

Wolfram Bäumer, Wolf-Dietger Machel

# Friedrich Lenz: Ein Pionier der Regionalisierung (1)

Kleinbahnfreunde in Deutschland erinnerten sich im Herbst 1996 an den 150. Geburtstag von Friedrich Lenz. Mit seinem Kleinbahn-Bau- und Betriebsunternehmen hat Lenz in der wilhelminischen Epoche etwa 100 Kleinbahnbetrieben in Deutschland seinen Stempel aufgedrückt, der indirekt bis heute nachwirkt. Über die Technik der Lenzschen Kleinbahnen ist bereits vieles bekannt, mit dem Wirken des Friedrich Lenz haben sich erst wenige beschäftigt. Obendrein scheint von heutigen Verkehrspolitikern und Verkehrsfachleuten manches Rad neu erfunden zu werden, mit dem Friedrich Lenz schon vor 100 Jahren erfolgreich war. Nachfolgend sollen menschliche und geschäftliche Aspekte einmal näher beleuchtet werden.

## Beruflicher Werdegang zum Bauunternehmer

Biographien gibt es über Friedrich Lenz nicht. Die in der Eisenbahnliteratur kursierenden Angaben stammen aus der Unternehmensgeschichte der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen und Industrie AGVI [9]. Das vom langjährigen Generaldirektor und Aufsichtsratsvorsitzenden für Freunde des Unternehmens verfaßte und nicht im Handel vertriebene Buch beschreibt die Leistungen von Friedrich Lenz und nennt auch seine Lebensdaten. Es darf dabei eine gewisse Glorifizierung des Unternehmensinitiators angenommen werden. Ob und wo Primärquellen für eine Auswertung heute noch zur Verfügung stehen, ist nicht bekannt. Erst Recherchen von Briefwechseln, Berechnungen oder Konzeptionen aus der Feder von Friedrich Lenz würden bestätigen oder widerlegen, ob das heute Bekannte tatsächlich zutrifft.

Am 9. November 1846 wurde Friedrich Lenz in Pflugrade, Kreis Naugard, geboren. Er wollte sich in die landwirtschaftliche Struktur Hinterpommerns nicht einpassen, sondern interessierte sich für das Bauwesen – also für Technik. Im etwa 50 km entfernten Stettin ging Lenz auf die Provinzial-Gewerbeschule. Die damit verbundene finanzielle Belastung legt die Vermutung nahe, daß seine Eltern nicht aus kleinbäuerlichen Verhältnissen stammten, zumal sein Vater bereits 1847 gestorben war. Anschließend arbeitete Lenz zunächst als Gehilfe des Kreisbauverwalters in der heimischen Kreisstadt Naugard sowie als Maurer u. a. bei der Stettiner Schiffswerft. Die berufliche Qualifikation bis zu diesem Zeitpunkt betrachtet der Chronist [9] als das Durchlaufen einer Lehre im Baugewerbe.

Mit Eintritt in das technische Büro der Berlin – Stettiner Eisenbahn begann Lenz eine Angestelltentätigkeit. Nach der Mitarbeit in einem Stettiner Bauunternehmen war er 1870 im Deutsch-Französischen Krieg einige Monate Soldat, bevor er nach einer Verwundung als Garnisonsbaumeister verbeamtet werden sollte. Doch der 24jährige Lenz fühlte sich als Unternehmer berufen.

Im August 1870 beteiligte sich Lenz an dem Bauunternehmen Feuerloh, das auch einige Eisenbahnbauten ausführte, wie Teilstrecken der Saalebahn und der Saale-Unstrut-Bahn. Die Erdarbeiten für den Bau der Strecke Sydowsaue – Stettin leitete Lenz selbständig.

Mit 30 Jahren gründete Lenz 1875 sein eigenes Tiefbauunternehmen. Als einen der ersten größeren Aufträge führte er die Erdarbeiten an der Strecke Stolpmünde – Stolp – Rummelsburg für die preußische Staatsbahn aus. Die im November 1880 von der Provinz Pommern, den beteiligten Kreisen und

Städten gegründete Altdamm-Colberger Eisenbahn AG beauftragte Lenz federführend mit dem Bau der 122 km langen Strecke. Lenz stellte die Strecke 1883 zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers fertig, rüstete sie aus und betrieb sie bis 1885 [19, S. 74]. Damit hatte sich Lenz bei den kommunalen Gebietskörperschaften in Pommern eine hervorragende Referenz verschafft, die sich zehn Jahre später bestens auswirken sollte.

In Pommern konnte Lenz in den 1880er Jahren zwar für die preußische Staatsbahn Bauleistungen ausführen aber sein Bauunternehmen nicht strategisch weiterentwickeln. Denn die Eisenbahnpolitik der Regierung Bismarck war auf die reichsweite Verstaatlichung bestehender Eisenbahn-Gesellschaften und den ausschließlichen Neubau durch die Staatsbahn ausgerichtet. Bismarck knüpfte daran finanzielle Hoffnungen, denn die Gewinne aus dem Eisenbahnbetrieb wären ohne parlamentarische Mitwirkung dem Staatshaushalt zugute gekommen und hätten seinen politischen Handlungsspielraum erhöht. Die süddeutschen Länder ließen sich jedoch die Finanzquelle Eisenbahn nicht nehmen und Bismarck mit seinen Bestrebungen zur Schaffung einer Reichsbahn scheitern.

In Preußen setzte Bismarck den Staatsbahngedanken jedoch durch: Nach 1871 wurden alle wichtigen Privatbahnen verstaatlicht und weitere Eisenbahnbauten der preußischen Staatsbahn vorbehalten. Ein bereits 1838 verabschiedetes Eisenbahngesetz regelte das Genehmigungsverfahren sowie das Zustandekommen von Eisenbahnen „des allgemeinen Verkehrs“ in Preußen, d. h. der Haupt- und Nebenbahnen (Sekundärbahnen, Vizinalbahnen). Aus dem Zentralisierungsbestreben sowie der Notwendigkeit, staatliche Finanzmittel nicht für rein regionale Projekte zu verwenden, resultierte der in Preußen verzögerte Bau von Lokalbahnen (Kleinbahnen, Tertiärbahnen). Nur in wenigen Ausnahmen wurden Eisenbahnen genehmigt, die zwar nicht dem allgemeinen Verkehrsinteresse Preußens entsprachen, deren Bedeutung aber weit über ein regionales Interesse hinausging, wie die Altdamm-Colberger Eisenbahn oder die Kreis Altenaer Schmalspurbahn.

## Bau- und erste Betriebsprojekte in Mecklenburg

Im schwach strukturierten Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin hatte der Eisenbahnbetrieb nicht die lukrative Bedeutung wie in Preußen und den süddeutschen Ländern. Dort konnten keine Gewinne den Staatshaushalt aufbessern, und das Streckennetz in dem sprichwörtlich rückständigen Land war noch sehr dünn. Dort wurden ab 1873 Privat-

bahnbauten zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zugelassen und ab 1878 auch finanziell aus dem Staatshaushalt mit verlorene Zuschüssen gefördert.

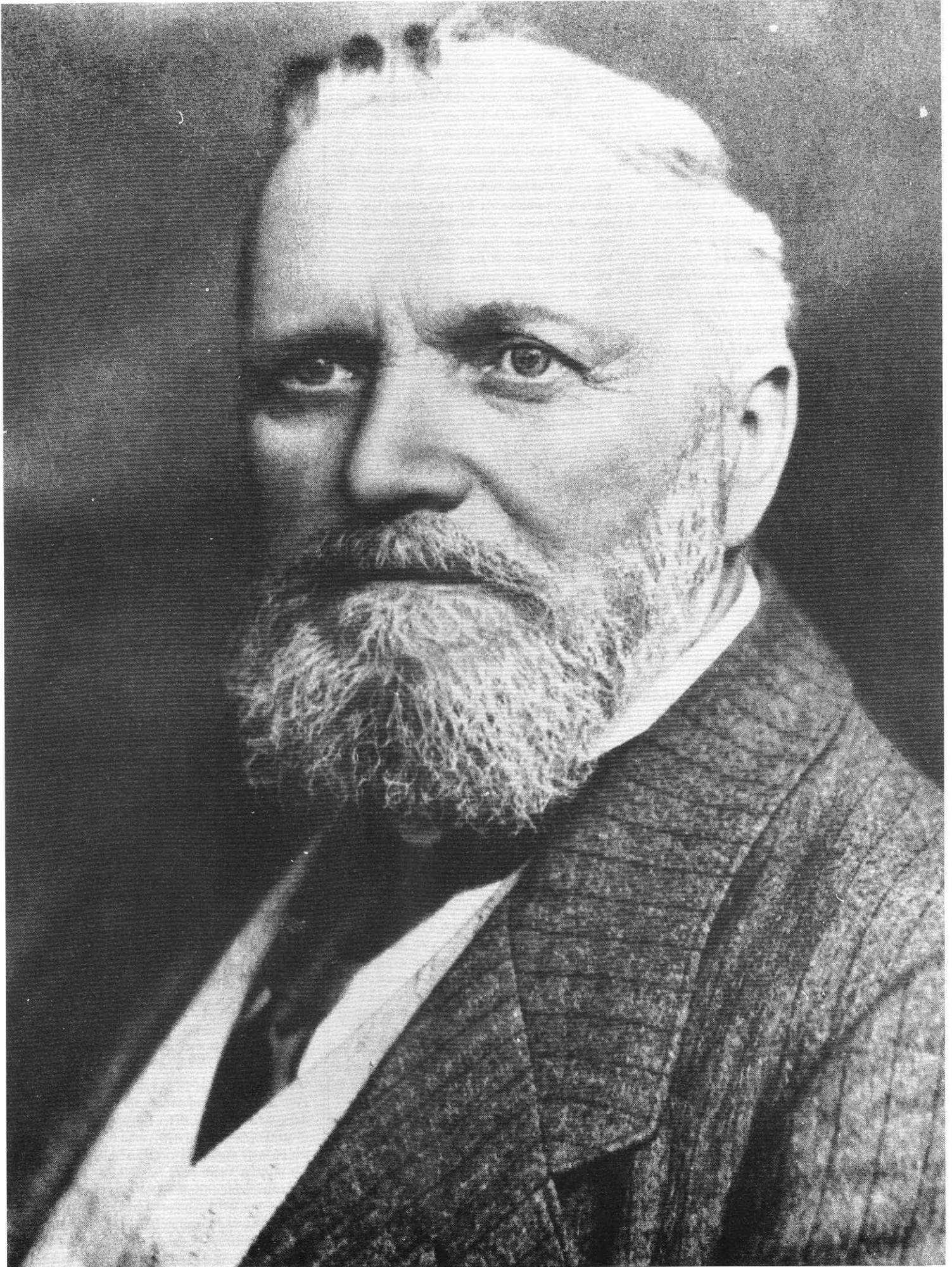
Lenz erkannte die Chance in Mecklenburg für sein Eisenbahnbau- und betriebsunternehmen. Hier konnte er das Zustandekommen der Privatbahnen entscheidend mitgestalten. Der mit der Konzession zugesagte Investitionszuschuß des Landes belief sich allerdings auf einen Bruchteil der benötigten Summe. Also mußte Lenz unter den erschlossenen Gebietskörperschaften, Großgrundbesitzern, Mühlenbetreibern und anderen Interessierten weitere Kapitalgeber suchen, was durch Gründungen jeweiliger Privatbahn-Aktiengesellschaften formal möglich wurde. Um das Vertrauen der Mitgesellschafter zu gewinnen, mußte Lenz außerdem finanziell in Vorleistung treten sowie eine zuverlässige und rentable Betriebsführung für die ersten zehn bis 15 Jahre garantieren.

