

Henning Wall

Ergänzungen zu Lenz & Co. und die WEG

Die Behandlung der aufgezählten Finanzierungsmodelle (s. DME 3/97 S. 24), mit denen Friedrich Lenz bzw. die Tochterunternehmen Kleinbahnen bauten, verdient eine Ergänzung. Aus dem Buch von Dr. Lübbert über die AGIV-Geschichte wird immer wieder kolportiert (auch von mir selbst im Buch über die Geilenkirchener Kreisbahn), daß Lenz & Co. in der wohlhabenderen Rheinprovinz „nur“ mit 3 % das von den Kreisen selbst beschaffte Anlagekapital verzinsen mußte. Die tatsächlichen Verhältnisse waren jedoch von Kreis zu Kreis verschieden. Lenz & Co handelte die Verträge aus, die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) übernahm sie bzw. schloß selbst neue ab.

Euskirchener Kreisbahnen (EKB)

Bei den EKB, der ersten Lenz-Bahn in der preußischen Rheinprovinz, mußte Lenz & Co. gemäß Vertrag vom 20. 3. 1894 als Pacht 90.000 Mark pro Jahr bezahlen und einen Kautionscheck von 300.000 hinterlegen. Der Vertrag sollte bis zur Amortisation des Baukapitals von 1,96 Mio. Mark (mit 1 % Tilgung) dauern. Doch nachdem der Kreis Euskirchen der Militärverwaltung der Fortifikation Köln Zugeständnisse gemacht hatte, lehnte Lenz & Co deren finanzielle Auswirkungen (u. a. Einbau von Sprengkammern in die Brücken und deren kostenintensive Wartung) strikt ab, ließ Rechtsgutachten erstellen und erklärte den Vertrag für Null und nichtig.

Der Repräsentant der Bau- und Betriebsabteilung Köln von Lenz & Co, Bauinspektor a. D. Johannes Mühlen, war zugleich Direktor der WEG und somit der Verhandlungspartner des Kreises Euskirchen für beide Firmen. Er bot dem Kreis Euskirchen einen neuen Vertrag mit der WEG an, der auf die Bedingungen einginge. Daraufhin wurde Lenz & Co. aus dem Vertrag entlassen und der Kautionscheck zurückgegeben.

Der am 28. 11. 1899 zwischen Kreis Euskirchen und WEG geschlossene Vertrag mit einer Laufzeit von 60 Jahren, mindestens aber bis 1944, dem Ende der Konzessionslaufzeit für die EKB, sah immer noch Pachtzahlungen in Höhe von 90.000 Mark pro Jahr vor und eine Kautionshinterlegung von 300.000 Mark. 1906 erhöhte sich die Pacht durch Übernahme von Bahnbestandteilen und Betriebsmitteln auf 105.000 Mark jährlich. Erst nach 25 Jahren sollte der Kreis die Hälfte des 8 % Nettoverzinsung übersteigenden Gewinns erhalten. Die weiteren Nachtragsverträge (insgesamt sechs Nachtragsverträge bis 1926) dienten der Verbesserung der Anlagen und der Betriebsmittel und korrigierten die Anfangsfinanzierung und die durch die Inflation entstandene finanzielle Schiefelage. Die WEG erhielt die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb, um daraus die Pacht und alle Betriebsausgaben zu bestreiten.

