

in 1992 the Allgemeinen Deutschen Nachrichtendienst (ADN), the former state news agency of the GDR. The company was called ddp/ADN then. 2000 was the re-naming to ddp.

In 1983 and again in 2004, reported the ddp already on insolvency. This repeatedly changed the main shareholder of the ddp (1983: Bolko Hoffmann, 1994: Wolf E. Schneider, 1999: ProSieben Group, today ProSiebenSat.1 Media). 1983 ddp becomes a public company. Co-founder and later, with 25 percent one of the largest shareholder was the company Effecten-Spiegel AG, whose chief Bolko Hoffmann was also chairman of the board of the ddp. In 1989 he was re-conversion of the ddp into a GmbH and the delisting from the stock exchange.

From 2004 to early 2009, the ddp was a wholly owned subsidiary of Starnberg investment company Arques Industries. In January 2009, the ddp holding of Peter Loew and Martin Vorderwülbecke was transferred to private ownership.

Shares of ddp there from September 1983 on DM 50, 20x50 and 100x50 was probably originally intended as Issued in July 1983, but the date was changed again and is crossed out on the Nonvaleurs. "Once on a DM share," commented Joachim Hahn online retailer. It apparently was always turbulent at ddp. (*unw*)

**ddp Deutscher Depeschen
Dienst AG | A news agency**
Bonn, September 1983,
50, 1000, 5000 DM

Fotos (3): sammleraktien-
online.de/Joachim Hahn

Der Kra-Kanal: 1000 Jahre geplant, nie gebaut | The Kra Canal

VON | BY HANS-GEORG GLASEMANN

Der Kra-Kanal, auch Thai-Kanal genannt, bezeichnet eine geplante interozeanische Kanaltasse durch die schmale Landenge von Kra im Norden der malaiischen Halbinsel (Südthailand), die den Seetransport zwischen Europa und Ostasien erheblich verkürzen würde. Die Überlegungen für einen solchen Seeschiffahrtskanal zwischen dem Indischen und Pazifischen Ozean sind keine neue Idee; sie beschäftigen die Menschheit schon seit über tausend Jahren.

Nach einer alten Überlieferung soll die alte südthailändische Stadt Chaiya erster Ausgangspunkt für eine Überquerung der Landenge gewesen sein. Chaiya war vor etwa 1000 Jahren ein Zentrum des Sri-Vijaya-Reiches, das weite Teile Südostasiens beherrschte. Es reichte in seiner Glanzzeit von Java bis zur Landenge von Kra. Die Überquerung sollte mit Hilfe von Flößen, Elefanten und Büffelkarren bewerkstelligt worden sein. Es waren dann indische Händler, die als erste Initiatoren für einen künstlichen Kanal durch die Landenge galten. Schon früh errechneten die Seehändler, dass ein interozeanischer Kanaldurchbruch einen Seeweg von etwa 1500 Kilometern einsparen würde. Man errechnete eine Kanalstrecke von maximal 40 Kilometern, wobei Höhen von 75 Meter zu überwinden wären. Die geplanten Vorhaben hinterließen keine Spuren.