So baute Lenz in Mecklenburg-Schwerin zwischen 1882 und 1887 vier regelspurige Strecken und die Schmalspurbahn Doberan – Heiligendamm mit zusammen 230 km Streckenlänge. Neben der Verpflichtung, die gebauten Bahnen auf eigenes Risiko auch 10 bzw. 15 Jahre zu betreiben, mußte Lenz etwa ein Drittel der Bausumme in das Anlagekapital einbringen. Das Lenzsche Unternehmen war nun ein „Systemhaus“ geworden, das Eisenbahnen technisch und finanziell komplett planen, bauen, ausrüsten und betreiben konnte. Durch die Initiative des Unternehmers Lenz und durch streckenweise privat finanzierte Mittel entstanden somit Verkehrswege, die der Staat alleine nicht realisieren konnte.

110 Jahre später wird erneut über privat finanzierte Verkehrswegebauten in Deutschland eingehend diskutiert – heute allerdings über Straßenverkehrsprojekte wie in Mecklenburg z. B. die Warnow-Querung bei Rostock.

Am 13. März 1890 übernahm der mecklenburgische Staat die fünf Privatbahnen und führte sie als Staatsbahnen weiter. Lenz erhielt vom Großherzog den Titel „Geheimer Commerzienrath“, vom mecklenburgischen Staat seine investierten Beträge zurück und konnte den in den Aktien gebundenen Gewinn aus der Bautätigkeit realisieren. Damit hatte er alle betrieblichen und finanziellen Verpflichtungen (aber auch die künftigen Gewinne) abgetreten und auch den heute im Auslandsgeschäft vielfach praktizierten „BOT-Weg“ (built-operate-transfer) vorweggenommen: Verkehrsprojekte in Übersee, z. B. U-Bahn-Bauten werden von europäischen Konsortien geplant, z. T. finanziert, gebaut, betrieben und nach einer zuvor festgelegten Anzahl von Jahren an einen inländischen Betreiber übergeben.

Die von Lenz eingebrachten Investitionsmittel konnte sein Bauunternehmen natürlich nicht selbst aufbringen. Lenz fand jedoch in Carl Fürstenberg und der von ihm geführten Bank namens Berliner Handelsgesellschaft (BHG) einen Finanzpartner mit Erfahrungen in der Finanzierung von Eisenbahnunternehmungen. Diese Bank war auch an ausländischen Eisenbahnprojekten beteiligt. Nach



lfd. Nr.	erste Betr.- eröffnung	Spur [mm]	Name der Gesellschaft bzw. der Bahn	jurist. Länge Status [km]	Land, Provinz	Bemerkung
1	1. 1. 1882	1435	Altdamm-Colberger Eisenbahn AG	Prb. 122	Pommern	v. Lenz geb. u. bis 1885 betr.
2	5. 12. 1882	1435	Güstrow – Plau	Prb. 45	Mecklenb.	v. Lenz geb. u. bis 1890 betr.
3	22. 12. 1883	1435	Wismar – Rostock	Prb. 41	Mecklenb.	v. Lenz geb. u. bis 1890 betr.
4	5. 11. 1884	1435	Teterow – Gnoien	Prb. 27	Mecklenb.	v. Lenz geb. u. bis 1890 betr.
5	9. 7. 1886	900	Doberan – Heiligendamm	Prb. 15	Mecklenb.	v. Lenz geb. u. bis 1890 betr.
6	14. 11. 1887	1435	Wismar – Karow	Prb. 71	Mecklenb.	v. Lenz geb. u. bis 1890 betr.
7	1. 4. 1890	1000	Wermelskirchen-Burger Eisenbahnges.	Klb. 24	Rheinprov.	ab 1897 v. WeEG betr. u. umgeb.
8	1. 9. 1890	1435	Boizenburger Stadt- u. Hafenbahn	Klb. 3	Mecklenb.	v. Lenz geb. u. v. L & C betr.
9	4. 10. 1893	1435	AG Osthavelländische Kreisbahnen	Klb. 17	Brandenb.	v. L & C geb. u. bis 1897 betr.
10	15. 8. 1894	1435	Stolpetalbahn AG	Klb. 38	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
11	23. 11. 1894	1435	AG Franzburger Südbahn	Klb. 39	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
12	14. 1. 1895	1000	Saatziger Kleinbahn	Klb. 122	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
13	25. 1. 1895	1435	AG Greifenhagen Kreisbahnen	Klb. 75	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
14	26. 1. 1895	1000	Euskirchener Kreisbahnen	Klb. 57	Rheinprov.	v. WeEG geb. u. betr.
15	4. 5. 1895	1000	Franzburger Kreisbahnen-AG	Klb. 66	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
16	15. 5. 1895	600	Wirzitzer Kreisbahn	Klb. 144	Posen	v. OEG geb. u. bis 1918 betr.
17	18. 5. 1895	600	Bromberger Kreisbahn	Klb. 106	Posen	v. OEG geb. u. bis 1918 betr.
18	27. 5. 1895	1000	Kolberger Kleinbahn-AG	Klb. 123	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
19	22. 7. 1895	750	Rügensch Kleinbahnen-AG	Klb. 105	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
20	17. 12. 1895	750	Bleckeder Kreisbahn	Klb. 60	Hannover	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
21	5. 3. 1896	1435	Bruchsal – Hilsbach – Menzingen	Prb. 41	Baden	v. L & C geb. u. bis 1931 v. WeEG/BLEAG betr.
22	21. 4. 1896	600	Kleinbahn-Ges. Anklam – Lassan AG	Klb. 33	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
23	30. 5. 1896	1435	Halle-Hettstedter Eisenbahn-AG	Klb. 60	Sachsen	v. L & C geb. u. bis 1946 betr.
24	26. 6. 1896	1000	Bergheimer Kleinbahn	Kbl. 31	Rheinprov.	v. WeEG geb. u. bis 1913 betr.
25	1. 7. 1896	1000	Greifenberger Kleinbahn-AG	Klb. 168	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
26	26. 7. 1896	1000	Regenwalder Kleinbahn AG	Klb. 53	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
27	4. 8. 1896	750	Kreuznacher Kleinbahnen	Klb. 28	Rheinprov.	1900 v. WeEG gek. u. b. 1928 betr.
28	20. 9. 1896	1435	Strausberg-Herzfelder Kleinbahn-AG	Klb. 12	Brandenb.	v. L & C geb. u. bis 1947 betr.
29	22. 10. 1896	1435	Neustadt-Gogoliner Eisenbahnges.	Prb. 42	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1946 betr.
30	26. 11. 1896	1435	Eisenbahnges. Greifswald – Grimmen	Prb. 51	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1946 betr.
31	9. 12. 1896	1435	Kleinbahn Cüstrin – Hammer	Klb. 43	Brandenb.	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
32	28. 12. 1896	1435	Nebenbahn Bühl – Oberbühlertal	Prb. 6	Baden	v. WeEG geb. u. bis 1931 v. WeEG/BLEAG betr.
33	23. 1. 1897	750	AG Demminer Kleinbahnen	Klb. 66	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
34	11. 5. 1897	1435	Randower Kleinbahn-AG	Klb. 49	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
35	2. 6. 1897	1435	Eisenbahnges. Mühlhausen – Ebeleben	Prb. 25	Thüringen	v. L & C geb. u. bis 1946 betr.
36	7. 7. 1897	1435	Kleinbahn Kiel – Schönberg	Klb. 26	Schl.-Holst.	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
37	14. 8. 1897	750	Stolper Kreisbahn	Klb. 89	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
38	5. 9. 1897	1000	Kleinbahn Engelskirchen – Marienheide	Klb. 19	Rheinprov.	v. L & C geb. u. v. WeEG betr.
39	16. 9. 1897	750	AG Kleinbahn Greifswald – Jarmen	Klb. 53	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
40	1. 12. 1897	1000	Albtalbahn	Prb. 60	Baden	v. WeEG geb. u. bis 1931 v. WeEG/BLEAG betr.
41	10. 12. 1897	750	Göttinger Kleinbahn-AG	Klb. 36	Hannover	v. L & C geb. u. bis 1938 betr.
42	5. 2. 1898	1435	Liegnitz-Rawitscher Eisenbahnges.	Prb. 74	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1954 betr.
43	6. 2. 1898	1000	Alsener Kleinbahn	Klb. 51	Schl.-Holst	v. L & C geb. u. bis 1918 betr.
44	1. 4. 1898	1434	Stadtbahn Briesen	Klb. 3	Westpr.	v. OEG geb. u. bis 1918 betr.
45	9. 4. 1898	750	Wehlau-Friedländer Kreisbahnen	Klb. 69	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
46	1. 5. 1898	750	Rastenburger Kleinbahnen	Klb. 121	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
47	5. 7. 1898	1435	Kleinbahn Deutsch-Krone – Virchow	Klb. 38	Westpr.	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
48	29. 11. 1898	1435	Uckermärkische Lokalbahn AG	Klb. 11	Brandenb.	v. L & C geb. u. bis 1902 betr.
49	12. 12. 1898	1435	Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Ebges.	Prb. 66	Brandenb.	v. L & C geb. u. bis 1912 betr.
50	20. 12. 1898	750	AG Kleinbahn Greifswald – Wolgast	Klb. 58	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
51	1. 3. 1899	1000	Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn	Klb. 21	Rheinprov.	v. WeEG geb. u. bis 1913 betr.
52	20. 5. 1899	1435	Haffuferbahn	Klb. 48	Westpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '18 betr.
53	25. 10. 1899	1435	Genthiner Kleinbahn	Klb. 49	Sachsen	v. L & C geb. u. bis 1908 betr.
54	18. 12. 1899	1435	Klb. AG Bismark – Calbe – Beetzendorf	Klb. 60	Sachsen	v. L & C geb. u. bis 1904 betr.
55	15. 1. 1900	750	Königsberger Kleinbahn	Klb. 60	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
56	2. 3. 1900	1435	Rinteln-Stadthager Eisenbahn	Prb. 21	Sch.-Lippe	v. WeEG geb. u. anfangs betr.
57	28. 3. 1900	1435	Hohenzollerische Landesbahn AG	Klb. 107	Hohenz.	v. WeEG geb. u. bis 1928 betr.
58	7. 4. 1900	1000	Geilenkirchener Kreisbahnen	Klb. 38	Rheinprov.	v. WeEG geb. u. bis 1928 betr.
59	1. 6. 1900	1435	Kleinbahn Neheim – Hüsten – Sundern	Klb. 14	Westfalen	v. WeEG geb. u. betr.
60	1. 6. 1900	1435	Eulengebirgsbahn AG	Klb. 61	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
61	14. 7. 1900	1435	Samlandbahn	Klb. 47	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
62	18. 7. 1900	1435	Naucendorf-Gerlebogker Eisenbahn-AG	Prb. 15	Sachsen	v. L & C geb. u. bis 1946 betr.
63	1. 10. 1900	1435	Fischhausener Kreisbahn	Klb. 19	Ostpr.	v. OEG geb. u. bis 1945 betr.
64	23. 12. 1900	1435	Eisenbahnges. Stralsund – Tribsees AG	Prb. 34	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1946 betr.

