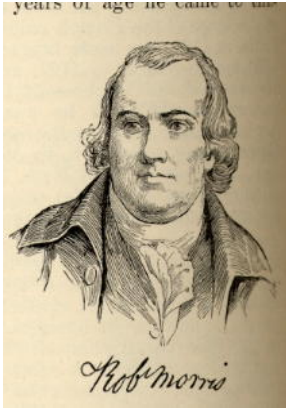


Los 354

**LOS NR. 354**

**NORTH AMERICAN LAND COMPANY** Certificate über Shares 5; # 14,028-14,032, eingetragen auf William Templer Franklin, Philadelphia, 18. April 1795, Farbe: beige, schwarz; Maße: 24,4 X 32,2; Druck auf Bütteln.

**Originalunterschrift:**

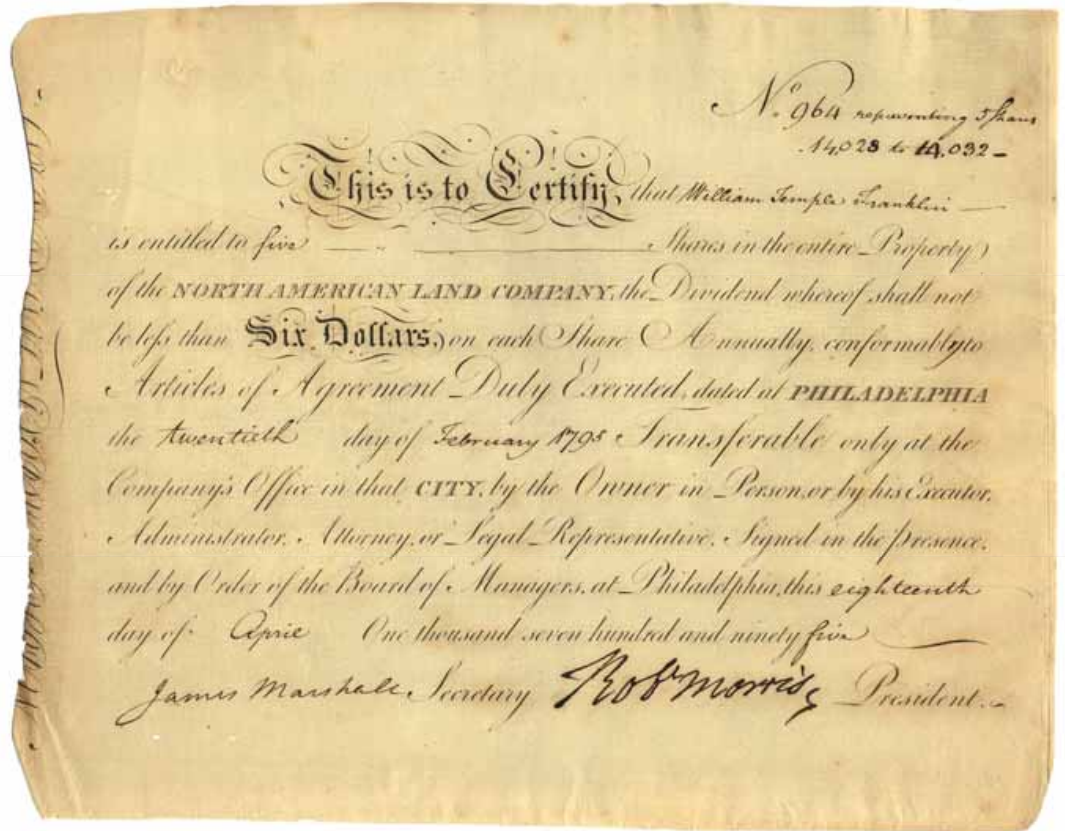
**Robert Morris (1734-1806)** als **President, amerikanischer Industrieller, Bankier und Staatsmann.**

**Originalunterschrift:**

**James**

**Marshall**, Bruder des späteren

„Chief Justice of the United States“ John Marshall und Schwiegersohn von Morris, als Secretary. Robert Morris wurde in England geboren und machte sich nach Lehrjahren in der Handelsschiffahrt selbständig als Leiter der Firma Willing, Morris & Company. Zu einer historischen Gestalt wurde Morris, ein bedeutender Landspekulant, als Finanzier des **amerikanischen Unabhängigkeitskrieges**. Er war der Mann, der das Geld aufbrachte, mit dem Washingtons Truppen trotz schwieriger Umstände im Feld gehalten wurden. Er gründete 1782 die erste Bank des jungen Staates, die Bank of North America! Von 1781 bis 1784 war Morris amerikanischer Finanzminister, gehörte unter anderem mit zu den Delegierten der **Verfassunggebenden Versammlung**, die er mit unterzeichnete. Mit Gründung der North American Land am 20. Februar 1795 verwickelte er sich in Bodenspekulationen und wurde zu Gefängnis verurteilt. Kurz nach seiner Entlassung verstarb er. Die North American Land Company wurde am 20. Februar 1795 von **Robert Morris, John Nichol森 und James Greenleaf** gegründet. Am 10. März 1795 teilten sich die drei Gründer zunächst 7455 Shares zu. Greenleaf hatte zunächst mit Grundstücken in der neu entstehenden Hauptstadt Federal City bzw. Washington D. C. erfolgreich spekuliert und überzeugte Robert Morris und John Nichol森, gemeinsam die sich später als verhängnisvoll erweisende North American Co. zu gründen. Diese Aktien der North American Land weisen eine Dividendengarantie von 6\$ pro Aktie aus, der später Rechnung getragen werden musste. Da sie sich aber nur schlecht verkaufen ließen, und die erhofften europäischen Zuwanderer-Quoten das Wunschdenken der Gründer bei weitem nicht erreichten, kollabierte die North American Land 1798. Morris war ruiniert und saß von 1798 bis 1801 in Philadelphias Prune-Street Gefängnis. Saubere, deutliche Unterschrift ohne Tintenfraß, kleiner Eckverlust am oberen, rechten Rand, sowie am unteren Rand rechts; kleine Einrisse am Wellenschnitt rückseitig mit Archivpapier hinterlegt, im Ausruf berücksichtigt. (12556) Schätzpreis €500 /Ausruf: €250



