

Henning Wall

Und noch einmal: Lenz & Co.

Die Übernahme der BHF-Bank in Frankfurt (der Berliner Handels- und Frankfurter Bank) durch die ING-Bank gibt Anlaß zur Erinnerung, daß mit der früheren Berliner Handelsgesellschaft (BHG), einem um die Jahrhundertwende angesehenen Berliner Bankhaus, untrennbar auch die Firmengeschichte von Lenz & Co. verbunden ist. Zwar sind Unternehmerrisiko, unternehmerisches Risiko und technisches Wissen bei Firmengründern wie Friedrich Lenz unabdingbar für die Gründung größerer Unternehmen, es gäbe aber keine Lenz-&Co.-Geschichte wäre da nicht auch die Risikobereitschaft und unternehmerische Initiative von Kapitalgebern wie Carl Fürstenberg (1850 – 1933), dem damaligen Inhaber der Berliner Handelsgesellschaft, die zusammen mit Friedrich Lenz neben der GmbH Lenz & Co. die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen (AGV) gründete. (s. a. DME 2/97 S. 14 – 23, 3/97 S. 24 – 33, 4/97 S. 7 – 11, 1/98 S. 8 u. 9, 2/98 S. 25, 1/99 S. 6 – 9)

Die 1900 gegründete AGV, zuletzt in AGIV (Aktiengesellschaft für Industrie und Verkehrswesen) umbenannt, hielt bis 1997 die Mehrheitsanteile der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft GmbH (DEG) in Frankfurt, der Württembergischen Eisenbahngesellschaft mbH (WEG) in Stuttgart (bzw. heute in Waiblingen) sowie der Holdinggesellschaft DEGV. Die BHG fusionierte nach dem Zweiten Weltkrieg mit der Frankfurter Bank zur BHF-Bank. Wie die BHG hielt auch die BHF-Bank lange Jahre die Mehrheit der AGIV-Aktien, 1996 waren es noch 49,8 %. Zu Beginn des Jahres 1997 wollte die BHF-Bank ihren 49%-Anteil an die Metallgesellschaft AG veräußern, die ebenfalls AGIV-Aktien hielt. Doch statt dessen wurden die Anteile der DEGV komplett veräußert: 60 % hält seitdem der französische Dienstleistungs- und Medienkonzern VIVENDI S. A. (frühere Compagnie Générale des Eaux) über die Tochterfirma CGEA, die Compagnie Générale d'Entreprises Automobiles Nanterre bei Paris, 40 % hält die Energie Baden-Württemberg AG, 1998 aus Badenwerk AG und Energie-Versorgung Schwaben AG hervorgegangen.

Die AGIV hatte bis etwa 1990, dem Jahr der DEGV-Gründung als Holdinggesellschaft für DEG und WEG, mehr im internationalen Industriebereich investiert als im Bahnbereich. Von dem früheren Bahnen-Imperium waren bis dahin durch Stilllegung bzw. Verstaatlichung und Enteignung (im Territorium der früheren DDR sowie den östlich der Oder und Neiße gelegenen Gebieten) nur noch wenige Bahnen übrig geblieben. Nach dem Verkauf der DEGV war nur noch die Bayerische Zugspitzbahn für kurze Zeit im Besitz der AGIV, 1997 wurde auch diese letzte Bahnbeteiligung veräußert. Die Zugspitzbahn gehört seitdem der Stadt Garmisch-Partenkirchen, die 1998 alle in ihrem Besitz befindlichen Bergbahnen zur Garmisch-Partenkirchener Bergbahn AG fusionierte.