dem für Lenz und die BHG erfolgreichen Geschäft in Mecklenburg-Schwerin sandte die Bank Friedrich Lenz als ihren Gutachter zu verschiedenen Eisenbahnprojekten in Nordafrika und Asien.

Im kommunalen Auftrag baute Lenz in Mecklenburg noch die kurze Boizenburger Stadt- und Hafenbahn, die er ab 1890 auch jahrelang betrieb. Außerdem erhielt er den Zuschlag für den Bau der Strecke Nauen – Ketzin der AG Osthavelländische Kreisbahnen. Er war also nicht völlig ins Ausland abgeschwenkt.

Noch ist unklar, ob Lenz mit der Auslandstätigkeit 1890 bis 1892 die Zeit überbrückte, bis auch in Preußen eine liberalere Wirtschaftspolitik eine Perspektive für BOT-Projekte bot. Die nur zwei Tage nach der Verabschiedung des Preußischen Kleinbahngesetzes erfolgte Gründung der „GmbH Lenz & Co“ legt einerseits den Schluß nahe, daß Lenz und seine Berliner Geldgeber ihre unternehmerische Chance frühzeitig erkannt hatten. Andererseits erwies sich die Auslandstätigkeit für Lenz gut zehn Jahre später als eine wichtige Investition in die Zukunft seiner Unternehmen, doch dazu später.

Mit Wilhelm II. hatte sich 1888/89 die preußische Politik merklich gewandelt. Das Bedürfnis nach besserer Erschließung der ländlichen Regionen lag auf der Hand, und die „gut informierten Kreise“ werden sicher auch ihren Einfluß für den baldigen Erlaß des Kleinbahngesetzes ausgeübt haben. Als Bismarck zurücktreten mußte, hatte Lenz seine Privatbahnen gerade drei Tage zuvor an den mecklenburgischen Staat verkauft. Bismarcks (damals nicht so bezeichneter) Verkehrsminister wurde ein gutes Jahr später, am 20. Juni 1891, ebenfalls abgelöst, und zwar mit Carl von Thielen durch einen vormaligen Privatbahner. Dieser neue Verkehrsminister brachte neun Monate später den fertigen Gesetzesentwurf für das Kleinbahngesetz ein, das schon am 28. Juli 1892 nach parlamentarischen Beratungen in beiden Häusern verabschiedet wurde.

Vor 100 Jahren mögen umfassende Gesetze wie das Kleinbahngesetz schneller verabschiedet worden zu sein als heute eine Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung, deren knapper Inhalt dem vielsilbigen Namen diametral entgegensteht. Dennoch dürfte die kurze gesetzgeberische Dauer bezeichnend sein sowohl für eine hohe Einsicht von Regierung und Parlament in die Notwendigkeit des Kleinbahngesetzes als auch für eine schon zuvor stattgefundene Meinungsbildung. Letzteres wird z. B. durch einen Erlaß vom 10. Mai 1892 untermauert, nach dem v. Thielen die geplante, am 17. August 1893 eröffnete Strausberger Kleinbahn AG schon vor der Verabschiedung des Kleinbahngesetzes nicht mehr dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unterworfen hatte [24].

## Die GmbH Lenz & Co

Die am 30. August 1892 gegründete Firma GmbH Lenz & Co hatte ein Grundkapital von 4 Mio. DM, das größtenteils die BHG eingebracht hatte. Andere Bankhäuser sowie der Bankier Bleichröder hielten kleinere Anteile. Auch Lenz hielt einen Anteil, der nur ein Viertel der Summe der BHG betrug. Als einzige Industriefirma beteiligte sich der Schienenlieferant Fr. Krupp an dem Unternehmen. Friedrich Lenz wurde zum alleinigen Geschäftsführer bestellt; ein Beweis für das Vertrauen der Banken auf erfolgreiche Geschäftstätigkeit von Eisenbahn-

bau- und Betriebsunternehmen und in die Person Lenz. Das war kein Einzelfall: Andere Banken finanzierten andere Eisenbahnbauunternehmen wie die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, die Lokalbahn AG, Bachstein, Vering & Waechter und andere.

Friedrich Lenz nutzte seine bisherigen Erfolge in Pommern und Mecklenburg zur Akquisition von neuen Aufträgen. Vom Firmensitz Stettin aus plante, baute und betrieb er fast alle Kleinbahnen in Pommern. Gut ein Jahr nach Firmengründung nahm Lenz am 4. Oktober 1893 als erste Kleinbahn die Strecke Nauen – Ketzin in Betrieb. Weitere Kleinbahnen befanden sich bereits im Bau: Im Sommer 1894 nahm Lenz ein Teilstück der Stolpealbahn und drei Monate später die Franzburger Südbahn in Betrieb. 1895 konnte er schon zehn weitere Betriebe eröffnen. Bis 1901 baute Lenz im Jahresdurchschnitt 300 km Kleinbahnstrecken jährlich und etwas weniger in den anschließenden Jahren bis zum Ersten Weltkrieg in Pommern und anderen preußischen Provinzen.

Lenz selber verhandelte mit den Landräten und Bürgermeistern. Er suchte sie auf, schlug die Trassenführungen vor, ermittelte die Investitionssummen, legte Wirtschaftlichkeitsberechnungen vor und konnte wohl mit seinen Referenzen häufig das Vertrauen der Kleinbahninteressierten gewinnen. Es ist aber auch ein Mißerfolg belegt: 1894 haben die Wyker und Niebüll Kommunalvertreter von Lenz zwar eine Kleinbahnplanung Niebüll – Dagebüll ausarbeiten lassen, sich dann aber für die vom Mitbewerber Emil Kurth vorgeschlagene Alternative entschieden.

Wenn Lenz zum Zuge kam, schloß er die erforderlichen Verträge, arbeitete die Linienführung aus und kümmerte sich um den Grunderwerb. Seine Planer ermittelten das benötigte Material an Gleisbaustoffen, Stationsbuden sowie die erforderlichen Fahrzeuge, und seine Bauingenieure überwachten die Bauausführungen. Denn die GmbH Lenz & Co trat selbst nicht als Bauunternehmen in Erscheinung, sondern vergab alle Bauleistungen an Subunternehmen. Sie war demnach keine Baufirma, sondern ein Ingenieurbüro, das sich auf Consulting, Engineering und Operating von Klein- und Privatbahnen ausgerichtet hatte. Wieder ein Vergleich mit der Jetztzeit: Heute geht als Folge der Regionalisierung die Entwicklung zu demselben Leistungsbild von Consulting-Töchtern von Verkehrsunternehmen aus.