Los 355



## LOS NR. 355

**AMERICAN EXPRESS COMPANY** Certificate über Shs. 6 # 3544; **Grundtyp I, Nr. 3** nach Hielscher; New York, 31. August 1859; Farbe: beige, grau; Maße: 17 x 27,5. **Originalunterschriften:** **William George Fargo (1818-1881)** als Secretary und **John Butterfield (1801-1869)** als **Vice-President**, **Alexander Holland** als Treasurer, eingetragen auf James S. P. Gardner; Certificate der 1. Kapitalerhöhung von Shs. 5000 auf Shs. 7.500, Druck: John H. Duyckinck, Stationer 164 Pearl St. N.Y.; **achte Druckplatte** mit Änderung der Personenzugvignette, die durch eine Güterzugvignette ohne Drähte, wie hier auf dem Titel zu sehen, ersetzt wurde. Vorderseitig befindet sich Frachtgut mit zwei Frachtagenten, am hinteren Ende des Zuges ist eine Häuserzeile zu sehen. Für ein knappes Jahr wurde nochmals der Aktiendruck geändert. In Abwesenheit von Henry Wells unterzeichnete John Butterfield als Vice-President. Die Aktien der 7.500er Serie mit der Personenzugvignette unterschrieb Butterfield nur in Ausnahmefällen, während seine Paraphe als Vice-President auf den Stücken der Güterzugvignette häufiger zu finden sind. Prof. Hielscher schreibt in seinem Werk „Historische Amerikanische Aktien“: „Die meisten Butterfieldsignaturen sind heute leicht bis stärker verblasst, gleiches gilt auch für die Fargo-Signaturen.“ In dieser Qualität äußerst selten! ( 780 ) EF-VF. Schätzpreis €1.200 / Ausruf €590

Los 356

**LOS NR. 356**

**AMERICAN EXPRESS COMPANY** Certificate über Sh. 1 zu \$ 500; # 1461; New York, 2. Januar 1865; Grundtyp II, (nach Hielscher) über Shs. 6.000 zu je \$ 500; Farbe: grau, beige; Maße: 21,5 X 31;

**Originalunterschriften: Henry Wells (1805 - 1878), William G. Fargo (1818-1891) u. Alexander Holland,**

(Typ II, 4. nach Hielscher, Hundekopfvignette mit Blick nach links) Druck: John H. Duyckinck. Stationer 164 Pearl St. N.Y.; Bereits im September 1859 versammelten sich sämtliche Vorstandsmitglieder der Gesellschaft im Haus von Henry Wells in Aurora, New York. Grund war die Auflösung der American Express Company, wie es die Gründungsstatuten von 1850 vorsahen und um gleichzeitig eine Auffangesellschaft zu gründen. Einstimmig wurde beschlossen die alte Gesellschaft mit allen Aktiva en bloc öffentlich zu versteigern. Man beauftragte einen Auktionator sowie auch gleich einen Käufer – Aaron Freeman aus Schenectady im Staat New York – der von den Vorstandsmitgliedern ermächtigt wurde, in ihrem Auftrag den Firmenbesitz zu einem Preis von höchstens 750.000 Dollar zu erwerben. Am 15. November 1859 wurde die „neue American Express Company“ per Gründungsurkunde geschaffen, rechtsgültig ab 1. Januar 1860. Sylvester 1859 fand die Versteigerung statt, der Zuschlag erfolgte bei 600.000 Dollar an Freeman, und somit an die gleichen Eigentümer. Knickfalte in der Mitte unten mit Archivpapier hinterlegt, die Unterschriften sind sauber und klar, durch roten Stempel entwertet, der erstmals bei den neuen Amexco – Certificats sporadisch eingesetzt wurde. Ab dem 19. März 1863 war der Kapitalstock in 6.000 Shs zu je \$ 500 gegeben. Steuermarke, EF-VF. (133) Schätzpreis €900 / Ausruf €450



Originalsignaturen Wm. G. Fargo, Henry Wells

Los 357



LOS NR. 357

**AMERICAN EXPRESS COMPANY** Certificate über Sh. 6 zu je \$ 500; # 1487; New York, 2. Januar 1865; **Grundtyp II (nach Hielscher)** über Shs. 10.000 zu je \$ 500; Farbe: grau, beige; Maße: 21,5 X 31; **Originalunterschriften: Henry Wells (1805 - 1878), William G. Fargo (1818-1891) u. Alexander Holland**, Druck: John H. Duyckinck, Stationer 164 Pearl St. N.Y. Sehr selten, da es sich hier um eine klein kapitalisierte Auflage handelt, begeben wurden 2.000 Shs. zu je \$ 500; Knickfalte in der Mitte unten mit Archivpapier hinterlegt, die Unterschriften sind sauber und klar, nicht entwertet. EF-VF, kleiner Einriss am oberen Rand mit schreibechtem Tesa hinterlegt. Besonderheit, die Kapitalerhöhung von 2.000 Shs. wurde per Überstempelung aufgebracht, die Stücknummer noch handgeschrieben, linksseitig gebräuntes Papier, mit bloßem Auge kaum zu erkennen. (133) Schätzpreis €900 / Ausruf €450

Los 358



LOS NR. 358

**AMERICAN EXPRESS COMPANY** Certificate über Sh. 2 zu je \$ 500; # 1624; New York, 7. Januar 1865; Grundtyp II (nach Hielscher) über Shs. 6.000 zu je \$ 500; Farbe: grau, beige; Maße: 21,5 X 31; Originalunterschriften: Henry Wells (1805 - 1878), William G. Fargo (1818-1891) u. Alexander Holland, Druck: John H. Duyckinck, Stationer 164 Pearl St. N.Y.; Steuermark, die laufende Stücknummer ist jetzt in roter Farbe eingedruckt. Keine Stempelentwertung, bis auf Papierbräunung EF-VF. (133). Schätzpreis €900 / Ausruf €450