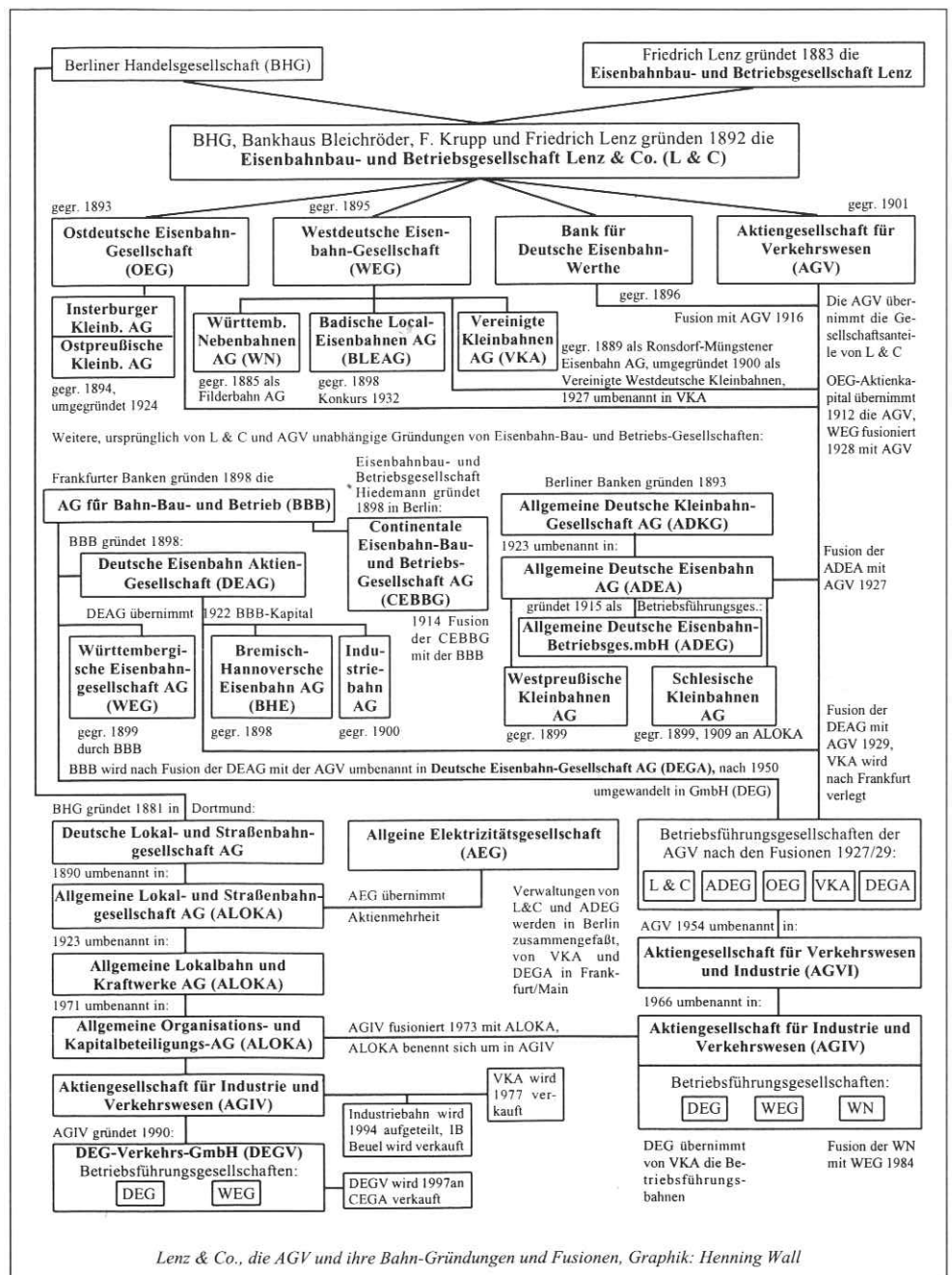
Die Pacht entspricht rund 4,6 % der beim Bau für Anlagen und Fahrzeuge aufgewendeten Investitionen. Bei 58 km Meterspurstrecke wurden 33.790 Mark je km investiert. Im Vergleich mit anderen Kleinbahnen hatte Lenz & Co sehr sparsam gearbeitet. Tatsächlich waren die Schienen mit 16 kg/m zu schwach und mußten von der WEG schon zwischen 1900 und 1906 auf der Strecke Euskirchen – Liblar gegen „WEG-Profil“ mit 22,5 kg/m ausgetauscht und auf der Eifelstrecke durch zusätzliche Stützknaggen gehalten werden. Die Umbaukosten in Höhe von 411.000 Mark trug die WEG aus Rücklagen und den Erlös der ausgebauten Schienen. Die Eifelstrecke über Zülpich nach Arloff

wurde für einen Pauschalpreis von 350.000 Mark 1906 und 1907 umgebaut (Kurvenbegradigung, zusätzliche Gleisanlagen) und im Oberbau verstärkt.