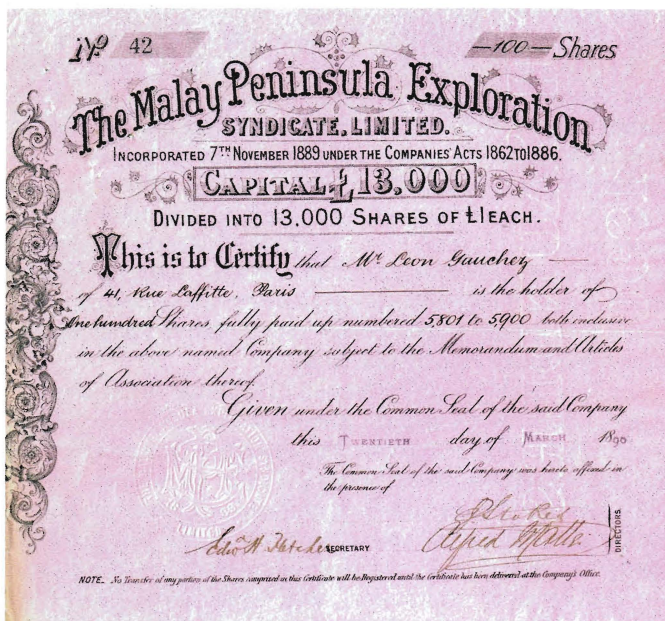
Im Jahr 1677 beauftragte der siamesische König Narai der Große den französischen Ingenieur de Lamar mit einer Untersuchung des Isthmus von Kra. Man wollte feststellen, inwieweit der Bau eines Kanals als Verbindung zwischen dem Indischen Ozean und dem Golf von Thailand möglich wäre. Lamar stellte fest, dass der Bau eines Kanals mit den seinerzeitigen Mitteln undurchführbar sei. Erst die Kolonialmächte England und Frankreich sollten dann die Kanalpläne Mitte des 19. Jahrhundert wieder in die Diskussion bringen.

Die Kontrolle der Handelswege in der Region Südostasiens bestimmte auch die Macht in der Region. Aufgrund der verschiedenen Gebietsansprüche Englands und Frankreichs in den Kolonialgebieten Ostasiens kam es deswegen zum Zerwürfnis, da beide Mächte einen Kra-Kanal planten, unter der Kontrolle des Landes, das ihn baute; und nicht etwa unter der Kontrolle Siams.

Als 1853 die Briten Burma unter ihrer Kontrolle gebracht hatten und Victoria Point, westlich von Kra Buri, als südlichsten Punkt in Besitz genommen hatten, war die britische Kontrolle eines möglichen Kanalausganges schon gegeben. 1863 kam es zu einer von britischen Ingenieuren geführten Erkundungsexpedition. Die britischen Ingenieure beurteilten aber den geplanten Kanal eher negativ. Nicht die technische Möglichkeit, sondern die erheblichen Kosten und die Bauzeit wurden als Grund genannt, den Kanal nicht zu realisieren.

Die Franzosen wollten die englische Macht durch einen von ihnen kontrollierten Kra-Kanal auf den Handelswegen brechen. 1868 führten sie eine Erkundungsexpedition an, wobei die französischen Ingenieure den Kanalbau positiver beurteilten, wie zuvor die Engländer. Es dauerte noch einige Jahre, bis die Franzosen wieder aktiv wurden. Im Jahre 1881 wurde der Erbauer des Suezkanals, Ferdinand de Lesseps, vor Ort eingeladen, um





sich ein Bild machen zu können. Wiederum wurde eine Expedition durchgeführt, Pläne und Untersuchungsergebnisse zum Kra-Kanal wurden zusammengestellt, der Kanal als durchführbar eingestuft. Lesseps bat anschließend den siamesischen König um eine Konzession für den Kra-Kanal.

England war gegenüber den Kra-Kanal-Plänen der Franzosen misstrauisch, da anscheinend viele kapitalkräftige französische und ausländische Geldgeber an einem solchen Projekt interessiert waren. Die Engländer befürchteten natürlich zu Recht einen erheblichen Rückgang ihrer Handelstätigkeit in Singapur. England verlangte daher vom siamesischen König Chula-longkorn der Große (1853-1910), ohne britische Zustimmung keiner ausländischen Macht eine Konzession für den Kanalbau zu geben. Der siamesische Königshof war natürlich wenig davon begeistert, Spielball der Kolonialmächte England und Frankreich geworden zu sein, die immer mehr versuchten, die Unabhängigkeit des Königreiches zu untergraben. König Chula-longkorn hatte aber ein gutes diplomatisches Fingerspitzengefühl und gab Ferdinand de Lesseps nicht die Erlaubnis, den Kanalplänen näher zu treten.