Los 359



LOS NR. 359

**AMERICAN EXPRESS COMPANY** Certificate über Sh. 32 zu je \$ 500; # 1625; New York, 7. Januar 1865; Grundtyp II, (nach Hielscher) über Shs. 10.000 zu je \$ 500; Farbe: grau, beige; Maße: 21,5 X 31; **Originalunterschriften: Henry Wells (1805 - 1878), William G. Fargo (1818-1891) u. Alexander Holland**, Druck: John H. Duyckinck. Stationer 164 Pearl St. N.Y; Randeinrisse mit Archivpapier (einer am oberen Rand mit altem Papier) hinterlegt, Stempelentwertung, on verso Signaturen des Zeichners. Auch hier finden sich, wie bei fast allen Titeln der Amexco, auf Grund feuchter Lagerung, bräunliche Stellen im Papier, die allerdings mit bloßem Auge kaum auffallen. Die Historie besagt, daß American Express beim Umzug in ein neues Gebäude auch das Archiv geräumt hat und die wertlosen Aktien von der Müllabfuhr beseitigen ließ. Einem Müllmann fielen die schönen Vignette auf, und deshalb soll er sich einige Exemplare nach Hause mitgenommen haben, die dann den Weg über einen New Yorker Antiquar in den Sammlermarkt fanden. Die Unterschriften sind auch bei diesem Exemplar kräftig und gut lesbar. VF. (133)  
Schätzpreis €800 / Ausruf €380

Los 360



## LOS NR. 360

**AMERICAN EXPRESS COMPANY** Certificate über Sh. 20 zu je \$ 500; # 2684; New York, 17. April 1866; Grundtyp II, (nach Hielscher) über Shs. 10.000 zu je \$ 500; Farbe: grau, beige; Maße: 21,5 X 31; **Originalunterschriften: Henry Wells (1805 - 1878), William G. Fargo (1818-1891) u. Alexander Holland**, Druck: John H. Duyckinck, Stationer 164 Pearl St. N.Y.;, Knickfalten, Steuermarke und Signatur des Zeichners on verso, Stempelentwertet, die Signaturen sind von der Papierbräunung fast nicht betroffen, Knickfalten, am rechten Rand leicht angeschmutzt. (133) Schätzpreis €800 / Ausruf €380

Los 361



## LOS NR. 361

AMERICAN EXPRESS COMPANY Certificate über Sh. 1 # 2625; New York, 20. März 1866; Grundtyp II, (nach Hielscher) über Shs. 10.000 zu je \$ 500; Farbe: grau, beige; Maße: 21,5 X 31;

**Originalunterschriften:** Henry Wells (1805 - 1878), William G. Fargo (1818-1891) u. Alexander Holland,

eingetragen auf und on verso im Original unterschrieben von

Edwin Barber Morgan (1806-1881), Merchants, Philanthropist. He was a member of the United States House of Representatives from New York. Barber was born in Aurora, New York. He was elected to Congress in 1852 as a Whig, in 1854 as an Opposition Party candidate and in 1856 as a Republican. He represented New York's 25th congressional district from March 4, 1853 until March 3, 1859. He was one of the **founders of new york times**, one of the founders and the **first president of Wells Fargo & Company**, and a director of American Express until his death, aged 75. He was a trustee of Cornell University from 1865 until 1874 and a charter trustee of Wells College from 1868 until 1881. Leichte Bräunung, bedingt durch Feuchtigkeit des Papiers im linken, unteren Bereich, mit bloßem Auge kaum erkennbar, die Unterschriften sind sauber, kräftig (gilt vor allem für die Fargo-Signatur), kleine Randeinrisse rückseitig mit Archivpapier hinterlegt, minimaler Eckabrissrechts unten. Stempelentwertung. **Äußerst seltene Unterschriftenkombination.** VF. (780) Schätzpreis €1.200 / Ausruf €650

COUNTERSIGNED.

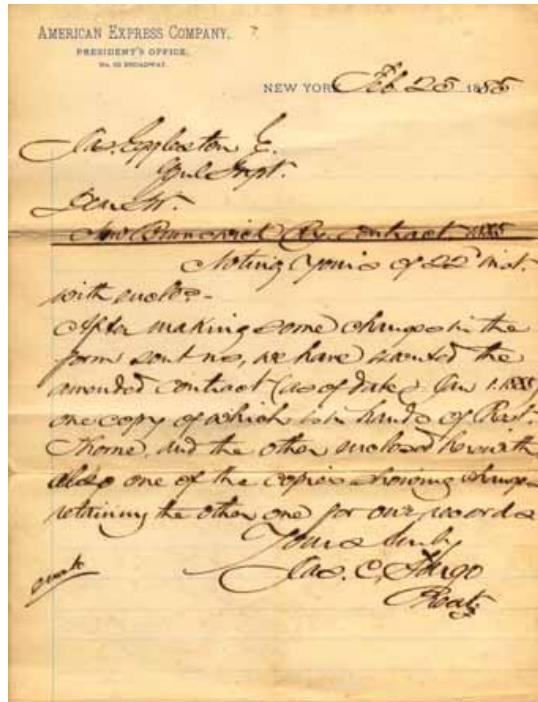


Originalsignatur und Portrait Edwin Barber Morgan

Henry Wells

Wm. G. Fargo

Los 363



Los 362



## LOS NR. 362

AMERICAN MERCHANTS UNION EXPRESS COMPANY 5 Shares zu je US\$ 100; # 5360; New York, den 25. Februar 1869; Farbe: beige, schwarz, grau, hellorange; Maße: 24,2 X 30,5.