Die zweiachsigen Lokomotiven des Typs h (mit 14 t Dienstgewicht etwas schwerer als der 12 t schwere Lenz-Typ i) wurden gemäß erstem Nachtragsvertrag vom September 1906 von der WEG ins Eigentum übernommen und mußte dafür die Bahn mit „einer zum ordentlichen Betrieb erforderlichen

Anzahl stärkerer Lokomotiven ausrüsten“. Erst 1921 übernahm der Kreis vertraglich eine feste Anzahl Lokomotiven.

Die WEG-Betriebsdirektion in Horrem (Bahnamt Horrem) verwaltete die Betriebsmittel für EKB, BHKb und MBrB gemeinsam. Deswegen sind genaue Zuordnungen von Lokomotiven zu den drei Bahnen kaum möglich und entsprechende Stationierungsangaben früherer Veröffentlichungen weitgehend Makulatur. Fahrzeugtausch zwischen den drei Bahnen war Betriebsalltag. Nach der 1913 erfolgten Verstaatlichung des Bergheimer Netzes kaufte die WEG aus dem Wagenpark der verstaatlichten Bahnen 112 Güterwagen und 1914 nochmals 159 Wagen für die EKB. Die WEG erwarb auch einige vormalige Bergheimer Lokomotiven und verteilte sie auf ihre Bahnen.



Lenz & Co., die AGV und ihre Bahn-Gründungen und Fusionen, Graphik: Henning Wall

Geilenkirchener Kreisbahnen (GKB)

Den Vertrag mit dem Kreis Geilenkirchen unterzeichneten Lenz & Co. und die WEG im Frühjahr 1898 gemeinsam. Demnach mußten sie für das vom Kreis aufgewendete Baukapital 4 % Pacht (3 % Zinsen, 1 % Tilgung) zahlen. Dies betraf auch spätere bauliche Ergänzungen und zusätzlich angeschaffte Betriebsmittel. Das bedeutete einen Ausgleich aus eigenen Mitteln, falls die Differenz von Betriebseinnahmen und -ausgaben, geringer als die Pachtzahlungen ausfallen sollten, d. h. geringer als 4 %. Überschüsse bis 5 % durfte die WEG behalten, höhere Überschüsse waren mit dem Kreis zu teilen. Die Zahlungen waren daher von Jahr zu Jahr verschieden hoch. Tatsächlich lag bis 1917 die Verzinsung bei durchschnittlich 4,2 %, die an den Kreis für Verzinsung und Tilgung gezahlten, aus dem Kleinbahnbetrieb erwirtschafteten Gelder betragen im Mittel 77.500 Mark jährlich. Der Vertrag sollte bis zum Ablauf des 44. Jahres nach Betriebs-

eröffnung dauern, also bis 1944.

Die Bausumme hatte einschließlich der Verlängerung bis Tüddern (bis 1905 im Eigentum der WEG bzw. VKA) 1.513.000 Mark betragen, das sind bei 38 km Streckenlänge rund 39.800 Mark/km. Die Ausstattung war wie bei Lenz & Co üblich sehr einfach, jedoch hatten die Schienen hatten von Anfang an ein Gewicht von 20 kg/m, die Lokomotiven waren vom Typ h. Die erste bedeutend stärkere Lokomotive, eine B'B-Mallet, wurde 1906 angeschafft. Kautions mußte nicht hinterlegt werden, da die Banken Berliner Handelsgesellschaft und der Schaaffhausensche Bankverein, Köln, die Lenz & Co. und die WEG stützten, den Vertrag ebenfalls mitunterzeichneten. Bis 1917 war das Anlagekapital auf 1,92 Mio. Mark angewachsen. Durch Ersten Weltkrieg und Inflation verzerrte sich das Bild, der Kreis betrieb die Bahn zeitweise auf eigenes Risiko, und die WEG erhielt für ihre Betriebsüberleitung ein pauschales Honorar.

