

Wolfram Bäumer, Wolf-Dietger Machel

## Friedrich Lenz: Ein Pionier der Regionalisierung (2)

Der in DME 2/97 veröffentlichte Teil des Beitrages über das Wirken von Friedrich Lenz behandelte seine berufliche Entwicklung zum Eisenbahnbau- und betriebsunternehmer und ging auf Sparsamkeit und Normung bei Bau und Betrieb der von Lenz gebauten Klein- und Privatbahnen ein. Der folgende zweite Teil des Beitrages möge den Beitrag abschließen. Über Informationen, Korrekturen, Anmerkungen, Quellen und weitere Illustrationen von DME-Lesern für weitere Veröffentlichungen würden wir uns sehr freuen.

### Die Finanzierung der Kleinbahnprojekte

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 Kleinbahngesetzes wurde nämlich in Berlin und bei den Provinzialverwaltungen deutlich, daß strukturschwache Regionen prinzipiell nicht aus eigener Kraft jene Infrastrukturen finanzieren können, die sie zur Überwindung der Rückständigkeit so dringend benötigen. Infolgedessen kam es zu regional unterschiedlichen Förderquoten und Fördertatbeständen, die sich auch noch zeitlich änderten. Das ist übrigens heute im föderalen Bundesstaat noch ebenso der Fall.

Den gegebenen Fördertatbeständen zufolge wurde die Greifenberger Kleinbahn einmal umgeplant und später umgespart. Nämlich auf Beschluß des Provinzialverbandes, heute würden wir sagen des pommerischen Landtages, vom Sommer 1894 wurden Finanzbeihilfen aus Ersparnisgründen auf Bahnbauten mit 750 und 600 mm Spurweite beschränkt. Der bereits in Meterspur begonnene Bau der Franzburger, Saatziger, Kolberger und Regenwälder 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 Netzbildung mit den anderen hinterpommerschen Meterspurbahnen auf 1.000 mm Spurweite umgespart.

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

In den meisten Fällen mußte sich die GmbH Lenz & Co am Anlagekapital beteiligen sowie die Bahn in einem vertraglich festgelegten Zeitraum auf eigenes Risiko betreiben, um den Auftrag zu erhalten. Für die geplante Kleinbahn wurde vielfach eine Aktiengesellschaft gegründet (Ausnahme z. B. Euskirchener Kreisbahnen), und Lenz mußte einen beträchtlichen Anteil Aktien zeichnen. Er durfte sich dabei nicht zieren und konnte auch selten den Wunsch nach Vorzugsaktien und anderen Sicherheiten für seinen Anteil durchsetzen, um bei seinen Auftraggebern keine Zweifel über die Wirtschaftlichkeit des Kleinbahnprojektes aufkommen zu lassen. Häufig wurde die GmbH Lenz & Co größter Aktionär der neuen Kleinbahn. Natürlich konnte sie die Aktien nicht aus eigener Liquidität erwerben, sondern die BHG mußte den Aktienkauf finanzieren.

Da auch die Bank ihr Geld nicht in Aktien dutzender Kleinbahnen binden konnte und zudem diese Aktien im einzelnen an den weit entfernten Finanzplätzen schlecht verkäuflich waren, versuchte das mit Lenz verbundene Bankenkonsortium mehrfach Finanzierungsgesellschaften zu gründen, die auch Vertrauen bei anderen Kapitalanlegern fänden. 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 Kleinbahnaktien jeweils sofort ab, hielt diese dadurch liquide und führte die AGV-Aktien 1907 an der Berliner Börse ein. [9]

Die Schilderung der Entwicklung der AGV soll hier abbrechen, nur soviel: Nach Fusionen von Banken und Eisenbahnbetriebsunternehmen, nach Anlageverlusten durch Gebietsabtretungen 1918 und 1945 und nach den Ereignissen der letzten Jahre gab es diese Konstellation mit der Berliner Handels- und Frankfurter Bank (BHF-Bank), der Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehrswesen (AGIV) und der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (DEG) bis vor wenigen Monaten. Erst 1997 ist mit dem erfolgten Verkauf der DEG an zwei große Versorgungskonzerne (zu 60 % an die französische Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles und zu 40 % an die Energieversorgung Schwaben) sowie mit der zeitweilig diskutierten Abgabe der AGIV an die Metallgesellschaft Bewegung in den Konzern geraten.