Die DEGV ist nach 1990 neben den Neugründungen und 100%-Tochterunternehmen Hörseltalbahnhof GmbH und Regiobahn Bitterfeld GmbH neue Beteiligungen eingegangen, so an der Ostmecklenburgischen Eisenbahngesellschaft mbH (48,9 %), der Industriebahn Berlin GmbH (25,1 %) und der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (75 %). Mit den Verkehrsberiebsen Kreis Plön wurde die Nord-Ostsee-Bahn GmbH gegründet, künftiger Betreiber für DB-Strecken in Schleswig-Holstein nach gewonnener internationaler Ausschreibung. Ebenso wurde mit den Stadtwerken Osnabrück eine gemeinsame Gesellschaft gegründet, die Nordwestbahn GmbH. Die Industriebahn Beuel GmbH wird umfirmiert zur Betriebsgesellschaft für die Regiobahn Kaarst – Neuss – Mettmann GmbH, und auch die WEG hat in den letzten Jahren mit der Übernahme

der Betriebsführung der Schönbuchbahn und der Wieslaufalbahn neue Impulse gesetzt.

Aus dem zusammengeschrumpften Verkehrsreich der DEGV-Gruppe aus der AGIV-Ära ist also wieder eine wachsende Bahnengruppe geworden, nicht zuletzt Dank der Regionalisierung und dem Wettbewerb bei den Ausschreibungen früher rein DB-betriebener Strecken. Dynamik und Dimension dieser neuen DEGV-Gruppe lassen sich allerdings nicht ganz mit den damaligen Vorgängen bei der Gründung der Lenz-Bahnengruppe durch die BHG, Carl Fürstenberg und Friedrich Lenz vergleichen.

Ein Strategie-Papier der noch jungen GmbH Lenz & Co., gefunden in einem Sammelurium von Bewerbungen früherer Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaften um den Zuschlag beim Bau kreiseigener Kleinbahnen, läßt für den heutigen Kleinbahnfreund die Pionierzeit von Lenz & Co. lebendig werden. Ebenso lassen sich dem nachstehend abgedruckten Originaltext die Organisationsstruktur und Firmenphilosophie von Lenz & Co. entnehmen. Die Originalschreibweise wurde beibehalten.

Entwurf eines Planes für die Einrichtung der Verwaltung der Gesellschaft Lenz & Co. Ges. mit beschränkter Haftung

Die Gesellschaft Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, hat sich den Bau und Betrieb von Bahnen niedriger Ordnung zur Aufgabe gemacht. Der § 2 des Gesellschafts-Vertrages bestimmt:

Der Gegenstand des Unternehmens ist die Errichtung und der Betrieb von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundär- und Tertiär-Eisenbahnen) für eigene und für fremde Rechnung. Die Gesellschaft ist namentlich berechtigt:

- Concessionen zur Errichtung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu entnehmen und zu erwerben sowie dieselben zu veräußern,
- die ihr concessionirten Bahnen mit oder ohne finanzielle Beihilfe Dritter zu bauen oder zu betreiben,
- die ihr gehörigen Bahnen zu veräußern oder auch den Betrieb an Dritte zu übertragen,
- Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung für Rechnung Dritter zu bauen und für deren Rechnung oder auch für eigene Rechnung zu betreiben,
- bei der Uebernahme von Bauten für dritte Rechnung, Actien und Obligationen von Actien-Gesellschaften in Zahlung zu nehmen,

f. sich bei der Errichtung von Gesellschaften mit beschränkter Haftung, die den Bau oder den Erwerb oder den Betrieb von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bezwecken, mit Capital zu betheiligen, insofern der Bau oder der Betrieb derartiger Bahnen der Gesellschaft übertragen wird.

