

Bau- und Betriebsgesellschaft Friedrich Lenz & Co. GmbH

Finanzier, Bauherr und Betreiber von Klein- und Privatbahnen in Preußen



Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn



Kleinbahn Greifswald-Jarmen

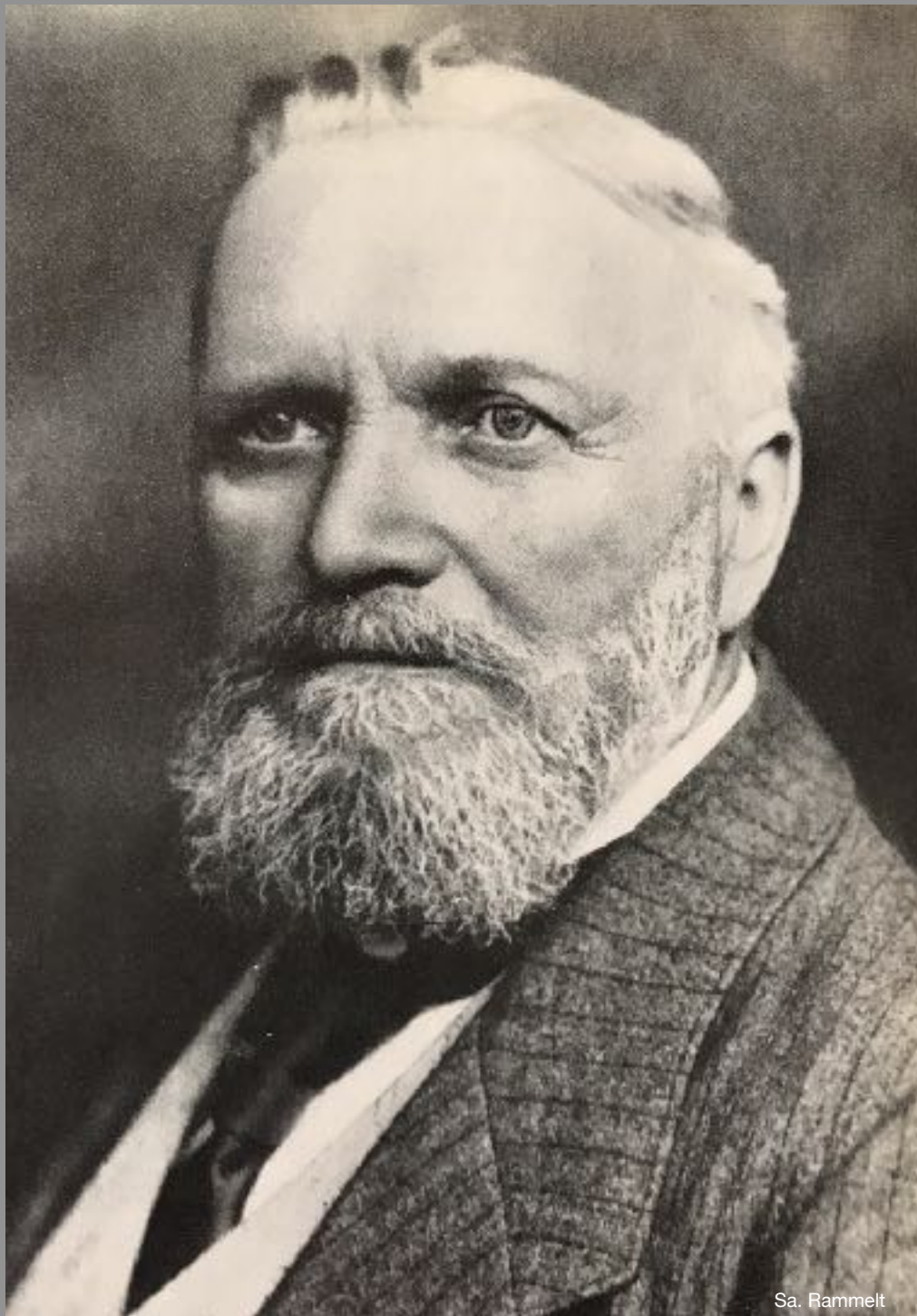


Kleinbahn Greifswald-Wolgast

Bauherr und Betreiber auch dem
Postverkehr dienenden Bahnen
in den afrikanischen Kolonien



Bahnhof Lüderitz



Friedrich Lenz

geb. 1846 in Naugard in Pommern

Besuch der Provinzial-Gewerbeschule Stettin

danach *Gehilfe* beim Kreisbaurat Neugard und Maurer u.a. Vulcan Stettin

1870 nach Verletzung im Krieg Garnisonsbaumeister

Wechsel zu Bauunternehmer Feuerloh, wurde dessen Teilhaber
Mitarbeit und Leitung beim Bau von Eisenbahnen