Bergheimer Kreisbahnen (BhKB)

Ganz anders verlief die Finanzierung der BhKB. Das gesamte von Lenz & Co. bzw. der WEG gebaute Streckennetz reichte von Bedburg im Norden bis Liblar im Süden, von Oberbolheim bis Benzelrath, auch Rheidt/Kr. Bergheim, Ameln im Kreis Jülich und Elsdorf waren Eckpunkte des ursprünglich meterspurigen Netzes. Dieses Bauvolumen konnte der Kreis Bergheim nicht selbst finanzieren und übernahm nur die innerhalb der Kreisgrenzen liegenden Streckenteile. Die Ergänzungsstrecken Kirchherten – Ameln, Kreisgrenze – Benzelrath und (1904 bereits in Regelspur) Rheidt – Rommerskirchen sowie die Südstrecke Mödrath – Liblar baute Lenz & Co. bzw. die WEG auf eigene Rechnung.

Da Lenz 1894 unbedingt den Auftrag haben wollte, bot er dem Kreis großzügige Finanzierungsmodalitäten an: Für die rund 62 km langen Strecken waren 2.263.000 Mark veranschlagt worden, d. h. 36.500 Mark/km. Davon mußte der Kreis Bergheim mit 1.178.000 Mark aber nur etwas mehr als die Hälfte aufbringen, da freiwillige Leistungen der Gemeinden und anderer Interessenten die Grunderwerbskosten erheblich reduzierten. Lenz & Co. mußte eine Kautions von 200.000 Mark und die mit 725.000 Mark veranschlagten Fahrzeuge stellen und an Pacht 4,5 % von 1.178.000 Mark sowie 4,5 % von 186.000 Mark Grunderwerbskosten zahlen: 61.300 Mark jährlich, zuzüglich 1.200 Mark jährlich für die Bildung eines Reservefonds. Da nur die um die Fahrzeugbeschaffung reduzierte Bausumme zu verzinsen war, stellte sich die Finanzierung für Lenz & Co. günstiger dar als bei EKB oder GKB. Fahrzeuge mußte Lenz & Co. ohnehin zusätzlich vorhalten für die EKB (Betriebsreserve), die ersten Loks wurden von den EKB zur BhKB umgesetzt.

Auch der Kreis Bergheim machte einen guten Schnitt, da er die Zinsen der nicht vom Kreis aufgebrachten Grunderwerbskosten einstreichen konnte und selbst nur 3 % Zinsen des Darlehens von 1.178.000 Mark an die Landesbank abführen mußte. Die Ausstattung mit Schienen entsprach der GKB (20 kg/m), die Strecke Bedburg – Horrem erhielt von Anfang an Schienen mit einem Gewicht von 24 kg/m, die Lokomotiven waren ähnlich leicht wie bei EKB oder GKB (u. a. vier Stück vom Typ h), wurden aber bereits 1899 und 1900 durch stärkere Malletloks ergänzt bzw. ersetzt.

Der Kreis Bergheim hatte das Recht, die BhKB nach 30 Jahren zu übernehmen. Die WEG trat die von ihr finanzierten Strecken außerhalb des Bergheimer Kreisgebietes 1900 an ihre Tochtergesellschaft Vereinigte Westdeutsche Kleinbahnen AG (VKA) ab, nahm sie 1902 teilweise wieder zurück, bis sie sie 1907 an den Kreis Bergheim verkaufte.

Aufgrund der über eine Kleinbahn hinausgewachsenen Bedeutung der Strecke Bedburg – Bergheim – Horrem strebte der Kreis Bergheim den dreischiennigen Ausbau an, was der Kleinbahn aber verweigert wurde. Jedoch wurde seitens des Ministeriums die Umwandlung in eine (dreischiennige) Nebenbahn nach dem Gesetz vom 3. 11. 1838 gestattet. Ein neuer Vertrag mit der WEG vom Juli 1901 regelte den Umbau, der 1.965.000 Mark kosten sollte und mit 5 % zu verzinsen war, während das alte Kapital weiterhin mit 4,5 % verzinst wurde. Der neue Pachtvertrag wurde auf 20 Jahre abgeschlossen. Mit der neuen Konzession wurde auch die Übernahme durch den preußischen Staat gere-

