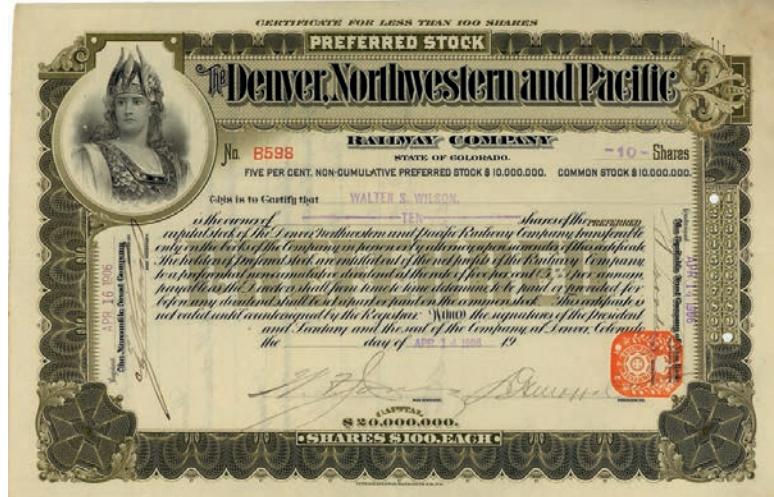


Nr. 263

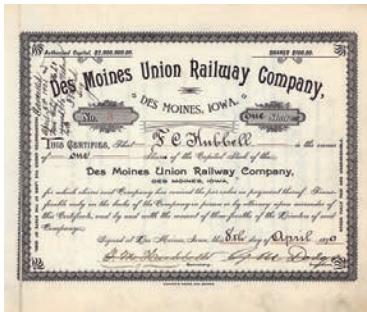
**Schätzpreis: 200,00 EUR  
Startpreis: 75,00 EUR**

### 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 I. Weltkrieg unterfiel 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 den Bahnhof benutzender Bahnahgesellschaften, 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 Luftschrift 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-Ionia-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 Baumwollerei 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

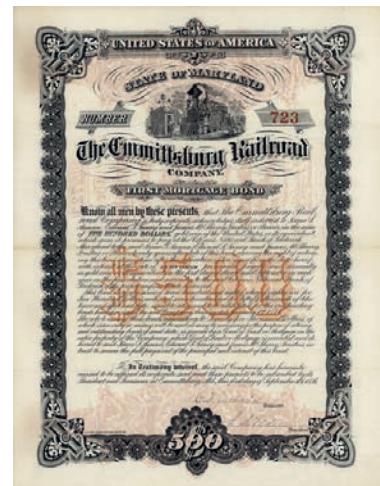
6 % Gold Bond 500 \$, Nr. 723

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 Frachtwagen. 1897 Zahlungsunfähig, die gesamten Bahnanlagen wurden später für lächerliche 29.500 \$ an die Anleihegläubiger zwangsversteigert, die 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, Restkupons 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**



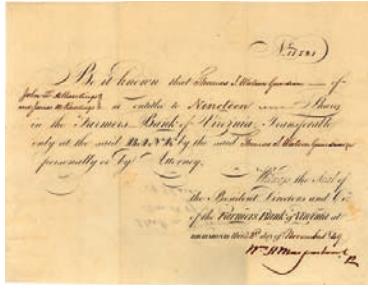
Nr. 270

**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 Pittsburgh 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

**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 unversorgt 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 Notenausgaberecht verfügte. Wegen ihrer überwiegenden 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. (22 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.

E. H. Harriman  
8 N. Driskell  
Trustee

riere mit 14 Jahren als Bürobeamt an der New Yorker Wallstreet. Bald darauf betrieb er ein kleines Transportschiff, das zwischen New York und Newburgh unterwegs war. Seine Spezialität war, bankrote Linien wieder ertragreich aufzubauen. Seine Eisenbahnteressen 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 äußerst rarer 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

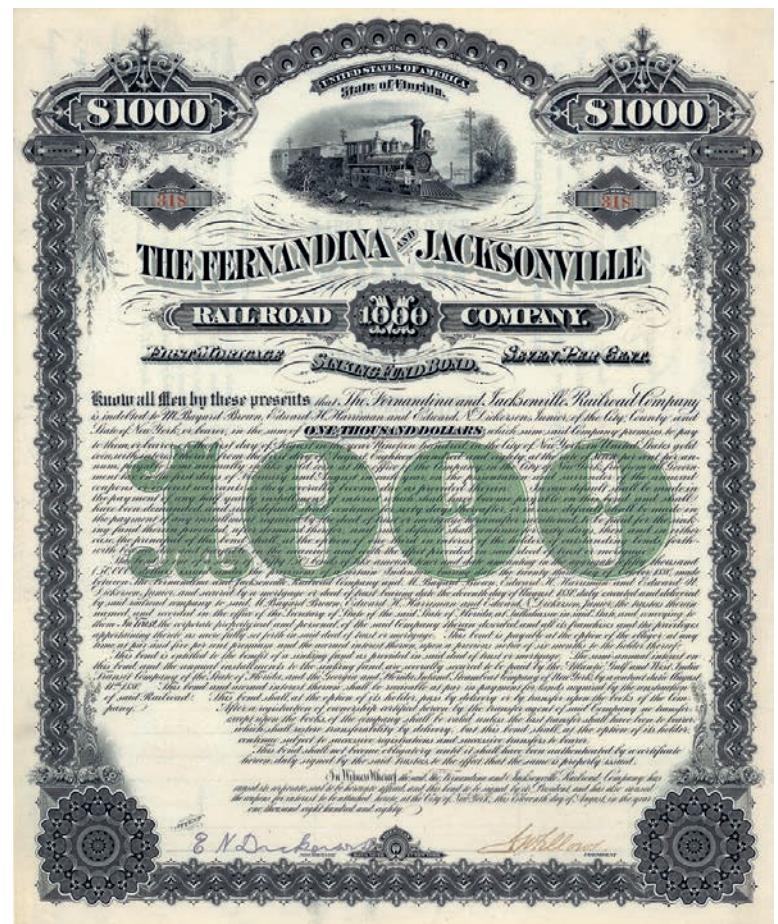
Gründung 1869. In Betrieb ging zunächst die 97 Meilen lange Bahn von Fort Wayne, Ind. nach Norden bis Jackson, Mich., die später über Lansing

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 schließlich 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. **Äußerst 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 überröllt 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 FO&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 verkauftte. Diese hatte gerade erst 150.000 acres Land mit Kohle- und Erzvorkommen und reichem Holzbestand erworben und plante die (nummehr 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, über großes Stück, z.T. in Golddruck, dreiteilige 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

**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. Violett/schwarzer 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 Teilstücks von Hanover Junc. nach New Oxford. Vom 1. bis zum 3. Juli 1863 war Gettysburg Schauplatz des entscheidenden Schlachtfeld 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 einzuwiehen. 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 erworb die Susquehanna, Gettys-



Nr. 277



Nr. 275



Nr. 276

burg & Potomac Railway die Gleisanlagen der Gettysburg RR sowie den gesamten Fuhrpark, bestehend aus 2 Lokomotiven, 1 Passagier- und 2 Güterwagen. 1874 mit der betriebsführenden Hanover Branch RR, an die diese Bahn anschloß, verschmolzen, nach weiterer Fusion 1886 als Baltimore & Harrisburg Ry. Teil der Western Maryland RR geworden. Hübsche Gestaltung, Vignette mit flügelspreizendem Wappenadler, links Fabrik mit rauchenden Schloten, rechts ein Segelschiff. Maße: 18 x 20,1 cm. Unentwertet. Bonds dieser Bahn sind im Markt bekannt, die Aktie dagegen ist ein **Unikat aus einer uralten US-Sammlung!**

**Nr. 279** Schätzpreis: 1.000,00 EUR  
Startpreis: 250,00 EUR

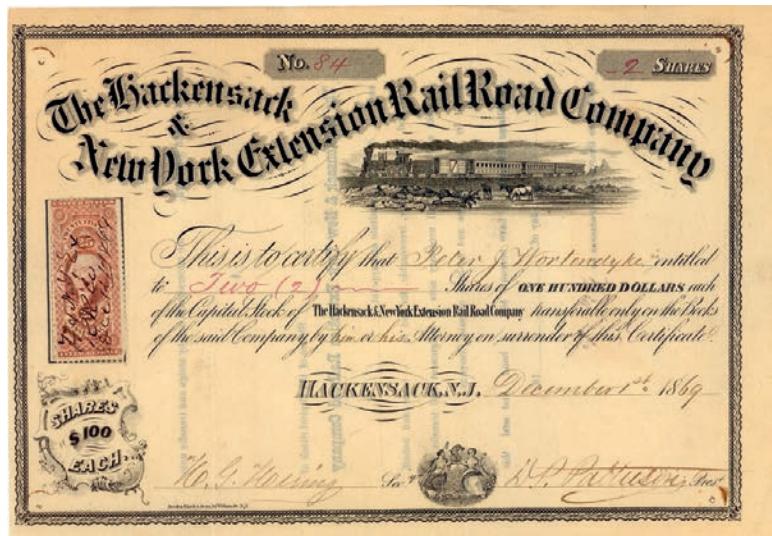
### Goldminen-Sammlung USA (26 Stücke)

26 Wertpapiere von 1864-1928 VF-EF

Auflösung einer uralten Sammlung mit überwiegend sehr seltenen Stücken, 24 Aktien und 2 Anleihen. Fast alle Stücke mit Vignetten, überwiegend Bergbaumotive. Die Sammlung enthält folgende Stücke: American-Mexico Mining & Developing Co., 1905; Amity Gold Mining Co., 1910; Arizpe Gold & Copper Mining Co., 1901; Black Eagle Gold Mining & Milling Co., 1891; Bullwhacker Gold & Copper Co., 1902; Bolivia Gold Exploration Co., 1927; Ballard Extension Gold Mining Co., 1905; California Nevada Gold Mining Co., 1905; Campana de Oro Mining Co., 1928; Carratell Gold Mining Co., 1879; Cassidy Consolidated Gold Mining Co., 1911; Cherokee Group Gold Mines Co., 1903; Chico Gold Mining & Milling Co., 1901; Clara Consolidated Gold & Copper Mining Co., 1910; Coeur d'Alene Bell Mining & Milling Co., 1909; Colorado River Gold Mines Inc., 1926; Congress Gold & Copper Mining Co., 1900; Croesus Gold & Copper Mining Co., 1917; Elk Gold Mining & Milling Co., 1913; Empire Gold & Silver Mining Co., 1864; Esmeralda Victoria Gold Mining Co., Esperanza Mining & Milling Co., 1896; Etna Mining Co., 1907; Quilp Gold Mining Co., 1926; Silver Tip Mining & Power Co., 1914; Simpson Gold & Silver Mining Co., 1881. Alle Stücke in einer guten Sammlerqualität, die meisten VF+, etliche EF.



Nr. 279 (Sammlung mit 26 Stücken)



Nr. 282

strecke Kimbrough, Ala. nach Pensacola, Fla. (142 Meilen), allgemein als „Deep Water Route“ bekannt. 1917 pleite gegangen, 1922 als Muscle Shoals, Birmingham & Pensacola Ry. reorganisiert, 1928 in der FRISCO aufgegangen. Hochwertige Stahlstich-Vignette mit Güterzug und Dockanlagen. Maße: 19,3 x 28,5 cm. Unentwertet! **Äußerst selte**n Variante (bisher waren nur 100er Stückelungen bekannt, in grün gedruckt) aus einer uralten US-Sammlung.



Nr. 281

**Nr. 280** Schätzpreis: 250,00 EUR  
Startpreis: 75,00 EUR

### Grand River Valley Railroad Co.

26 shares à 50 \$, Nr. 509  
Jackson, Mich., 3.6.1892 VF

Konzessioniert bereits 1846, durchgehend befahrbar war die Strecke Rives Junc. nach Grand Rapids, Mich. (83 Meilen) allerdings erst 1870. Gehörte später zur Michigan Central RR. Sehr feine Vignette mit Zügen im Bahnhof, Nebenvignette eines jungen Mädchens mit Ährengarbe. Maße: 18 x 24,4 cm.

**Nr. 281** Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 180,00 EUR

### Gulf, Florida & Alabama Railway Co.

6 shares à 100 \$, Nr. 607  
Florida, 5.11.1915 VF+  
Gründung 1911 unter Übernahme der Werkseisenbahn der Southern States Lumber Co. Haupt-

**Nr. 282** Schätzpreis: 750,00 EUR  
Startpreis: 280,00 EUR

### Hackensack & New-York Extension Railroad Company

2 shares à 100 \$, Nr. 84  
New Jersey, 1.12.1869 VF  
Konzessioniert 1856 als Hackensack & New-York RR zum Bau der 7 Meilen langen Eisenbahnstrecke Rutherford-Hackensack, N.J. im Bergen County gegenüber von New York City (eröffnet 1858). 1866 wurde mit dem Bau einer nördlichen Verlängerung nach Hillsdale begonnen (13 Meilen, eröffnet 1870), für die eine eigene Ges. gegründet wurde, die Hackensack & New York Extension RR. 1874 wurden diese beiden schon zuvor an die Erie RR verpachteten Bahnen zur New Jersey & New York RR zusammengeschlossen. Später bis in's Rockland County im Staat New York verlängert worden. Heute die „Pascack Valley Line“ von New Jersey Transit. Dekorativ, Vignette mit Personenzug auf einem Bahndamm, im Wasser davor werden Tiere getränkt. Maße: 16,5 x 23,5 cm. Unentwertet. Unter den US-Bahnaktien eine der großen Raritäten.

Your collection could be here! If you are thinking of consigning  
Please email me at gutowski@mail.de



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 detaillierten 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.