1876 eröffnete Lenz ein Tiefbau Unternehmen

1880-1883 erstes Großvorhaben, Bau der Altdamm-Kolbrger Eisenbahn

1882-1887 Konzession zum Bau u. Betrieb von Eisenbahnen im Großherzogtum
Mecklenburg-Schwerin auf eigenes Risiko, Absicherung durch die Berliner
Handelsgesellschaft (BHG) unter der Leitung von Carl Fürstenberg

1890 das Großherzogtum übernahm die Bahnen als Staatsbahnen und
ernannte Lenz zum „Geheimen Kommerzienrat“

für Lenz u. Fürstenberg ein gewinnbringendes Geschäft

1889 im Auftrag der BHG in Ägypten, Bekanntschaft mit Freiherrn
von Richthofen

1892 zwei Tage nach Inkraftsetzung des preußischen Kleinbahngesetzes
gründete Lenz die „Lenz & Co. Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft GmbH“
größter Gesellschafter war die BHG

1901 Gründung der Aktiengesellschaft für Verkehr (AGV),
Übernahme Gesellschaftskapital der „Lenz & Co. GmbH“
Gesellschaft verlor ihre Eigenständigkeit

31.12.1904 Gründung der „Deutschen Kolonial-Eisenbahnbau-
und Betriebsgesellschaft“ (DKEBBG)

Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preussischen Staaten.

— Nr. 25. —

(Nr. 2560.) Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen. Vom 28. Juli 1892.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc.
verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie,
was folgt:

I. Kleinbahnen.

§. 1.

Kleinbahnen sind die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetz-Samml. S. 505) nicht unterliegen.

Insbefondere sind Kleinbahnen der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden.

Ob die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes vom 3. November 1838 vorliegt, entscheidet auf Anrufen der Beteiligten das Staatsministerium.

§. 2.

Zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn bedarf es der Genehmigung der zuständigen Behörde. Dasselbe gilt für wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Aenderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes. Diese Genehmigung ist zu versagen, wenn die Erweiterung oder Aenderung die Unterordnung des Unternehmens unter das Gesetz vom 3. November 1838 bedingt.



[illegible]

Halle-Hettstedter Eisenbahn - Bahnhof Gerbstedt

Friedrich Lenz & Co



Sa. Ende

Halle-Hettstedter Eisenbahn



Sa. Rammelt

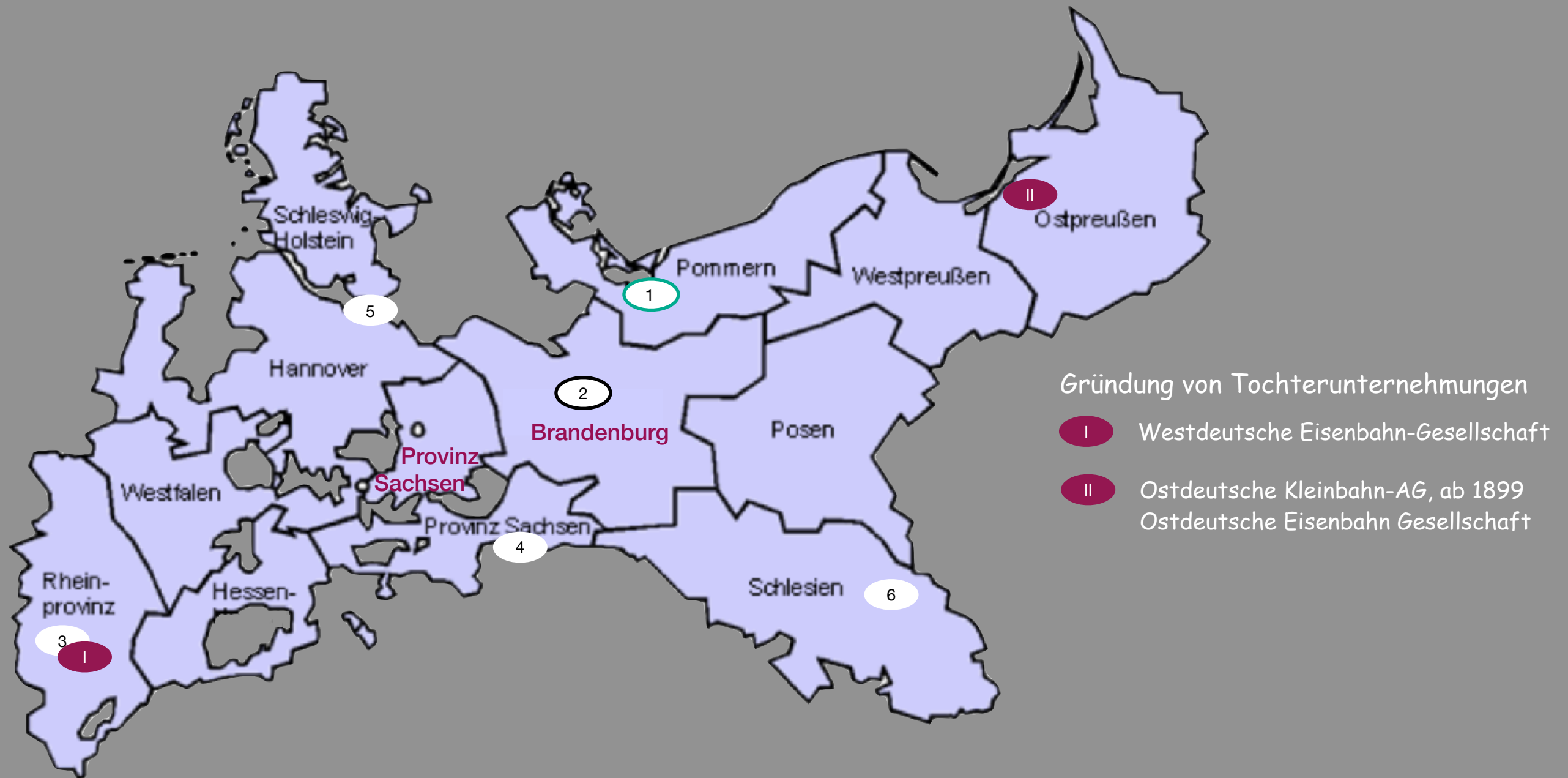
Vulcan Werke Stettin, Lokomotiven für Lenz & Co.