Fünfter Geschäfts-Bericht

der
Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft AG
Köln a. Rh.
für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis zum 31. Dezember 1900

(Auszug)

Betriebsergebnisse der im Jahre 1900 durch uns betriebenen Bahnlängen

Die Pachtlinien Euskirchener Kreisbahnen, Gummersbacher Kreisbahn (Engelskirchen-Marienheide), Bergheimer Kreisbahnen erbrachte eine Bruttoeinnahme von:

1900	1899	1898
M 838.789,36	M 653.355,65	M 530.861,10

Die gesamten Betriebsausgaben, einschließlich der Dotierung der von den Kreisen verwalteten Erneuerungsfonds, sowie einschliesslich der Zuschüsse, welche von den Euskirchener und Bergheimer Kreisbahnen als Miete für die in ihrem Interesse verwendeten Betriebsmittel der bis jetzt nur mit der Teilstrecke Mödrath-Liblar eröffneten Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl an diese Bahn zu zahlen waren, erforderten:

M 489.349,97	M 406.696,83	M 308.234,22
--------------	--------------	--------------

Der Gesamtüberschuß der oben erwähnten Pachtlinien betrug daher:

M 349.448,39	M 246.658,82	M 222.626,88
--------------	--------------	--------------

woraus im Jahre 1900 zur Deckung bzw. zur Rückstellung der Pachtbeträge die Summe von M 239.514,58 zu entnehmen war.

Aus den mit dem 1. April 1900 übernommenen und mit dem 31. Dezember 1900 an die Aktiengesellschaft Vereinigte Westdeutsche Kleinbahnen übertragenen Kreuzbacher Kreisbahnen erzielten wir für 9 Monate eine Bruttoeinnahme

von	M 69.493,82
die Betriebsausgaben betragen	" 50.284,19
der Überschuss daher	M 19.209,63.

Die Bruttoeinnahmen der am 7. April zur Eröffnung gekommenen Pachtlinie Geilenkirchener Kreisbahnen betragen

.....	M 81.642,41
die Betriebsausgaben einschließlich	
der Rücklagen betragen	M 55.013,27
der Überschuss daher	M 26.629,14.

Dieser Überschuss bleibt noch um ca. M 6.000 hinter der Pachtsumme zurück, läßt aber die Erwartung einer günstigen Entwicklung des Unternehmens berechtigt erscheinen, da eine neu eröffnete Bahnlinie in der ersten Betriebsperiode die verhältnismässig grössten Ausgaben und die kleinsten Einnahmen hat.

Die Bruttoeinnahmen der Teilstrecke Mödrath-Liblar der Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl betragen

	1900	1899	Ausgaben einschliesslich
der Rücklagen	M 79.492,36	M 47.206,25	
der Überschuss daher	M 41.879,14	M 22.951,10	
	M 37.613,42	M 24.255,15.	

Aus diesem Überschusse war noch der Specialreservefonds für diese Linie mit M 188,97 = 2 % des Reingewinns zu dotieren.

Der vorstehende Prozentsatz ist seitens der Aufsichtsbehörde festgesetzt worden.

Firmengründungen, Ankäufe und Umgründungen der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft AG (WEG)

Bankenkonsortium unter Führung der **Berliner Handels-Gesellschaft BHG** gründet am 25. Oktober 1895 mit 5 Mio. Mark auf Betreiben von **Lenz & Co.** die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG

Sitz: Köln, Bau- und Betriebsabteilungen: Köln, Karlsruhe, Stuttgart
ab 1905 nur Betriebsbüro Köln
Bahnämter: Horrem, Ronsdorf
Nebenbetriebe: Sandgruben (u.a. Geilenkirchen, Jülich, Mülheim-Wichterich) und Steinbrüche (u.a. Bockenu, Brenk, Burgbrohl, Siegelsbach, Weibern, Weissach)

1898 Kapitalerhöhung auf 10 Mio.

Hauptwerkstatt Liblar (*1899)