Die Franzosen gaben allerdings nicht auf. Eine Pariser Finanzgruppe unter Führung des Barons Jacques de Reinach versuchte im Frühjahr 1885 in London die Zustimmung der englischen Regierung zum Bau eines Kanals in Siam zu erwirken. In den Verhandlungen bekräftigten die Engländer ihren Standpunkt, dass sie in der Frage der Kanalkonzession nur eine englische Gesellschaft unterstützen würden. Die Franzosen gingen geschickt auf das Veto der britischen Regierung ein und schlugen vor, ihre Vorarbeiten samt aller Untersuchungsergebnisse aus der Expedition von 1882 auf eine neu zu gründende, englische Konzessionsgesellschaft zu übertragen.

Daraufhin wurde von englischer Seite im August 1886 in London zur Erlangung einer Konzession für den Kra-Kanal das Syndikat „The Malay Peninsular Exploration Syndicate, Limited.“ gegründet. Das Kapital des Syndikats in Höhe von 35 100 Pfund (60 Aktien A zu 500 £, 150 Aktien B zu 33,33 £ und 100 Aktien C zu 1 £) wurde nach Druck durch das englische Foreign Office überwiegend von englischen Brokern und Bankern gezeichnet; die französische Seite erhielt nur einen Minderheitsanteil als Entschädigung der von ihnen eingebrachten Forschungsunterlagen. Man ging gemeinhin davon aus, dass es dem Syndikat gelingen würde, eine Kanalkonzession zu erlangen. Aber nichts passier-

te, außer dass das Syndikat 1889 pleiteging. Ab September 1889 wurde die Liquidation eingeleitet. Auf der Generalversammlung der Liquidatoren 1891 wurde das notleidende (alte) Syndikat in ein neues, bereits im November 1889 gegründetes Aufgangssyndikat gleichen Namens unter französischer Führung überführt.

Das „neue“ gleichnamige Syndikat „The Malay Peninsular Exploration Syndicate, Limited.“ gab am 20. März 1890 in London neue Anteilscheine aus. Das Kapital des neuen Syndikats war gestückelt in 13 000 Anteile über je 1 £. Es wurden rund 280 Aktienzertifikate überwiegend von französischen Bürgen gezeichnet, meist über 50 oder 100 Anteile. Zusätzlich genehmigte das neue Syndikat 1890 ein Obligationenkapital in Höhe von 34 000 £, eingeteilt in 340 auf den Namen ausgestellte Bonds über je 100 £. Mit dem Erlös dieser Bonds erwarb das „neue“ Syndikat den ideellen Wert und das Vermögen des „alten“ Syndikats von 1886. Obligationäre waren fast ausschließlich Franzosen.

Es sollte nicht überraschen, dass das neue, nun französisch beherrschte Syndikat – sofort nach Abschluss der Liquidation – 1893 einen Coup versuchte und beim siamesischen König um eine Kanalkonzession nachfragte. Die englische Regierung war aufgeschreckt und debattierte das Kra-Kanal-Projekt sogar im Parlament. Der britische Botschafter in Paris verdeutlichte danach der französischen Regierung diplomatisch, was England unter britischem Einfluss in Südostasien versteht und das ein Kra-Kanal den britischen Interessen nicht förderlich sei.

Der siamesische König lehnte eine Konzessionsvergabe an das französisch dominierte Syndikat ab. Das neue Syndikat gab endgültig auf und wurde später liquidiert. Geblieben sind der Nachwelt einige wenige Aktienzertifikate und Bonds des 1889 gegründeten Syndikats – einzigartige Dokumente des Kra-Kanals.

Im Jahr 1897 kam es abschließend zu Verhandlungen zwischen Siam und England. Es wurde ein Vertrag ausgehandelt, dass Siam, bei Wahrung seiner Interessen auf der Halbinsel, selber keinen solchen Kanal bauen oder bauen lassen soll. Der starke politische Druck Englands wegen seiner Interessen in Singapur als Haupthafen der ganzen Region wurde sehr deutlich.