G. Meyer

Industriebahn Halle

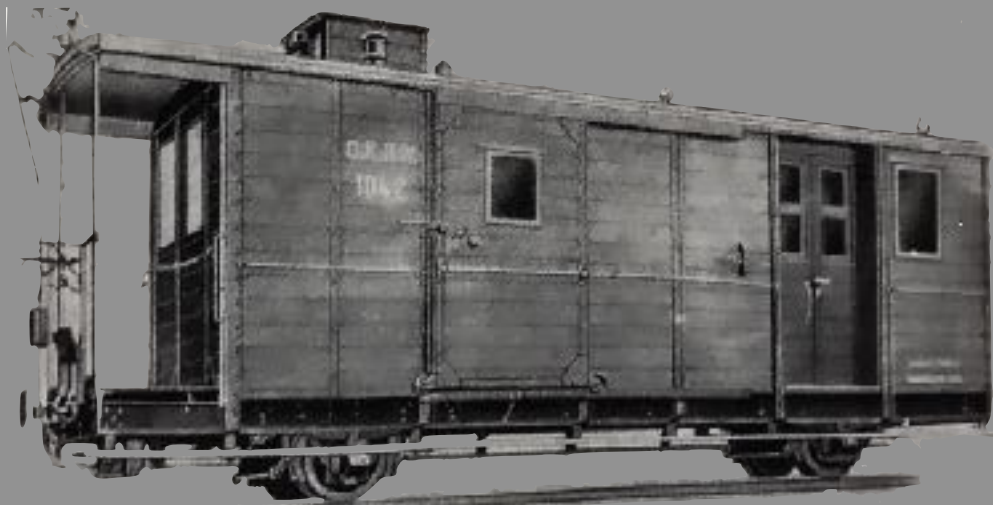
Bau- und Betriebsaktivitäten in den preußischen Provinzen



Bau- und Betriebsabteilungen der Fa. Lenz & Co.