Die Vertreter der kommunalen Gebietskörperschaften standen als Auftraggeber der Kleinbahnprojekte wohl unter dem größeren Druck. Für sie konnte das Zustandekommen der benötigten Kleinbahn-Anschluß an die wirtschaftliche Entwicklung bedeuten bzw. ein Scheitern das Verharren in vorindustrieller Rückständigkeit. Obendrein lagen ihnen Fachkenntnisse über den Bau und Betrieb von Kleinbahnen nur in den seltensten Fällen vor. Zusammen mit den Gutsbesitzern und Aktionären der Zuckerfabriken konnten sie nur sehr begrenzte Finanzmittel und bestenfalls einen Großteil des für Bahnhöfe und Streckenverläufe benötigten Grundstücke in das Kleinbahnprojekt einbringen. Für diese Kleinbahninteressenten boten sich BOT-Projekte zusammen mit Unternehmen wie der GmbH Lenz & Co aus folgenden Gründen an:

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

Hier soll aber nicht der Eindruck entstehen, die Zusammenarbeit mit einem Bau- und Betriebsunternehmer sei zwingende Voraussetzung für das Zustandekommen einer Kleinbahn zur Überwindung von Rückständigkeit gewesen. In manchen Regionen der Rheinprovinz, Westfalens, Niedersachsens und im Großraum Berlin wurden die Möglichkeiten des Kleinbahngesetzes ebenfalls genutzt, obwohl die Landstriche weder strukturschwach, verarmt oder rückständig waren. Sie sollten lediglich auf kostengünstige Weise noch dichter erschlossen werden. So waren die Beteiligten der Steinhuder Meer-Bahn stolz darauf, die Bahn mit dem Kapital der erschlossenen Region und dem eigenen Know-how mit Unterstützung der Provinzialverwaltung in Hannover eben ohne Fremdeinwirkung zustande gebracht zu haben, wie es ein (dort ohne Quellenangabe) zitierter Zeitungsausschnitt vom Mai 1898 hervorhebt [31, S. 10, 11].

Lenz & Co war an der Finanzierung mittels unterschiedlicher Modelle beteiligt:

- 1) Eine Kleinbahn-Aktiengesellschaft wurde gegründet. Städte, Gemeinden, Kreise, die Provinz, Gewerbetreibende vor Ort und Lenz & Co mit im Durchschnitt 40 % zeichneten das Aktienkapital. Die AG wurde Bauherr, 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.
- 2) Im besonders strukturschwachen Osten mußte die GmbH Lenz & Co sogar die gesamte Bausumme aufbringen, wobei der Landkreis eine feste Verzinsung garantierte. So wurde 1893 die Bromberger Kreisbahn gebaut. Der Kreis investierte dabei überhaupt nicht, mußte aber aus dem Kreishaushalt Zinsen an Lenz zahlen. Unter Berücksichtigung des Baugewinns brachte das von Lenz investierte Kapital zwar eine gute Verzinsung und damit Wirtschaftlichkeit. Da jedoch diese „festverzinsliche Kreisanleihe“ eine unverflüssigbare Mittelbindung bedeuten mußte, gründete die GmbH Lenz & Co die Ostdeutsche Kleinbahn-AG als Tochter, die bei Liquiditätsengpässen zumindest theoretisch in Teilen verwertbar gewesen wäre. Diese Holding-Gesellschaft finanzierte und übernahm fast alle Kleinbahnen in Ostpreußen sowie weitere in Posen und Westpreußen.
- 3) In der strukturstärkeren Rheinprovinz war es genau umgekehrt: Im Kreis Euskirchen kam das Kapital ohne Beteiligungen von außen zusammen, und der Kreis beauftragte Lenz als Generalunternehmer mit Bau und Betrieb der Kleinbahn. Dabei mußte die GmbH Lenz & Co den Betrieb auf eigenes Risiko übernehmen und obendrein dem Kreis eine Verzinsung von 3 % auf das Aktienkapital garantieren. Diese Finanzierungsmethode band zwar keine eigene Liquidität, barg aber die größten Risiken in der Zukunft. Lenz bzw. die 1895 gegründete Tochter WeEG hat mit derartigen Verträgen auch die Kleinbahnen in den Kreisen Bergheim, Geilenkirchen und Jülich gebaut sowie die Kleinbahn Engelskirchen – Marienheide.