Nun plante Lenz die Bauobjekte nicht detailliert als Ausführungsplanung durch, sondern schloß die Verträge mit den Baufirmen relativ pauschal ab. Womöglich ist das Vorgehen vergleichbar mit dem heute von Auftraggebern zunehmend bevorzugten Modell einer „funktionalen Ausschreibung“ auf Basis lediglich einer Entwurfsplanung. Die GmbH Lenz & Co hat damit Zeit und Geld für die Planung eingespart, lief aber Gefahr, daß für den dauerhaften Funktionserhalt der Anlagen sinnvolle Materialien bzw. Einbauten nicht verwendet wurden. Und selbst bei unzweifelhafter Schlechtleistung „Pfusch am Bau“ waren die Hände gebunden, denn gerichtliche Streitigkeiten mit den Auftragnehmern hätten die Eröffnung der Bahn verzögert und somit in erster Linie der GmbH Lenz & Co geschadet. Dies ist einer von zwei Gründen, warum Bahnanlagen vieler von Lenz gebauten Kleinbahnen im späteren Betrieb nachgebessert werden mußten.

lfd. Nr.	erste Betr.-eröffnung	Spur [mm]	Name der Gesellschaft bzw. der Bahn	jurist. Länge Status [km]	Land, Provinz	Bemerkung
65	14. 5. 1901	1435	Wiesloch – Schatth. – Waldangeloch	Prb. 32	Baden	v. BLEAG geb. u. bis 1931 betr.
66	28. 9. 1901	750	Marienwerder Kleinbahn	Klb. 60	Westpr.	v. OEG geb. u. bis 1945 betr.
67	30. 9. 1901	1435	Kleinbahn Culmsee – Melno	Klb. 45	Westpr.	v. OEG geb. u. bis 1918 betr.
68	1. 10. 1901	1435	Kleinbahn Ziesar – Wusterwitz	Klb. 16	Sachsen	v. L & C geb. u. bis 1908 betr.
69	31. 10. 1901	1000	Härtsfeldbahn	Prb. 55	Württemb.	BLEAG geb., v. BLEAG/WN betr.
70	24. 12. 1901	750	Pillkaller Kleinbahnen	Klb. 61	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
71	15. 2. 1902	1435	Braunschweig-Schöninger Eisenbahn	Prb. 74	Braun.	v. WeEG geb. u. bis 1928 betr.
72	20. 4. 1902	1435	Nebenbahn Reutlingen – Gönningen	Prb. 16	Württemb.	BLEAG geb., v. BLEAG/WN betr.
73	1. 8. 1902	750	Insterburger Klbnen u. Niederungsbahn	Klb. 275	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
74	12. 8. 1902	1000	Kleinbahn Pogezen – Schmallingenken	Klb. 62	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
75	30. 8. 1902	1435	Naugarder Kreisbahnen	Klb. 36	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1910 betr.
76	1. 10. 1902	1435	Kleinbahn-AG Jauer – Maltzsch	Klb. 31	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
77	1. 10. 1902	1435	Kleinbahn Thorn – Leibitsch	Klb. 10	Westpr.	v. OEG geb. u. v. KPEV betr.
78	16. 10. 1902	1435	Neckarbischofsheim – Hüffenhardt	Prb. 17	Baden	v. BLEAG geb. u. bis 1931 betr.
79	25. 11. 1902	1435	Klb. Neustadt – Prüssau – Chottschow	Klb. 38	Westpr.	v. L & C geb. u. bis 1918 betr.
80	27. 6. 1903	1435	Ratzeburger Kleinbahn-AG	Klb. 18	Schl.-Holst.	v. L & C geb. u. betr.
81	2. 4. 1903	1435	Moselbahn AG	Klb. 102	Rheinprov.	v. WeEG geb. u. bis 1928 betr.
82	26. 9. 1903	1435	Kleinbahn Putzig – Krockow	Klb. 22	Westpr.	v. L & C geb. u. bis 1928 betr.
83	22. 10. 1903	1435	Kleinbahn Kohlfurt – Rothwasser	Klb. 6	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
84	4. 11. 1903	1435	Gostyner Kreisbahn	Klb. 48	Posen	v. L & C bis 1918 betr.
85	28. 3. 1904	1435	Butzbach-Licher Eisenbahn-AG	Prb. 56	Hessen	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
86	19. 11. 1904	1435	Kleinbahn Hardenberg – Neuenburg	Klb. 6	Westpr.	v. OEG geb. u. bis 1918 betr.
87	20. 3. 1905	1435	Görlitzer Kreisbahn-AG	Klb. 26	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1947 betr.
88	10. 4. 1906	1435	Bunzlauer Kleinbahn-AG	Klb. 60	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
89	14. 8. 1906	1436	Nebenbahn Korntal – Weissach	Prb. 22	Württemb.	v. WN geb. u. betr.
90	22. 10. 1906	1000	Memeler Kleinbahnen	Klb. 50	Ostpr.	v. OEG bis 1945 betr.
91	30. 6. 1907	1435	Wöterkeim-Schuppenbeiler Kleinbahn	Klb. 5	Ostpr.	v. OEG geb. u. bis 1945 betr.
92	15. 12. 1907	1435	Kleinbahn Horka – Rothenburg – Priebus	Klb. 26	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
93	26. 7. 1908	1435	Kleinbahn Tharau – Creuzburg	Klb. 14	Ostpr.	v. OEG geb. u. bis 1945 betr.
94	1. 10. 1908	1435	Frankenstein-Münsterb-Nimptscher Krb.	Klb. 50	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
95	7. 5. 1910	1435	Kleinbahn-AG Chottschow – Garzigar	Klb. 26	Pommern	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
96	1. 10. 1910	1435	Ohlauer Kleinbahn-AG	Klb. 30	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
97	1. 7. 1911	1435	Jülicher Kreisbahn	Klb. 15	Rheinprov.	v. WeEG geb. u. bis 1928 betr.
98	18. 9. 1911	1000	Oletzkoer Kleinbahnen	Klb. 43	Ostpr.	v. L & C geb. u. v. OEG b. '45 betr.
99	1. 10. 1911	1435	Kleinbahn-AG Grünberg – Sprottau	Klb. 51	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
100	2. 12. 1911	1435	Kleinbahn Kiel – Segeberg	Klb. 49	Schl.-Holst.	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
101	5. 12. 1911	1435	Neyßer Kreisbahn-AG	Klb. 41	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
102	22. 10. 1913	1000	Lycker Kleinbahnen	Klb. 48	Ostpr.	v. OEG geb. u. bis 1945 betr.
103	3. 12. 1913	1435	Kleinbahn-AG. Guttentag – Vossowska	Klb. 11	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
104	13. 12. 1913	1435	Kleinbahn Heydekrug – Kolleschen	Klb. 15	Ostpr.	v. OEG geb. u. bis 1945 betr.
105	9. 5. 1916	1435	Kleinbahn Gr. Raum – Ellerkrug	Klb. 10	Ostpr.	v. OEG geb. u. bis 1945 betr.
106	15. 9. 1916	1435	Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn-AG	Klb. 47	Schlesien	v. L & C geb. u. bis 1945 betr.
107	1. 7. 1925	1435	Mecklenburgische Bäderbahn AG	Klb. 10	Mecklenb.	v. L & C geb. u. bis 1946 betr.

#### Anmerkungen zur Liste:

Aufgelistet wurden Bahnen, die von Lenz, der GmbH Lenz & Co oder einer Tochterfirma gebaut und/oder betrieben wurden. Die Liste enthält nicht die in Afrika gebauten Bahnen und ist sicher auch für Deutschland nicht vollständig.

Absichtlich nicht enthalten sind Bahnen, die nur vorübergehend von Lenz, OEG oder WeEG betrieben wurden: Ortelsburger Kleinbahn, Schleswiger, Dürener und Mindener Kreisbahnen, Königsberg-Cranzer und Ronsdorf-Müngstener Eisenbahnen, die Filderbahn sowie die Kleinbahnen Lüben – Kotzenau, Goldbeck – Werben, Casekow – Penkun – Oder, Kirchbarkau – Preetz – Lütjenburg und Freest – Bergensin. Ebenfalls nicht aufgelistet wurde die letzte mit 750 mm Spurweite von der GmbH Lenz & Co gebaute aber nicht betriebene Demminer Kleinbahnen West.

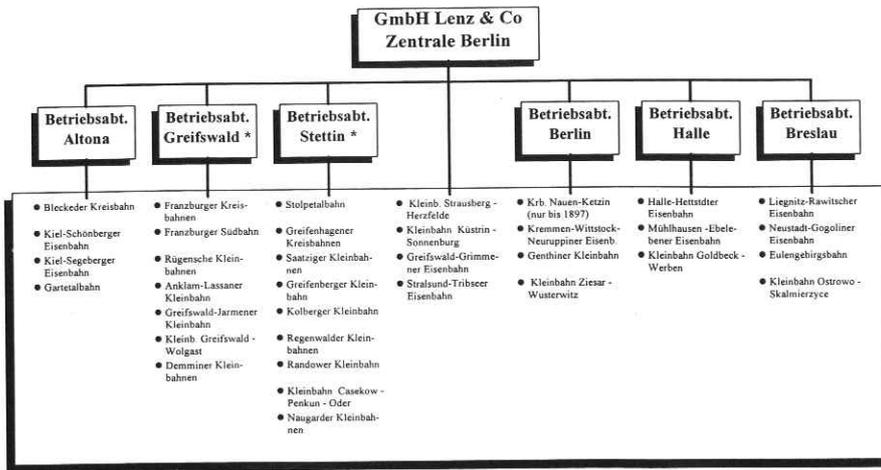
Die Quellen nennen z. T. unterschiedliche Eröffnungsdaten. Da es für diese Aufstellung nicht auf das genaue Datum ankommt, wurde ein Datum ohne weitere Prüfung übernommen.