- | | | | |
|---|---|---|----------------|
| 1 | Stettin, bis 1899 Firmensitz, danach Berlin | 4 | Halle (Saale) |
| 2 | Berlin, ab 1899 Sitz der Gesellschaft | 5 | Hamburg Altona |
| 3 | Köln | 6 | Breslau |

Postbeförderung auf Kleinbahnen



PwPost der Demminer Kleinbahn West (750 mm)

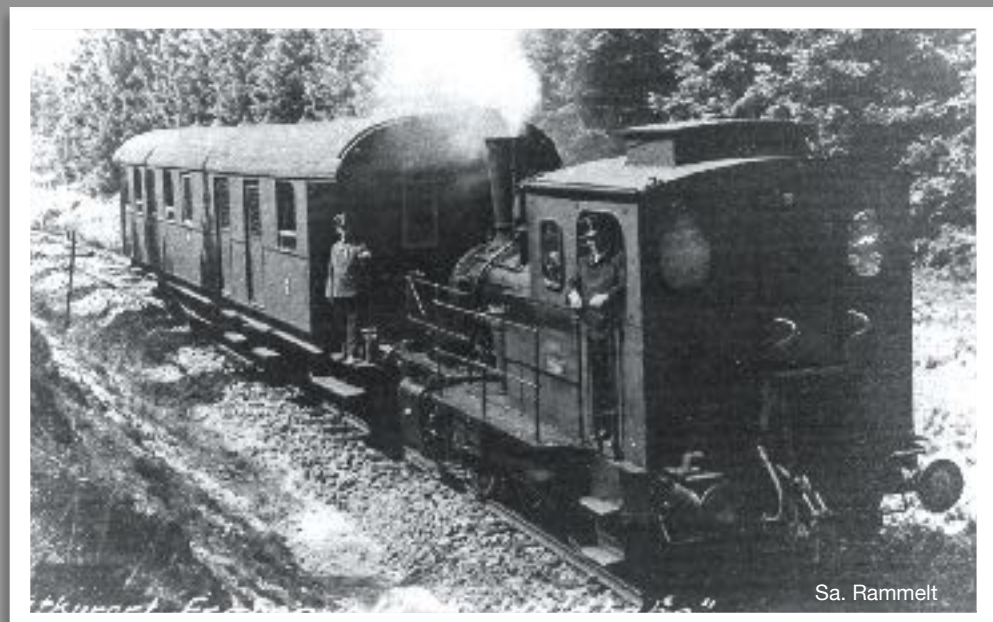
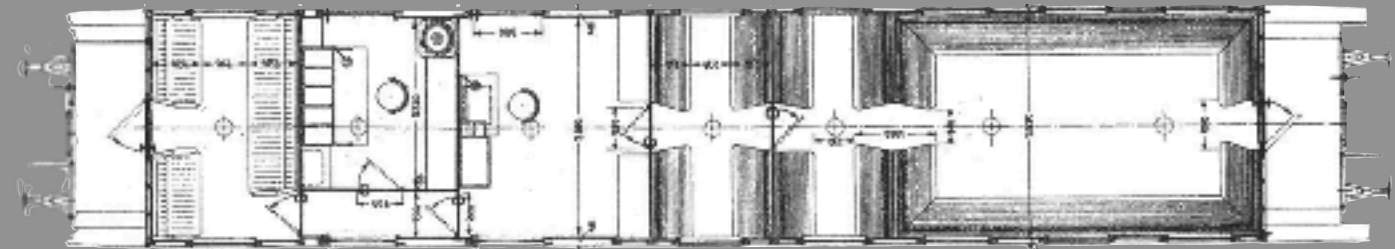


Zugbildung auf provinziälsächsischen Kleinbahnen
ein Wagen, ein Zug - BCPwPost4i

Wagenlieferanten für Lenz & Co

Wumag in Görlitz

Beuchelt & Co in Grünberg (Schlesien)



Sa. Rammelt



Wagen der Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn

Lamu,
erstellt am 22. Februar 1888
geschildert von H. v. Wissmann



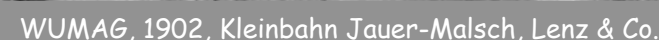
A circular black ink stamp. The top half contains the word "LAMU" in a bold, sans-serif font. Below it is a simple line drawing of a dome or hill. The bottom half of the circle contains the text "OSTAFRIKA" in a bold, sans-serif font. Below "OSTAFRIKA" is the number "3113" in a larger font, and at the very bottom is the number "91" in a smaller font.

91

91 f. Reichspost Hr. 31, 32, 42, 44, Hr. 42, 43, 52,



Über andere Lieferanten von Bahnpostwagen an andere Kolonialbahnen ist leider nichts bekannt



Eisenbahnen in Togo

Küstenbahn	Länge (km)	Eröffnung	Spurweite (mm)	
Lome—Aneho	44	1905	1000	1905 - Lenz & Co übernahm die Betriebsführung und ab 1908 übernahm die Deutsche Kolonial-Eisenbahn Bau- und Betriebsgesellschaft (DKEBBG)
Inlandsbahn (Kakaobahn)				
Lome—Kpalime	119	1905-1907	1000	1904 - Auftrag an Lenz & Co, ab 1908 an DKEBBG verpachtet
Mittellandbahn (Baumwollbahn)				
Lome—Atakpame	167	1908	1000	1908 - an DKEBBG verpachtet