Plainfield RR, wurde 1851 ebenfalls hineinfirmiert. 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 uns bekannte US-Eisenbahnleihe mit Wandlungssrecht in Aktien! Links und rechts Vignetten zweier von unten nach oben fahrender Ural-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](http://www.gutowski.de/Katalog-76/Katalogbilder/number.jpg)

For example lot #307: [www.gutowski.de/Katalog-76/Katalogbilder/307.jpg](http://www.gutowski.de/Katalog-76/Katalogbilder/307.jpg)

International & Great Northern RR, die von dem Spekulanten Jay Gould kontrolliert wurde. Herrliche Vignette mit Personenzug auf einer Brücke, im Vordergrund eine Rinderherde. Maße: 31 x 42,5 cm. Mit anhängenden restlichen Kupons, keine Entwertung. **Äußerst selten!**



Nr. 287

**Schätzpreis: 400,00 EUR**  
**Startpreis: 175,00 EUR**

### Huntsville, New Orleans & Western Texas Railway Company

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

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 hinauskommt - 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 Stahlstich-Vignette mit aus einem Tunnel fahrender Dampflokomotive 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**

### Illinois Southern Railroad Company

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

Der Gründung dieser Bahn ging 1857 die Vereinigung der Orte Mound City und Emporia 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 Umschlagnlage für Schüttgut (Kali, Sojabohnenmehl, Getreide, Kohle) mit zwei eigenen Rangierlokomotiven an einer jetzt von der Canadian National Railway betriebenen Bahnhofsstrecke. Große, ungemein feine Personenzug-Vignette. Maße: 16,8 x 26,2 cm. **Äußerst selten!**



Nr. 289

**Schätzpreis: 200,00 EUR**  
**Startpreis: 80,00 EUR**

### James River Valley & North Western Railway Company

42 shares à 100 \$, Nr. 15 EF/VF

South Dakota, 1.6.1918 EF/VF  
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 vorzeitiger Gründer auch Präsident dieser Bahn gewesen). Maße: 23 x 29,4 cm. Unentwertet.



Nr. 290

**Schätzpreis: 250,00 EUR**  
**Startpreis: 90,00 EUR**

### Jamestown & Franklin Railroad Co.

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



Nr. 288

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 Holzstich-Vignetten mit Personenzug, Kriegsgöttin, Farmer und jungem Mädchen am Ruder. Maße: 16,1 x 25,3 cm. Linker Rand mit anh. „stab“ aus dem Aktienbuch.

**Nr. 291**

**Schätzpreis: 650,00 EUR**  
**Startpreis: 200,00 EUR**

### Kanawha & Ohio Railway Company

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 gehörig. Herrlicher FBNC-Stahlstich, zwei feine Vignetten mit Personenzug am Bahnhof, 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**

### Kinniconick & Freestone Railroad

3 shares à 100 \$, Nr. 28  
Kentucky, 22.4.1900 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 letzterer 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 Holzstich-Vignette eines Personenzuges (welche mit drei Stempelsteuermarken beklebt ist). Maße: 17,2 x 27 cm. Linker Rand mit aufgeklebter Quittung aus



Nr. 291

dem Aktienbuch, rückseitig mit aufgeklebter Transferbescheinigung mit Steuermarke. Einzelstück aus einer uraltan Sammlung.



Nr. 292



Nr. 293

**Kittanning & Leechburg Railways**  
9.995 shares à 50 \$, Nr. 32  
Kittanning, Pa., 1.3.1916 EF/VF

Aktie 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 Gesamtstrecke 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, Getreidemühlen, Sägewerke und Ziegeleien. Ausgestellt auf The Equitable Trust Co. of New York als successor Trustee under mortgage of West Penn Railways. Maße: 19,7 x 29,4 cm. Als **Hochnominalzertifikat eine Rarität**.

**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, Hornsville & Lackawanna RR (gegr. 1886) mit den Strecken Buffalo-Hornellsville, 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 frühere 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 Michigan.



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 LBNC-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 Spitzzeit 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 auf zweigleisiger Strecke, Pennsylvania-Wappen. Maße: 16,8 x 28,5 cm. Älteste bekannte Aktie dieser bedeutenden Bahn.

#### Condition terminology for items:

UNC = Uncirculated

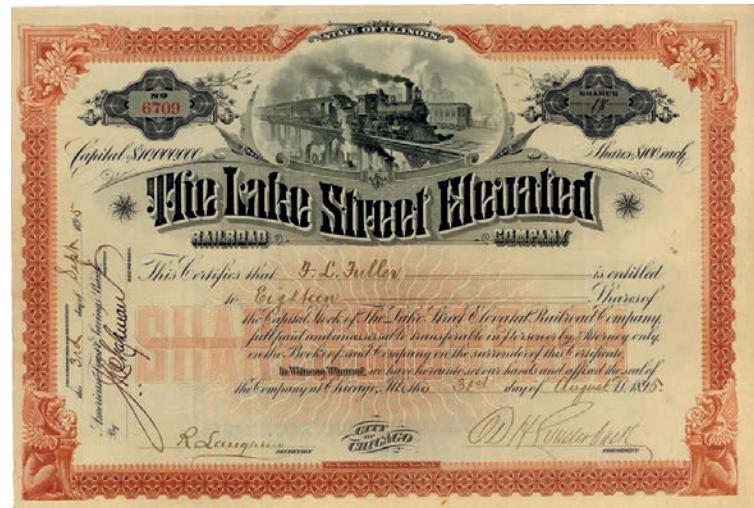
EF = Extremely Fine, minor folds

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

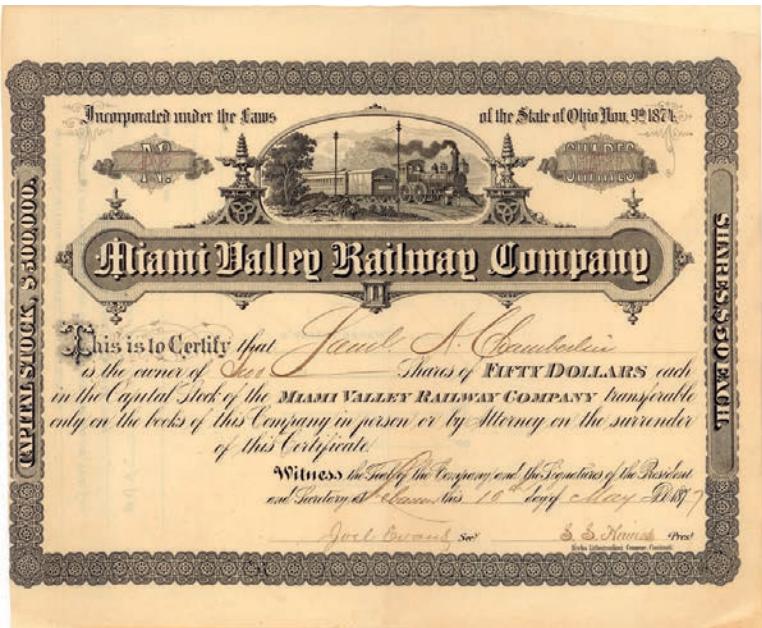


Nr. 297



Nr. 298





Nr. 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 Männer 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 Toledo, Delphos & Burlington RR, ein expansives Netz von Fünf-Schmalspurbahnen, brachte das Projekt schließlich zum Erfolg: Sie erworb 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

Anschuß bestand außerdem an die Philadelphia & Western, die Philadelphia & West Chester Traktion sowie die Philadelphia Rapid Transit. 1927 wurde die Mühle stillgelegt. Sehr schöne große Vignette mit Ansicht der Mühle, Pferdefuhrwerke 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 Einzelzetteln 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 mittin 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 Milwaukee

gegründete Millbourne Mills nutzte die Wasserkraft des Cobbs Creek (bis an's gegenüberliegende 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,



Nr. 304

kee & St. Paul RR verkauft (später Teil der Chicago & North-Western Ry). Die Milwaukee & Minnesota RR, inzwischen unter die Kontrolle des berüchtigten „robber baron“ Russel Sage geraten, kassierte zwar den Kaufpreis für die Bahnhöfe, machte jedoch keine Anstalten, den Gläubigern ihrer 1864 gegebenen 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. Holztisch-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

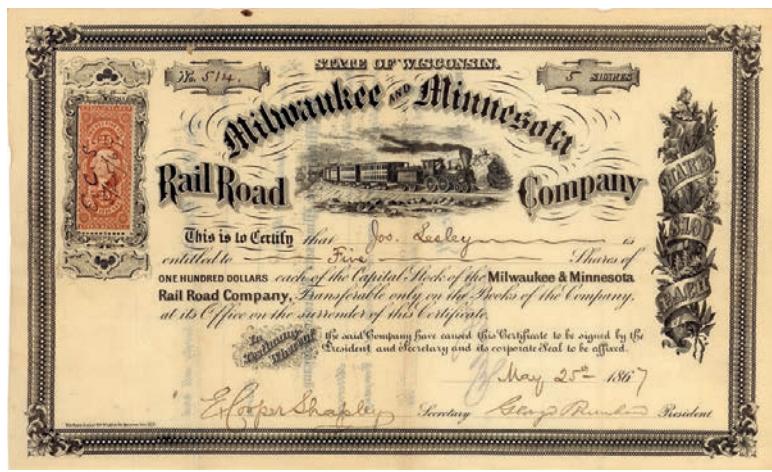
Gegründet 1847 als Milwaukee & Waukesha Railroad, 1850 umbenannt in Milwaukee & Mississippi Railroad. 1851 wurde das erste, 20 Meilen lange Teilstück Milwaukee-Wauwatosa in Betrieb genommen, es folgten Verlängerungen nach Madison, Wisconsin (1854) und nach Prairie du Chien am Mississippi River (1857). 1872 Erwerb der St. Paul & Chicago RR, die kurz zuvor eine Bahnlinie von Saint Paul (Minnesota) nach La Crescent, 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 Mobridge, 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 Schienennetz 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 Jahr 1986. Allegorische Vignette mit Matrose an einer Bucht und Arbeiter auf seinem Land, auf einen Wappenschild lehnend, 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 Zufahrtsstrecken 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 vor 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**

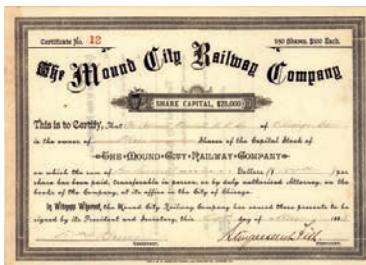
### Mound City Railway Company

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 weggekelt. 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 Eisenbahnge-sellschaften 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 Dampflok 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 Baumwollpflanzer 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 siedeten sich daraufhin in Natchez zwei große Baumwollspinnereien, zwei Ölmühlen (Baumwollsamen) 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 es Schwarzen 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 Bahnhofszeile. Maße: 18,8 x 26,6 cm. Unentwertet. Unter den US-Eisenbahntickets 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.

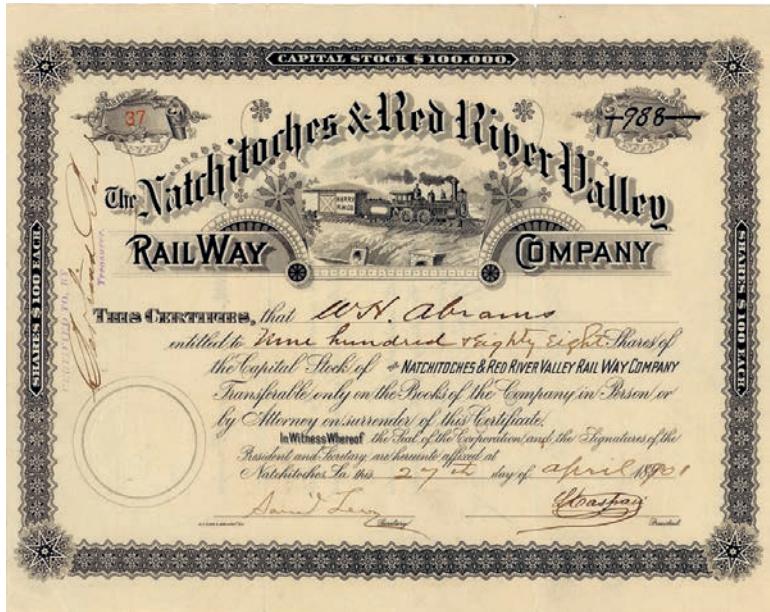
**Nr. 317 Schätzpreis: 150,00 EUR  
Startpreis: 60,00 EUR**

### National Bank of Winona, Minn.

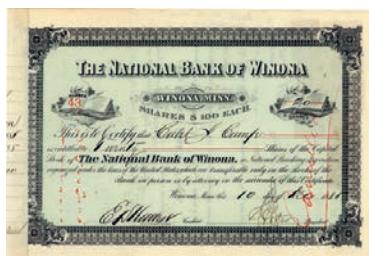
50 shares à 100 \$, Nr. 43  
10.12.1885 VF

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“ zierte). Noch heute bestehende Regionalbank. Sehr schön gestaltet mit aufgeschlagenem Kontobuch 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 Steuermanken.

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. 21

New-York, 20.4.1854

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 1887 Fusion der New York, New Haven & Hartford RR (in der später den New Yorker Bankier JU. 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.

Texas & Pacific Ry. „geschluckt“ wurde (diese erst 1976 in der Missouri Pacific aufgegangen). Toller großformatiger NBNC-Stahlstic 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 kauften 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 eingezitten auf einer Länge von 2 cm. Einzelstück aus einer uraltan 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

EE

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. Über großes Format mit toller Vignette: Lok mit Tender im Bahnhof, Passagiere, Pferdekutsche. Maße: 37,5 x 47,3 cm. Uhentwertet. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.

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. Uhentwertet. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung.