Der zur Eröffnung lautende Name der Gesellschaft wurde nach Möglichkeit angegeben.

Die Angabe der Betriebslänge wurde auf ganze Zahlen gerundet. Durch Verlängerungen, z. T. auch Verkürzungen oder erste Stilllegungen weichen die Quellen voneinander ab. Übernommen wurde i. d. R. die Angabe von 1911 bzw. 1928. Es konnte nicht eruiert werden, in welchen Längen Lenz als Erbauer aufgetreten war. Die Längenangaben sollen an dieser Stelle nur einen groben Eindruck vom Ausmaß der manchen Lesern unbekanntesten Strecken vermitteln.

Aufgrund des nur in Preußen erlassenen Kleinbahngesetzes waren die in den anderen Bundesländern betriebenen Bahnen stets Privatbahnen. Lediglich die außerpreußische Mecklenburgische Bäderbahn Rövershagen – Graal-Müritz ist in allen Quellen als Kleinbahn aufgeführt. Im Rahmen des Beitrages wurde nicht überprüft, ob diese Bahn als Privat- oder Kleinbahn genehmigt wurde. Letzteres wäre per Einzelverlaß durchaus möglich.

Innerhalb Preußens ist der Name der Provinz außerhalb Preußens der Name des Bundeslandes angegeben. Da Lenz im Königreich Sachsen keine Tätigkeit entwickelte, bezieht sich die Angabe Sachsen immer auf diese preußische Provinz.



\* Nach dem Firmenumzug von Stettin nach Berlin ging 1899 die Betriebsabteilung Stettin aus der Betriebsabteilung Stargard hervor und übernahm die Aufgaben der gleichzeitig aufgelösten Betriebsabteilung Greifswald.

Die GmbH Lenz & Co mit ihren Betriebsabteilungen um die Jahrhundertwende

Bis zum Ersten Weltkrieg baute die GmbH Lenz & Co allein in Pommern mehr als 1.200 km Kleinbahnstrecken und betrieb sie auch. Bald dehnte sie die Tätigkeit auf die Provinzen Sachsen, Posen, West- und Ostpreußen, Schlesien, Brandenburg, Hannover, Schleswig-Holstein und die Rheinprovinz aus. Lenz wurde auch im außerpreussischen Großherzogtum Baden aktiv und baute und betrieb zumindest die Privatbahn Bruchsal – Hilsbach – Menzingen zunächst selbst [33].

Der Zuwachs von jährlich 200 bis 300 km gebauten Kleinbahnstrecken ab 1894 bedeutete für das Betriebsunternehmen GmbH Lenz & Co eine permanente Geschäftsausweitung. Lenz organisierte die anwachsende Arbeit durch Gründung von Filialen: den Bau- und Betriebsabteilungen in Greifswald (ab 1. 5. 1897), Stargard (ab Juni 1897), Köln, Halle (Saale), Breslau, (Hamburg-)Altona (kurz nach 1900 aufgelöst [19, S. 78]) und Karlsruhe. Das Büro in Karlsruhe erscheint zwar ungläubwürdig und dürfte bereits 1896 wieder aufgelöst worden sein, es gibt aber zum Beweis eine entsprechende Bekanntmachung [33, S. 18].

*Pommersche  
Betriebs-Direktion  
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung  
Lenz & Co. zu Berlin.*

Telegramm-Adresse: Eisenbahnlens - Stettin.

Stettin, den 1. Juni 1902  
Friedrich-Strasse 22.

Gesch.-Zeichen 1549/10.  
In der Antwort gefälligst wieder anzugeben.

Herrn

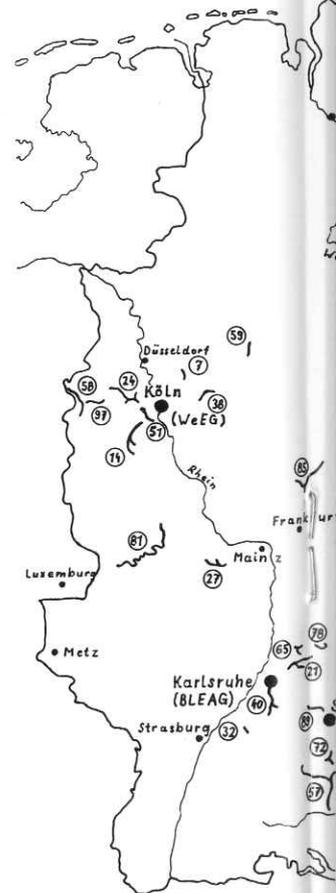
C. F. W. Meyer jun.

Stadthagen

Wir bestätigen unsere heutige Depesche für Prützmann bestellte 100 Stützen sollen Profil 15 a sein. Eisenbahnlens" und bemerken, dass unserer Bestellung vom 16. Juni d.J. G.Z. 1208 B über 100 Stück Kurvenstützen insofern ein Irrtum unterlaufen ist, als wir Profil V angegeben haben, während die Stützen für Profil 15 a bestimmt sind.

Wir nehmen an, dass die Absendung der Stützen noch nicht erfolgt ist, und bitten, solche für Profil 15 a anstatt Profil V an die aufgegebene Adresse zu senden da wir nur für diese Verwendung haben.

Hochachtungsvoll.  
Pommersche Betriebs-Direktion.



Die Organisation wird am Beispiel der Betriebsabteilung Halle deutlich: Lenz hatte 1895/96 die 45 km lange Strecke Halle-Klaustor – Hettstedt gebaut und eröffnet. Die Halle-Hettstedter Eisenbahn-AG (HHE) hatte eine eigene Geschäftsverwaltung mit Vorstand und eigenen Geschäftsräumen. Lenz stellte als namhafter Anteilseigner (zumindest zeitweise) den Aufsichtsrats-Vorsitzenden und leitete den Eisenbahnbetrieb der HHE mittels der auch unter anderer Anschrift ansässigen Betriebsabteilung Halle. Diese führte bis zu ihrer Auflösung 1943 [19, S. 78] auch den Betrieb der Privat- bzw. Kleinbahnen Nauendorf – Gerlebock, Mühlhausen – Ebeleben, Göttingen – Duderstadt und ab 1928 sogar den der Butzbach-Licher Eisenbahn [34, S. 43, 44].

Zwar vorwiegend aus finanztechnischen Überlegungen wurden 1893 in Bromberg die Ostdeutsche Kleinbahn AG (ab 1899 Ostdeutsche Eisenbahn-Ges. OEG) und 1895 in Köln die Westdeutsche Eisenbahn-Ges mbH (WeEG) als Töchter der Lenzschen Banken und Lenz & Co gegründet. Aber gerade die finanziell von Lenz relativ unabhängige

WeEG entlastete durch eigenständige Geschäftstätigkeit die „Mutter“ hinsichtlich Aktivitäten in der Rheinprovinz, in Baden und später auch in Württemberg.

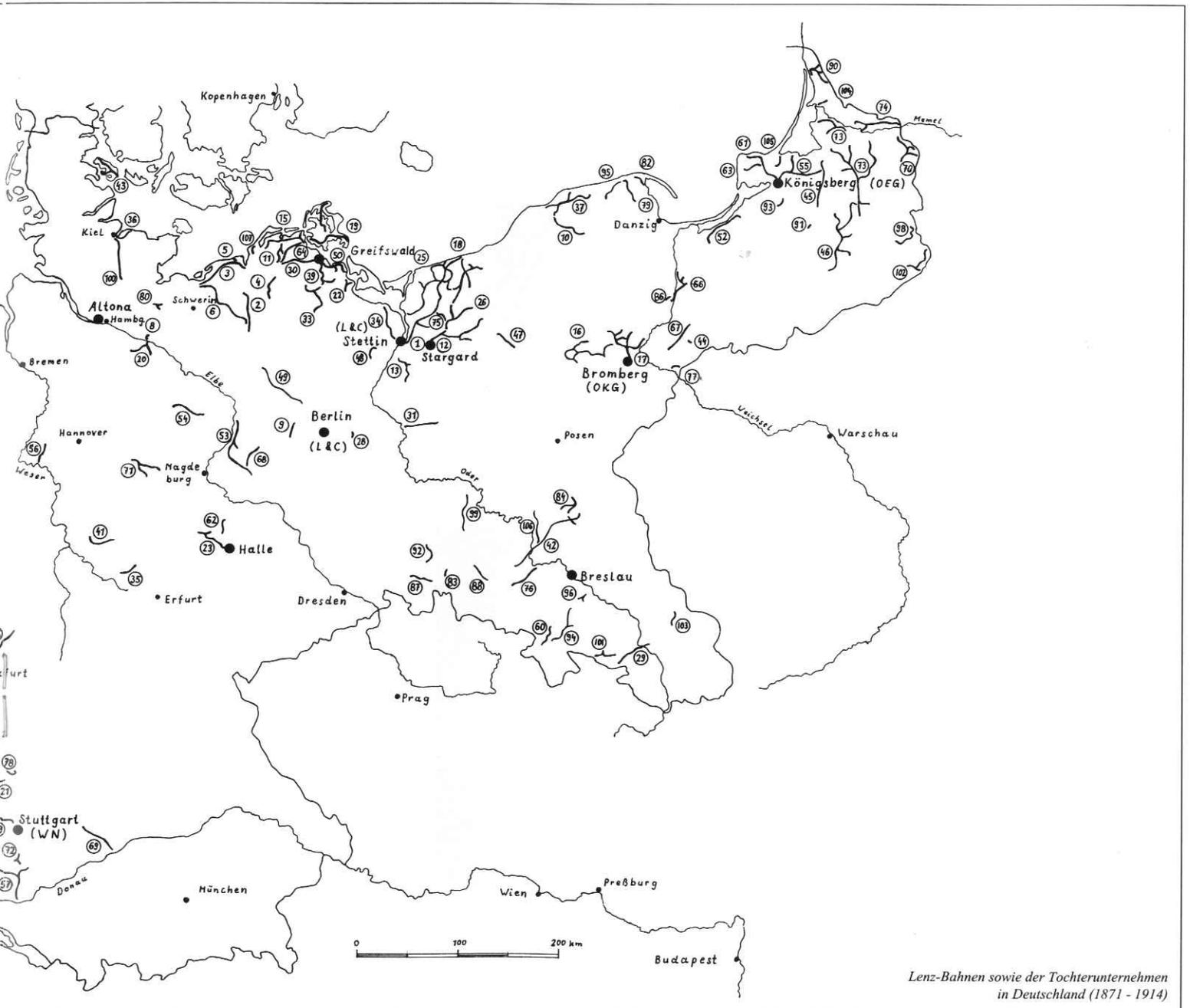
Dazu gründete die WeEG zum 1. Januar 1899 die Badische Lokal-Eisenbahn AG (BLEAG) mit Sitz in Karlsruhe und übergab ihr die in Baden gebauten und betriebenen Nebenbahnen sowie Konzessionen für weitere Bahnen [23]. Die BLEAG erwarb drei Konzessionen für Nebenbahnen im benachbarten Württemberg. Die WeEG selbst trat 1903 in die das südliche Randgebiet Stuttgarts erschließende Filderbahn-Gesellschaft ein, die auch die Konzession für die Strohgäubahn von der BLEAG übernahm. Daraufhin benannte sich die Filderbahn 1905 um in Württembergische Nebenbahnen AG (WN) und übernahm 1910 die beiden anderen Bahnen von der BLEAG [27].