4) Auch völlig privat finanzierte Kleinbahnprojekte waren denkbar. In Erwartung der regen Verkehrsnachfrage durch viele angeschlossene Ziegeleien sowie durch die Bautätigkeit in der nahegelegenen Reichshauptstadt hatte die GmbH Lenz & Co das gesamte Aktienkapital für den Bau der im Herbst 1896 eröffneten Kleinbahn AG Strausberg – Herzfelde in Höhe von 787.000 M ohne Beteiligung der öffentlichen Hände gezeichnet [29]. Ein ähnliches Verfahren wurde bei der Finanzierung der Kleinbahn Cüstrin – Hammer beschritten.

Bau und Betrieb von Eisenbahnen und von Verkehrsobjekten allgemein erforderte schon vor 100 Jahren von den auf diesem Gebiet tätigen Unternehmen das Wissen um unternehmerische und finanztechnische Organisationsstrukturen und außerdem einen beträchtlichen finanziellen Spielraum. Die GmbH Lenz & Co war selbst oder mittelbar durch die BHG auch ein „Unternehmens- und Finanzberater“ in Kleinbahnfragen, der sich auch erheblich finanziell einbrachte. Im heutigen Zeitalter der vielzitierten „knappen Kassen“ wünschen sich die öffentlichen Hände wieder vermehrt solche Investoren, wie es Lenz gewesen ist.



### Kleinbahnbauten in Afrika

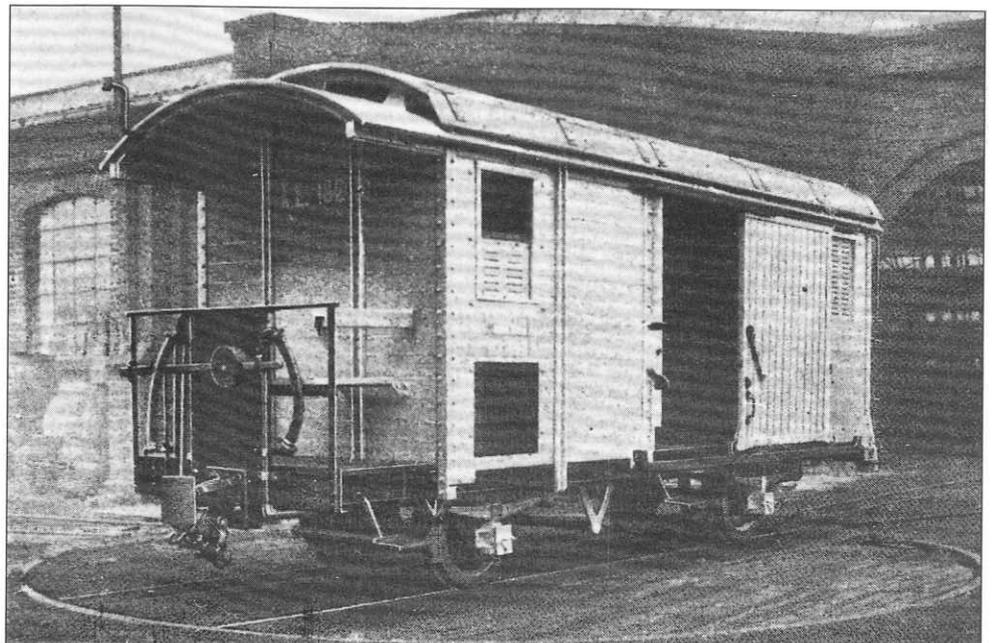
Nach der Jahrhundertwende sollte sich die zehnjährige zurückliegende Tätigkeit im Ausland für das Lenzsche Unternehmen auszahlen. Denn Lenz hatte seinen Aufenthalt in Ägypten auch dazu genutzt, mit dem dortigen deutschen Botschafter Kontakt zu knüpfen. Dieser Mann war bis 1901 zum für die Verwaltung der deutschen Kolonien zuständigen Staatssekretär im Auswärtigen Amt aufgestiegen. In den Kolonien betrieben Bergwerksgesellschaften bereits Bahnen für den Transport der Erze zu den Seehäfen, aber aus militärischen und anderen kolonialpolitischen Gründen sollten weitere Bahnen gebaut werden.