**Nr. 323** Schätzpreis: 250,00 EUR  
Startpreis: 120,00 EUR

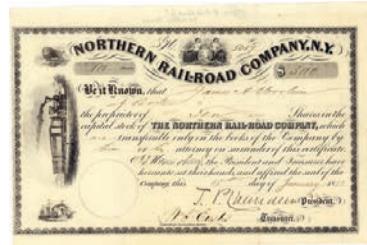
### Northern Railroad Company

10 shares à 50 \$, Nr. 5017

New York, 1.1.1853

VF+

Bei diesem Namen muß man ein bißchen aufpassen, denn die Northern RR hat ein halbes dutzend Namensschwestern 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. Uhentwertet. Einzelstück aus einer uralten US-Sammlung und eine ziemliche Rarität.



Nr. 323



Nr. 324

**Nr. 324** Schätzpreis: 200,00 EUR  
Startpreis: 60,00 EUR

### Omaha Bridge & Terminal Railway

1000 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. Alle nach 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. 325

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

### Omaha & St. Louis Railway Company

1 pref. share à 100 \$, Nr. A424

2.2.1888

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. 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 verbrieft alle Aktienrechte, außer das Stimmrecht, das einem Treuhänder übertragen war - der seinen Geschäftszettel in London hatte. Eine der ältesten und größten Ostküstenbahnen: 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 erholt sich schnell, erreichte 1941 durch die Fusion mit der Atlantic & Great Western RR sogar Chicago. Erst



Nr. 326

teres Mal pleite gegangen und zwangsversteigert.  
ABNC-Stahlstich, mitte 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 Riddle. 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 jahrzehntelang 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 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 dieses 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 Schifffahrtlinien. 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 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

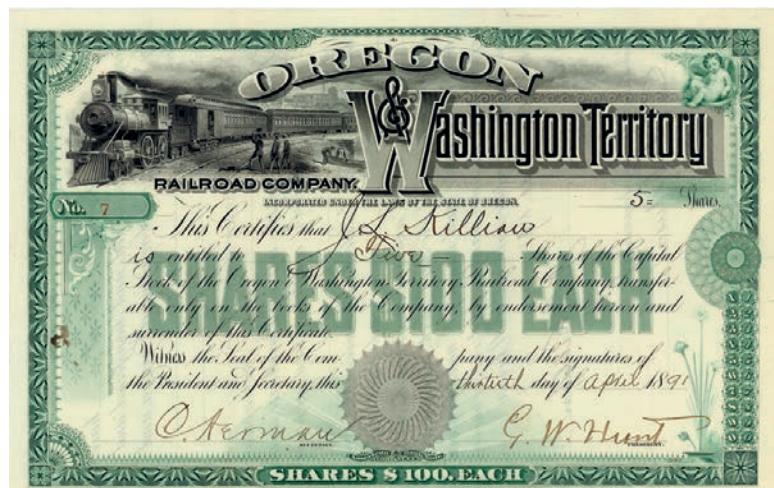
Die 1862 gegründete Dampfschiffgesellschaft bediente die Route von San Francisco und dann den Columbia River entlang bis Portland, Oregon.



Nr. 327



Nr. 328



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 Commigars 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 umtriebiger 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 ABAC-Stahlstich mit großer und besonders detaillreicher Personenzug-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

**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 RailNet (seit 2005 Illinois Railway) verkauft, die hier jeden Tag einen gewaltigen Güterzug mit über 100 Waggonen 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

**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

**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

Nr. 333

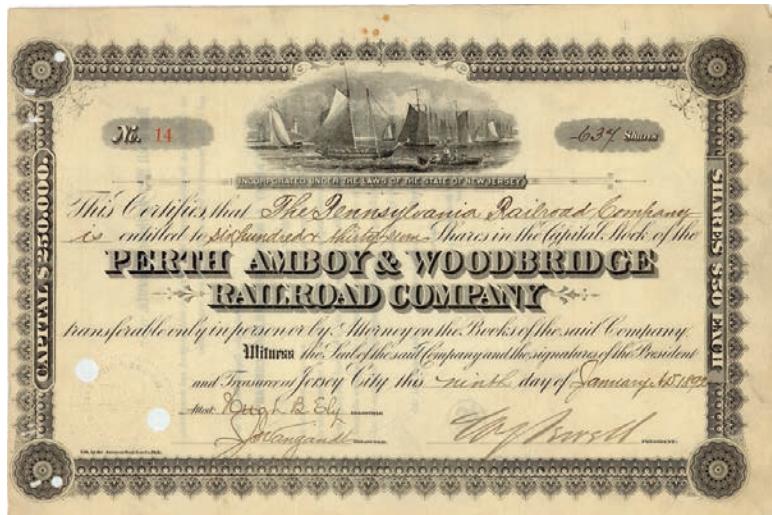
**Schätzpreis: 350,00 EUR  
Startpreis: 150,00 EUR**

### 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 „umgestrichenen“ 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 verbrieft 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. 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, Vandyke, 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 ihre 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 Mammút-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



Nr. 336

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 Unterstützer mehrerer Wohltätigkeitsorganisationen bekannt geworden. Maße: 19,2 x 25 cm. Äußerst seltes 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 Franklin & 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 im aufgewühlter See. Maße: 18 x 30,5 cm. Unter den US-Eisenbahntickets eine große Rarität!

Nr. 337

**Schätzpreis: 250,00 EUR**  
**Startpreis: 80,00 EUR**

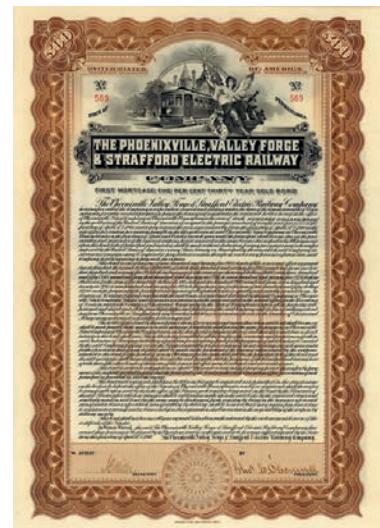
### Phoenixville, Valley Forge & Strafford Electric Railway Co.

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

**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 Schifffahrtskanal mit 244 Fuß (damals die weltweit längste Spannbreite 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 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 Fahrsäulen 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, papierecktes 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 neu entwickelten 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!



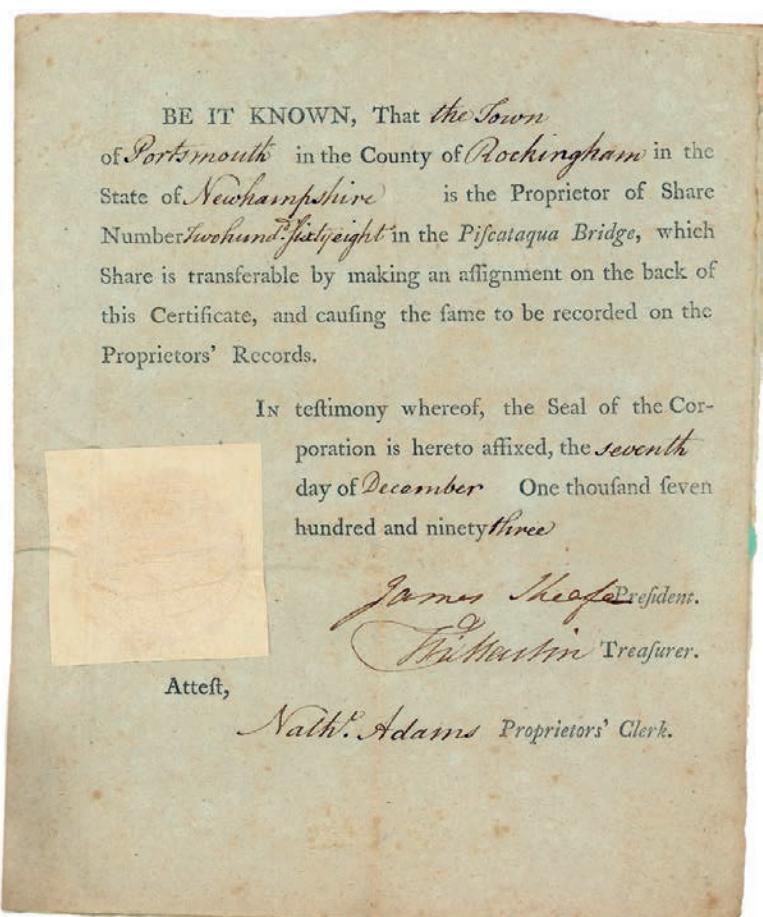
Nr. 340

**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



Nr. 338

mit den Hauptstrecken Pittsburgh, Pa. nach Indianapolis, Ind. (376 Meilen) und Bradford Junc., O. nach Chicago, 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 Loker-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 Cheyton, 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 Bauhahn erst 1851 vollendet werden. Als zweite kam die (1875 reorganisierte) Port Jervis & Monticello RR, eröffnet 1868 und nach Norden fürwährend mit Ziel Kingston, N.Y. und Weehawken, N.J. 1895 verpachtet an die New York, Ontario & Western Railway, die erst 1957 stillgelegt wurde. Besonders schöne Vignette mit Personenzug in waldreicher Landschaft. Maße: 18,6 x 24,5 cm. Prägesiegel war rückseitig hinterklebt, allerdings wurde der Filmstreifen vom Fachmann sachverständig entfernt, auch kleine Randverletzungen wurden restauriert. Unentwertet.



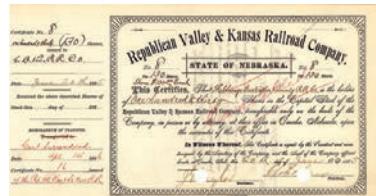
Nr. 343

**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 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 Schiffspassage 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 Teilstücke 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. 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 Spurte 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 zurückkehrende 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.

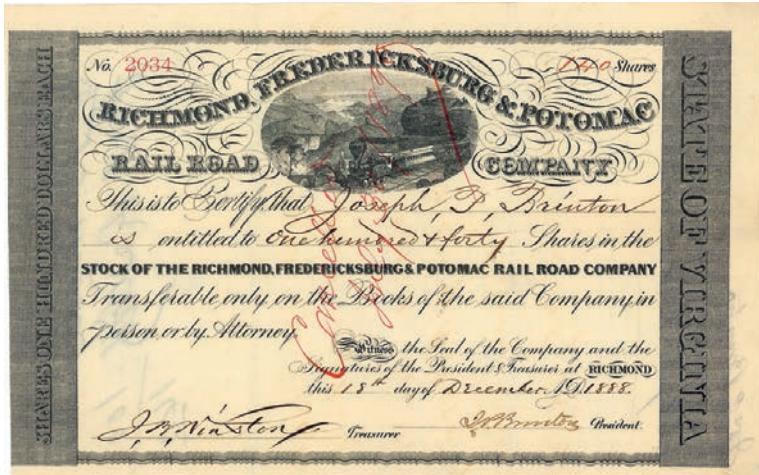
**Nr. 345 Schätzpreis: 1.250,00 EUR Startpreis: 500,00 EUR**

### 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 Acquia 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



Nr. 345

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 einer 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-Washinton 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 begegneten 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

**Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 150,00 EUR**

### Richmond, Fredericksburg & Potomac Railroad Company

Dividend Obligation für 2 shares à 100 \$, Nr. 1097

Richmond, Va., 11.3.1898 VF+

Die Gesellschaft hatte verschiedene Serien von Aktien mit Dividendengarantie umlaufen. Die Ansprüche auf Zahlung der Garantiendividende 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 \$, Nr. 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 Militärschule 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 (die zu der Zeit noch der Südstaaten-Holding der Pennsylvania RR gehörte) schuf ein Verkehrsabkommen die „Piedmont Airline“ 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

**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 die Tross, mehr als 1000 Leute waren beschäftigt, 5 Bühnen und Menagen wurden unterhalten. Kurz zuvor, 1884, starteten die Ringling brothers (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 größten 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 Zentralmassiv 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 Engländer 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' Mautsträßennetz 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 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

**Riverdale Park Company**  
Nr. 350 Schätzpreis: 150,00 EUR  
Startpreis: 60,00 EUR

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 nordöstlich 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 (1789-1799) 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 ausgebauten 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 Quittung aus dem Aktienbuch.

**Rock Island & Mercer County Railroad Company**  
Nr. 351 Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 125,00 EUR

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 Originalsignatur 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.

**Rock Island & Peoria Railway Co.**  
Nr. 352 Schätzpreis: 350,00 EUR  
Startpreis: 90,00 EUR

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 erholt. 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

**Rock Island & Peoria Railway Co.**  
Nr. 353 Schätzpreis: 250,00 EUR  
Startpreis: 80,00 EUR

25 shares à 100 \$, Nr. C28  
Rock Island, Ill., 28.5.1900 VF+  
WNC-Stahlstich, herrliche 14 cm breite Vignette mit Personenzug in weiter Landschaft. Maße: 19,4 x 30,3 cm.



Nr. 349



Nr. 351



Nr. 354

**Saint Louis, Jacksonville & Chicago Railroad Company**  
Schätzpreis: 750,00 EUR  
Startpreis: 250,00 EUR

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 Hauptseisenbahn 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 detaillreich gestochener Dampflok. Maße: 17,7 x 27,2 cm. Das 100er Stück ist eine **Riesen-Rarität** aus einer uralten Sammlung.



Nr. 355

**Salisbury & Baltimore Railroad & Coal Company**  
Schätzpreis: 400,00 EUR  
Startpreis: 125,00 EUR

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 dieses Ges. pleiteging. In der Zwangsversteigerung wurde die Bahn für lediglich 75.000 \$ an Col. E. D. Yutzi 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 weiter verkauft 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 Überageanlagen eines Bergwerks auf Berglandschaft. Maße: 19,2 x 27,3 cm. Unentwertet. **Äußerst seltesnes Papier zur B&O-Geschichte.**

Nr. 356

**Sandy River Railroad Company**  
Schätzpreis: 750,00 EUR  
Startpreis: 280,00 EUR

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 schlüssig vergessen worden. **Rarität:** Nur zwei weitere Stücke sind uns seit Jahrzehnten bekannt.