**Originalunterschrift: William G. Fargo (1818-1881) als Präsident. Originalunterschrift: E. B. Ross als Treasurer. Originalunterschrift: Knapp als Secretary. 1868 fusionierte die AmExCo mit ihrem damals größten Konkurrenten, der Merchants Union Express zur American Merchants Union Express.** Die Vignetten weisen dementsprechend die Kombination auf. 1873 wurde die American Merchants Union Express Company unter Beibehaltung der Kapitalien von Shs. 18.000 wieder in "American Express Company" umbenannt. Bei den neuen Aktien ab 1873 ist als Vignette lediglich der bekannte Hundekopf in der Mitte der Aktie geblieben. Die Signaturen sind nicht entwertet und sehr deutlich. Schnittpertwertung, kleiner Randeinriss rückseitig mit Archivpapier hinterlegt, revenue imprint, (12556) EF-VF. Schätzpreis €250 /Ausruf €125

## LOS NR. 363

AMERICAN EXPRESS COMPANY NEW YORK; PRESIDENT'S OFFICE, NO. 65 BROADWAY Handschriftlicher Brief des Präsidenten James C Fargo, datiert vom 25. Februar 1885, Originalunterschrift Jas. C. Fargo; Papier mit Wasserzeichen, Farbe: schwarz, beige; Maße: 27,5 X 21; Begleitschreiben betreffend eine Contract-Änderung vom 1. Januar 1885 mit der New Brunswick Ry.

**James Congdell Fargo (1829-1915)**, jüngerer Bruder von William G. Fargo war Mitgründer der American Express Company, arbeitete anfangs als Secretary seines Bruders William G. Fargo. Nach dessen Tod wurde er dritter Präsident der American Express. Berühmtheit aber erlangte er vor allen durch seine Erfindung des Travelers-Cheque. Die Idee kam ihm auf einer Europareise, bei der er die Problematik der Liquidität eines Reisenden mit den verschiedenen Landeswährungen zu spüren bekam. Zurückgekehrt beauftragte er seinen Mitarbeiter Marcellus Berry, ein Formular in Dollarwährung zu entwickeln, daß überall und ohne große Schwierigkeiten in andere Währungen umgetauscht werden kann, somit war der **Travelers-Cheque** geboren. Knickfalten, sonst VF. Rarität! (11142) Schätzpreis €450 / Ausruf €120

Los 364

**LOS NR. 364**

**PULLMAN'S PALACE CAR COMPANY** Certificate über 18 Shares zu je \$ 100; # 444; Chicago, den 24. May 1869; Farbe: beige, schwarz; Maße: 14,7 X 21,8; **Gründeremission! Originalunterschrift George M. Pullman (1831-1897)** Pullman war gelernter Kunstschler. Aufgrund der Unbequemlichkeiten bei längeren Zugreisen kam er auf die Idee, einen Schlafwagen zu konstruieren. An seinem ersten Modell nahm der Perfektionist immer wieder Verbesserungen vor, bis er nach jahrelanger Arbeit den ersten Pullman-Schlafwagen zum Patent anmeldete. Seine Entwicklung fand bei vielen Zugreisenden großen Zuspruch, so dass sich die größeren Eisenbahngesellschaften an den Schlafwagen interessiert zeigten. Für die Fertigung gründete Pullman 1867 die "Pullman Palace Car Company". Aufgrund der hervorragenden Qualität seiner Produkte wurde der Name Pullman fortan zum Qualitätsbegriff. Auch heute noch tragen besonders luxuriös ausgestattete Wagen seinen Namen. Das angebotene Zertifikat wurde im Gründerjahr der Gesellschaft ausgegeben. Fehlstelle am rechten Rand, im Ausruf berücksichtigt, Lochentwertung der Signatur, diese nur geringfügig beeinträchtigend, sonst VF. (780) Schätzpreis 480 / Ausruf €220



Los 365



Originalunterschrift Louise H. Vanderbilt

**LOS NR. 365**

**NEW YORK CENTRAL SLEEPING CAR COMPANY** Certificate über Shs.100 zu je \$ 100; # 984; New York, 14. März 1885; Farbe: beige, grau, schwarz; Maße: 22X30; eingetragen auf und on verso im Original unterschrieben von **Louise H. Vanderbilt**, als Präsident zeichnete der Schwiegersohn des Commodore Vanderbilt **William Seward Webb (1851-1922)**

Der deutschstämmige Webster Wagner, geboren in der Nähe von Spuyten Duyvil, New York, erhielt eine gewöhnliche Schulausbildung und wurde Waggonbauer. Durch geschäftlichen Misserfolg musste er seine kleine Firma aufgeben und als Stationsvorsteher bei der New York Central Co. Commodore Vanderbilt's arbeiten. Aufgrund seiner Qualifizierung erhielt er die Ernennung zum Fracht-Agenten. In seiner Freizeit entwarf Wagner Pläne zum Bau eines Schlafwagens. Finanziell unterstützt durch Commodore Cornelius Vanderbilt konnte er sein erstes Modell fertigen, das gleich erfolgreich im Reisebetrieb eingesetzt wurde. Bereits 1858 waren vier Schlafwagen in Betrieb. Ihr Gebrauch steigerte sich allmählich bis zu dem Zeitpunkt, an dem sie für alle Linien des Vanderbilt-Systems übernommen wurden. Mit der Vanderbilt'schen New York Central als Kapitalgeber gründete Wagner diese Produktionsfirma für seine Schlafwagen.. An der Gesellschaft waren die Vanderbilts maßgeblich beteiligt. Äußerst selten in dieser Unterschriftenkombination! Strich- und Lochentwertung, VF.(235) Schätzpreis €300 / Ausruf €150