1899 verlegte die GmbH Lenz & Co in Anbetracht der mittlerweile auf ganz Preußen und darüber hinaus ausgeweiteten Geschäftstätigkeit ihre Firmenzentrale von Stettin nach Berlin. In diesem Zusammenhang wurden die Betriebsabteilungen Stargard

und Greifswald am 1. 5. 1899 nach Stettin verlegt.

1905 galt die GmbH Lenz & Co als größtes Kleinbahn-Betriebsunternehmen: Mit 1.370 km betriebenen Kleinbahnstrecken lag sie zweieinhalbmal so hoch wie das zweitgrößte Unternehmen: die Tochter OEG mit 543 km. Es folgten die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft mit 355 km, die WeEG mit 316 km und die Eisenbahngesellschaft Becker & Co mit 136 km [4]. Auch wenn die Zahlen auf die in Preußen liegenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen beschränkt scheinen, ist der Trend unüberschbar: Die GmbH Lenz & Co führt die Statistik mit 2.229 km Streckenlänge an.

1914 heißt es: „Der größte der geschäftlichen Betriebsunternehmer ist die Fa. Lenz & Co. Mit ihren beiden Tochtergesellschaften, der Ost- und Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, hat sie den Betrieb von 53 preußischen und 1 außerpreußischen, also von 54 Bahnen mit einer Ausdehnung von rund 2.365 km Länge übernommen.“ [7] Und zu dem Zeitpunkt hatte Lenz den Betrieb der Kleinbahnen in Pommern bereits abgegeben.



## Sparsamkeit und Normung als Unternehmensphilosophie

Lenz legte Wert auf äußerste Sparsamkeit. Die Bahnen wurden mit möglichst wenig Bahnhöfen, mit möglichst wenig Weichen und Gleisen, mit geringen Erdarbeiten und schwachen Schienen und mit so viel Rollmaterial wie unbedingt nötig gebaut und ausgestattet. Die vorsichtige Sparsamkeit hatte zur Folge, daß die GmbH Lenz & Co nicht nur mit Verlängerungen und Streckenausweitungen bereits fertiggestellter Kleinbahnen zu tun hatte, sondern im laufenden Betrieb Bahnhofsanlagen ausweiten, Schienen gegen stärkere wechseln und neue Fahrzeuge hinzubeschaffen mußte.

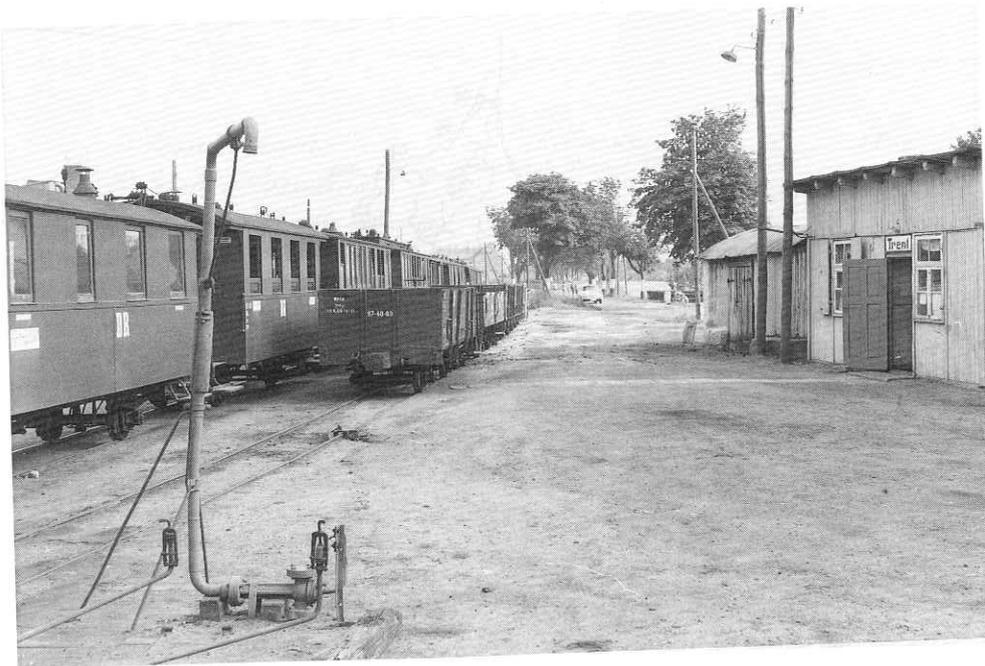
Häufig war vor dem Bau der Kleinbahnen gar nicht abzusehen, welche Bedeutung sie für die Intensivierung der Landwirtschaft wenige Jahre später bekommen würden. Und wenn Lenz den Landräten und den Vertretern der Provinzialverbände den Bau einer Kleinbahn mit seinen Wirtschaftlichkeitsberechnungen schmackhaft machte, war auch immer viel eigenes Geld im Spiel. Daher waren für ihn Nachbesserungen gegenüber Fehlinvestitionen in zu groß geratene Projekte das kleinere Übel und im nachhinein der zweite Grund für Fahrzeugbeschaffungen, Kauf von Malletlokomotiven und Drehgestell-Wagen sowie Korrekturen und Umbauten der Bahnhofsanlagen und Streckenabschnitte im laufenden Betrieb der Kleinbahnen. Wenn auch häufig zu kleine Bahnhöfe durch weitere Gleise oder zu knapp bemessene Fahrzeugbehandlungsanlagen auszuweiten waren, kam es auch zu Trassenverbesserungen und Kurvenbegradigungen z. B. zwischen Greifenberg und Chausseehaus.

Die Masse der Projekte sowie die technische und betriebliche Gleichartigkeit der Kleinbahnen erforderten ein hohes Maß an immer wieder anwendbaren Baugrundsätzen. Nur mit einheitlichen Entwurfsplänen für Trassierungsparameter und Bahnhofsgleispläne konnten die Mitarbeiter der GmbH Lenz & Co so viele Strecken planen und nur mit einheitlich konzipierten Fahrzeugen auch betreiben. Allerdings dürften sich solche Grundsätze erst im Laufe der Zeit herauskristallisiert haben. Es ist nicht bekannt, ob Friedrich Lenz normierende Vorarbeiten geleistet hat. Seine Planer werden vermutlich viele Trassierungselemente der ersten Kleinbahnplanung schon aus Bequemlichkeit bei weiteren Planungen weitergenutzt haben. Später wurden sie dann als Norm bezeichnet.

*Oben: Trotz der billigen, an die Chaussee und das Gelände angepaßten Trassierung, läßt sich auch 45 Jahre nach der Demontage der Gleisanlagen die Demminer Kleinbahn zwischen Siedenbrüßow und Alt-Tellin noch gut erkennen, 13. 5. 1991, Foto: Wolfram Bäumer*

*Mitte: Der Bahnhof Trent der Rügenischen Kleinbahn war offensichtlich nur mit dem absolut Unverzichtbaren ausgestattet. Eine einzige Lampe mußte genügen, und den Komfort eines Bahnsteiges suchte man vergebens. 22. 8. 1966, Foto: Gerd Wolff*

*Unten: Ein schon verhältnismäßig großzügiges massives Stationsgebäude wurde baugleich mehrfach errichtet. Das nach der Neutrassierung bereits 1920 zweckentfremdete Gebäude von Greifenberg-Chausseehaus, 13. 5. 1994, Foto: Wolfram Bäumer*



Der Eisenbahnfreund Rudi Dobbert besitzt ein äußerlich sehr aufwendig gestaltetes Buch mit dem Titel: „Lenz & Co, Der Bau und die Betriebseinrichtungen der Kleinbahnen“ [2]. Dem Buch sind Zeichnungen angelegt, die neben einer Darstellung der Ausrüstung von Streckenläufern ausschließlich die Anlage von Bahnhöfen sowie die Trassierung der freien Strecke zeigen. Die Zeichnungen sind vom März 1894 datiert, allerdings nicht als Planungs-, sondern als Kopierdatum. Es kann somit angenommen werden, daß die Überlegungen zur Schaffung einheitlicher Baugrundsätze 1893 bei der GmbH Lenz & Co entstanden sind.