Nr. 357

**Sealshipt Oyster System**  
Schätzpreis: 500,00 EUR  
Startpreis: 180,00 EUR

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 Konserve. Maße: 20,3 x 29,7 cm. Ausgestellt auf die Sealshipt Oyster System selbst.



Nr. 355



Nr. 356



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., wo die Waggons 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 seltes Stück!

**Nr. 359 Schätzpreis: 350,00 EUR  
Startpreis: 150,00 EUR**

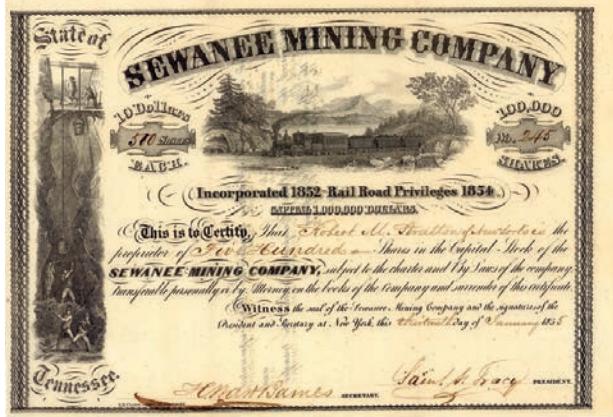
### Sewanee Mining Company

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 Kohlebergbau 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 Kohlebergwerke, 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

**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. Abheftlochung links. **Einzelstück aus einer uralten Sammlung.**



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 verbrieft 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. weiterverkauft (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

**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 (Signature strichentwurft)). 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 1864 durch Spezialgesetz des Staates Kentucky zur Pachtung der Strecken der Southern Pacific RR und der Central Pacific Ry. im Rahmen



Nr. 363

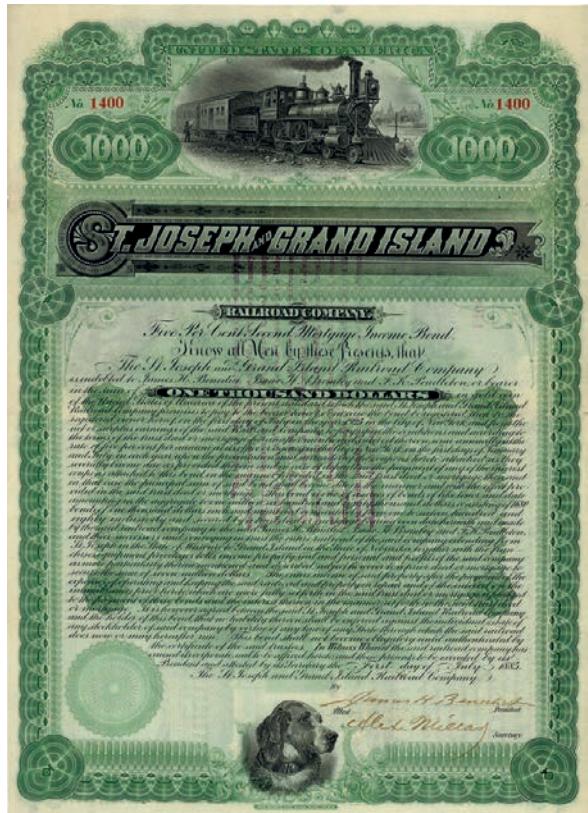
des sog. "Omnibus Lease". Unter Einschluß einer ganzen Zahl hinzuerworbenen Bahnen besaß die SP nach der Jahrhundertwende ein Netz von fast 10.000 Meilen Streckenlänge! Es startete im Osten in New Orleans (mit weitreichenden Verstelungen in Texas), dann führte die Hauptstrecke über El Paso, Phoeniz, 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-Stahlstich, große Vignette mit Kalandrage 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 Landschenkungen 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-



Nr. 366

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 Frachthaushalts 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 gewachsen,

sen, als sie 1976 durch die Missouri Pacific übernommen wurde. Holzschnitt-Vignette mit Personenzug in den Weiten der Prairie, davor werden Rinder im Fluss getränkt. Maße: 16,8 x 25,9 cm. Einzelstück aus einer uralten Sammlung.

Gerne beantwortet  
Ihre Fragen auch per e-Mail:  
[gutowski@mail.de](mailto:gutowski@mail.de)



Nr. 364



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

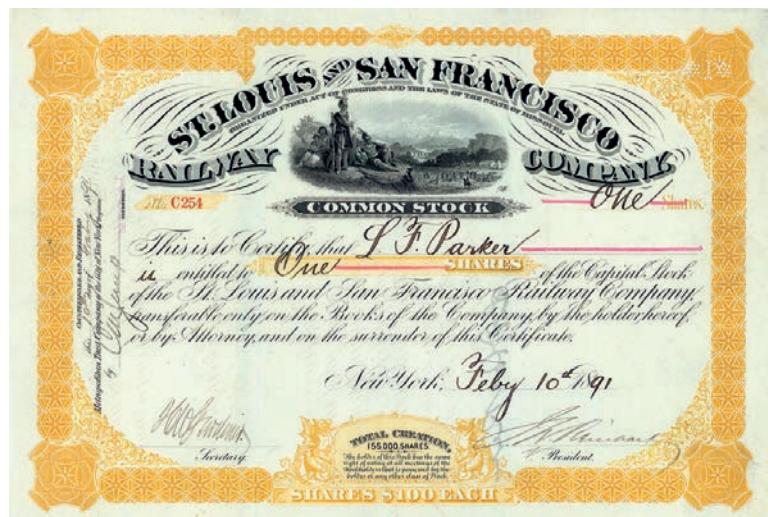
St. Cloud ist ein wichtiger Eisenbahnknoten am Mississippi, Ashland der nordöstliche Ausgangspunkt der Northern Pacific. Eine entsprechende Bahn wäre fast 200 km lang gewesen, aber die gab es nie: Der Name ist pure Phantasie. Tatsächlich besaß die Ges. nie mehr als eine kleine Nebenbahn vom St. Croix 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 Dampflok. 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 Schreckenherrschaft 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. Josephs-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 Hastings 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 HBLNC-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

**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

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 Sapulpa, 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 ethlichen nicht länger benötigten Strecken trennte. Herrlicher NBNC-Stahlstich, ungemein feine Vignette: Indianerfamilie beobachtet Bautrupps beim Eisenbahnbau, im Hintergrund die schneedeckten 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

**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 amerikanischen Konstrukteure, die von Anfang an, d.h. seit 1895, ihre Automobilproduktion nach kommerziellen Zielen ausgerichtet hatten. Aufgrund tiefgrender 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 kauften 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.

schen Konstrukteure, die von Anfang an, d.h. seit 1895, ihre Automobilproduktion nach kommerziellen Zielen ausgerichtet hatten. Aufgrund tiefgreender 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 kauften 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**

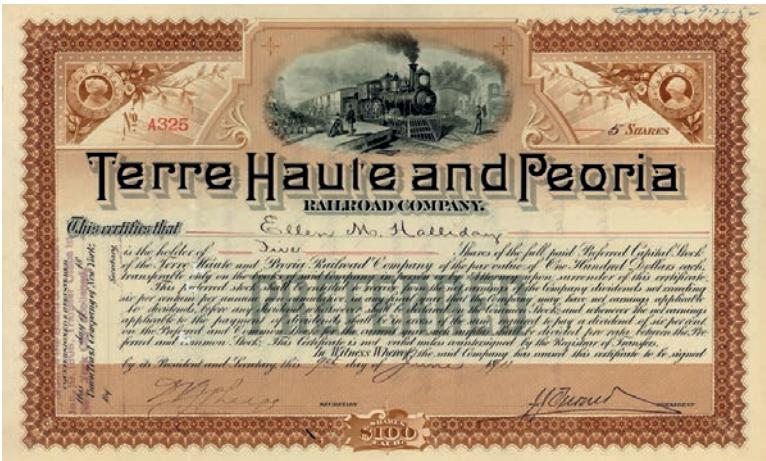
### Swatara Railroad Company

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 zusammengeführt 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 eine Vignette einer Ural-Eisenbahn auf (ganz ungewöhnlich für diese Zeit!) zweigleisiger Strecke. Originalunterschrift: William Donaldson als Präsident. Maße: 18,9 x 25,5 cm. Außergewöhnlich frisches 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 Stückten ist diese Aktie unentwertet, in der Form ein Unikat aus einer uralten US-Sammlung.

**Gerne nehme ich auch  
Ihre Einlieferung zur Auktion  
entgegen!**

**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 Traktion 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 detaillierte und kräftige Stahlstichvignette: Straßenbahn mit Passagieren beim Einsteigen, Pferdegespann, im Hintergrund Lokomotive auf einer Brücke. Maße: 36 x 24,2 cm. Abheftlochungen 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

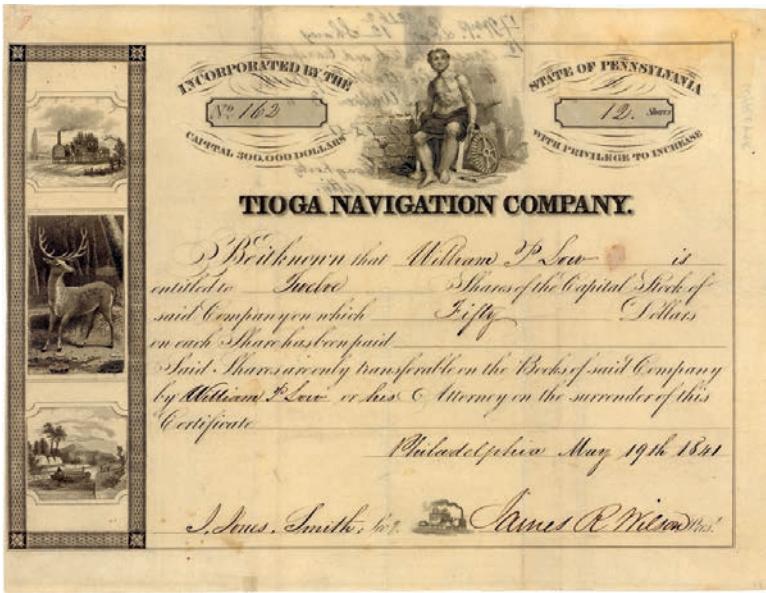
Certificate of trustees of stock. Gründung 1871 als eine der ganz wenigen US-Bahnen mit einer bundesstaatlichen Konzession (Act of Congress March 3rd. 1871). Nach Ende des Bürgerkriegs wurde mit dem Bau einer transkontinentalen Bahn von Marshall, Tx. nach San Diego, Cal. begonnen, 1873 ging der erste 125 Meilen lange Streckenabschnitt Longview-Dallas in Betrieb. Nach dem bis in die USA ausstrahlenden „Gründerkraich“ 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 Ölfinden der späten 1920er Jahre befügten 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 „Vorzeigezeit“ 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 weiter geführte 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-Hauptaktiengesellschaft 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. 371



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 Gesamtstrecke 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 Vignette

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 Uralteisenbahn. Maße: 17,8 x 23,2 cm. Drei kleine Randfehler sind erkennbar. Unentwertet. Ganz anders gestaltet als die sonst bekannten Stücke dieser alten und interessanten Gesellschaft, aus einer uralten US-Sammelung 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 Schmalspursysteme 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 Konkurrenz 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 es 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 Warshaw, 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 hälftig 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: Dampflok, 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

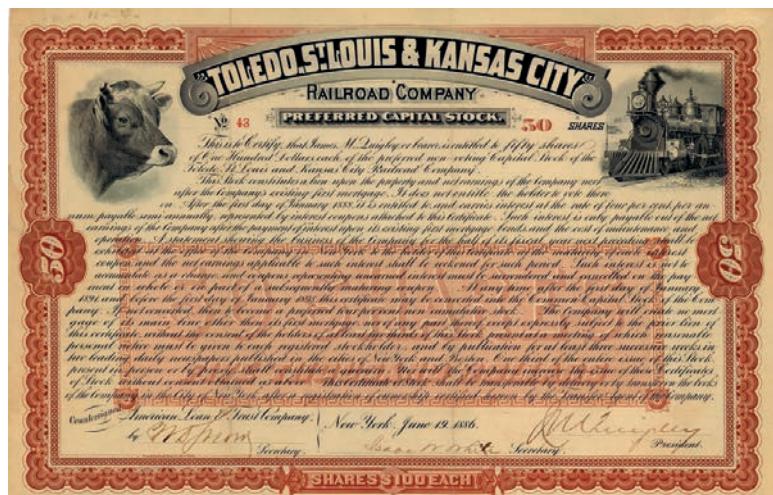
Ausgegeben anlässlich der 1886er Reorganisation, ungewöhnlicher Weise ist das Datum fest vorgedruckt. Gegründet 1881 als Toledo, Cincinnati & St. Louis RR durch Fusion mehrerer 3-Fuß-Schmalspurbahnen, die die Städte Toledo und Cincinnati in Ohio mit St. Louis in Missouri verbanden. Kriegseln Finanzen führten 1886 zur Reorganisation unter obigem Namen, wobei die Strecke nach Cincinnati 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 Kleebrett 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 Southern gehörend. Im Verhältnis ungewöhnlich großes Format (ein außergewöhnlich umfangreicher Aktientext ist der Grund), FBNC-Stahlstich, mit zwei Vignetten: Links oben ein Rinderkopf, rechts oben eine Dampflok. Für eine US-Aktie ebenfalls ganz ungewöhnlich: Es hängt ein kpl. Kuponbogen an! Maße: 20,3 x 31,8 cm. Mit komplett 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