Fakt ist, dass der Kra-Kanal für Thailand ökonomische Vorteile bringen würde. Ebenso für die globale Schifffahrt und für die Region. Technisch gesehen ist der Kanal heute keine Herausforderung mehr. Dafür umso mehr politisch, denn der Kanal steht in direkter Konkurrenz zu Singapur. Er würde die Fahrt um Singapur unnötig machen. Wegen der immensen Kosten und zu erwartender Umweltprobleme ist es bislang bei Plänen geblieben, diesen Kanal zu bauen. In neuerer Zeit werden in Thailand hin und wieder Debatten zu diesem Thema abgehalten, ohne dass mit einer Entscheidung für den Kanalbau zu rechnen wäre.

Zuletzt gab es am 16. Oktober 2002 sogar einen thailändischen Nationalausschuss, um das legendäre Kanalprojekt wieder zu beleben. Noch gibt es von der thailändischen Regierung keine offizielle Ausschreibung über einen Kra-Kanal. Sollte dieser Kanal dennoch einmal gebaut werden, würde er sowohl geostrategisch, handelspolitisch als auch finanziell, wie schon der Suezkanal und der Panamakanal zuvor, eine sehr bedeutende Rolle in Asien einnehmen. ■

The Kra Canal, also called Thai Canal, designated a planned inter-oceanic canal route through the narrow Isthmus of Kra in the north of the Malay Peninsula (South Thailand), which would significantly reduce the shipping between Europe and East Asia. The reasoning for such shipping channel between the Indian and Pacific Ocean are not a new idea, they occupy mankind for over a thousand years.

According to an ancient tradition, the old southern Thai city of Chaïya said to be the first starting point for a crossing of the isthmus. Chaïya was about 1000 years ago, a center of the Sri Vijaya Empire that ruled large parts of Southeast Asia. It reached its heyday in Java to the Isthmus of Kra. The crossing should have been accomplished with the aid of rafts, elephants and buffalo carts. It was then Indian traders, who were considered first initiators of an artificial canal through the Isthmus. Early on the sea traders calculated that a channel breakthrough would save a sea of about 1500 kilometers. They calculated a channel maximum distance of 40 kilometers, and heights of 75 meters would have to be overcome. The proposed projects, leaving no trace.

In 1677, the Siamese King Narai the Great commissioned the French engineer de Lamar with an investigation of the Isthmus of Kra. They wanted to determine to what extent the construction of a canal would be possible as a link between the Indian Ocean and the Gulf of Thailand. Lamar stated that the construction of a canal with its timely funding was impracticable. Only the colonial powers Britain and France should be the channel plans mid-19th Century to bring back into the discussion.

The control of trade routes in Southeast Asia also determined the power in the region. Because of the various territorial claims of England and France in the colonial territories of East Asia, there was reason to quarrel because both powers were planning a Kra Canal, under the control of the country that built it, and not under the control of Siam.

As 1853, the British Burma had brought under its control and Victoria Point, west of Kra Buri, had taken possession of the southernmost point, was given the British control of a possible channel output. 1863 was a reconnaissance expedition led by British engineers. But British engineers evaluated the proposed channel rather negative. Not the technical ability but the substantial cost and construction time were cited as a reason not to implement the channel.

The French wanted to break the English power through their control of a Kra Canal on the trade routes. 1868 led a reconnaissance expedition, the French engineers assessed the sewer positive, as before the English. It took some years until the French were active again. In 1881, the builder of the Suez Canal, Ferdinand de Lesseps, was invited on the spot to make a picture. Again, an expedition was conducted, plans and test results to the Kra Canal were compiled, classified the channel as feasible. Lesseps then asked the Siamese king for a license for the Kra Canal.