Die Verwaltung der Schutzgebiete suchte dafür einen kompetenten Investor und wandte sich an Friedrich Lenz als den damals bedeutendsten Eisenbahnunternehmer und als persönlichen Bekannten. Friedrich Lenz erkannte wieder seine Chance und entsandte sofort auf eigenes Risiko Ingenieure nach Ostafrika (Tansania), Kamerun und Togo, noch bevor der Reichstag sich überhaupt mit dortigen Bahnbauten beschäftigt hatte. 1903 waren die Entscheidungen im Reichstag getroffen und Fördermittel zugesagt, worauf Lenz Bahnbauten in den genannten Kolonien sowie in Südwest-Afrika (Namibia) durchführte.

*Oben: Ab 1931 baute die vom mecklenburgischen Stellmachermeister Gotthard Drögmüller gegründete (und heute zum Volvo-Konzern gehörende) Karosseriewerkstatt in Heilbronn auf der Basis von Mercedes-Benz-Lastwagenfahrwerke Busse. Das Werkfoto zeigt Bus Nr. 51 mit der Aufschrift: Ostpr. Kleinbahnen AG, Betriebsführung Ostdeutsche Eisenbahn Gesellschaft Königsberg (Pr.). 51. Das Foto befindet sich im Archiv der Oberrheinischen Eisenbahn-Ges. (OEG), ob durch eine Verwechslung der gleichlautenden Firmenkürzel oder durch ein Angebotsschreiben der Fa. Drögmüller an die OEG Mannheim, ist nicht bekannt. Repro: Bernhard König*

*Mitte: Die Arbeitsweise der GmbH Lenz & Co. ließ Raum für regionale Ausprägungen wie die Übernahme ortsüblicher Architektur für die Identifikation der Menschen vor Ort mit der Kleinbahn. Bf. Boitzenburg, 18. 3. 1997. Foto: Wolfram Bäumer*

*Unten: Nur Sonnendach und Beschriftung unterscheiden den meterspurigen Güterwagen von denen Lenzscher Kleinbahnen in Deutschland. Werkfoto: Both & Tilmann [Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart, Berlin 1923, Bd. 1, S. 465]*



Auslandsgeschäfte waren und sind auch heute stets riskanter aber bei Erfolg auch lukrativer als Inlandsgeschäfte. Die Eisenbahnbauten in Afrika waren für Lenz wenig riskant, denn ihr Bau wurde vom Reich nach dem abgerechneten Aufwand vergütet. Die GmbH Lenz & Co erzielte somit zwar nur einen relativ bescheidenen Baugewinn, mußte jedoch weder eigenes Geld in das Projekt stecken noch Risiken übernehmen. Die Kolonialverwaltung ging dagegen ein relativ hohes Risiko ein, deshalb war die Überzeugung in der Zusammenarbeit mit Friedrich Lenz als einen besonders seriösen und kompetenten Auftragnehmer so wichtig. Lenz konnte auch die Aufwendungen für die Betriebsführung der Bahnen in den Kolonien mit der Kolonialverwaltung abrechnen.

Allerdings konnte das Reich den Finanzierungsbedarf nicht nach anfallenden Rechnungen aus dem Haushalt tätigen, sondern nur über Zinsbürgschaften und Rückzahlungsgarantien. Die AGV errichtete deshalb 1904 die „Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und -Betriebs-Gesellschaft“, die Interessensverträge zum einen mit dem Reich und zum anderen mit der GmbH Lenz & Co abschloß. Tatsächlich war die Kolonialgesellschaft nur der Name für das Lenzsche Auslandsgeschäft. Bis 1914 baute man unter der persönlichen Oberleitung von Friedrich Lenz 1.778 km Eisenbahnstrecken in Afrika. Die Betriebsführung von 1.587 km Eisenbahnen in Afrika hatte Lenz bis zum Verlust der Kolonien ebenfalls inne.