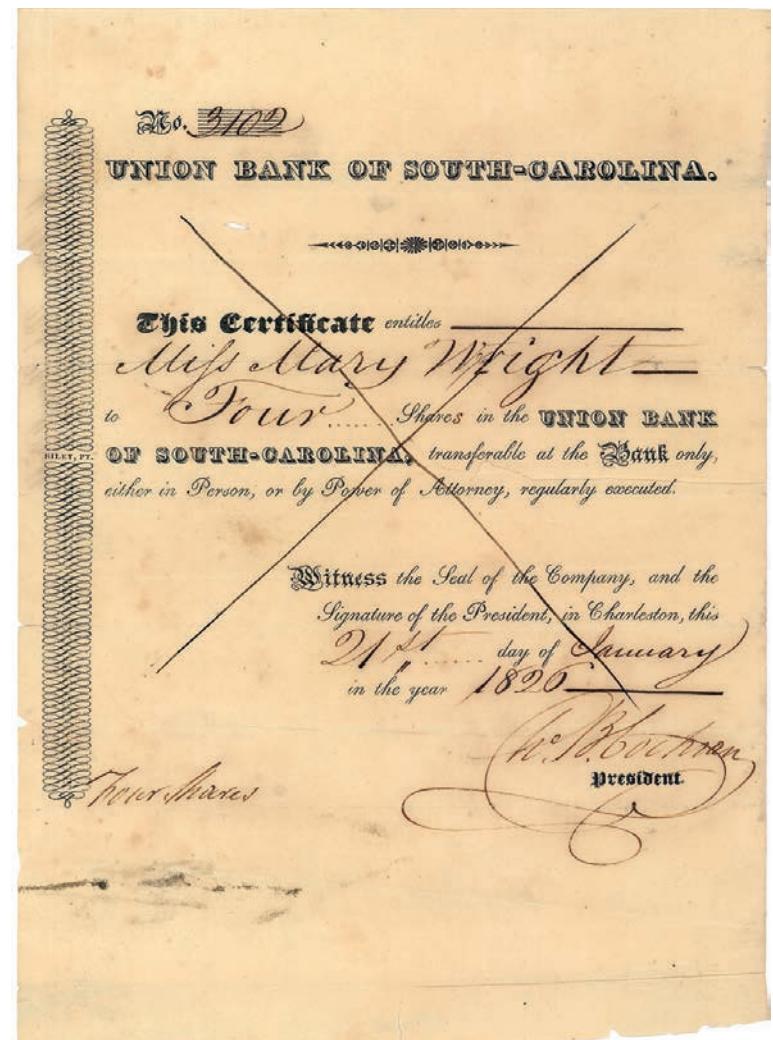
### Union Bank of South-Carolina

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 Blaupause weiterer Bankgründungen in den jungen Vereinigten Staaten. Nachdem der Staat South Carolina Ende 1799 zunächst bei Strafe die Ausgabe von Dollar-Banknoten verboten hatte, konzessionierte er 1801 die Bank of South Carolina und die State Bank, beide mit Notenausgaberecht. Die

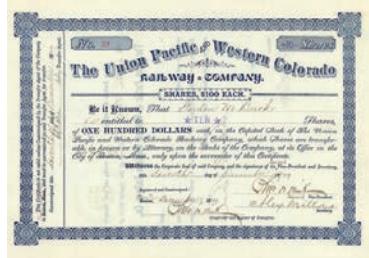


Nr. 376



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 erwischen 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 Railroad 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 neue 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. 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 Eilzug, Karte der USA und Frachthafen. Maße: 20,3 x 31 cm. Unentwertet. Extrem selteне 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 Vorgänger 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. Unentwertetes, äußerst seltenes Stück!

(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 & Pittsburgh 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 Ogden Mills (1825-1910), der in Kalifornien nach einer großen Karriere als Bankier im Staat New York 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. 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. 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



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 zwischendurch der reichste Einwohner des Staates Kalifornien, ging 1880 zurück nach New York, wo er sich mit Immobilienentwicklungen beschäftigte und als einer 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

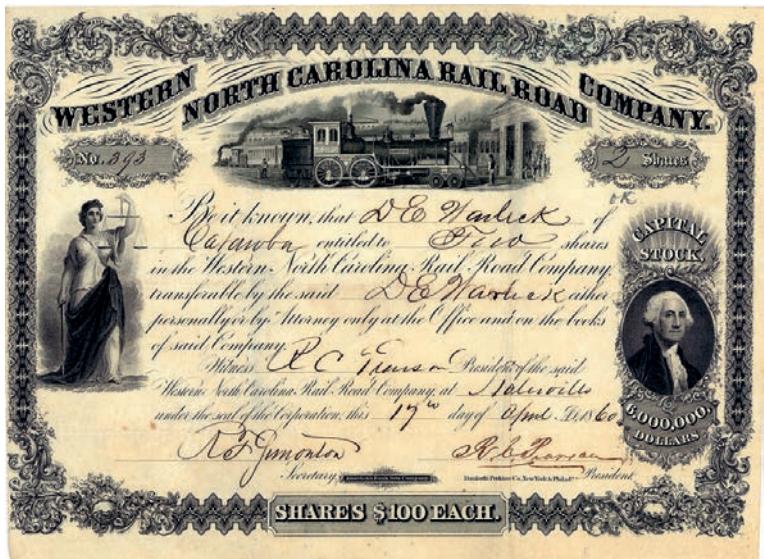
Konzessioniert 1852 als Baltimore, Carroll & Frederick RR, aber schon 1853 wie oben umbenannt. Der Bau der 90 Meilen langen Bahn von Baltimore nach Williamsport, Md. zog sich, mit Unterbrechungen durch den Bürgerkrieg, von 1857 bis 1873. Die Bahn diente hauptsächlich dem Kohletransport (die Endstation 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, Dampflokomotive auf Drehscheibe, Stellwerk. Maße: 38 x 25,3 cm. Unentwertet, Restkupons 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 Ashville, 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 Ashville 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.R.R.). Als die

D.R.G.R.R. die übrigen Kapitalgeber bei diesem Unternehmen zu sehr betrogen, 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 Betriebslauf 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 pachtete außerdem auch den in New York liegenden Streckenteil, nahm den Güterverkehr 1964



Nr. 386



Nr. 387

wieder auf und betreibt ihn bis heute. Mit quer angeordneter Personenzug-Vignette, drei weiteren kleinen 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. 33:

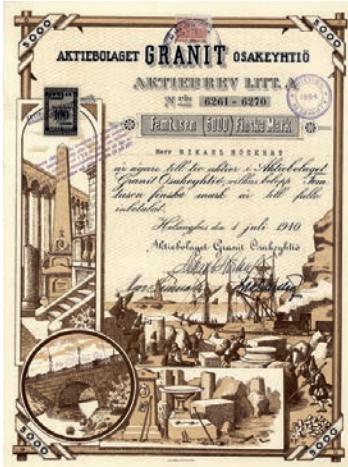
Wilmington, N.C., 18.3.1867 VF

Gegründet 1855 zum Bau e

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 Auffanggesellschaft 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 herliche 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 einer der allergrößten Raritäten. Exakt dieses Stück aus einer uralt uralt US-Sammlung ist bei COX abgebildet, nur ein einziges weiteres ist uns bekannt (2014 versteigert, **Zuschlag 2.400 Euro**).

## 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 Hafenanlagegestelle mit Segelschiffen und Eisenbahn. Die Aktie wurde von dem finnischen Künstler Alexander Federley entworfen (Signaturen 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 Atheneum in Helsinki auf. Originalsignatur Maße: 31 x 23,1 cm Doppelblatt

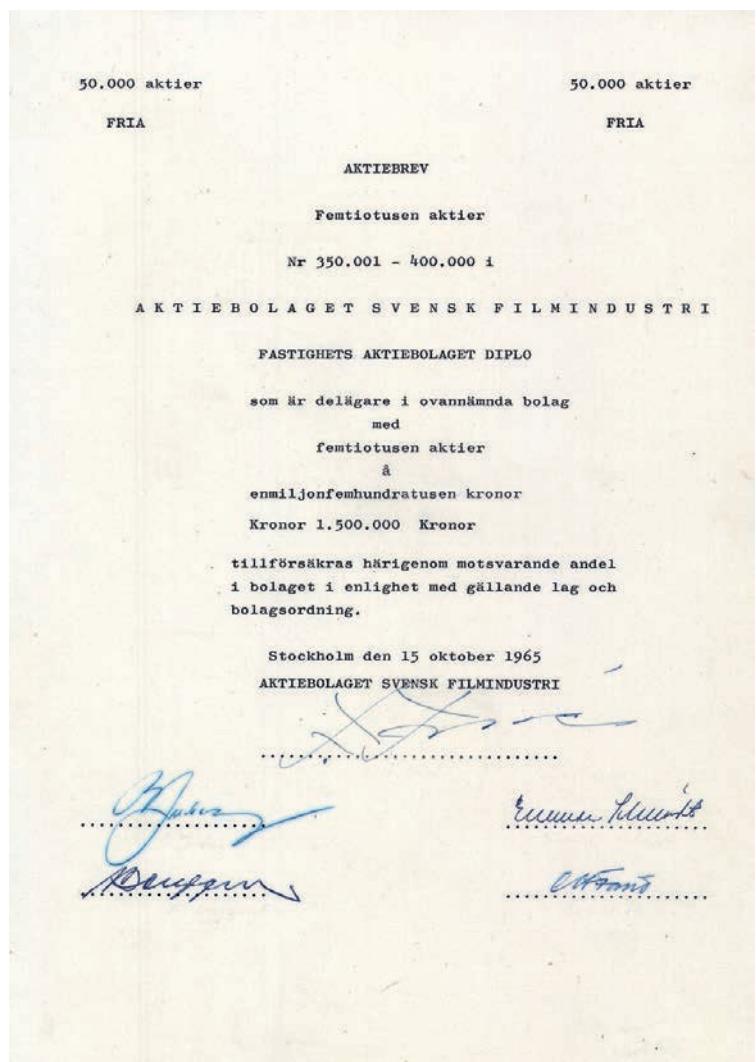
**Nr. 389** Schätzpreis: 200,00 EUR  
Startpreis: 60,00 EUR

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

Globalakta 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 Hauptanteilseigner der Filmgesellschaft. 1920 ließ Kreuger mit Filmstaden 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, spezialisierte 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

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

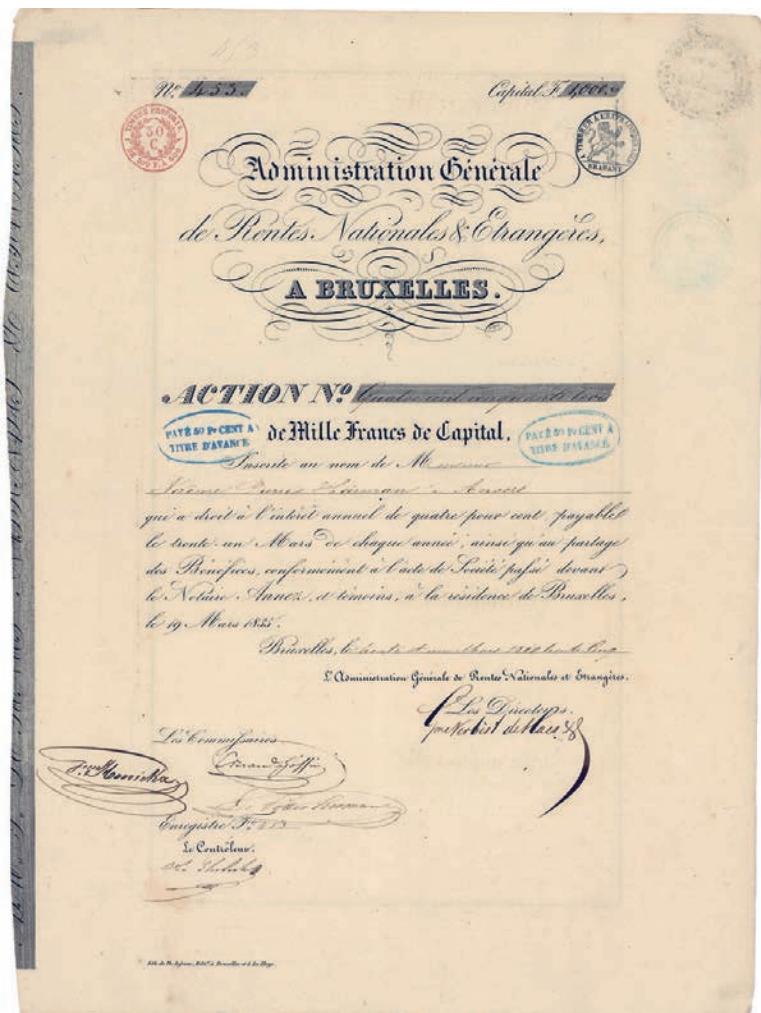
#### 5 % Reorganisation Gold Loan of 1913

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 (Kuhmann 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

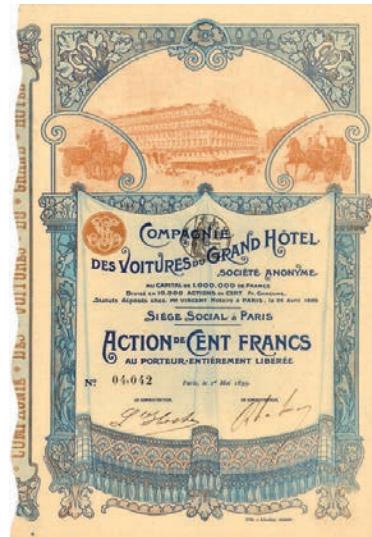


Nr. 394

**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

**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 Véhicules électriques à des Voitures du Grand Hotel umbenannt. Große Abb. des Hotels mit dem Restaurant an der Ecke bei der Opéra Garnier. Links und rechts zwei Pferdedroschen. 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 Électriques (Procédés Krieger)**

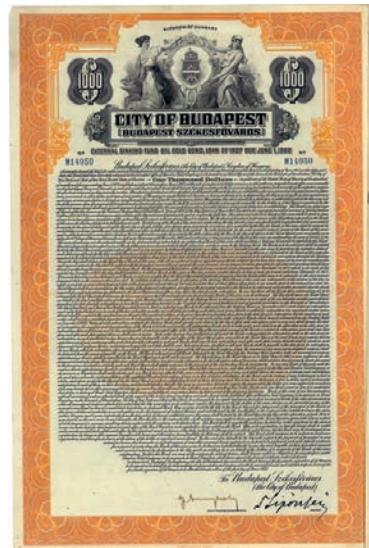
Action 100 FF, Nr. 18801  
Paris, 27.7.1900 EF

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

**Schätzpreis: 250,00 EUR  
Startpreis: 75,00 EUR**

**City of Budapest**

6 % Gold Bond 1.000 \$, Nr. 14950  
Budapest, 1.6.1927

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.