England was wary of the Kra Canal plans of the French, apparently because many cash-rich French and foreign donors were interested in such a project. The British feared quite rightly a significant decline in their trading activities in Singapore. England therefore demanded of the Siamese King Chula-long grain the Great (1853-1910), to give a concession for the canal construction to any foreign power without British consent. The Siamese royal court was of course a little thrilled to have become pawn of the colonial powers Britain and France, who tried more and more to undermine the independence of the kingdom. King Chula-long grain but had a good diplomatic tact and Ferdinand de Lesseps was not permitted to approach the channel plans.

However, the French did not give up. A Parisian financial group under the leadership of Baron Jacques de Reinach tried in the spring of 1885 in London, the consent of the British Government for the construction of a canal in Siam to obtain. In the negotiations, the British saturated its position that it would support the issue of channel concession only an English company. The French were sent to a veto by the British government and proposed to transfer its preparatory work, including all examination results of the expedition of 1882 to a newly formed, British concession company.

Thereupon the English side in August 1886 in London to obtain a license for the Kra Canal, the syndicate "The Malay Penin-

sular Exploration Syndicate, Limited." Founded. The capital of the syndicate of 35 100 pounds (60 to 500 GBP A shares, 150 shares and 100 B £ 33.33 C shares of £ 1) was drawn mainly from English brokers and bankers to pressure from the British Foreign Office; the French side won only a minority share of the compensation as they bring with them research papers. It was commonly assumed that the syndicate would be able to obtain a concession channel. But nothing happened, except that the syndicate went bust in 1889. From September 1889, the winding up has commenced. At the General Assembly of 1891, the liquidators distressed (old) syndicate was transferred to a new company established already in November 1889 collector syndicate the same name under French leadership.

The 'new' eponymous syndicated "The Malay Peninsular Exploration Syndicate, Limited." Announced on 20 March 1890 in London, new share certificates. The capital of the new syndicate was split into 13 000 shares about £ 1 each. There were around 280 share certificates drawn mainly from French guarantor, usually about 50 or 100 shares. In addition, the new syndicate approved a 1890 capital bond in the amount of £ 34 000, divided into 340 issued in the name of each bond over £ 100th With the proceeds of the Bonds, the "new" syndicate acquired the sentimental value and the assets of the "old", Syndicate of 1886. Bondholders were almost exclusively French.

It should be no surprise that the new, now dominated French syndicate – immediately after completion of the liquidation – 1893 an attempted coup and the Siamese king inquired about a channel license. The English government was startled and debated the Kra Canal project even in parliament. The British ambassador in Paris after the French government made clear diplomatic, understands what England under British influence in Southeast Asia and a Kra Canal is not conducive to British interests.

The Siamese King rejected a concession to the French-dominated syndicate. The new syndicate finally gave up and was later liquidated. What remains are the posterity a few stock certificates and bonds of the syndicate founded in 1889 – a unique document of the Kra Canal.