Bei der Feststellung des Gegenstandes des Unternehmens wurden wir von dem Gedanken geleitet, dass eine Gesellschaft, welche nur den Bau von Tertiär-Bahnen bezweckt, nicht in der Lage sein wird, dem Bedürfniss der Interessenten zu genügen; denn es liegt auf der Hand, dass die Lebensfähigkeit kleiner selbständiger Bahnen, abgesehen von den sonstigen Vorbedingungen, von der Errichtung eines zweckmässigen und billigen Betriebes abhängig ist. Kreise, Communen und Private werden Bauunternehmer in genügender Zahl finden, welche ihnen Bahnen bauen, dagegen wird ihnen die Verwaltung der Bahnen grosse Schwierigkeiten bereiten. Abgesehen davon, dass ihnen Personen, welche im Eisenbahnbetriebe und Verkehr ausreichende Erfahrung besitzen, in der Regel nicht zur Verfügung stehen, werden auch die meisten Bahnen bei der Geringfügigkeit ihrer Ausdehnung gar nicht in der Lage sein, die unverhältnissmässig hohen Kosten einer selbststättigen Betriebsverwaltung zu tragen. Auch das Auskunftsmittel der Verpachtung des Betriebes an einen Unternehmer, welches man in der ersten Zeit bei Secundärbahnen, wenn auch meist nicht mit gutem Erfolg, zur Anwendung gebracht hat, dürfte bei Tertiärbahnen noch viel weniger zu dem gewünschten Ziele führen; denn der Pächter muss sich selbstverständlich einen seinem Risiko entsprechenden Gewinn ausbedingen, welcher die Betriebskosten erhöht, und zu einer billigen und doch geordneten Verwaltung ist derselbe auch nur im Stande, wenn er den Betrieb mehrerer Bahnen in einer Hand vereinigt.

Wenn also eine Baugesellschaft für Tertiärbahnen sich ihrer Aufgabe gewachsen zeigen und dem Bau kleiner Bahnen eine grosse Ausdehnung geben will, muss sie vor allen Dingen die Betriebsfrage in einer Weise lösen, dass die von ihr gebauten Bahnen eine zufriedenstellende Rentabilität versprechen. Das ist nur möglich, wenn die Gesellschaft sich in allen Fällen bereit erklärt, die Verwaltung und den Betrieb der von ihr gebauten Bahnen ohne Unterschied, ob sie an denselben mit Capital theilhaftig bleibt oder nicht, zu billigen Bedingungen zu übernehmen. Durch die Vereinigung des Betriebes einer grossen Zahl kleiner Bahnen in derselben Hand lassen sich ohne Gefahr für die Sicherheit und die Ordnungsmässigkeit des Betriebes grosse Ersparnisse erzielen. Ueberdies wird die Gesellschaft ihren Nutzen, auf den sie naturgemäss bedacht sein muss, hauptsächlich in dem Baugeschäft suchen und bei der Feststellung der Bedingungen für die Uebernahme des Betriebes sich auf die Deckung ihrer Selbstkosten mit einem geringen Zuschlage beschränken. Zu einem derartigen Vorgehen wird die Gesellschaft schon durch ihr eigenes Interesse getrieben; denn nur wenn sich die von ihr hergestellten Bahnen als lebensfähig und rentabel erweisen, kann sie auf weitere lohnende Beschäftigung rechnen. Aus diesem Grunde hat die Gesellschaft den Betrieb von Bahnen untergeordneter Bedeutung ausser dem Baugeschäft zum Gegenstand ihres Unternehmens gemacht und beschlossen, ihre Organisation so zu gestalten, dass das Baugeschäft und das Betriebsgeschäft je von

einer gesonderten Abtheilung unter der Oberaufsicht der Geschäftsführung der Gesellschaft betrieben werden sollen.

Es sollen deshalb drei Abtheilungen betrieben werden:

- A. Die Centralleitung und das Centralbureau.
- B. Die Bauabtheilung.
- C. Die Betriebsabtheilung.

A. Centralleitung und Centralbureau.

Dem von der Gesellschaft bestellten Geschäftsführer liegt die Centralleitung aller Geschäfte ob.

Der Geschäftsführer hat mit Hilfe des ihm unterstellten Centralbureaus die gesamte Geschäftsführung der Gesellschaft zu überwachen und den einzelnen Abtheilungen ihre Geschäfte zuzuweisen. An ihn bzw. das Centralbureau gelangen in erster Linie alle Anträge auf Herstellung von Bahnen. Er entscheidet darüber, ob die Anträge der Bauabtheilung zu Vorermittlungen bzw. zur Vornahme der Vorarbeiten zu überweisen sind. Er führt die Verhandlungen und Correspondenzen mit den Interessenten, beruft die Versammlungen der Gesellschafter und führt deren Beschlüsse aus. Alle Lieferungen an Betriebsmitteln, Schienen, Materialien werden von ihm bzw. seinem Centralbureau in Auftrag gegeben, insofern nicht in einzelnen Fällen die Bauabtheilung damit beauftragt wird.