1917 verkauft, später: *Westdeutsche Maschinenfabrik GmbH*

Bau und Betrieb von Kleinbahnen und Eisenbahnen gemäß Verträgen mit Kreisen (Pachtbahnen) und auf eigene Rechnung

Betriebsführung nach Aktienkauf (1897) der
Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn AG

Bahnbau und Betrieb durch regionale Tochterfirmen

eigene Gründung 1898

infolge Aktienkauf 1902

WEG übernimmt 1896-1899 von GmbH Lenz & Co. die Bau- und Pachtverträge mit den Kreisen: Euskirchen (EKB), Bergheim (BhKB), Gummersbach (EME) und Geilenkirchen (GKB), Eröffnungen 1895-1897 und 1900. Weitere Verträge: 1908 Vertrag mit Kreis Düren (DKB) 1910 Vertrag mit Kreis Jülich (JKB)

Ronsdorf - Müngstener Eisenbahn AG (RME, gegr. 1889) kauft 1897 Wermelskirchen - Burger Eisenbahn AG (WBE) und fusioniert, Sitz: Ronsdorf, ab 1900 Köln
1900 Umbenennung der RME in:
Vereinigte Westdeutsche Kleinbahnen AG

Badische Local-Eisenbahnen AG (BLEAG)
Sitz in Karlsruhe

Filderbahn AG
(gegründet 1885), Sitz Stuttgart

BLEAG kauft 1898 von der WEG: Albtalbahn (eröffnet 1897)
Bruchsal-Hilsbach-Menzingen (BMO, eröffnet 1896)
Bühl-Oberbühlertal (eröffnet 1896)

1905 Bau von Korntal - Weissach (eröffnet 1906)

1905 Umbenennung in:
Württembergische Nebenbahnen AG (WÜNA)

Bahnamt Horrem 1896-1910
für BhKB, EKB, MBrB

Bahnamt Ronsdorf 1898-1901
für RME, WBE, EME (Betrieb WEG)

BLEAG baut selbst:
Wiesloch-Waldangelloch (eröffnet 1901)
Neckarbischofsheim-Hüffenhardt (eröffnet 1902)

WEG baut auf eigene Rechnung: Kl. Mödrath - Brühl, (*1899), Kl. Neheim-Hüsten - Sundern (NHS, *1900), Albtalbahn, Hartsfeldebahn (1898 an die BLEAG)
1900 Kauf der 1896 eröffneten Kreis Kreuznacher Kleinbahn

Von der WEG 1900 NHS und Kreuznacher Kleinbahn sowie Bahnbestandteile der Pachtbahnen übernommen

ab 1900 Niederlassung der BLEAG in Stuttgart, bezeichnet als:
Württembergische Local-Eisenbahnen (WLE)
1910 Niederlassung aufgelöst

1910 Übernahme der WLE-Bahnen der BLEAG:
Hartsfeldebahn (eröffnet 1901)
Reutlingen - Gönningen (eröffnet 1902)

Gründung eigener AG's: Braunschweig - Schöninger Eisenbahn AG (BSE, *1902), Brohlalbahn AG (BE, *1901), Oschersleben - Schöninger Eisenbahn AG (OSE, *1899), Rinteln - Stadthagener Eisenbahn AG (RStE, *1900), Mödrath - Liblar - Brühler Eisenbahn AG (1903 aus Kl. umgewandelt), zusammen mit BhKB zum 31.12.1912 an KPEV verkauft, Moselbahn AG (MAG, eröffnet 1903),
Beteiligungen: Mittelthurgaubahn AG, Hohenzollerische Kleinbahn AG, Kl. Heudeber - Mattierzoll

1902 Ronsdorfer Strecken verkauft
1922 WBE-Strecken verkauft

Die WEG verkauft 1920 ihre BLEAG-Beteiligung (Aktienpaket)

1920 Strecken der Filderbahn an die Stadt Stuttgart verkauft

1927 Übernahme der ADEA-Bahnen Kl. Gießen - Bieber, Groß Peterwitz - Katscher, Dessau - Rade-gast, Philippsheim - Binsfeld
Gesellschaft umbenannt in:
Vereinigte Kleinbahnen AG (VKA)