Los366



## LOS NR. 366

**PEORIA & BUREAU VALLEY RAILROAD COMPANY** Certificate über Shs. 1 zu \$ 100; # 793; New York, den 20. August 1869; Farbe: beige, grau, schwarz; Maße: 15 X 26,3; Signatur Durant als President **Thomas Clark Durant (1820-1885) Founder of Credit Mobilier, prime mover in building Union Pacific Railroad.** Thomas Durant, einer der größten Pionier aus der Anfangszeit des amerikanischen Eisenbahnbaus, nahm als einer der ersten die Planung, Finanzierung und den Bau einer transkontinentale Eisenbahn quer durch die USA in Angriff. Er legte mit seinen Aktivitäten den Grundstein der ersten transkontinentalen Eisenbahn, die nach seinem Tod von dem so genannten Pacific-Quartett vollendet wurde. Zusammen mit Henry Farnam gründete und baute er außerdem einige Eisenbahnstrecken im Mittleren Westen. Er gilt als Schöpfer der wohlgedachten Gesellschaftsform der **Union Pacific/Credit Mobilier**, organisierte die Finanzierung des Eisenbahnbaus und sorgte dafür, daß ein nicht unerheblicher Teil der Finanzierungsmittel in seine eigenen Taschen floss. Neben seinem Präsidentenamt bei der Crédit Mobilier war er auch noch Vizepräsident der Union Pacific von 1863 bis 1869. Durch die infrastrukturelle Erschließung des Landes konnte sich die USA zur führenden Wirtschaftsnation entwickeln. Garantien für diese Gesellschaft gab die **Chicago Rock Island RRC** ab. Gemeinsam mit der Chicago, Rock Island und der Pacific & Alton RR sowie der Chicago Rock Island and Pacific RW, allesamt Untergesellschaften der Chicago Rock Island Company wurde das Aktienkapital der Peoria & Bureau Valley RRC gehalten. Lochentwertung, sonst VF (133) Schätzwert €220 / Ausruf €110



Los 367

**LOS NR. 367**

**CHICAGO AND CANADA SOUTHERN RAILWAY COMPANY** Zertifikat über 36 Shares zu je \$ 100; # 430; New York, den 14. Februar 1879; Farbe: beige, grün, grau, schwarz; Maße: 19,6 X 31,6; **im Original unterschrieben von Sidney Dillon (1812-1892) als President.** Im Jahre 1867 wurde der 55 jährige Sidney Dillon auf Vorschlag von Oakes Ames Vorsitzender der **Union Pacific**. Als bald fing Dillon gemeinsam mit den Brüdern Ames an, die Finanzdiktatur von Mr. Durant zu brechen. Dieser erbitterte Machtkampf spielte sich anfangs unbemerkt von der Öffentlichkeit ab, da das Interesse vor allen Dingen dem großen Eisenbahnbau galt. Die Union Pacific trieb von Omaha aus ihren Schienenstrang westwärts Richtung Kalifornien. Am Bau der „Transkontinentalen Eisenbahn“ sollte nun das große Geld verdient werden. Dies ging soweit, daß die Union Pacific durch Ausplünderungen kurz vor dem Zusammenbruch stand und unter staatliche Kontrolle gestellt wurde. Sidney Dillon verstand es geschickt, seine Person aus Skandalen herauszuhalten, obwohl er sich in den 1870er Jahren bei diversen Unternehmungen mit dem „**Mephisto von Wall Street**“ **Jay Gold** zusammen schloss. In den letzten Jahren seines Lebens bekleidete er den Posten des Direktor der **Western Union Telegraph Company**. Die Chicago and Canada Southern Railway wurde von der Michigan Central gepachtet, die wiederum von der New York Central & Hudson River Rr. kontrolliert wurde. Lochentwertung der Dillon-Signatur. VF, kleiner Randeinriss oben mit Archivpapier hinterlegt.. (8) Schätzpreis €400 / Ausruf €180



Los 368



Originalsignatur John A. Dix

#### LOS NR. 368

**MISSISSIPPI & MISSOURI RAIL ROAD COMPANY** Certificate über Shs. 3 zu je \$ 100; # 150; City of New York, 19. Juni 1857; Farbe: beige, weinrot, Maße: 15,7 X 26. Original in seiner Eigenschaft als President unterschrieben von **John A. Dix (1798-1897)** Eisenbahnpromotor, Politiker, Offizier, US-Senator (1845-49), Sekretär des Finanzministeriums (1861), General während des amerik. Bürgerkrieges, Minister für Frankreich (1866-1869), Gouverneur von New York (1873-1875).

Die M&M sollte Davenport (Mississippi) und Council Bluffs (Missouri) verbinden. Obgleich dieses Projekt quer durch Iowa der gleichen Unternehmensgruppe gehören sollte, die auch die "Chicago Rock Island" kontrollierte, wurde eigens eine neue, unabhängige Organisation, die Mississippi & Missouri RR. ins Leben gerufen, was ausschließlich aus finanziellen Gründen geschah. Geleitet wurde die M&M von den Eisenbahnpionieren **C. Durant** und **H. Farnam**. Diese beiden machten John A. Dix zum Vorsitzenden. Durant beutete die M&M bis zum letzten Dollar aus, 1857 mußten die Arbeiten eingestellt werden. Die M&M wurde später in die **Chicago Rock Island** umgewandelt. John A. Dix ging 1867 als Gesandter nach Frankreich. Lochentwertet, sonst VF. (88) Schätzpreis €300 / Ausruf: €150

**LOS NR. 369**

**COMSTOCK TUNNEL COMPANY** 5% Bond über \$ 500,-; # 2113, 1. September 1891; Farbe: beige, grau, schwarz, gelb; Maße: 33,6 X 24,1; **Originalunterschrift: Theodore Sutro**, Bruder von Adolph Sutro und Präsident dieser Gesellschaft.