Vom Centralbureau werden alle Geschäfte erledigt, für welche weder die Bau- noch die Betriebs-Abtheilung zuständig ist.

B. Bauabtheilung.

Der Bauabtheilung, für welche das dem Umfange der Geschäfte entsprechende Baupersonal zu engagieren ist, werden alle Anträge betreffend den Bau von Eisenbahnen, welche an die Centralleitung gelangen und von letzterer für beachtenswerth gehalten werden, von dieser zur Vornahme der Vorermittlungen überwiesen. Der mit der Vornahme dieser Arbeiten betraute Bautechniker hat sich an Ort und Stelle eingehend zu informieren, ob ein Bedürfnis für die in Aussicht genommene Bahnanlage vorliegt und ob eine genügende Verzinsung des Anlagekapitals zu erwarten steht. Dabei ist von dem Bautechniker festzustellen, welche Beiträge zu den Baukosten und unter welchen Bedingungen von den Interessenten angeboten werden. Auch ist zu ermitteln, welche Art Bahnanlage in dem vorliegenden Fall die geeignetste ist, namentlich ob Schmalspur oder Normalspur zu wählen und ob ein schwacher oder ein starker Oberbau in Aussicht zu nehmen ist.

Nach Beendigung dieser Vorermittlungen hat der Bautechniker über das Ergebniss derselben an die Centralleitung Bericht zu erstatten. Gewinnt die Centralleitung aus dem Bericht die Ueberzeugung, dass die projectirte Bahn bauwürdig ist, so beauftragt dieselbe die Bauabtheilung mit der Anfertigung der Vorarbeiten und bestimmt gleichzeitig,

für welche Art der Bahnanlagen diese Arbeiten auszuführen sind. Demnächst hat die Bauabtheilung die Vorarbeiten auszuführen, den Bau zu veranschlagen und dafür Sorge zu tragen, dass das Bauproject in der für eine derartige Anlage zweckmässigsten Weise aufgestellt wird. Nach Fertigstellung des Projects geht dasselbe an die Centralleitung, welche nunmehr mit den Interessenten die Verhandlungen führt, die Concession für die Bahnanlage nachsucht und nach Anhörung der Versammlung der Gesellschafter den Vertrag über die Ausführung bzw. den Betrieb der Bahnanlage abschliesst. Sodann überträgt die Centralleitung der Bauabtheilung die Ausführung des Baues und übernimmt entweder selbst die Bestellung der Betriebsmittel, Schienen und Materialien, oder giebt der Bauabtheilung den Auftrag zur Beschaffung derselben.

Die Bauabtheilung vergiebt demnächst die Erd- und Kunst-Arbeiten an geeignete Unter-Unternehmer, insofern nicht die Centralleitung beschlossen hat, die Bahn in eigener Regie zu bauen. Die Aufsicht über die Ausführung der Arbeiten wird von der Bauabtheilung geführt und wird ihr dazu das erforderliche Beaufsichtigungspersonal überwiesen. Da es sich meistens um kleinere Objekte handeln wird, so wird ein Baumeister im Stande sein, über mehrere Bauten die Oberaufsicht zu führen. Von dem Umfange der Bauausführungen wird deshalb auch die Zahl des technischen Baupersonals der Bauabtheilung abhängig sein.

Sobald der Bau der Bahn vollendet ist, hat die Bauabtheilung die Bahnstrecke auf Anweisung der Centralleitung der Betriebsabtheilung zum Betriebe zu übergeben. Mit der Uebergabe hört, abgesehen von den noch zu leistenden Garantien für die Ausführung, jede Thätigkeit der Bauabtheilung an der betreffenden Bahnstrecke auf. Sie hat nur noch die Abrechnungsarbeiten mit den Unternehmern und Lieferanten etc. zu bewirken und der Centralleitung die nöthigen Unterlagen für die Abrechnung mit dem Bauherrn zu unterbreiten.