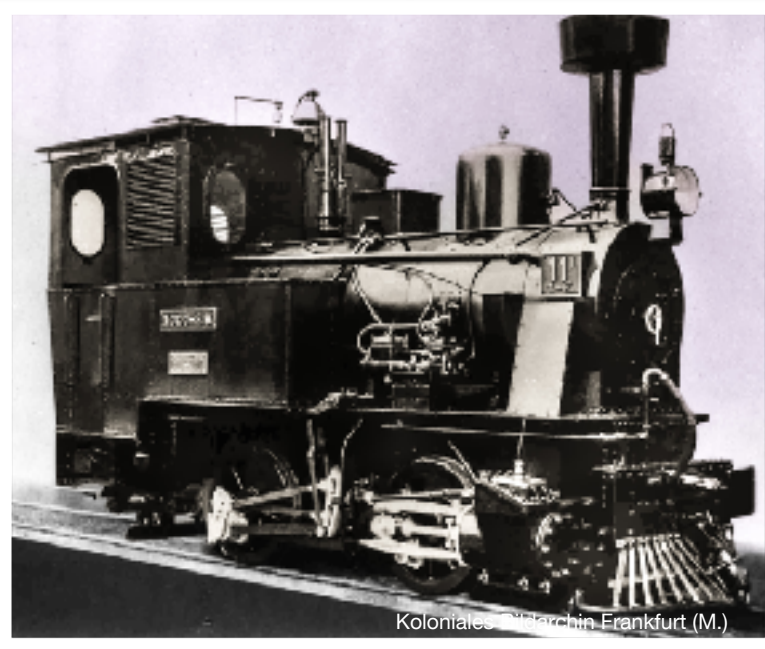
Bahn/Anzahl	Lok	P-Wagen	G-Wagen	Gepäck/Post-Wagen
alle 3 Bahnen	18	20*	202	2
kreuzten in Lome				

* darunter zweiachsige 3. Klasse Wagen und Gepäck- und Postwagen, sowie vierachsige 3. Klasse und Zweiachser 1. und 2. Klasse