Der Comstock Lode war eine der ergiebigsten Silberminen der USA. Um das Absäufen der einzelnen Schächte zu verhindern, sollte eine Entwässerungslösung gefunden werden. Beauftragt wurde Adolph Sutro (deutschstämmiger Minen-Ingenieur) und Präsident dieser Comstock-Stollen- und Entwässerungsgesellschaft. Begonnen wurde der Stollen, bekannt als eine der größten Heldentaten der Ingenieurtechnik, im Jahre 1869 und vollendet wurde er im Jahre 1878 gegen den Widerstand fast aller Minenbesitzer, die sich über die Höhe der Abgaben an die Tunnelgesellschaft nicht einigen konnten. Die gesamten Baukosten des Stollens beliefen sich auf etwa 10,0 Mio. \$. Finanziert wurde das Riesenprojekt teilweise vom Kongress, doch hauptsächlich von ausländischen Investoren. Der Sutro - Tunnel wurde nun in mehr als 480 Metern Tiefe gebaut, und ersparte nach Fertigstellung den Minenbesitzern mehr als 3,0 Mio. \$ an Pumpkosten jährlich. Die Minenbesitzer, die gegen den Stollen kämpften, profitierten letztlich sehr von seiner Fertigstellung. Sutro war ursprünglich einverstanden mit einer Abgabe von 2 Dollar pro geförderter Tonne auf sämtliches Erz, das durch den Stollen kam sowie auch auf tiefer gelegenes Erz, an das man ohne die Hilfe des Stollens nicht herangekommen wäre. Die Minenbesitzer jedoch hielten ihre Zahlungen nach Fertigstellung des Stollens zurück und die Angelegenheit kam vor Gericht, wo Sutro die Genehmigung per Gesetz bekam, 1 Dollar Abgabe pro Tonne zu kassieren. Die Stollengesellschaft amortisierte sich nie, Sutro zog sich 1879 zurück und verkaufte ein Jahr später sein Aktienkapital für fast 1 Millionen Dollar. Im Jahre 1889 zerbrach die Sutro-Stollen-Gesellschaft und der Besitz wurde versteigert. Die neuen Besitzer schlossen sich unter dem Namen "Comstock-Tunnel-Gesellschaft" mit Sutros Bruder Theodore zusammen. Aus dieser Zeit stammt das hier angebotene Zertifikat. James Reonard verband sich mit der Gesellschaft, als sie in New York residierte, übernahm sie später und änderte den Namen in "Comstock-Stollen- und Entwässerungsgesellschaft". Im Jahre 1919 wurde eine neue Emission aufgelegt, um Geld flüssig zu machen für die Erhaltung des Stollens zur Entwässerung der Minen im Norden von Comstock. Heute markiert der Eingang des Sutro-Stollens immer noch die Stelle, an der Adolph Sutro die größte Heldentat des Ingenieurwesens der 1880er Jahre unternahm. Einige der Originalgebäude sind noch erhalten. Wasser fließt immer noch aus dem Stollen. Es ist eine Erinnerungstätte an die Träume und den Kampf des Adolph Sutro, eines Comstock-Pioniers. Kps.VF (133) Schätzpreis €140 / Ausruf €70

**LOS NR. 370**

**COMSTOCK TUNNEL COMPANY** 5% Bond über \$ 1.000,-; # 830; 1. September 1891; Farbe: beige, grau, schwarz, grün; Maße: 33,6 X 24,1. **Originalunterschrift: Theodore Sutro**.133) Kps. EF. Schätzpreis €180 / Ausruf €90



Originalsignatur Theodor Sutro



Los 371



Portrait und



Originalsignatur als Präsident: Charles Pathé

**THE PATHE COLORADO** zu \$ 100; # 7; 8. April **1915**; Farbe: beige, grau, gold; goldfarbene Papiersiegel; Maße: 14,3 X 25; das Gesamtkapital der Gesellschaft betrug \$5.000; eingetragen und rückseitig unterschrieben von Charles Dupuis als Secretary, **Originalunterschrift als Präsident: Charles Pathé (1863-1957), erster Tycoon der Filmgeschichte!** Während der Belle Epoque wurde in Frankreich die Filmindustrie gegründet. Die ersten Pioniere waren Louis Lumière, Georges Méliès, Charles Pathé und Léon Gaumont. **Charles Pathé** wurde am 25. Dezember 1863 in Paris geboren. **Pathé** der von sich selbst gesagt haben soll: "Ich habe das Kino zwar nicht erfunden, aber ich habe es industrialisiert", stammte aus einer bescheidenen Elsässer Familie. Er hatte eine harte Jugend, so hart, dass er nach Südamerika auswanderte, wo er sein Brot als Bauarbeiter verdiente. Nach seiner Rückkehr nach Frankreich interessierte ihn der Phonograph von Edison. Mit seinem Bruder Emil trieb er einen Handel mit der "sprechenden Maschine", wobei er das Gerät auch in Jahrmärktbuden vorführte. Er begann selber mit der Fabrikation solcher Apparate, erst auf handwerklicher Basis, dann auch industriell. Auch das Kinéscope von Edison interessierte ihn, das er verbesserte. 1896 brachte er mit Hilfe seines Mechanikers Joly eine eigene Version des Cinématographen von Lumière auf den Markt und machte eine Anzahl von Kurzfilmen, unter anderem, als Imitation von Lumière, "L' arrivée du train en gare de Vincennes". **1896** gründete er mit seinen Brüdern Emile, Jacques und Théophile in Paris die Firma "Pathé Frères". Seine Brüder waren aber eher "stille Teilhaber", die Ideen und Initiativen gingen immer von Charles aus. In Vincennes wurde 1902 das erste große Studio gegründet sowie eine Fabrik für Rohfilme. In Joinville (ebenfalls ein Stadtteil von Paris) -