1931 Konkurs der BLEAG, die Bahnen übernimmt die Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG)

WÜNA als Folge der AGV-Fusionen mit BBB/DEGA ab 1929 in Personalunion mit der neu zur AGV gehörenden Württembergische Eisenbahn AG (WEG), Sitz in Stuttgart, nach 1945 Umwandlung der WÜNA in eine GmbH (WN)

1921 BE verkauft an Kr. Ahrweiler, RStE, BSE, OSE an ADEA verkauft

1928 Übernahme der WEG- und Pachtbahnen durch VKA;
ab 1930 Sitz in Frankfurt/Main, Personalunion mit der 1929 von der AGV aufgekauften Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG (DEGA)

Albtalbahn wird 1956 von der Stadt Karlsruhe übernommen, Gründung der Albtal-Verkehrsgesellschaft AG (AVG) in Karlsruhe

Fusion WN mit WEG 1984 zur

Fusion durch Aktientausch 1928 mit **Aktiengesellschaft für Verkehrswesen (AGV), Berlin**
die WEG-Bahnen übernimmt und betreibt die VKA in Köln

VKA firmiert ab 1952 als GmbH (VKG), ebenso DEGA (DEG)

Die SWEG übernimmt 1963 nach Liquidation der DEBG die restlichen Bahnen der ehemaligen BLEAG

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft AG (WEG)
Stuttgart, ab 1993 Waiblingen

BSE und OSE 1927 an AGV, OSE 1949 an DR, BSE 1971 stillgelegt; MAG größtenteils stillgelegt, Restbetrieb verkauft; RStE 1927 an AGV zurück, 1995 an OHE und Kommunen verkauft; AGIV seit 1997 kein Bahnkonzern mehr.

Betriebsführung der noch bestehenden Bahnen abgegeben an die **Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft GmbH (DEG), Frankfurt/Main**

Die AVG übernimmt 1994 die BMO von der SWEG und elektrifiziert sie

AGVI gründet 1990 als Dachgesellschaft für DEG und WEG:

DEG-Verkehr GmbH (DEGV)

letzte Eigentumsbahn der VKG: Neheim-Hüsten - Sundern (NHS)

1977 Verkauf der VKG mit NHS an Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH in Soest, VKG aufgelöst

DEGV wird Anfang 1997 an die französische Konzerngesellschaft Compagnie Generale d'Entreprises Automobiles (CGEA) (60 %) und Energieversorgung Schwaben AG (40 %) verkauft

gelt. Eine Verstaatlichung sollte jedoch nicht vor 1910 erfolgen. Zum 31. 12. 1912 übernahm die preußische Staatsbahn (KPEV) die BhKB und entschädigte den Kreis Bergheim mit 9,5 Mio. Mark.

Mödrath-Liblar-Brühler Bahn (MBrB)

Die ebenfalls im Kreis Bergheim gelegene Strecke Mödrath – Liblar benötigte Lenz & Co. zur Verbindung der in Liblar endenden EKB mit dem übrigen Meterspurnetz, das über Benzlarth und Frechen, die spätere Köln-Frechen-Benzlarther Eisenbahn (Teil der heutigen HGK), bis Köln reichte. Die Strecke Mödrath – Liblar betrieb die WEG zusammen mit der Verlängerung bis Brühl als eigenständige Kleinbahn der WEG.

Zeitgleich mit der BhKB wurde auch die MBrB in eine Nebenbahn umkonzessioniert und dreischienig ausgebaut. Da die Strecke Mödrath – Liblar ganz im Kreis Bergheim lag, hatte der Kreis ein Rückkaufsrecht. Die MBrB wurde daher als eigenstän-

die Aktiengesellschaft aus der WEG ausgegründet. Die in der neuen Konzession auferlegten Bedingungen sahen auch ein Übernahmerecht des preußischen Staates vor, allerdings wie bei der BhKB nicht vor 1910. Als Entschädigung sollte die WEG die aufgewendeten Baukapitalien sowie einen Unternehmergewinn von 10 % erhalten. Tatsächlich erreichte am 5. 11. 1910 WEG ein Schreiben des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, in dem die Verstaatlichung zum 1. 1. 1913 angekündigt wurde. Die WEG wurde mit 4 Mio. Mark entschädigt.