Bahnhof Lome

Eisenbahnen in Togo

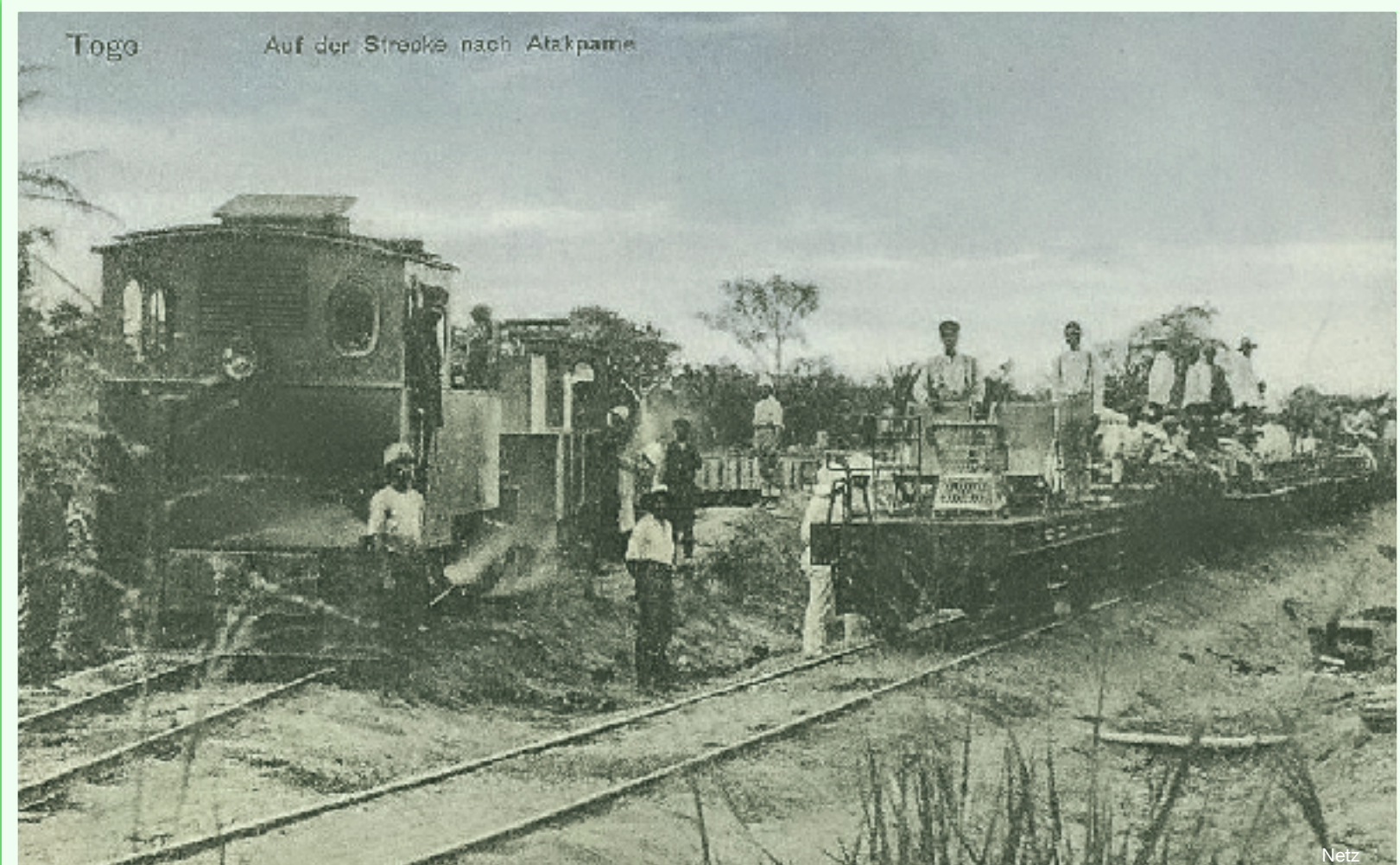


Koloniales Modell in Frankfurt (M.)



Netz

Henschel Loks für die Togo Eisenbahnen



Netz

Zug der Mittellandbahn

Eisenbahnen in Kamerun

Nordbahn	Länge (km)	Eröffnung	Spurweite (mm)
Bonaberi—Njombe	160	1909 -1911	1000
Mittellandbahn			
Duala—Njock	181	1912-1914	1000



Bahn/Anzahl	Lok	P-Wagen	G-Wagen	Gepäck/Post-Wagen
Nordbahn	6	6	76	2
Mittellandbahn	16	13	165	2*

* nur Gepäckwagen, Postbeförderung?



Medienbibliothek für Architektur und Kulturerbe

Gepäck- Postwagen der Nordbahn

Eisenbahnen in Deutsch-Südwestafrika

Staatsbahn	Länge (km)	Eröffnung	Spurweite (mm)	
Swakopmund—Windhuk	382	1897-1902	600	Krauss lieferte Brigadelokomotiven, welche gekuppelt werden konnten Bahn war entscheidend für Niederschlagung Herero Aufstandes
Otavibahn				
Swakopmund—Otavi—Tsumeb	567	1903-1906	600	1901 Gründung der Otavi Mienen- u. Eisenbahn Gesellschaft, Bahnbau von Arthur Koppel Parallelbetrieb zwischen Swakomund und Karibib
Lüderitzbahn				
Lüderitz—Keetsmanshoop	356	1906-1909	1067	Bau und Betrieb ab 1909 durch die DKEBBG
Seeheim—Kalkfontein	180	1907-1909	1067	
Verbindung zur Staatsbahn				
Windhuk—Keetsmanshoop	316	1909-1915	1067	



Bahn/Anzahl	Lok	P-Wagen	G-Wagen	Gepäck/Post-Wagen
Staatsbahn	62	?	308	5 Packwagen
Otavibahn	50*	?	?	?
Lüderitzbahn	28	19	397	9