Als Verfasser zeichnet ein beurlaubter Königlich Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor mit schlecht leserlichem Namen (Tucher, Fader, Fuchs?). Belegt ist [37], daß für die GmbH Lenz & Co ein Herr Fuchs mit o. g. Titel zumindest bei einigen pommerschen Kleinbahnen maßgeblich an der Gestaltung der Bahnanlagen beteiligt war, so daß die Unterschrift wahrscheinlich Fuchs heißt.

Der in schöner Sütterlin-Handschrift geschriebene Text konkretisiert und grenzt die Aussagen der vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen 1890 aufgestellten „Grundzüge für den Bau und Betrieb der Lokaleisenbahnen“ [3] ein. Der Text entspricht allerdings eher dem Geist einer „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) als einer konzeptionell angelegten Normung und legt den Schwerpunkt anders als die Grundzüge auf den Bahnbau. Auch dem Stil und der sehr unterschiedlichen Regelungstiefe ist ein gewisses „frei-von-der-Leber-weg“-Schreiben anzumerken, das im Widerspruch zum Schaffen einer Unternehmensnormung steht.

Dennoch sind viele Festlegungen getroffen, und zusammen mit den Zeichnungen kann von „Lenz-Normalien“ für Trassierung, Bau und Ausrüstung von Kleinbahnen gesprochen werden. Diese Normalien orientieren sich an der Funktion des Systems bzw. an dem Zusammenpassen der Objekte zum System. Im Gegensatz zur Staatsbahn normte die GmbH Lenz & Co jedoch nicht die geometrischen Abmaße einzelner Bauteile oder Baugruppen hinsichtlich etwaiger Tauschbarkeit.

So geben die Lenz-Normalien zwar die durch die verkehrliche und betriebliche Funktion benötigte Grundfläche der Wellblech-Stationsbuden vor, es gibt jedoch keine genormte Lenzsche Wellblechbude. Die technische Ausführung überließ die GmbH Lenz & Co den Herstellern der Wellblechbuden. Daher weichen die z. T. heute noch vorhandenen Exemplare in Details voneinander ab, auch wenn sie zunächst wie genormt erscheinen.

200 m ja zwei Platzgrößen  
man in Obständen von  
zwei Dimensionen sind:  
zuletzt.

In Bayarot über befindliche  
Krankheit, welche nicht mit  
voller Gipszeitigkeit be-  
fassen werden können,  
werden mit Vorbehalten  
am Tage und in der Nacht  
mit y von yablandeten  
Lokomotiven bezugslos; diese  
Werkzeuge sind 300 m vor  
und hinter der betreffenden  
Halle anzubringen.

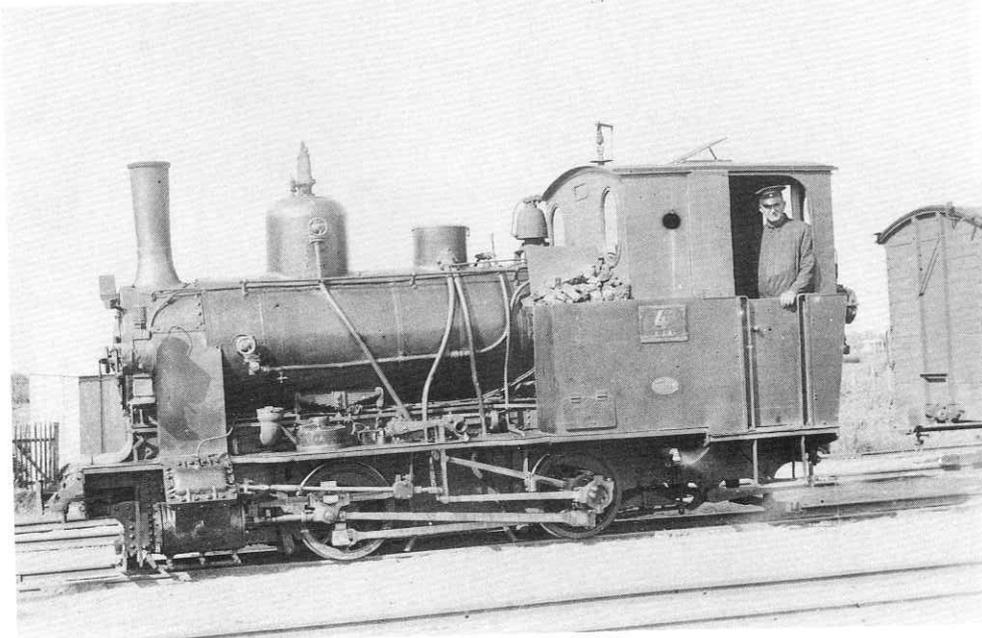
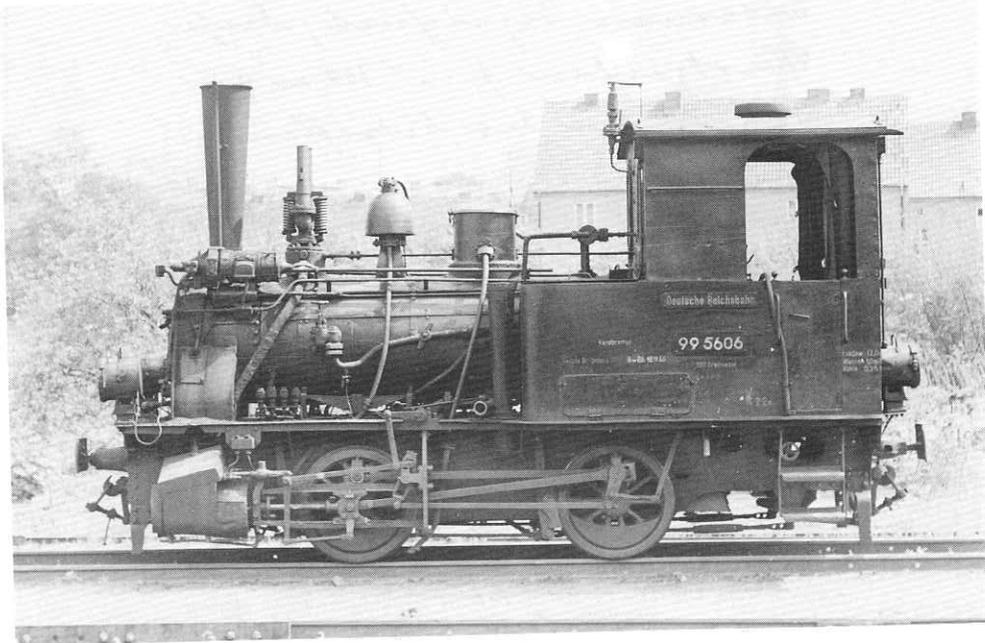
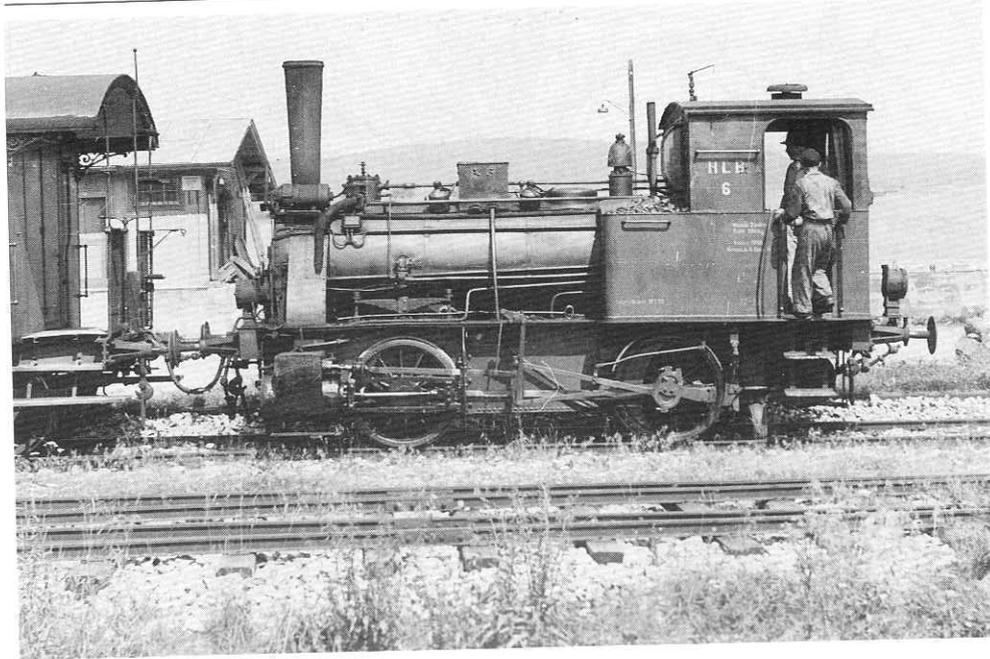
Tucher

Königlicher Eisenbahn-Bau-  
und Betriebsinspektor. (beurlaubt)

letzte Seite aus: Lenz & Co, Der Bau und die Betriebseinrichtungen der Kleinbahnen



Rechts: Wellblechbude im Bahnhof Fährhof der Rügensch Kleinbahn, 14. 5. 1991, Foto: Wolfram Bäumer



Somit gab es auch keine „Lenz-Normalien“ für Lokomotiven und Wagen. Denn alle heute bekannten Fahrzeugzeichnungen stammen nicht von Lenz, sondern von den Konstruktionsabteilungen des Stettiner Lokherstellers Vulcan und den Waggonfabriken Görlitz und Beuchelt & Co in Grünberg (Schlesien). Die im erwähnten Buch [2] vergleichsweise knappen Auslassungen zu den Fahrzeugen sind in der Beschreibung des zu verwendeten Bremssystems sogar falsch: Statt der genannten Heberleinbremse wurde die Görlitzer Gewichtsbremse das typische Bremssystem für Lenzsche Kleinbahnen [20]. Und der nur mit Unkenntnis erklärbarer Fehler unterstreicht das Desinteresse an der Schaffung von Fahrzeugnormen. Lenz wird mit seiner Nachfragemacht lediglich ein Abweichen von bereits ausgelieferten und offensichtlich bewährten sowie finanziell günstigen Techniken bei Nachbestellungen zu verhindern gewußt haben.

