Die Finanzierung der Kleinhauptprojekte

Wie schon zuvor in Mecklenburg mußte sich Lenz um die Geldbeschaffung kümmern. Er hatte sicher bessere Kenntnisse um mögliche Fördermittel seitens der jeweiligen Provinz und des Landes Preußen als die Interessierten vor Ort. Schon bald nach Erlaß des Kleinbahnge-setzes wurde in Berlin und bei den Provinzialverwaltungen deutlich, daß strukturschwache Regionen prinzipiell nicht aus eigener Kraft jene Infrastrukturen finanzieren können, die zur Überwindung der Rückständigkeit so dringend benötigt werden. Infolgedessen kam es zu regional unterschiedlichen Förderquoten und Fördererbeständen, die sich auch noch zeitlich änderten. Das ist übrigens heute im föderalen Bundesstaat noch ebenso der Fall.

Der gegebenen Fördererbestände zufolge wurde die Greifenerberger Kleinbahn einmal umgeplant und später umgesetzt. Nämlich auf Beschluß des Provinzialverbandes, heute würden wir sagen des pommerschen Landtages, vom Sommer 1894 würden Finanzbeihilfen aus Ersparnisgründen auf Bahnubatten mit 750 und 600 mm Spurweite beschert. Der bereits in Meterspur begonnene Bau der Franzburger, Stettiner, Kolberger und Regenswerder Kleinbahnen war davon nicht mehr betroffen, aber die ebenfalls in Meterspur projektierten Kleinbahnen in den Kreisen Greifenberg und Demmin mußte Lenz komplett umplanen und mit 750 mm Spurweite bauen und betreiben. Die Greifenberger Kleinbahn wurde dann doch zwischen 1901 und 1905 für eine höhere Leistungsfähigkeit und zur Netzintegration mit den höheren hinterpommerschen Meterspurbahnen auf 1.000 mm Spurweite umgesetzt.

Derartige Kehrtwendungen seitens Politik und Verwaltung in ihren Vorgaben an die Wirtschaft sind ebenfalls noch heute an der Tagesordnung. Und da sich die Unternehmen finanziell ganz entscheidend auswirken können, hoffen Wirtschaft und Arbeitnehmer auf mehr Verlässlichkeit.


Da auch die Bank ihr Geld nicht in Aktien dauernd der Kleinbahn binden konnte und zudem diese Aktien im einzelnen an den weit entfernten Finanzplätzen schrecklich verkaufsfähig waren, versuchte das mit Lenz verbundene Bankenkonsorium mehrfach Finanzierungsgesellschaften zu gründen, die auch Vertrauen bei anderen Kapitalanlegern fanden. Drei Versuche scheiterten, erst mit der 1901 gegründeten „AG für Verkehrswesen“ (AGV) stellte sich der erwünschte Erfolg ein. Die AGV kaufte der GmbH Lenz & Co die Kleinbahnanteile jeweils sofort ab, ließ diese dadurch liquide und führte die AGV-Aktien 1907 an der Berliner Börse ein. [9]


- Die Inbetriebsetzung einer funktionierenden Kleinbahn war gesichert, da der Auftragnehmer seine Kompetenz bereits unter Beweis gestellt hat.
- Die dauernd sichere und nachfragekonforme Betriebsführung war ebenfalls gewährleistet, da der Auftragnehmer aus den Betriebserlösen sein eingebrachtes Kapital verzinsen mußte.
- Die Mitfinanzierung der Projekte zwang den Auftragnehmer Lenz zum Verzicht auf Überflüssiges oder Wünschenwertes, wie andernorts errichtete protzige Bahnhofsgebäude.


Lenz & Co war an der Finanzierung mittels unternehmenser Schwächen, die im Durchschnitt 40 % zeichneten das Aktienkapital. Die AG wurde Bausch, Auftraggeber und bei Fertigstellung Eigentümer der Bahn. Lenz & Co konnte einen Baugewinn erzielen, um den sich das gebundene Kapital verringern konnte, und war im übrigen darauf angewiesen, im Betrieb Gewinne zu erzielen, die eine angemessene Verzinsung des gebundenen Kapitals durch Dividendenzahlung ermöglichten.


Kleinbahn im Afrika


Der weitere Weg und Abschluß


Geschäftsführer wurde Dr. Jaffé, der 1924 auch Vorstandsmitglied der AV wurde. Ein im Zusammenhang mit der Goldmarkveröfentlichen Anleihe durchgeführter „Kassensturz“ ergab 1924 folgendes Bild:

- Der Bau von Kleinbahnen im In- und Ausland war seit 1914 zwar nicht gänzlich eingeschlagen aber bedeutungslos geworden. Und nun hatte die Straßenverkehrskonkurrenzen durch Lkw und Busse einen weiteren Kleinbahnbau jede Perspektive genommen.

- Der Betrieb von 29 Bahnen mit etwa 2.000 km Streckenlänge durch Lenz & Co GmbH oder mittelbar durch die OEG war erfolgreich. 


Literatur:
[6] Statistik der Kleinbahnen in Deutschland für das Jahr 1911, Berlin 1913
[18] Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd. 1, Freiburg 1989
[26] Röper, Genthiner Eisenbahn, Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland, München, 1994
[27] Wolf, Menges, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd. 3, Freiburg 1995
[31] Kogel, Kemning, Die Steinlinde Meer-Bahn, S. 10, 12, Nordhorn 1996
[32] Braun, Der Kreuznacher Kleinbahn, Bad Kreuznach ’96
[33] Riechers, 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim, Ulmstädt-Weher 1996
[34] Lüderitz, Rammelt, die Halle-Heidestetten Eisenbahn, Freiburg 1996
[38] Bergmann, Die Randower Kleinbahn, S. 34, Milow 1986


Hochaktuell sind heute wieder die Gestaltung des Eisenbahnverkehrs vor Ort geworden, die Bemühungen, durch Normung und sparsamer Ausstattung zu wirtschaftlichen Anlagen und Fahrzeugen zu kommen, die Höhenschätzung von Funktionalität des Systems über noch so genialen technischen Detaillösungen und die Verbindung aus technisch betrieblicher Kompetenz mit der Bereitschaft, sich auch finanziell in Bahnprojekte einzubringen. Die SPNV-Ausschreibungen der letzten Monate zeigen dies überdeutlich.


Von Lenzschen Kleinbahnen gibt es heute noch viele Spuren in ganz unterschiedlicher Ausprägung.