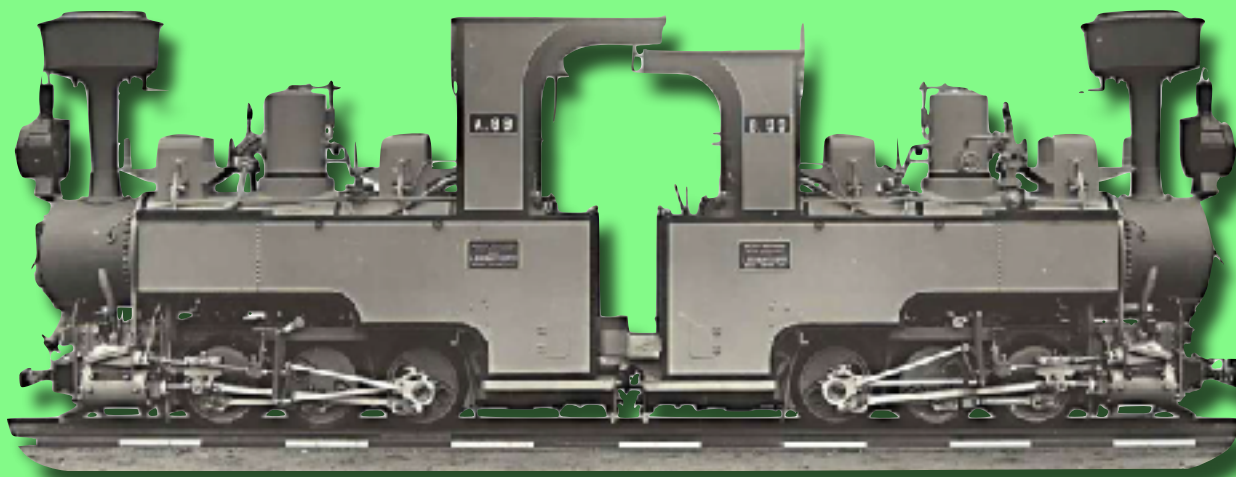
* 1 oder 2 Dampftriebwagen von Maffei



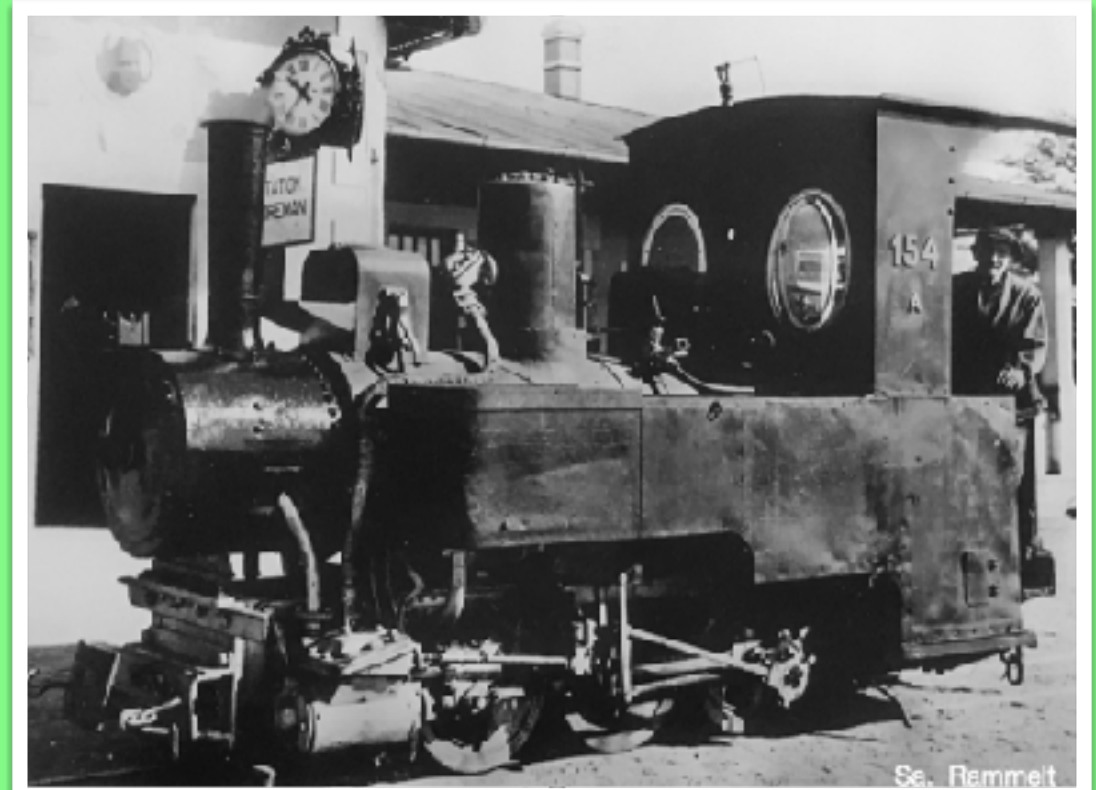
Schiffsentladung in Swakopmund

Eisenbahnmuseum Windhoek

Staatsbahn Swakopmund—Windhoek



Kraus Doppellokomotive, eigentlich Feldbahnlok



Krauss Lokomotive von 1903

S.A.S.	S.A.R.	S.A.E.
EEN HELFTE VAN 'N OERSPRONKELEKKE TUG-AANTUG DUBBEL-LOKOMOTIEF		
ONE HALF OF AN ORIGINAL TUG-TO-TUG TWIN LOCOMOTIVE		
EINE HALBE URSPRUNGLICHE DOPPEL-LOKOMOTIVE DES VERBUND-SYSTEMS		
DATUM BEBOU	VAN DIENS ONTWERP	
DATE OF MANUFACTURE - 1903	WITHDRAWN FROM SERVICE - 1916	
DUURJAAR	AUSSER DIENST GESTELLT	
IN GEBRUIK GEKOMEN	KAPITAAL KOSTE	
PLACED IN SERVICE - 1904	CAPITAL COST	
IN GEBRUCH GEKOMMEN	ANSCHAFFUNGSPREIS	
GEWONTEER TE	GEWICHT	
ASSEMBLED AT - SWAKOPMUND	WEIGHT	
ZUSAMMENGESATZT IN	GEWICHT	
IN GEBRUCH GESTELLT	MYLAFSTAND AFGELE	
PLACED IN-SERVICE AT - SWAKOPMUND	MILEAGE RUN	
IN GEBRUCH GEKOMMEN IN	ZURUECKGELEGTE MEIJLENZAHL	



Im Betrieb bis 1915, heute im Windhoek Eisenbahn Museum

Lüderitzbahn



Eisenbahn Museum Windhoek



Sa. Rammelt

Eröffnungszug und Speisekarte zur Eröffnungsfahrt

Lüderitzbucht-Eisenbahn.

Ab Wirkung vom 15. Februar 1912 ab tritt bis auf Weiteres folgender

Fahrplan

in Kraft.

A) Strecke Lüderitzbucht—Keetmanshoop.

Entfernung von Lüderitzbucht in km	Zug I verkehrt Lüderitzbucht nach Keetmanshoop	Zug III verkehrt Keetmanshoop nach Lüderitzbucht	Zug VII verkehrt Lüderitzbucht nach Keetmanshoop	Stationen	Zug X verkehrt Keetmanshoop nach Lüderitzbucht	Zug IVa verkehrt Lüderitzbucht nach Keetmanshoop	Zug IVb verkehrt Keetmanshoop nach Lüderitzbucht	Zug II verkehrt Lüderitzbucht nach Keetmanshoop