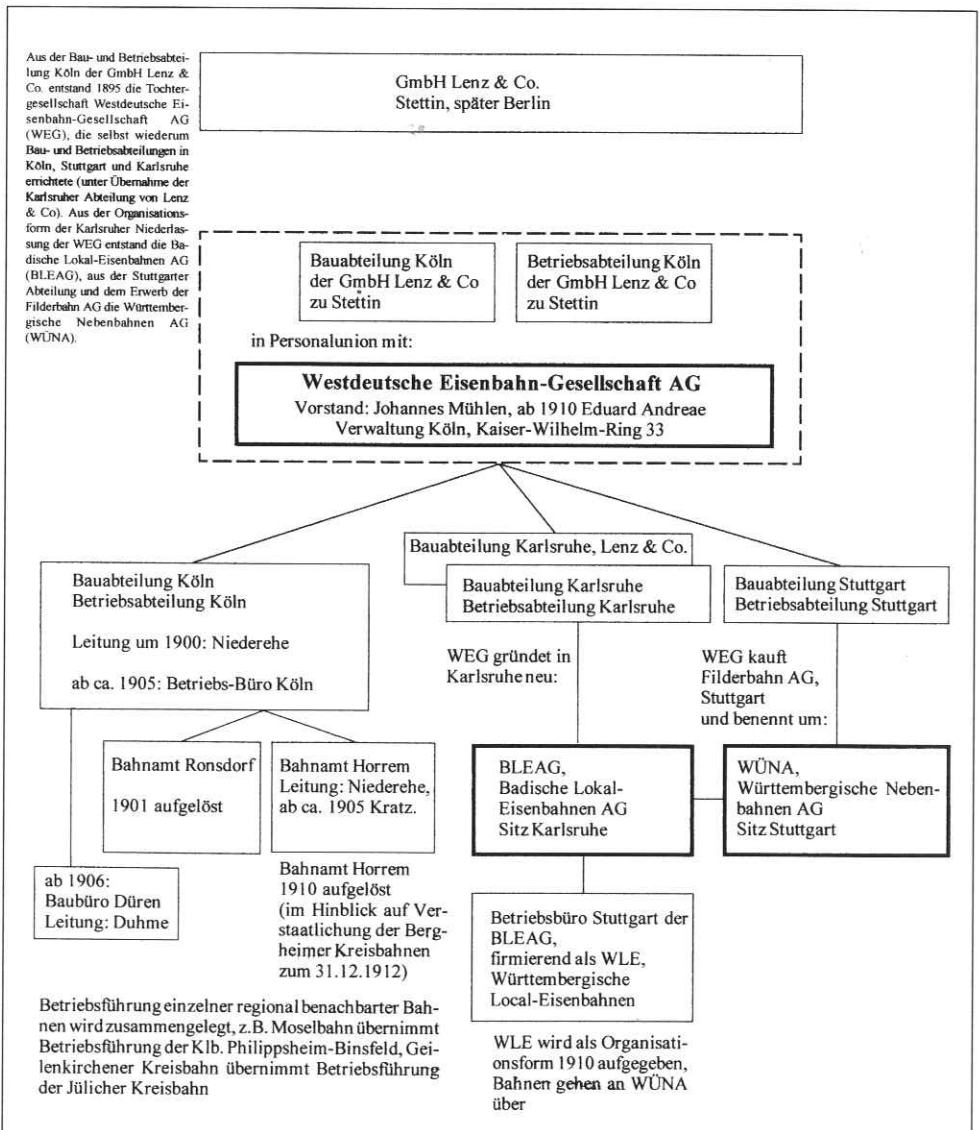
C. Betriebs-Abtheilung

Der Betriebsabtheilung liegt ausschliesslich die Verwaltung und der Betrieb derjenigen Bahnen ob, deren Betrieb die Gesellschaft übernimmt.