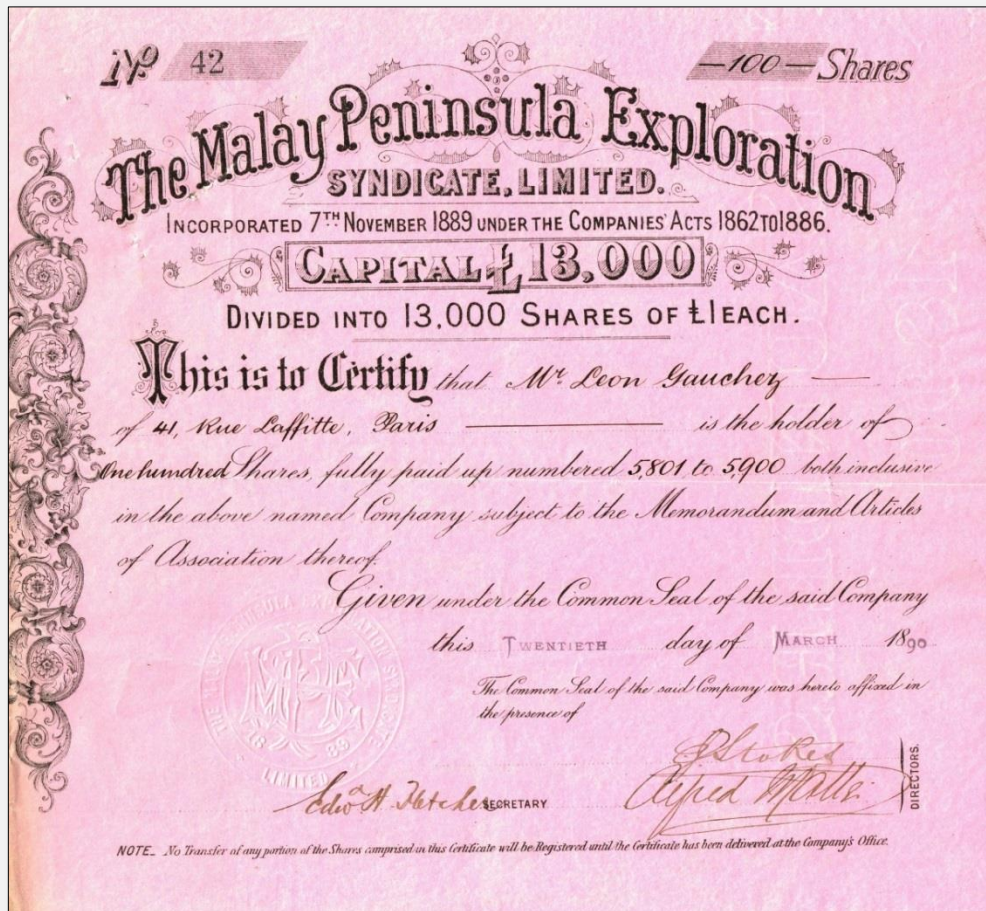
In 1897, it finally came to negotiations between Siam and England. It has negotiated a contract that Siam, not build such a channel while maintaining its interests on the Peninsula itself or allow to build. The strong political pressure England because of his interests in Singapore as the main port of the region has been very clear.

The fact is that the Kra Canal would bring economic benefits to Thailand. Similarly for the global shipping industry and for the region. Technically, the channel is no longer a challenge today. But all the more politically, because the channel is in direct competition with Singapore. He would make the trip to Singapore unnecessary. Because of the immense costs and expected environmental problems, it is far remained on plans to build this channel. More recently, debates are held on the subject, without a decision that would be expected for the canal construction in Thailand now and again.

Last time there were 16th of October 2002 even a Thai National Committee to revive the legendary canal project again. Still, there is no by the Thai government official announcement about a Kra Canal. If this channel yet to be built once, he would both geo-strategically, commercially and financially, politically, as was previously taking the Suez Canal and the Panama Canal, a very significant role in Asia. ■

Hans-Georg Glasemann schreibt regelmäßig für NONVALEUR Nachrichten | News. Er ist seit kurzem auch im Vorstand des EDHAC. | Hans-Georg Glasemann writes regularly for NONVALEUR Nachrichten | News. He has recently also on the board of EDHAC, a German collectors's club.