Ergebniszahlen liegen nicht vor, aber man darf annehmen, daß sich die Betätigung in Afrika in der Summe als ganz außerordentlich gewinnträchtig für Lenz und die AGV erwies. Dies hängt zum einen von den erfolgreichen Fertigstellungen der Bahnen ab, die sehr schnell zu den Hauptschlagadern für die Ausbeutung der Bodenschätze wurden und dadurch eine rationelle und gewinnträchtige Betriebsführung ermöglichten. Zum anderen gab es auch mittelbare Gewinne: So wurde bei Bauarbeiten in Südwest-Afrika ein Diamantenfeld entdeckt, an dessen Ausbeutung die AGV nach einigen Streitigkeiten beteiligt wurde.

## Der weitere Weg und Abschluß

Durch den Ersten Weltkrieg kamen Kleinbahnbauprojekte in Deutschland und Afrika nahezu zum Erliegen. Schon in den Jahren zuvor war eine Reihe von Betriebsführungsverpflichtungen zeitlich ausgelaufen. Die Kleinbahnen in Pommern wurden ab 1910 von einer dafür gegründeten Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes betrieben. Es ist anzunehmen, daß zusammen mit der Betriebsführung auch Mitarbeiter von Lenz zu den jeweiligen Betriebsführern wechselten. Bekannt ist dies von Gustav Witthöft, der von Lenz kommend ab 1910 die pommersche Kleinbahnabteilung leitete, bis er 1933 aus politischen Gründen hauptamtlich die Leitung der weniger staatlich abhängigen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn AG übernahm.

Mit 73 Jahren schied Friedrich Lenz 1920 als Geschäftsführer der GmbH Lenz & Co sowie aus der Verwaltung der AGV und anderer AGV-Töchter aus. Eine außerordentliche Generalversammlung wählte den 77jährigen am 1. August 1924 in den Aufsichtsrat der AGV. Etwa zu dieser Zeit änderte man auch die Firmierung in „Lenz & Co GmbH“. Geschäftsführer wurde Dr. Jaffé, der 1924 auch Vorstandsmitglied der AGV wurde. Ein im Zusammenhang mit der Goldmarkeröffnungsbilanz durchgeführter „Kassensturz“ ergab 1924 folgendes Bild:

- Der Bau von Kleinbahnen im In- und Ausland war seit 1914 zwar nicht gänzlich eingeschlafen aber bedeutungslos geworden. Und nun hatte die Straßenverkehrskonkurrenz durch Lkw und Busse einem weiteren Kleinbahnbau jede Perspektive genommen.
- Der Betrieb von 39 Bahnen mit etwa 2.000 km Streckenlänge durch Lenz & Co GmbH oder mittelbar durch die OEG war erfolgreich.
- Auch das eigentliche Baugeschäft hatte Lenz 1915 erneut aufgenommen. Im Ersten Weltkrieg führte er Streckenbauarbeiten für militärisch wichtige Eisenbahnen aus. Außerdem waren die Bagger

und Feldbahnen auf vielen größeren Tiefbaustellen im Einsatz. 1926 wurde das Tiefbauunternehmen „Allbau-Lenz“ auf Druck der AGV verselbständigt.

Nach 1918 hatte sich das Betätigungsfeld demnach vollständig verändert. Die Unabhängigkeit vom Staat, die Ideen und Leistungen, mit denen Friedrich Lenz erfolgreich gewesen war, waren in den nächsten 70 Jahren nicht mehr gefragt. Mehr noch: Trotz zunehmender Erschließung auch der ländlichen Regionen durch Straßen und Kraftfahrzeuge galt das Interesse staatlicher Institutionen nunmehr der Vorhaltung einer intakten Eisenbahninfrastruktur besonders für die alljährlichen Rübenkampagnen. Dafür nahmen Kreise, Provinzen und Staat auch das Begleichen der Unterbilanzen fast aller Kleinbahnen aus öffentlichen Mitteln in Kauf.