Für die Leitung der Betriebsabtheilung wird zunächst am Sitz der Gesellschaft ein Betriebsbureau eingerichtet, sobald die erste Bahn von der Gesellschaft in Betrieb genommen und dem öffentlichen Verkehr übergeben wird.

Für das Betriebsbureau wird folgendes Personal engagiert werden:

1. Ein Betriebstechniker, der in allen Bahnbau- und Betriebs-Sachen erfahren ist und die Oberaufsicht über die ordnungsmässige Bahnunterhaltung und Betriebsführung zu führen hat,



Rechts: Organigramm der Kölner Bau- und Betriebsabteilungen und der sich daraus bildenden Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft AG mit einer ganz ähnlichen Organisationsstruktur, Zchn.: Henning Wall

2. ein Maschinentechniker, dem die Unterhaltung der sämtlichen Betriebsmittel und maschinellen Einrichtungen unterstellt wird,
3. ein Verkehrsbeamter, der mit allen Verkehrsarbeiten, namentlich mit dem Verkehrs- und Abrechnungswesen der Eisenbahnen vertraut ist. Diesem Beamten wird die Controlle des Verkehrswesens und der Personen- und Güter-Bewegung sowie des Cassenwesens der sämtlichen Eisenbahnen übertragen.
4. Soweit das Bedürfnis vorhanden ist, noch einige weitere Bureaubeamte zur Erledigung der nöthigen Correspondenzen und Abrechnungen.

Der Betrieb der einzelnen Strecken ist nach dem Bedürfnis der localen Verhältnisse zu organisieren. Da es sich in der Regel nur darum handeln wird, den Localverkehr zu bedienen, wobei eine Abrechnung mit fremden Verwaltungen nicht erforderlich ist, so wird es genügen, auf derartigen kleinen Bahnstrecken einen Beamten anzustellen, der die Ausbildung eines tüchtigen Stationsvorstehers besitzt und gleichzeitig Erfahrung in der Bahnunterhaltung selbst hat. Diese Person wird die Aufsicht über den Betrieb und die Bahnunterhaltung sowie über die Verkehrsabfertigung zu führen haben und Vorgesetzter des übrigen Personals werden. Bei ganz kleinen Strecken wird diese Person auch thätig eingreifen müssen; sie wird die Pflichten des Stationsvorstehers zu erfüllen und im Bedarfsfälle Zugführer zu vertreten und alle Arbeiten vorzunehmen haben, welche sonst noch vorkommen. Da auf den kleinen Strecken besondere Stationen nur selten eingerichtet werden, vielmehr die Anlagen sich auf Weichen bzw. Verladestellen ohne besondere Gebäude beschränken, so wird für diesen Betrieb und die Unterhaltung der Bahn nur ein geringes Personal erforderlich werden, wenn man beim Bau der Bahn auf diese Verhältnisse genügende Rücksicht genommen und namentlich darauf geachtet hat, dass kein zu leichter Oberbau gewählt wird. Somit wird auf den kleinen Bahnen das Personal, abgesehen vom Vorsteher, sich aus wenigen Arbeitern, dem Fuhrpersonal und den je nach Lage erforderlichen Güterabfertigungsbeamten zusammensetzen.

Die Vorsteher der kleinen Bahnen haben nach den ihnen zu ertheilenden Instructionen die Geldeingänge ordnungsmässig abzuführen und zu buchen, die Verkehrsnachweisungen und alle Nachweisungen, welche erforderlich sind, um das statistische Material für eigene Zwecke zu gewinnen, dem Haupt-Betriebsbureau einzureichen. Von diesem Hauptbureau empfangen die Vorsteher auch alle ihre Instructionen.

Von dem Haupt-Betriebsbureau werden alle Fahrpläne und sonstigen Verkehrsangelegenheiten geregelt. Der Verkehr mit den Behörden bzw. mit der Centralleitung fällt also dem Hauptbureau zu.