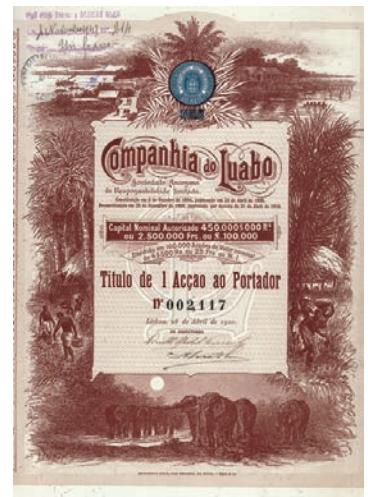


Nr. 398

**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, Bruchhalde, 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 4\$500 Reis = 25 F = 1 \$, Nr. 2019  
Lissabon, 28.4.1910 EF

Gründung 1894. Wunderschöner Kolonialwert, große Abb. mit Schwarzafrikanern und Pflanzungen, Elefantenherde im Mondschein. Gestaltet 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

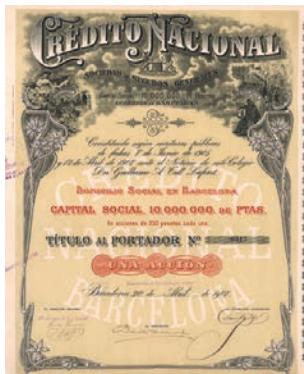
**Nr. 400 Schätzpreis: 350,00 EUR  
Startpreis: 90,00 EUR**

**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 Jugendstilkartikulation, diente gleichzeitig auch als Werbeträger, um zu zeigen, welch hochwertige Grafiken 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: Schiffsglück, Unfall, Feuer, Todesfall. Originalsignaturen. 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 Dampfschiffahrtlinie. Zielkundschaft der Gesellschaft waren zunächst vor allem böhmische Amerika-Auswanderer, die Europa nach den Schrecken des 1. Weltkrieges den Rücken kehrten wollten. Noch im Gründungsjahr Fusion mit der Mährischen Handelsges.m.b.H., 1920 Erwerb der Steinindustrie Urban & Co. in Hodolein. Bereits 1921 verhagelte 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 Kuponen 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. Umsatzrenditen 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 technisches Denkmal erhaltenen 1912 in Betrieb gegangenen Bilzbad in Kötzschenbroda 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 Realitätengeschäfte. 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 Lohrentwertung unten in der Mitte.

**Nr. 404** Schätzpreis: 1.250,00 EUR

Startpreis: 200,00 EUR

### Eggenberger Kaltwasser-Heilanstalt-AG

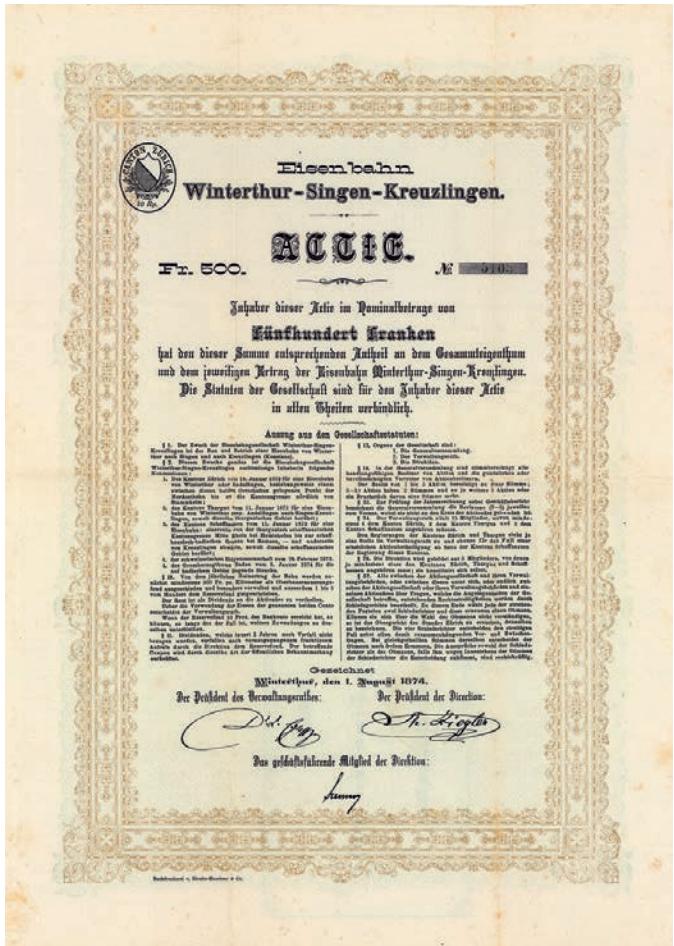
Actie 100 Gulden, Nr. 194

Eggenberg, 20.5.1873 EF/VF

Gründeraktie. Gegründet 1873 in Eggenberg bei Graz in der Steiermark als Sanatorium für nerven-, lungen- und verdauungsstraktkranken 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



Nr. 405

bäder, später auch Dampf-, Kohlensäure- und Lichtbäder. Nach 1900 spezialisierte man sich auf Elektrotherapie (elektrische Bäder). 1940 wurde das Sanatorium umgebaut und in ein Lehrlingsheim 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. Originalsignaturen. Maße: 27,6 x 36,5 cm. Doppelblatt, mit beiliegendem kompletten Kuponbogen. **Äußerst seltes 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 demokratischen 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. Äußerst seltes Stück in einem überschnittlich guten Erhaltungszustand.



Nr. 406

**Nr. 406** **Schätzpreis: 750,00 EUR**  
**Startpreis: 150,00 EUR**  
**Erste Militärdienst-Versicherungs-Anstalt, Lebens- und Kinderversicherungs-AG (Elsö Bizztosító 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 ausgezahlt wurde (da Sol-

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 "behufs 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 anh. 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; Klondyke 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 verschiedene farbige 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 schnebedeckten 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**

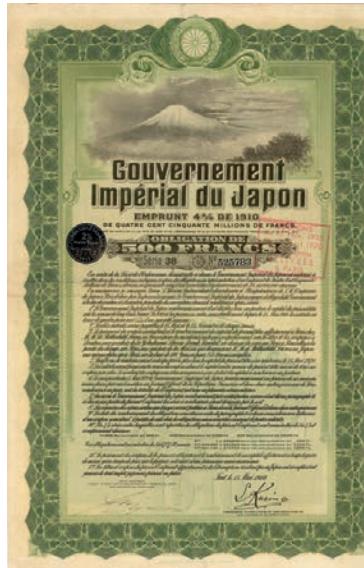
### Hohenfurther Elektrische Lokalbahn

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-Vyšší Brod-Loucovice-Lipno wird noch heute von der tschechischen CSD betrieben. 1885 hatte Ernst Porak in Kienberg eine Zellstofffabrik eröffnet, dazu kam eine Kartonagenfabrik in St. Prokop und eine Papierfabrik. Um



Nr. 407



Nr. 408

die Industrie besser an die östlich verlaufende Hauptbahn St. Valentín-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.

Nach der Angliederung des Sudetenlandes im Herbst 1938 wurde die Bahn zusammen mit acht weiteren Lokalbahnen des Sudetenlandes vom Deutschen Reich verstaatlicht und der Reichsbahndirektion Linz zugeschlagen. 1942 wurden von der Lokalbahn Berchesgaden-Königsee vier dort entbündelte Triebwagen und zwei Personenzugwagen übernommen. Nach dem 2. Weltkrieg ging die Strecke wieder an die CSD und verzeichnete mit dem Bau der Talsperrre Lipno ab 1951 ein sprunghaft steigendes Verkehrsraumkommen. Bis in die 1990er Jahre verkehrten täglich 5 Zugpaare sowie zusätzliche Arbeitseisen für die Papierfabrik in Loucovice. Originalunterschriften. Maße: 36 x 23,7 cm. Doppelblatt, kleine Lochentwertung unten in der Mitte.



Nr. 409

Noch Fragen?

Telefon: 05331/9755 24

N° 152.



## underkrene Directeurer

for det Kongelige Octroyerede Danske  
Afrikanske Compagnie gøre hermed vitterligt at

*Herr Sroeser & Andreas Ollstrop.*  
er Interessent i bemeldte Compagnies Fond for een Actie som  
er en Fire Tusinde Hunde Deel i bemeldte Compagnie,  
og udgør 500 Rdlr. Skraber Fem Hundrede Rigsdaler Dansk  
Courant. *Thi erkendes bemeldte Herr Ollstrop.*

eller hvem dette Actiebrev med Rette ihandhaver, for en  
Interessent udi bemeldte det Kongelige Octroyerede Danske  
Afrikanske Compagnie, og skal være deelagtig paa Prata af  
Saadan Capital udi bemeldte Compagnies Midler og Effecter,  
inden og uden Europa, havende og tilkommende, saavel som og  
udi alle bemeldte Compagnie ved den Kongelige allernaadigste  
Octroy af 21 Marts 1792 forundte Friheder, Benaudnninger  
og Herligheder, samt de deraf ved den Allerhøjastes Bystand  
flydende Fordygle. *O* efter dette Compagnies Conventions Inhold  
*Nen naar Herr Ollstrop.*

Sælger eller aftaaer dette Actiebrev, gives det strax Compagniets  
Bogholder skriftlig tilkiende, som noterer saadan Forandring, og  
indfører den Købendes Naam i Compagniets Boeger, saavel som  
i Listen over Compagniets Interessentre, for hvilken Transport  
den Købende betaler til Compagniets Bogholder af hver Actie  
1 Rdlr, samt til Compagniets Fattig Causé 2 Rdlr, og ligesaa meget  
til sammes Fattig-Bøsse. *København d. 2<sup>de</sup> Januar A. 1794.*

*Andreas Sroeser*

*Ollix*

*Begt Folio 23.*



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**

Aktie 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 kriegsführenden Nationen zu treiben. Das Abheben 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 Transfahrten. 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 Mariniekonflikt Dänemark-Norwegen 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 erholt 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 Collstop. Die Holzhandelgesellschaft Collstop, 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 Kompanie! Museale Rarität.

**Nr. 412****Schätzpreis: 275,00 EUR****Startpreis: 60,00 EUR****LA SUERTE SOC. MINERA EN HIENDELAENCINA**

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. Äußerst selten!



Nr. 413

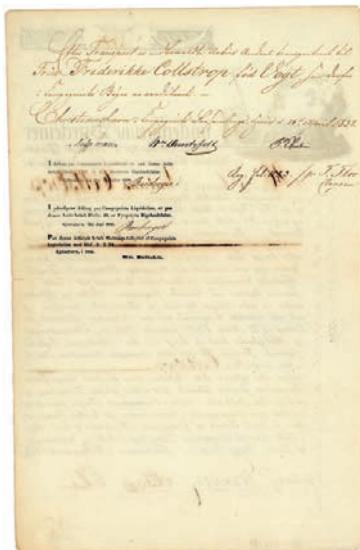
**Nr. 413****Schätzpreis: 125,00 EUR****Startpreis: 35,00 EUR****Le Combat Naval S.A.**

Action 50 Francs, Nr. 17549

Brüssel, von 1899

EF

Aufklage 20.000. Die 1899 gegründete Gesellschaft plante den Bau eines Vergnügungsparks, dessen Hauptattraktion, die theatralische 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, oben ein Matrose mit Gewehr. Maße: 20,8 x 23,8 cm. Rückseitig Statuten. Mit kpl. anh. Kupons.



Nr. 411 (Rückseite des ersten Blattes)



Nr. 412

**Nr. 414****Schätzpreis: 350,00 EUR****Startpreis: 200,00 EUR****Malmö Förenade Stuveri AB**

Aktie 100 skr, Nr. 2773

Malmö, 1.12.1917

EF/VF

Bedeutende Stauerei 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 in likvidation“. Maße: 33,6 x 25,7 cm. Doppelblatt, rückseitig abgestempelt 1970-1992, lochentwertet. Mit beiliegenden Statuten. Äußerst seltenes Stück!

**Nr. 415 Schätzpreis: 90,00 EUR Startpreis: 10,00 EUR**

### Murchison Goldfields Ltd.

210 Shares à 15 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 betragen die Ressourcen der Murchison-Mine 19 Millionen Unzen Gold. Maße: 20,6 x 26 cm. Unikat aus einer alten Sammlung.