Beispiel dafür sind die Überlegungen des Oberpräsidenten der Provinz Pommern vom März 1923: „Die Firma Lenz versucht, die Aktien der Kleinbahnen in ihre Hand zu bringen, weil sie nichts mehr abwerfen. Das liegt nicht im öffentlichen Interesse, denn Lenz hat die Absicht, bei dauernder Unrentabilität die Kleinbahnen stillzulegen, sodann abzubrechen und zu verkaufen, wodurch aus dem Erlös der Materialien bedeutende Gewinne für die Aktionäre erzielt würden. Das wäre ein harter Schlag für die Provinz.“ [37] Ob in den Chefetagen der AGV und der GmbH Lenz & Co tatsächlich mit derartigen Gedanken geliebäugelt wurde, konnte bisher nicht nachgewiesen werden. Tatsache ist jedoch, daß bis 1929 Provinz und betroffene Kreise alle Aktien pommerscher Kleinbahnen der Lenz & Co GmbH abgekauft haben.

Über den Menschen Friedrich Lenz wissen wir fast nichts. Er hatte einen Sohn namens Hans, von dem bekannt ist, daß er am 1. Juli 1905 das Rittergut Stolzenburg im vorpommerschen Kreis Randow erwarb [38]. War Friedrich Lenz ein fürsorglicher Ehemann und Vater? Konnte er gut zuhören oder neigte er etwa zu Rechthaberei? Wie mag er wohl als Chef gewesen sein? Wir wissen es leider nicht.