Behufs Ueberwachung des ordnungsgemässigen Betriebes der einzelnen Bahnen haben die Vorsteher des Hauptbureaus sich durch häufige Inspectionsreisen von dem Zustande der Bahnen und den Betriebsverhältnissen zu überzeugen. Auch die gesamte Rechnungslegung wird von dem Hauptbureau bewirkt.

Die Kosten des Hauptbureaus sollen derart aufgebracht werden, dass von jeder der Betriebsabteilung unterstellten Eisenbahn ein bestimmter Theil der Reinüberschüsse dem Bureau für die fraglichen Kosten überwiesen wird, und zwar ist einsteilen

der zehnte Theil des Nettoüberschusses nach Dekung der gesamten Betriebsausgaben in Aussicht genommen. Wenn auch die von den einzelnen Bahnen zu zahlenden Beträge nicht erheblich sind, so wird doch durch die Centralisation der Verwaltung eine ausreichende Gesamtsumme eingehen, um die Kosten des Hauptbureaus zu bestreiten.

Ob das Betriebspersonal der einzelnen Bahnen gleichfalls an dem erzielten Gewinn zu betheiligen ist, wird in jedem einzelnen Falle in Erwägung zu ziehen und durch die von der Centralleitung abzuschliessenden Betriebsverträge festzustellen sein. Nach den gemachten Erfahrungen dürfte sich eine derartige Betheiligung empfehlen, weil alsdann die festen Gehälter möglichst knapp bemessen werden können, und jeder Vorsteher einer einzelnen Bahn an der Steigerung der Einnahmen das wesentlichste Interesse hat. Die Centralleitung wird deshalb in allen Fällen den Interessenten bei Abschluss der Betriebs-Verträge eine derartige Betheiligung empfehlen.

Eine Aenderung in der Organisation der oberen Betriebsleitung wird mit der Nothwendigkeit eintreten müssen, sobald der Betrieb einer grösseren Zahl von Bahnen, welche weit zerstreut liegen, in die Hände der Gesellschaft übergegangen ist. Alsdann ist das Hauptbureau der Betriebsabtheilung nicht mehr im Stande, die ihm obliegenden Functionen ordnungsmässig hinsichtlich aller Bahnen zu besorgen. Es wird sich deshalb empfehlen, für bestimmte geographisch abzugrenzende Bezirke Special-Betriebsbureaus einzusetzen, welche alle Bahnen, die in dem betreffenden Bezirk liegen, unterstellt werden. Den Specialbureaus liegen dann dieselben Functionen ob, wie vorher dem Hauptbureau. Für die Abgrenzung der Bezirke ist selbstverständlich weniger die räumliche Ausdehnung als die Zahl der Bahnen massgebend, die die Gesellschaft in den einzelnen Bezirken betreibt. Sobald sich die Nothwendigkeit der Einrichtung von Specialbureaus herausstellt, wird die Auflösung des Haupt-Betriebsbureaus am Sitze der Gesellschaft möglich werden, denn die einzelnen Bureaus können alsdann dem Centralbureau des Geschäftsführers unterstellt werden und die Correspondenz mit diesem direkt führen.

Zum Schluss sollen noch die Gesichtspunkte hervorgehoben werden, von denen die Geschäftsführung der Gesellschaft sich bei dem Verkehr mit Behörden, Communen und Privatpersonen, welche die Anlage von Tertiärbahnen wünschen, leiten lassen wird. Da der grösste Theil der Tertiärbahnen den Zwecken der Landwirtschaft und der Localindustrie dienen wird, so liegt eine hohe Rentabilität weniger im Interesse der Betheiligten, als die Feststellung möglichst niedriger Tarife. Andererseits ist schon früher betont, dass der Bau von Tertiärbahnen in grösserem Umfange nur dann in Angriff genommen werden wird, wenn das darin investirte Capital eine angemessene Rente bringt. Deshalb werden zu Anfang die Tarife bei den einzelnen Bahnen so zu bemessen sein, dass dadurch die Verzinsung des Anlagecapitals, insofern und insoweit dieselbe nicht durch Garantien gedeckt ist, in jedem Falle gesichert wird. Dabei ist aber von Hause aus ins Auge zu fassen, dass bei einer erheblichen Steigerung der Einnahmen und der Rentabilität der einzelnen Bahnen eine allmähliche Herabsetzung der Tarife, wie eine solche ohne Gefährdung der Verzinsung möglich sein wird, zu bewirken ist. Jedenfalls wird die Geschäftsführung stets bestrebt sein, dem berechtigten Bedürfnis der Interessenten