Die große Ähnlichkeit der Wagen auch über unterschiedliche Spurweiten hinweg war bei der vorgegebenen Funktion und dem vermutlich scharfen Preiswettbewerb unter den Waggonfabriken auch ohne Lenz-Normen zu erwarten. So erkennt der Fachmann allein unter den zweiachsigen Reisezugwagen der Rügenschon Kleinbahnen vier Bauartunterschiede, wenn auch sowohl die Funktion als auch das geschlossene Erscheinungsbild einer harmonischen Zuggarnitur gegeben waren. Doch von Begriffen wie Austauschbauart oder Norm kann nicht die Rede sein.

Die Dampflokomotiven entsprachen technisch den Normalien der ja ebenfalls für Sparsamkeit und ihren Hang zu Robustheit bekannten wesentlichen Staatsbahn und unterschieden sich im wesentlichen nur durch die einfachere Bremse, die wegen der größeren Steigungen auf dem Kessel nach vorn versetzten Sicherheitsventile, z. T. durch Dampfdom sowie durch einen der ländlichen Umgebung (Wälder, Wiesen, Strohdächer) Rechnung tragenden Funkenfänger auf dem Schornstein [10, S. 12].

Da die meisten Lokomotiven vom Hauslieferanten Vulcan stammten, sind sich diese auch vielen weiteren Details ähnlich bzw. baugleich. Doch auch hier hatte sich die GmbH Lenz & Co auf wenige funktionale Festlegungen beschränkt, wie die Übernahme der unter Lenz-Bahnen technisch exotischen Loks des Königsberger Herstellers Union mit schräg angeordneten Zylindern und den hochliegenden Steuerungen unter anderem für die Kleinbahn Greifswald – Wolgast belegt.

*Zweiachsige Naßdampf-Tenderlokomotiven einfachster Bauart sind typisch für Lenzsche Kleinbahnen. Noch Jahrzehnte nach Ausscheiden aus der Betriebsführung von der GmbH Lenz & Co scheinen die Maschinen wie aus einem Guß, doch sie sind weder auf austauschbare Teile noch auf Baukastenfertigung konstruiert.*

*Oben: Hohenzollerische Landesbahn 6, Regelspur, Bahnhof Kleinengstingen, 22. 7. 1951, Foto: Theodor Alt*

*Mitte: Franzburger Kreisbahnen 5, Meterspur, Bahnhof Barth, 21. 5. 1967, Foto: Klaus Kieper*

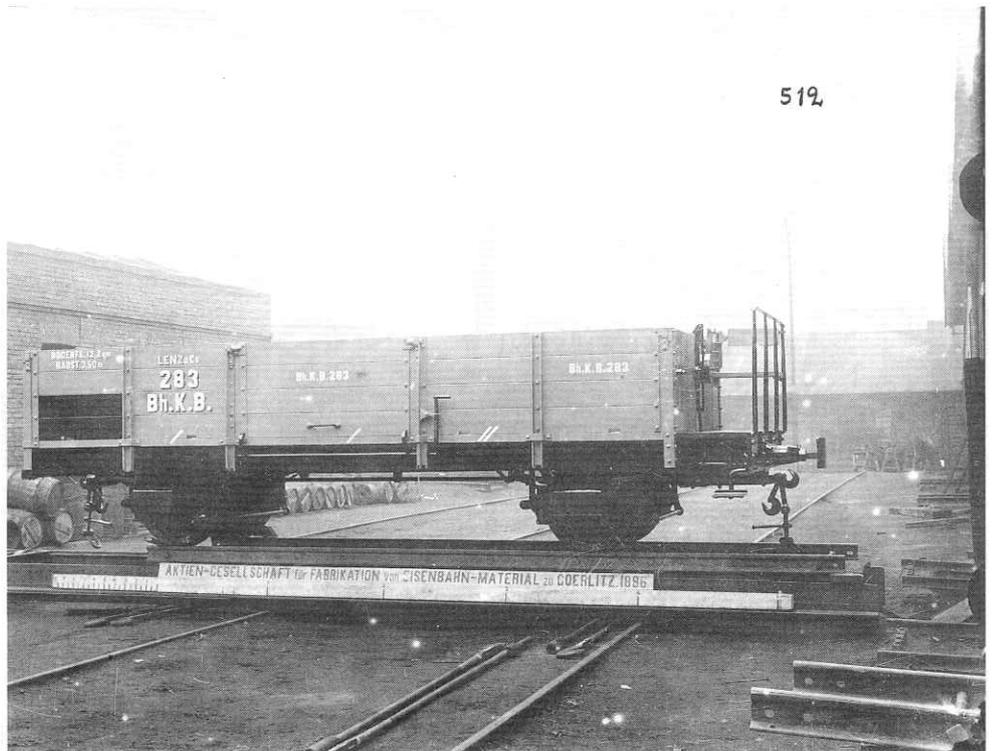
*Unten: Greifswald-Jarmer Kleinbahn 4, 750 mm Spurweite, Bahnhof Greifswald, 1938, Foto: Carl Bellingrodt*

Die GmbH Lenz & Co bestellte Fahrzeuge in größeren Losen und verteilte sie an die in Bau befindlichen oder fertiggestellten Kleinbahnen. Nicht selten kam es zu Fahrzeugüberlassungen und -vermietungen unter den Lenzschen Kleinbahnen. So läßt sich auch erklären, daß mehrere von der GmbH Lenz & Co für bestimmte Kleinbahnen in Auftrag gegebene Lokomotiven niemals bei den von Lenz gegenüber dem Hersteller angegebenen Bahn zum Einsatz gelangten, sondern kurzfristig zu einer anderen Bahn „umgeleitet“ wurden. Lenz betrieb auch eigene Fahrzeuge, die er beim Bahnbau einsetzte oder bei besonderem Bedarf an eine Bahn vermietete. Diese Fahrzeuge wurden später an eine Kleinbahn verkauft. Wenn schon nicht vorausschauend genormt, wurden die Fahrzeuge doch von Lenz klassifiziert und ab 1897 mit Indizes bezeichnet [10, S. 11].

Erst ab 1919 wirkte die GmbH Lenz & Co maßgebend an der Schaffung von Fahrzeugnormen mit, und zwar durch Max Semke als ihren Technischen Leiter im Unterausschuß des Engeren Lokomotiv-Normen Ausschusses (ELNA), um zu robusten und wirtschaftlichen einheitlichen Dampflokomotiven für Klein- und Privatbahnen zu kommen. Konsequenterweise erwarb die GmbH Lenz & Co selbst die ersten vier ELNA-Lokomotiven und vermietete sie an die Halle-Hettstedter Eisenbahn [34]. Nachdem sie sich dort als geeignet erwiesen hatten, beschafften Lenzsche Klein- und Privatbahnen insgesamt 60 ELNA-Lokomotiven [14 S. 111, 112].

Immerhin haben die Lenzschen Kleinbahnen eine konzerneigene Prägung getragen: Die Greifswald-Jarmerer Kleinbahn hatte mit der Gartetalbahn im Harzer Vorland und der Pillkaller Kleinbahn in Ostpreußen mehr technische und betriebliche Gemeinsamkeiten als mit der weit gelegenen, auch von Lenz betriebenen aber von Freudenstein gebauten Kleinbahn Casekow – Penkun – Oder.

Zweiter Teil und Schluß folgen in DME 3/97



*Oben: Werkfoto eines offenen Güterwagens mit 750 mm Spurweite, wie sie in großer Stückzahl und verschiedenen Spurweiten bei vielen Lenzschen Bahnen im Einsatz waren. Vermutlich hatte die GmbH Lenz & Co. den Wagen für Baustofftransporte zum Kleinbahnbau bestellt. 1895, Foto: Waggonfabrik Görlitz*

*Mitte: Werkfoto eines sehr ähnlichen Güterwagens mit Zuordnung zur Bergheimer Kreisbahn. Beachtenswert sind die Bühne für den Bremser, die Gewichtsbremse sowie die gekennzeichneten herausnehmbaren Seitenwände und Klappe. Beide Wagen konnten auch als Flach- und Rungenwagen eingesetzt werden. Foto: Waggonfabrik Görlitz*

*Unten: Typisch für Lenzsche Bahnen waren in den 20er und 30er Jahren die Beschaffungen von ELNA-Lokomotiven sowie die Übernahme der ELNA-Konstruktionsprinzipien auch für die (nicht zur eigentlichen ELNA-Familie gehörenden) Schmalspurmaschinen. Die ehemalige Regenwalder Kreisbahn 5 bei der Selkantbahn in Schierwaldenrath, Foto: Wolfram Bäumer*