## Literatur:

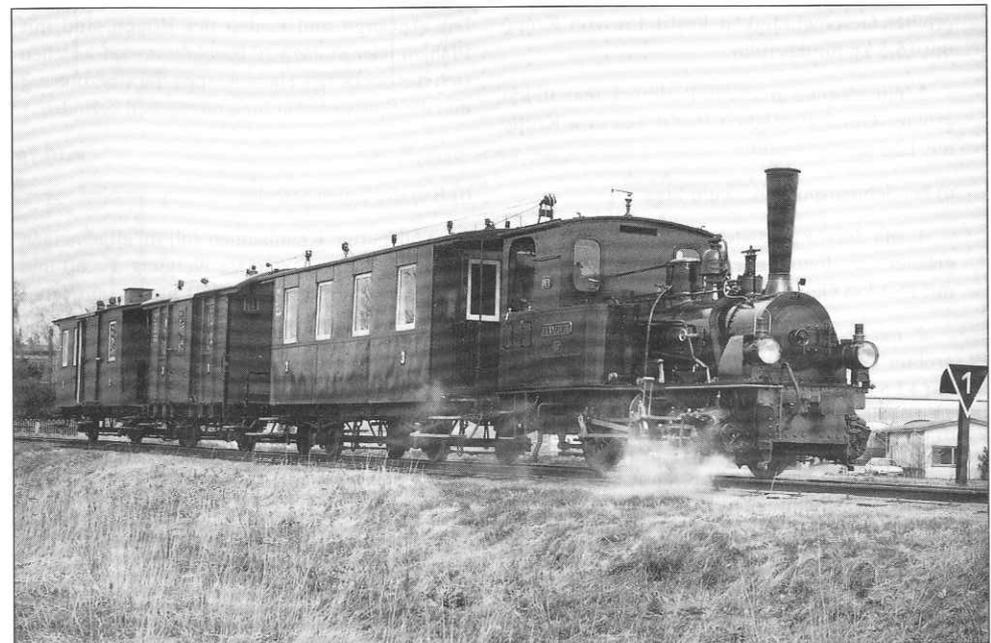
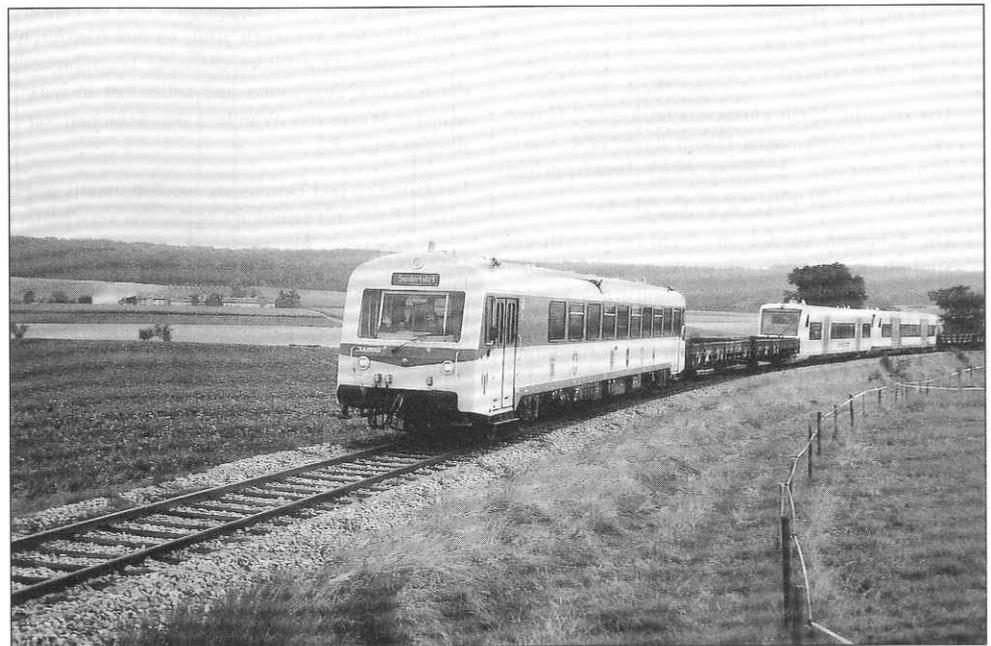
- [1] Gleim, Das Recht der Eisenbahnen in Preußen, Berlin 1893
- [2] Lenz & Co, Der Bau und die Betriebseinrichtungen der Kleinbahnen, Stettin 1894, Slg. R. Dobbert
- [3] Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen, Berlin 1897
- [4] Meyers Großes Konversationslexikon, S. 118, Leipzig 1905
- [5] Jahrbuch der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, Berlin 1908
- [6] Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reich für das Jahr 1911, Berlin 1913
- [7] Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, S. 521, Berlin 1916
- [8] Handbuch der deutschen Straßen-, Klein- und Privatbahnen, Berlin 1928
- [9] Dr. Lübbert, AGVI 1901 – 1931, Frankfurt 1963
- [10] Harder, Die Vulcan-Kleinbahnlokomotiven für die Eisenbahngesellschaft Lenz & Co, Lok-Magazin 23, Stuttgart 1967
- [11] Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd 3, Gifhorn 1974
- [12] Quill, Die Butzbach-Licher Eisenbahn, Lübbecke, 1976
- [13] List, Kleinbahnen der Altmark, S. 16, 17, Berlin 1979
- [14] Koerner, ELNA-Dampflokomotiven, Münster 1985
- [15] Günzl, Vulcan-q, in Modelleisenbahner 5 und 6/87, Berlin 1987
- [16] Nickel, 75 Jahre Lokomotiven der Lenz-Gattung M, in Modelleisenbahner 12/88, Berlin 1988
- [17] Buße, Bäume, Eisenbahnen in Pommern, S. 106 – 244, München 1988
- [18] Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd 1, Freiburg 1989
- [19] Rammelt, Fiebig, Preuß, Klein- und Privatbahnenarchiv 1, Berlin 1989
- [20] Bäume, Die Görlitzer Gewichtsbremse, Die Museums-Eisenbahn, 1, S. 16 – 22, Bruchhausen-Vilsen 1989
- [21] Bäume, Das preußische Kleinbahngesetz, Die Museums-Eisenbahn, 4, S. 23 – 34, Bruchhausen-Vilsen 1989
- [22] Beyer, Hundert Jahre preußisches Kleinbahngesetz, Lokrundschau 146, S. 88 – 99, Hamburg 1992
- [23] Wolff, Menges, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd. 2, Freiburg 1992
- [24] Köhler, 100 Jahre Strausberger Eisenbahn, S. 12, Berlin 1993
- [25] Fromm, Der Eisenbahnknoten Ebelben, Bad Langensalza, 1994
- [26] Röper, Genthiner Eisenbahn, Neben- und Schmalspurbahnen in Deutschland, München, 1994
- [27] Wolff, Menges, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd. 3, Freiburg 1995
- [28] Sadlowski, Die Ortelsburger Kleinbahn, Die Museums-Eisenbahn 2, S. 5 – 7, Bruchhausen-Vilsen, 1995
- [29] Günther, Kleinbahn Strausberg – Herzfelde, Verkehrsgeschichtliche Blätter, S. 106, Berlin 1996
- [30] Bäume, Kleinbahnpionier, Eisenbahn-Magazin 12, S. 43 – 46, Düsseldorf 1996
- [31] Rogl, Kenning, Die Steinhuder Meer-Bahn, S. 10, 12, Nordhorn 1996
- [32] Brumm, die Kreznacher Kleinbahn, Bad Kreuznach '96
- [33] Riechers, 100 Jahre Bahn von Bruchsal nach Menzingen und Odenheim, Ubstadt-Weiher 1996
- [34] Lüderitz, Rammelt, die Halle-Hettstedter Eisenbahn, Freiburg 1996
- [35] Bauchspies, Jünemann, Kieper, Die Rügenschens Kleinbahnen, Stuttgart 1996
- [36] Hesselink, Tempel, Eisenbahnen im Baltikum, Münster 1996
- [37] Vorpommersches Landesarchiv Greifswald, verschiedene Akten über den Kleinbahnbau (Bestand Rep. 65 c, Regierung Stralsund)
- [38] Bergmann, Die Randower Kleinbahn, S. 34, Milow 1986