entgegenzukommen, da die Gesellschaft, wie schon früher erwähnt, ihren Hauptnutzen nicht in der Verwaltung und dem Betriebe der Bahnen, sondern in dem Baugeschäft suchen wird. Sie wird deshalb auch den Interessenten bei der Gestaltung der einzelnen Unternehmungen weitgehend entgegenkommen.

Da die Gesellschaft nur ausnahmsweise Bahnen für eigene Rechnung bauen wird, so muss für jedes einzelne Unternehmen ein Rechtssubject geschaffen werden, das als Unternehmer auftritt und Eigenthümer der Bahnstrecke wird. In der Regel wird dabei die Form der Actien-Gesellschaft zur Anwendung kommen, weil die betheiligten Communen und Privatpersonen dieser Form den Vorzug geben werden. Ob und wie weit sich alsdann die Gesellschaft mit Obligationen, Vorzugactien oder Stammactien bei dem Unternehmen betheiligt, wird Gegenstand der einzelnen Verhandlungen sein. Wenn sich auch im Allgemeinen die Form der Actien-Gesellschaft für so kleine Unternehmungen nicht empfiehlt, so wird doch der Hauptübelstand derartiger kleiner Actiengesellschaften, nämlich die Kostspieligkeit der Verwaltung, durch die Uebernahme des Betriebes seitens der Gesellschaft Lenz & Co. vermieden werden. Die ganze Verwaltung des Unternehmens wird sich auf Abnahme der Jahresrechnung und auf wenige Acte der Verwaltung beschränken und werden sich in den meisten Fällen aus dem Kreise der Interessenten Personen bereit finden, die das Amt des Vorstands bzw. Aufsichtsraths gern als Ehrenamt übernehmen. Diese Organe würden hauptsächlich bei der Festsetzung der Tarife, der Rücklage etc. mitzuwirken und die Jahresrechnung abzunehmen haben. Auf der anderen Seite hat die Form der Actien-Gesellschaft den Vorzug, dass jeder Betheiligte in Höhe seiner Betheiligung Actien erhält, über die er leichter verfügen kann, als über eine sonstige Betheiligung.

Selbstverständlich ist aber nicht ausgeschlossen, dass die Geschäftsführung auch den Bau und Betrieb von Bahnen für Rechnung anderer Rechtssubjecte, seien es einzelne Personen, Consortien oder Handels-Gesellschaften, gern übernimmt. Die Geschäftsführung wird es sich zur Aufgabe stellen, den Bau und Betrieb von Tertiärbahnen nach allen Richtungen hin zu erleichtern und den Wünschen der Interessenten anzupassen.

Quellen:

- * N.N., Entwurf eines Planes für die Einrichtung der Verwaltung der Gesellschaft Lenz & Co., in: Akten des Kreises Wetzlar, Hessisches Hauptstaatsarchiv Wiesbaden
- * Henning Wall, Exkurs in die Konzerngeschichte Lenz & Co., WEG, VKA, DEG, AGV, in: Die Geilenkirchener Kreisbahn, Aachen 1997
- * Henning Wall, Ergänzungen zu Lenz & Co. und die WEG, in: Die Museums-Eisenbahn 4/1997
- * Michael Warnke, Die Bahnen der DEG-Gruppe, in: Der Schienenbus, 5/1998