The Malay Peninsular Exploration Syndicate, Limited 1890



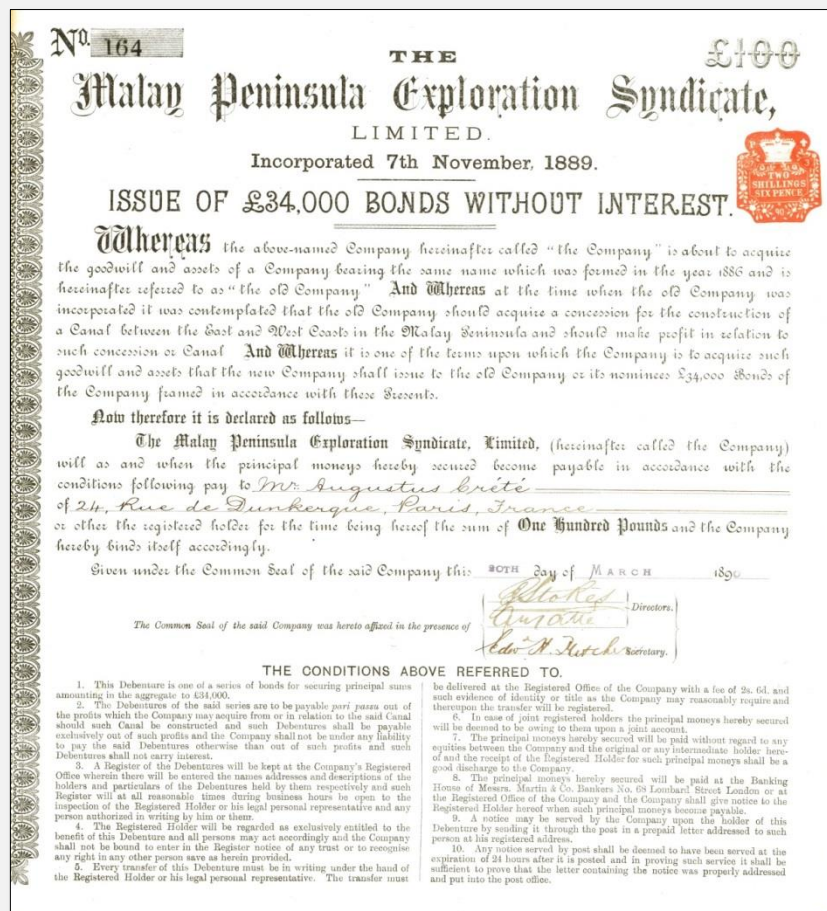
Aktienzertifikat ausgestellt auf Herrn Leon Gauchez, 41, Rue Lafitte, Paris über 100 voll eingezahlte Anteile des Syndikats „The Malay Peninsular Exploration Syndicate, Limited.“, ausgegeben in London am 20. März 1890. Das Kapital des im Dezember 1889 gegründeten Syndikats war gestückelt in 13.000 Anteile über je 1 £. Es wurden 1890 rund 280 Aktienzertifikate, meist über 50 oder 100 Anteile, ausgegeben. Das englische, französisch beherrschte Syndikat bemühte sich 1893 erfolglos um eine Konzession zum Bau des Kra-Kanals in Siam. Ein französischer Antiquar fand 2012 etwa 15 dieser geschichtsträchtigen Aktienzertifikate in einem Nachlass.

Abbildung: Sammlung HGG

Die Story über den Kra-Kanal wurde erstellt von Hans-Georg Glasemann aus dem Vorstand des Ersten Deutschen Historic-Actien-Clubs

EDHAC
e.V.

Erster Deutscher Historic-Actien-Club e.V.
gegründet im Jahr 1975



Zinslose Obligation ausgestellt auf Herrn Augustus Crété, 24, Rue de Dunkerque, Paris über einen Bond von 100 £ des Syndikats „The Malay Peninsular Exploration Syndicate, Limited.“, ausgegeben in London am 20. März 1890. Das Obligationenkapital in Höhe von 34.000 £ des im Dezember 1889 gegründeten Syndikats war gestückelt in 340 Bonds über je 100 £. Mit dem Erlös dieser Bonds erwarb das Syndikat den ideellen Wert und das Vermögen eines gleichnamigen, 1886 gegründeten, englisch beherrschten Syndikats, das eine Konzession für den Kra-Kanal in Siam erwerben sollte. Ein französischer Antiquar fand 2012 etwa 60 dieser geschichtsträchtigen Bonds in einem Nachlass.

Abbildung: Sammlung HGG

Die Story über den Kra-Kanal erschien in der Fachzeitschrift Nonvaleur Nachrichten | News Heft 6-7/2013 auf den Seiten 24-26.