Am 19. August 1930 starb Friedrich Lenz 83jährig in seinem pommerschen Geburtsort Pflugrade. Die Beschaffung von Dieseltriebwagen und die Ausweitung auf Busverkehre vieler seiner Kleinbahnen hat er nur in den Anfangsstadien erlebt. Er mußte aber nicht mehr erleben, wie nach dem Zweiten Weltkrieg viele seiner Kleinbahnen in Pommern sowie den anderen östlichen Provinzen demontiert und wie seit den 50er Jahren die meisten seiner Kleinbahnen den großzügigen Straßenausbauten geopfert wurden.

Zwischen der heute zu Dänemark gehörenden Insel Alsens und Sigmaringen an der Donau, zwischen Memel und dem von der niederländischen Grenze umrahmten Selfkant hat Friedrich Lenz etwa 100 Klein- und Privatbahnen gepägt. Manche von Friedrich Lenz entworfene Lösung und manche von ihm erfolgreich eingesetzte Technik ist heute wieder hochaktuell oder wird museal bewahrt.

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 Höferschätzung 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.

Historische Zeugen für die Kreativität und Schaffenskraft des Friedrich Lenz bewahren die Selfkantbahn, Museumsbahn Schönberger Strand, der Förderverein zur Erhaltung der Rügenischen Kleinbahn, das polnische Kleinbahnmuseum Greifenberg und besonders die Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. Hier wird ein kompletter Lenzscher Dampfzug von 1894 betriebsfähig vorgehalten, und hier kümmern sich die Museums-Eisenbahner auch intensiv um die Geschichte des Mannes Friedrich Lenz und seines Unternehmens, der GmbH Lenz & Co.



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

*Oben: Die Umnutzung des Bahnhofs Ratzeburg Stadt der bereits 1934 stillgelegten Ratzeburger Kleinbahn als Hotel und Café hat das Gebäude bis heute in gutem Zustand bewahrt. Eine Dampflok als Wetterfahne und eine Tafel mit Erläuterung der Gebäudegeschichte weisen auf die vormalige Nutzung hin. Gleisseite Bf. Ratzeburg-Stadt, 30. 3. 1997, Foto: Wolfram Bäumer*

*Mitte: Die Strohgäubahn Korntal – Weissach gehört heute zum modernen SPNV-Netz im Großraum Stuttgart. Neu beschaffte moderne Fahrzeuge wie NE 81 und RegioShuttle gehören hier seit 15 Jahren zum Bild. Zwischen Hemmingen und Heimerdingen, 1. 9. 1996, Foto: Manfred Aschpalt*

*Unten: Herausragend unter den museal bewahrten Objekten Lenzscher Kleinbahnen ist die einhundertjährige, in den Ablieferungszustand rekonstruierte stilreine Zuggarnitur der Franzburger Kreisbahnen bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, 14. 4. 1993, Foto: Gerhard Moll*