gründete er ein Jahr später Labore für die Entwicklung von Negativ- und Positivkopien. Da Pathé 1905 alle Rechte und Patente der **Brüder Lumière** zur Filmtechnik erwerben konnte, war es möglich, die Firma zu einem international marktführenden Unternehmen zu entwickeln, dem in Frankreich damals nur noch die Firma Gaumont Konkurrenz bieten konnte. Pathé entwickelte die Kamera Modell B, wahrscheinlich 1905, die ursprünglich nur für die Produktion eigener Filme gedacht war. Ab wann sie in den Handel gebracht wurde, ist nicht eindeutig belegbar. Vieles spricht dafür, dass dies um 1908 geschah. Sie war für den professionellen Einsatz bestimmt und ist eine der ersten Kameras, die industriell in Serie gefertigt wurde. Daher ist sie auch unter den Bezeichnungen Pathé Professionnel (engl. Pathé Professional) bzw. Pathé Industriel bekannt geworden. Charles Pathé ist ebenfalls der Erfinder des ersten Schmalfilms für Filmamateure. Im Jahre 1922 konstruierte er die **Pathé Baby**, Format: 9,5 mm. Der Film wurde noch durch das Kurbeln mit der Hand belichtet. Ohne Stativ ist das eine wacklige Sache. **1900** engagierte Pathé **Ferdinand Zecca** als Regisseur, der zunächst mit der Immitation der Filme von Méliès begann, bevor er seine eigentliche Stärke, die Filmkomödie entdeckte. Pathé Frères produzierte eine Vielzahl von Filmen, naiven Komödien bis hin zu hochwertigen Werken des Films d'Art, wobei Talente wie **Max Linder** zum Zuge kamen. **1907** hatte sich die Firma fest etabliert und verfügte über mehrere Ateliers in England, Deutschland, Italien, Spanien, Russland und den USA. Nachdem er die Filmproduktion industrialisiert hatte, wandte sich Pathé dem Filmvertrieb zu. Inzwischen hatten feste, komfortable Kinogebäude die Jahrmarktsbuden verdrängt, und Pathé eroberte sich diesen Bereich. Filme wurden nicht mehr verkauft, sondern ausgeliehen. 1909 gründeten Edison, Biograph, Essanay, Kalem, Kleine, Lubin, Melies, Pathé, Selig und Vitagraph eine Gesellschaft, um kleinere Filmproduzenten vom Markt zu verdrängen. Die als The Trust bekannt gewordene Gruppe wurde 1918 durch einen Gerichtsbeschluss aufgelöst. Im Jahr 1913 begann Pathé mit der regelmäßigen Herstellung von aktuellen **Wochenschauen** im herkömmlichen Sinne, er gilt als Vater der Wochenschauen und ging letztendlich als „erster Tycoon der Filmindustrie“ in die Geschichte ein.

**Joseph P. Kennedy**, besser bekannt als Patriarch der Kennedy-Dynastie, erkannte in den 1920-1930er Jahren als erster Geschäftsmann der Ostküste das große Potential des Filmgeschäftes. Er kaufte eine Kette von kleinen Filmhäusern und gründete 1928 die FBO (Film Booking Offices of America), eine Filmverleih- und Produktionsfirma, die er als Präsident und Chairman of the Board leitete. Die Firma prosperierte schnell und 1929 kaufte Kennedy mit den Profiten seine Firma RCA (Radio Corporation of America), kaufte des weiteren KAO (Keith Albee Orpheum Theaters Corp.) und stieg bei der Pathe Exchange ein, indem er ein großes Aktienpaket übernahm. Charles Pathé zog sich 1929 aus der Firma zurück, die von Kennedy unspektakulär ausgeplündert wurde und schließlich 1930 mit RKO (Radio-Keith-Orpheum) fusionierte. Joseph P. Kennedy zog es mittlerweile nach Hollywood, wo er mit **Gloria Swanson (1899-1989)**, dem großartigen Stummfilmstar aus den Kindertagen Hollywoods, ein Verhältnis begann. Mit all seinen Filmgeschäften hatte Joseph P. Kennedy innerhalb kürzester Zeit 5 Millionen Dollar verdient. Charles Pathé starb am 26. Dezember 1957 nur einen Tag nach seinem 94. Geburtstag. EF, Knickfalten.

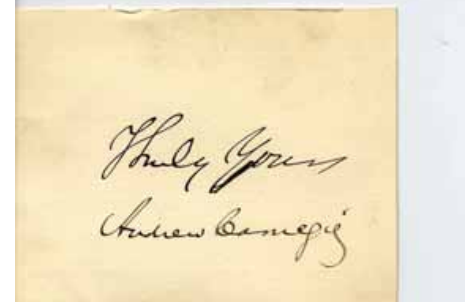
**Rarität**, im Aktienbuch, das aus einem alten Archiv stammt, waren insgesamt 6 Stücke vorhanden, davon wurden vier Stücke von Pathe als President unterzeichnet, bereits ab der No. 9 waren die Aktien nicht mehr ausgegeben. **Rarität!** (11118) Schätzpreis €1.800 / Ausruf €900