**Nr. 416 Schätzpreis: 240,00 EUR Startpreis: 90,00 EUR**

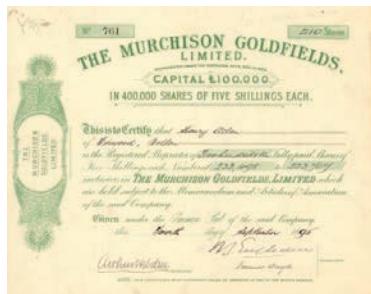
### National Railroad Co. of Mexico

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 Handels-Gesellschaft 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. 415

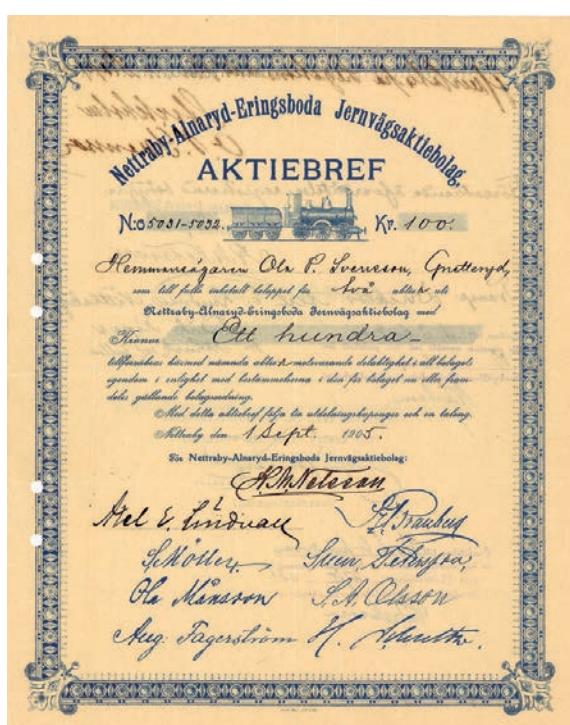


Nr. 416

der Mexican Central Railway Co. zur „Ferrocarriles Nacionales de Mexico“. Dieser wurde am 1.7.1910 auch die Mexican International Railroad Co. eingegliedert. Nunmehr kontrollierte die mexikanische Staatsseisenbahn ein Streckennetz von 6.991 Meilen Länge. Die Anleihen der Rechtsvorgänger ließen 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-Alnary-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 scherhaft 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 Stundekilometer 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 beilegendem 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

Gründerakte, 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 Ångfartygs Aktiebolag**

Aktie 100 skr, Nr. 658

Oskarshamn, 1.9.1891

VF+

Gegründet 1877 unter der Bezeichnung Oscarhamns Ångfartygs 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 beilegendem 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 Feinporzellansfabrik, 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 Porzellansfabrik verwandelt. 1899 umgewandelt in eine AG. Im Zuge der Vorbereitungen auf die Expo, die 1902 auf dem Gelände des Kartäuserklosters fand, wurde die Porzellansfabrik 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

Merksem-Lez-Anvers, 4.9.1898

EF

Gründerakte, 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 Kupons #3-30.

**Nr. 422 Schätzpreis: 600,00 EUR  
Startpreis: 150,00 EUR**

**S.A. de la Parfumerie Bruno Court**

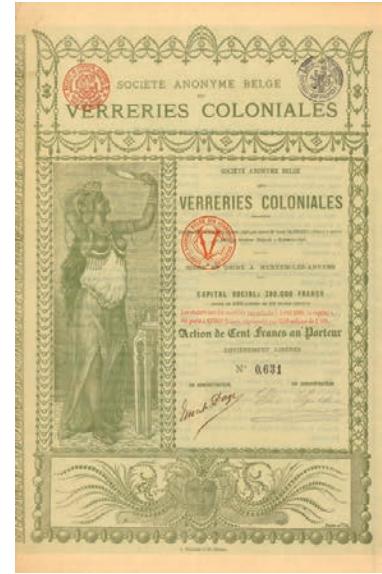
Action 500 FF, Nr. 5676

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 Familienunternehmen wurde am 15.2.1922 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

sellschaft 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 hat. Hochdekorativ gestaltetes Papier mit Ansicht der Parfümerie, untergebracht in dem ehemaligen Cordeliers-Kloster, einem Franziskanerkloster der Minderen Brüder in Grasse. Oben ein Prachtschlüssel als Markenzeichen, florale Verzierungen. Maße: 21,6 x 33,2 cm. Mit komplett anhängenden Kupons. Äußerst seltenes Stück!



Nr. 421

**Nr. 423 Schätzpreis: 120,00 EUR  
Startpreis: 35,00 EUR**

**S.A. de Publicidad, Credito y Comercio**

Bono de Fundador, Nr. 13

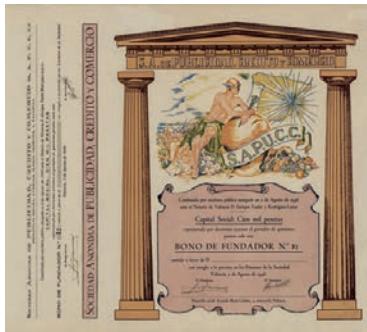
Valencia, 2.8.1946

EF

Handels- und Finanzunternehmen, gegründet 1946 mit einem Kapital von 100.000 ptas. Großformatiges Papier, hochdekorativ illustriert: Hermes auf Weltkugel in einem Säulenportal. Ein farbenfrohes Stück! Maße: 40,8 x 33 cm.



Nr. 422



Nr. 423



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, und zugleich Herzog von Limburg, zu einer Wallfahrt nach Aachen. Auf der Heimreise annexierte er kurzerhand den Gebietsstreifen, auf dem die Grube am Altenberg lag, womit diese französisch wurde. 1806 erteilten die napoleonischen Behörden dem Jean-Jacques Dony das Recht, die Zinkvorkommen am Altenberg auszubauen, nachdem dieser einen neuen Verhüttungsprozess entwickelt hatte. Nach dem Sturz Napoleons wurden die Karten auf dem Wiener Kongress neu gemischt, doch über die Galmeigruben 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 Kelms 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 Gemeindevorstellung, 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 militärdienstpflichtig, 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 Liege 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 Jahrhunderter alten Abraumhalden rechnete sich noch. Die „Vieille Montagne“ hatte sich jedoch rechtzeitig Konzessionen in den umliegenden Gemeinden des Kreises Eupen gesichert, wo umfangreiche Galmeivorkommen 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 Zinkerzes 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 Bentailou 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. 1989 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 VMZinc fortgeführt. Schöne Umrähmung 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. 424

**Nr. 424 Schätzpreis: 150,00 EUR Startpreis: 60,00 EUR**

### S.A. des Ateliers de Construction, Forges & Acieries 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, eine Eisen- und Kupfergießerei, ein Bolzen- und Schraubenwerk sowie eine Werkstätte für Waggon- und Brückenbau, außerdem den firmeneigenen Bahnhof an der Eisenbahnlinie Brügge-Blankenberge 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 anh. 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

Liege, 15.4.1853

VF

Seit dem frühen Mittelalter wurde im äußersten Westen des Gebietes der damals Freien Reichsstadt Aachen Galmei 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 durfte. Nachweislich wurde die Grube dann ab dem späten 14. Jh. auf Rechnung der Freien Reichsstadt Aachen betrieben, doch auch



Nr. 426

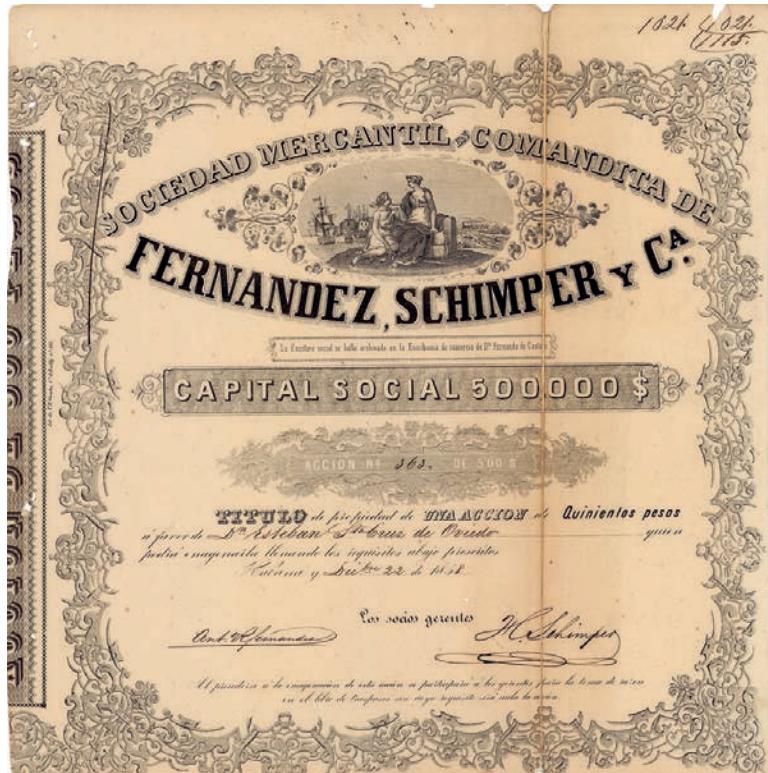
**Nr. 426 Schätzpreis: 250,00 EUR  
Startpreis: 60,00 EUR**

**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, Warna (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 Warna 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 Bosporus, verfügt über eine große Tiefe und ist ganzjährig eisfrei. Von Warna, 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. 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 unruhiges 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“ ungelernter 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 Knickfaltes rechts durchgehend gebrochen und mit Papierstreifen + Film hinterklebt. Äußerst seltenes und sehr gesuchtes Papier: die zwei anderen bekanntesten Exemplare wurden auf Auktionen mit 800 und 1.200 Euro zugeschlagen.



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 Staturen. Mit komplett anh. Kupons. Äußerst selten angeboten!

mit Werkzeugen, zwei Vignetten mit Bergen, Gestein, Bergleuten beim Hauen. Drei Originalunterschriften. Maße: 31,2 x 29,2 cm.



Nr. 429

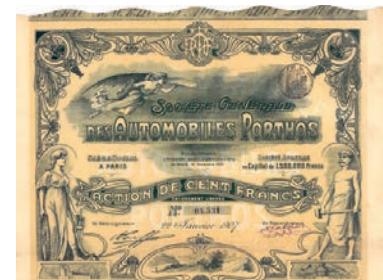
**Nr. 429 Schätzpreis: 175,00 EUR  
Startpreis: 45,00 EUR**

**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 Umrrahmung



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 Achtylinder 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!** Wunderschön im Jugendstil illustriertes Papier aus der Pionierzeit der Automobilgeschichte.



Nr. 431

**Schätzpreis: 375,00 EUR****Startpreis: 100,00 EUR****Thee-Handelsgesellschaft W. Wyssotsky und Co.**

Anteilschein 500 Rubel, Nr. 8705

Moskau, von 1910 VF

Auflage 20.000, Goryanov 5.234.1. Die Statuten der Wisotsky'schen Teehandelsgesellschaft wurden am 14.11.1897 bestätigt. Hauptsitz war in Moskau, Lubiansko-Illinsker Handelsstätten. Niederlassungen bestanden außerdem in Odessa, Tscheljabinsk und Kokand. Die Wisotsky'sche Gesellschaft gehörte neben dem Perlow-Imperium zu den bedeutendsten Teehändlern im Zarenreich. Neuauflage 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 Anteilscheine à 5.000 Rbl. 1900 fand eine Kapitalerhöhung um 1,5 Mio. Rbl. statt, 1901 um 3 Mio. Rbl., 1990/04/05 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 Abschneide 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 Velociped, 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 Stund 2000 Schritt geht, man kan still

halten wann man wil, man kan fortfahren wann mal wil, und ist doch alles von uhrwerk gemacht". Um den Ruhm der Erfindung des Fahrrads streiten allerdings mehrere Nationen. 1812 baute sich der Schweinfurter Instrumentenmacher Phil. Moritz Fischer ein Zweirad mit Tretkurbeln. 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 Volksport 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****Venise 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 uralt: 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

Aufklage 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 säendem Bauern und hammerschwingendem Schmied. Oben mittig Abb. einer Villa. Maße: 32 x 42 cm. Mit beiliegendem restlichen Kuponbogen. **Außerst seltenes Stück!**