Weitere geplante Kleinbahnprojekte in der Rheinprovinz kamen durch den Ersten Weltkrieg zum Erliegen. Lenz bzw. die WEG planten den Aufbau eines linksrheinischen zusammenhängenden meterspurigen Kleinbahnnetzes vom Ausmaß ähnlich dem pommerschen Netz. Die Vorplanungen für eine Heinsberger und eine Erkelenzer Kreisbahn blieben bei Kriegsausbruch stecken ebenso wie die Verbindung von Erkelenz über Mönchengladbach, Kirchherten über die Bergheimer Kreisbahnen

nach Meckenheim, Sinzig und Brohl. Eine eigene meterspurige Verbindung von Benzlarth über Gleuel nach Köln wurde schon 1903 von der WEG nach ersten Grundstückskäufen wieder aufgegeben. Die Bewerbung um Bau und Betrieb eines Kleinbahnnetzes im Landkreis Aachen war für die WEG auch nicht erfolgreich. Hier erhielt die Aachener Kleinbahn den Zuschlag und erweiterte ihr elektrisches Überlandnetz in mehreren Bauphasen.

Die WEG fusionierte 1928 mit der Aktiengesellschaft für Verkehr (AGV). Aber auch heute existieren ebenso wie einige Strecken noch Teile des ehemaligen Lenz-Firmen-Imperiums, die weiterhin oder neuerdings verstärkt an regionalen Eisenbahnprojekten arbeiten, regionale Eisenbahnen betreiben und sich im Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen an den aktuellen SPNV-Ausschreibungen beteiligen. Gemeint ist die DEG-Verkehrs-GmbH, die mit ihren Tochtergesellschaften Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (DEG) und Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) als letzte größere private Eisenbahn-Konzerngesellschaft übriggeblieben ist. Sie war jahrzehntelang im selbst noch von Friedrich Lenz mitbegründeten AGV-Konzern, heute Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehr (AGIV), ein aus der Anfangszeit tradierter Konzernteil, der trotz geringer Gewinnaussichten im multi-industriell ausgerichteten AGIV-Konzern bis Anfang 1997 mitgezogen wurden. Inzwischen ist die DEGV aus dem AGIV-Konzern ausgegliedert und hat neue Gesellschafter, die Ausrichtung auf regionale Eisenbahnen ist geblieben.

Dagegen sind alle anderen, ganz auf Eisenbahnbetrieb ausgerichteten Konzerne verschwunden, wie Bachstein mit der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft, Vering & Wächter und die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG), die ebenfalls wie Friedrich Lenz großes für die Erschließung abgelegener Räume durch Klein- und Privatbahnen geleistet hatten, den Strukturwandel der Verkehrsunternehmen und die Verluste durch die entschädigungslosen Verstaatlichungen im Osten jedoch nicht überstanden.

Quellen:

Verträge und Nachtragsverträge zwischen Lenz & Co bzw. der WEG mit den Kreisen Geilenkirchen, Euskirchen und Bergheim, aus:

- Kreisarchiv Euskirchen
- Hauptstaatsarchiv NW Düsseldorf
- Archiv der Kreiswerke Heinsberg, Geilenkirchen

Nachsatz der Redaktion:

Herrn Wall gilt ein ganz herzliches Dankeschön für die Korrekturen und Ergänzungen zum Beitrag über Friedrich Lenz in DME 2/97 und DME 3/97. Dank gilt auch für sein Zurverfügungstellen der drei hier abgebildeten Graphiken, die für die zusammenhängende Dokumentation der Kleinbahnforschung in der DME dem von ihm verfaßten Buch über die Geilenkirchener Kreisbahn entnommen werden durften.

Wer mehr über die meterspurigen Lenz-Bahnen im Rheinland wissen möchte, dem sei gerade dieses Buch über die Geilenkirchener Kreisbahn wärmstens empfohlen.



Organigramm im AGIV-Konzern bis Februar 1997. Graphik: Henning Wall