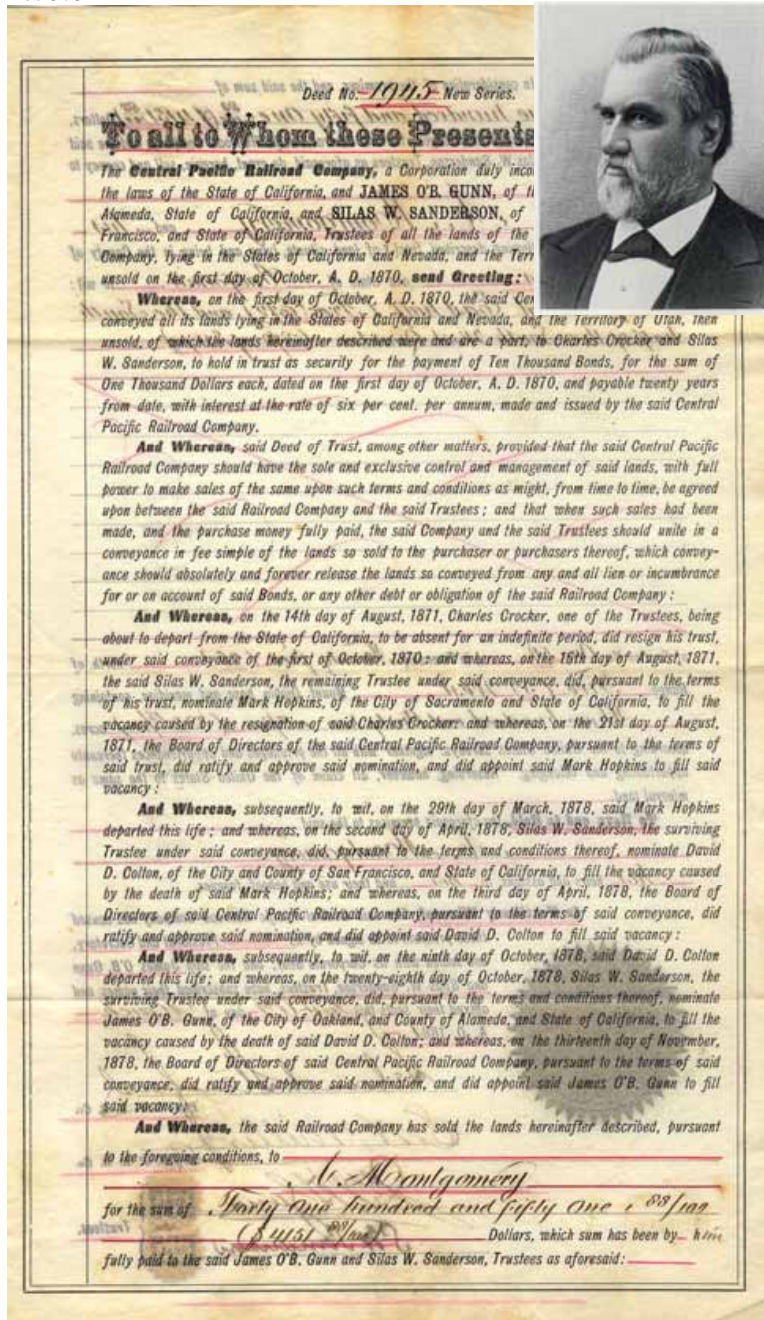
### LOS NR. 372

**GRUSSKARTE** Umschlag mit Grußkarte, handgeschrieben und signiert, von Andrew Carnegie, 5 West 51st. Street, New York, Poststempel und Marke vom 5. April 1902; Farbe: beige, rote 2 Cent Marke, Maße: 11 X 13. **Andrew Carnegie (1835-1919)** Industrieller, Philantroph. In der Geschichte der Menschheit ist Andrew Carnegie ohne Vorbild. Niemand vor ihm stieg wie er vom Nobody zum Nabob, zum „reichsten Mann seiner Zeit“ (Morgan) auf und verschenkte auf dem Gipfel des Erfolges allen Reichtum. Reicher als die Rothschilds, mildtätiger als die Fugger war Andrew Carnegie beides: ein Stahltycoon, härter als Krupp-Stahl, und zugleich eine Art heiliger Franziskus der Hochöfen. Wie nur Karl V. vor ihm entsagte er auf der Höhe seines Lebens freiwillig der Macht und dem Reichtum und zog sich als Philanthrop ins Private zurück. Millionen von amerikanischen Schulkindern gilt sein Leben und Wirken noch heute - rund 100 Jahre später - als leuchtendes Vorbild, dem sie nacheifern. Carnegies Name lebt heute weiter in wohlthätigen Stiftungen (etwa 350 Mio. Dollar), u.a. für die Carnegie Hall, das Carnegie-Mellon Museum und eine Anzahl von Bibliotheken. VF. (88) Schätzpreis €600 / Ausruf €280



Los 372





## LOS NR. 373

**CENTRAL PACIFIC RAILROAD COMPANY** Vierseitige, notarielle Landkaufurkunde über 332/15/100 Acres zu einem Preis von \$ 4151, 88/100. San Francisco, 4. März 1881; Farbe: beige, schwarz, papiergedecktes, goldfarbenes Siegel, sowie zwei rote Siegel; **Originalunterschrift Leland Stanford (1824 – 1893) Railroad manager, politician; founder Stanford University.** Die Central Pacific bildete zusammen mit der Union-Pacific die erste transkontinentale Eisenbahn. Durch ihre spektakuläre Überquerung der Rocky-Mountains aber die berühmtere. Ihre Eigentümer waren Stanford, Huntington, Crocker und Hopkins. Neben überhöhten Bauabrechnungen war der parzellierte Landverkauf aus den riesigen Landzuweisungen entlang der gebauten Eisenbahnlinien die Haupteinnahmequelle der großen Eisenbahnbarene. Dokumente der Central Pacific sind generell selten. Die angebotene Landurkunde dokumentiert darüber hinaus wichtige finanzhistorische Hintergründe und ist zusätzlich original unterschrieben von Leland Stanford als Präsident der Central Pacific. Seine Originalunterschrift auf Eisenbahndokumenten sind äußerst selten! VF (88) Schätzpreis €900 / Ausruf €300

ixed their seals this *Fourth* day of *March*  
D. 1881.

*Leland Stanford*

Pres't C. P. R. R. Co.

Originalsignatur Leland Stanford

appertaining and belonging. Reserving, however, all claim of the United States to the same as mineral land.

To Have and to Hold, the aforesaid premises to the said

*A. Montgomery*

his heirs and assigns, to *him* and their use and behoof forever.

In Testimony Whereof, The said Central Pacific Railroad Company has caused these presents to be signed by its *President and Secretary*, and sealed with its Corporate Seal; and the said *James O.B. Gunn and Silas W. Sanderson, Trustees*, have subscribed their names and affixed their seals this *Fourth* day of *March* A. D. 1881.

*Leland Stanford*

*A. Montgomery*

*James O.B. Gunn*

*Silas W. Sanderson*

Trustees.