# Index nach Regionen (Deutschland)

- Ostpreußen/Memelland:** 6
- Schlesien:** 44, 103, 120, 123-124, 145, 176, 187-188, 190
- Danzig/Westpreußen:** 52
- Pommern:** 171, 200-201
- Elsaß und Lothringen:** 26
- Nach Postleitzahlen**
- 010 Dresden:** 13, 27, 71, 73, 84, 130, 135, 195
- 020 Bautzen, Görlitz, Zittau, Hoyerswerda:** 176, 186
- 030 Cottbus:** 81, 93
- 040 Leipzig:** 57, 64, 69, 72, 139-143, 179, 184, 204, 221
- 060 Halle (Saale):** 22, 53-54, 77, 81, 91, 116, 127, 133, 157-158, 218, 220
- 070 Jena, Gera, Saalfeld:** 25, 46
- 090 Chemnitz, Freiberg, Mittweida, Flöha, Annaberg:** 23, 28, 49, 161, 189
- 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
- 140 Potsdam, Brandenburg:** 34
- 160 Eberswalde:** 177
- 180 Rostock, Stralsund, Rügen:** 181
- 190 Schwerin:** 156, 177
- 200 Hamburg:** 51, 68, 74, 99, 115, 122, 166, 214, 219
- 240 Kiel, Flensburg:** 87-88
- 260 Oldenburg, Wilhelmshaven, Emden:** 82, 156, 167
- 270 Bremerhaven:** 136, 163
- 280 Bremen:** 37-41, 55-56, 62, 93, 118, 165
- 290 Celle, Soltau, Uelzen, Salzwedel, Dannenberg:** 100
- 300 Hannover:** 76, 100-101, 114, 117,
- 146, 152, 208-210
- 310 Hildesheim:** 170
- 320 Herford, Detmold, Minden:** 94, 214
- 330 Bielefeld, Paderborn, Gütersloh:** 131, 212
- 340 Kassel:** 78-80
- 370 Göttingen:** 102, 137
- 380 Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg:** 17, 35-36, 64, 128-129, 161, 172, 203, 207
- 390 Magdeburg:** 132, 149-151, 164, 183, 203
- 400 Düsseldorf:** 54, 134, 140, 196
- 410 Mönchengladbach, Neuss:** 140
- 440 Dortmund, Herne, Bochum:** 70, 148
- 450 Essen, Mülheim, Gelsenkirchen, Recklinghausen:** 33, 97
- 460 Oberhausen, Bottrop:** 112, 168
- 470 Duisburg, Krefeld, Moers:** 209-210
- 500 Köln:** 2, 12, 45, 85-86, 89, 119, 126, 134, 174-175, 209-210
- 510 Leverkusen:** 209-210
- 520 Aachen:** 425
- 570 Siegen:** 50, 98
- 580 Hagen, Witten, Iserlohn:** 199
- 600 Frankfurt/M.:** 18-19, 58-59, 61, 90, 121
- 610 Bad Homburg:** 182, 194
- 640 Darmstadt:** 104-110, 209-210
- 660 Saarbrücken:** 138, 173
- 670 Ludwigshafen, Kaiserslautern:** 75, 198
- 680 Mannheim:** 32, 48, 111
- 690 Heidelberg:** 9, 153, 211
- 700 Stuttgart:** 215, 217
- 730 Göppingen, Schwäbisch Gmünd, Aalen:** 46, 125
- 740 Heilbronn:** 216
- 750 Pforzheim:** 20, 180
- 760 Karlsruhe:** 154-155
- 790 Freiburg im Breisgau:** 10
- 800 München:** 3-4, 11, 29, 48, 54, 76, 92, 95, 123, 127, 159-160, 178, 191-193
- 830 Rosenheim, Traunreut:** 3-4
- 860 Augsburg:** 11, 24, 197
- 870 Kempten, Memmingen:** 14-16
- 880 Friedrichshafen, Ravensburg, Wangen, Biberach:** 42, 169
- 900 Nürnberg, Fürth:** 24, 112, 209-210
- 910 Erlangen:** 113
- 920 Amberg, Neumarkt, Weiden:** 8
- 930 Regensburg:** 7
- 950 Hof/Saale, Bayreuth:** 8, 43, 76, 83
- 960 Bamberg:** 5
- 970 Würzburg, Schweinfurt:** 209-210
- 980 Suhl, Meiningen:** 100, 152
- 990 Erfurt, Weimar, Gotha, Mühlhausen, Nordhausen:** 185

# Index nach Sammelgebieten

<b>18. Jahrhundert - 18th century</b>	<b>DEKO-Papiere - decorative papers</b>	<b>gold-, silver and diamond mining</b>
411	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	245, 279, 392, 407, 415
<b>Apparate- und Armaturenbau - appliance and fittings construction</b>	<b>DM-Wertpapiere - DM-securities</b>	<b>Gründeraktie - founder shares</b>
46, 84, 171	16, 19, 36, 70, 95, 114, 134, 197, 199, 208, 217	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
<b>Art Deko - art-deco</b>	<b>Draht- und Kabelwerke - wire and cable works</b>	<b>gültige Wertpapiere - valid securities</b>
51, 159, 194	85-86, 191-193	16, 169
<b>Ausstellungen, Weltausstellungen - exhibitions, World Fair</b>	<b>Druckerei, Verlage, Werbung - printing, publishing, advertising</b>	<b>Handel allgemein (sonst nicht zuzuordnen) - general merchandise</b>
142-143, 335, 433	42, 144, 400	428
<b>Autographen - autographed items</b>	<b>Eisenbahnen - railroads</b>	<b>Heizung, Lüftung, Klima, Sanitär - heating system, air condition, sanitary facilities</b>
1, 126, 228-229, 241, 257, 311, 359	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	84, 159
<b>Automobile, Motoren - automobile, engine</b>	<b>Elektroindustrie, Elektromaschinenbau - electrical industry, electrical engineering</b>	<b>Historismus-Stil - historicism style</b>
25, 57, 89, 118, 153-155, 161, 368, 396, 430	18-19, 78, 85-86, 92, 96, 171, 191-193	62, 180, 203
<b>Banken (nur Aktien!) - banking (just shares)</b>	<b>Fahrräder - bicycles</b>	<b>Holz, Möbel, Forstwirtschaft - woods, furniture, forestry</b>
26, 29, 53, 58-59, 130, 138, 141, 149, 156, 168, 187-188, 211, 218, 231, 271, 317, 377, 391, 435	172, 368	5, 84, 184
<b>Banken (Pfandbriefe, Schuldv. etc.) - banking (bonds, debentures etc.)</b>	<b>Feinmechanik - precision mechanics</b>	<b>Hotel- und Gaststättengewerbe - hotels, catering trade</b>
60, 65-66, 197	23	9, 72, 121, 389, 395, 402-403, 427
<b>Bau (Hoch-, Tief- und Straßenbau) - construction (structural-, civil engineering, road construction)</b>	<b>Film, Kinos, Fotografie, Filmapparate - film, cinema, photography, film instruments</b>	<b>Jugendstil - art nouveau</b>
21, 71, 116, 123, 149	45, 205-206, 390	400, 427, 430
<b>Baustoffe - building materials</b>	<b>Finanzunternehmen, sonstige - finance companies (other)</b>	<b>Kaffee, Tee, Kakao - coffee, tea, cocoa</b>
7, 10, 71, 83, 186, 204, 207, 388	423	431
<b>Bergbau (ohne Gold, Silber, Kali, Salz) - general mining</b>	<b>Fischerei, Fischverarbeitung - fishing, fish-processing industry</b>	<b>Kanäle - canal</b>
2, 33, 50, 80-81, 97-99, 112, 128, 139, 145, 152, 170, 176, 199, 223, 320, 355, 359, 398, 412, 425, 429	136, 163, 357	178, 373
<b>Brauereien, Mälzereien - breweries, malthouses</b>	<b>Fremdwährungsanleihen - foreign currency loans</b>	<b>Kasino - casino</b>
13-16, 32, 70, 94, 103, 113, 119-120, 146-148, 179, 189	46, 52, 60, 65-66, 81, 117, 195, 393, 397, 408, 410, 416, 434	182
<b>Büro-, Schreib-, Rechen-, und Nähmaschinen - office machines, typewriters, calculators, sewing machines</b>	<b>Gaswirtschaft - gasworks</b>	<b>Kirchen - churches</b>
23, 45, 64	11, 54, 93, 203	212
<b>Chemie, Kunststoff, Gummi - chemical, plastics, rubber</b>	<b>Glas - glass</b>	<b>Kolonie - colonies</b>
20, 47-48, 140, 183, 201, 209-210	46, 101, 421	67, 399, 411, 421
<b>Computer, Elektronik - computer, electronics</b>	<b>Gold-, Silber- und Diamantenminen -</b>	<b>Krankenhäuser, Gesundheitswesen - hospital, Public Health Service</b>
23, 191-193		9, 389, 403-404
		<b>Kunst auf Wertpapieren</b>
		399
		<b>Lacke und Farben - varnish paint and color paint</b>
		209-210

# Index nach Sammelgebieten

<b>Landwirtschaft - agriculture</b>	<b>industry, photography</b>	<b>Stromwirtschaft - power supply</b>
399	46	3-4, 54, 76-81, 96, 111, 139, 178, 203, 213
<b>Leder, Schuhe, Lederwaren - leather, shoes, leather goods</b>	<b>Papier, Papierverarbeitung - paper, paper mill</b>	<b>Tabak, Zigaretten, Zigarren - tabac, cigarettes, cigars</b>
125, 173	6, 22, 144	52
<b>Luft- und Standseilbahnen - cable railway</b>	<b>Pharmazeutika - pharmaceuticals</b>	<b>Telekommunikation - telecommunications</b>
30, 126, 418	183	85-86, 92, 191-193
<b>Luftfahrt, Luftfahrzeugbau, Flugplätze - aviation, airplanes, airfield</b>	<b>Porzellan, Keramik, Ton - porcelain, ceramics, clay</b>	<b>Terraingesellschaften, Immobilien - land companies, real estate</b>
61-62, 127, 265, 339	8, 10, 198, 204, 420	1, 3-4, 21, 27, 31, 43, 53, 57, 71-72, 95, 116, 133, 162, 190, 202, 212, 379, 403, 422
<b>Maschinenbau (ohne Elektromaschinen) - mechanical engineering (without electrical engineering)</b>	<b>Salz- und Kalibergbau, Salinen - salt and potash mining, saltworks</b>	<b>Textil, Bekleidung (ohne Leder) - textile, clothes (without leather)</b>
38-41, 46, 75, 96, 112, 126, 140, 153-155, 208	100, 128-129, 170	3-4, 24, 28, 49
<b>Mautstraßen, -brücken und -tunnel - turnpike road, bridge, tunnel</b>	<b>Schiffahrt, Schiffbau, Fähren - shipping, shipbuilding, ferries</b>	<b>Touristik, Reisen - tourism, journey</b>
78, 324, 338	38-41, 55-56, 82, 115, 134, 158, 163, 165-167, 174-175, 178, 327-328, 332, 380, 402, 413-414, 419, 426	389
<b>Metallbau und -verarbeitung - metalworking, metal processing</b>	<b>Schmuck, Uhren - jewels, clocks, watches</b>	<b>Transport, Spedition, Lagerei - transportation, forwarding, storekeeping</b>
25, 51, 131	20, 180	158, 200, 379, 395, 414
<b>Milch und Käse - milk and cheese</b>	<b>Schokolade, Süßigkeiten - chocolate, sweets</b>	<b>Versicherungen - insurances</b>
73	214	12, 34, 68, 74, 90, 122, 150, 215-217, 401, 406
<b>Motorräder - motorcycles</b>	<b>sonstige Vereine - other clubs</b>	<b>Waffen, Rüstungswirtschaft - weapons, defence industry</b>
172	43, 212	164, 368
<b>Mühlen - flour mills</b>	<b>Spielzeug, Spielwaren, Spielkarten - toys, playing cards</b>	<b>Waggons, Lokomotiven, Eisenbahn-Zubehör, Signalanlagen - railway carriage, goods wagon, engine, railway fittings, signal facilities</b>
87-88, 91, 151, 303	5	191-193
<b>Musik (Instrumente, Studios, Schallplatten) - music (musical instruments, studio, records)</b>	<b>Sportvereine, -artikel, Sportstätten - sports club, sports article, sports ground</b>	<b>Wein, Sekt, Champagner - wine, sparkling wine, champagne</b>
45, 57	234, 403, 432	9
<b>Nahrungsmittel (ohne Genussmittel) - foodstuff (without semiluxury food)</b>	<b>Staatsanleihen (inkl. Länder/Bundesstaaten) - government loans (federal states, counties included)</b>	<b>Zementfabriken - cement factory</b>
114	67, 104-110, 135, 393, 408, 410	207
<b>Nichteisenmetalle (ohne Bergbau) - nonironmetals (without mining)</b>	<b>Stadtanleihen - municipal loans</b>	<b>Zirkus, Vergnügungsparks - circus, amusement park</b>
20	52, 117, 137, 194-196, 397, 434	348, 350
<b>Northern Pacific Archiv</b>	<b>Stahl, Eisen, Hütten, Gießereien - steel, iron, metallurgical plants, foundry</b>	<b>Zoo - zoo</b>
365	2, 75, 112, 131, 424	219
<b>Öl und Benzin - oil and petrol</b>	<b>Straßenbahnen - street railways</b>	<b>Zucker - sugar</b>
63, 128, 170	37, 69, 77-78, 96, 157, 160, 235, 253-255, 293, 297, 311, 337, 371	17, 181, 183, 214, 220-221
<b>Omnibus, Autobus, Taxi - bus, taxi</b>		
102		
<b>optische Industrie, Fotografie - optical</b>		

Raum für Ihre Notizen

Auktionshaus Gutowski  
E-Mail [gutowski@mail.de](mailto:gutowski@mail.de)

**MAIL / FAX BID**

**Auktionshaus Gutowski  
Leiferder Weg 19  
38304 Wolfenbüttel  
Germany**

Name	<input type="text"/>
Address	<input type="text"/>
City / zip-code	<input type="text"/>
Country	<input type="text"/>
E-Mail	<input type="text"/>

# **76<sup>th</sup> Auction • December 5<sup>th</sup> 2022**

**You may send your bid by fax:**

**++49-5331-975555**

**from USA: 01149-5331-975555**

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 0 53 31 / 97 55 24 • E-Mail [gutowski@mail.de](mailto:gutowski@mail.de)

**Telefax für Ihre Gebote:**  
**0 53 31 / 97 55 55**

## 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:

A large, empty rectangular frame with a black border, occupying most of the page.

(Bieternummer – Wird vom Versteigerer eingetragen)

den,

## Ort

## Datum

## Unterschrift

**Tragen Sie hier Ihre Gebote ein:**

– Gebote unter dem Ausrufpreis werden nicht angenommen –

**Auktionshaus Gutowski**  
Leiferder Weg 19 • 38304 Wolfenbüttel  
Telefon 0 53 31 / 97 55 24 • E-Mail [gutowski@mail.de](mailto:gutowski@mail.de)

**Telefax für Ihre Gebote:**  
**0 53 31 / 97 55 55**

## 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:

A large, empty rectangular frame with a black border, occupying most of the page.

(Bieternummer – Wird vom Versteigerer eingetragen)

den.

Ort

## Datum

## Unterschrift

**Tragen Sie hier Ihre Gebote ein:**

– 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 steigert 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. Gestiegen 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 ersteigerten 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 verzögert er die Abnahme der ersteigerten 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 ersteigerte 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 ersteigerten 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 ersteigerten 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 des Parks ist die Belebung des Gartens, laut Hegelement, erreicht.

JB 385 DER 385 Boff 500

Zoologischer Gesellschaft  
in HAMBURG

Sir. Herr. Oscar Wahler

Präsident.

Vice-Präsident.

W. W. Schatzmeister.

Controleur:

Hirsch

Büro & Verwaltung: W. W. Schatzmeister, Altona