—	7:00		10:00	Ab Lüderitzbucht	An	8:00	8:00	4:00
16	8:00		10:40	„ Keetmanshoop	Ab	7:20	7:20	3:40
24	8:05			„ Grasplatz	„	7:25	7:25	3:45
37	8:10			„ Kalkfontein	„	7:30	7:30	3:50
72	11:00			„ Teichbühl	„	7:35	7:35	3:55
104	12:00			An [Darsch] Ab	4:00	12:00		
140	12:05			Ab [Darsch] An	4:05	12:05		
174	12:10			„ Aus	Ab	3:30	3:30	1:40
203	12:15			„ Schützengruppe	„	3:35	3:35	1:45
236		7:00		An [Kalkfontein] Ab	1:00	8:00		
250		8:00		Ab [Kalkfontein] An	1:05	8:05		
271		8:10		„ Darschbühl	Ab	12:00	4:15	
287		8:15		„ Darschbühl	„	11:05	3:35	
318		10:00		„ Darschbühl	„	11:05	3:35	
356		11:00		An [Seeheim] Ab	9:47	12:00		
365		12:00		Ab [Seeheim] An	9:57	12:05		
		12:10		„ Cobas	Ab	8:07	10:00	
		12:15		An Keetmanshoop	„	7:00	10:00	

B) Strecke Seeheim—Kalkfontein-Süd

Entfernung von Seeheim in km	Zug V verkehrt Seeheim nach Kalkfontein-Süd	Stationen	Zug VI verkehrt Kalkfontein-Süd nach Seeheim	
—	12:45	Ab Seeheim	An	12:45
20	1:00	„ Garmath	Ab	11:15
67	1:15	„ Holoog	„	10:45
94	1:30	„ Kleinkeim	„	10:20
130	1:45	„ Grünau	„	9:55
155	2:00	„ Kalkfontein	„	9:30
180	2:15	An Kalkfontein-Süd	„	9:00

Zur Beachtung!

- 1) Zug VI geht Freitag in Seeheim an und ab Zug IV in Richtung nach Keetmanshoop, außer dem wird ab Seeheim Zug VI im Platz des Zuges III nach Keetmanshoop weitergeführt.
- 2) Die Züge III und IVa ersetzen Dienstags in Seeheim Anfahrts nach Kalkfontein-Süd.
- 3) Die Nachtzüge zwischen 12:00 und 12:15 morgens sind durch Umsteigen der Minuten zahlen kenntlich gemacht.

Lüderitzbucht, den 1. Februar 1912.

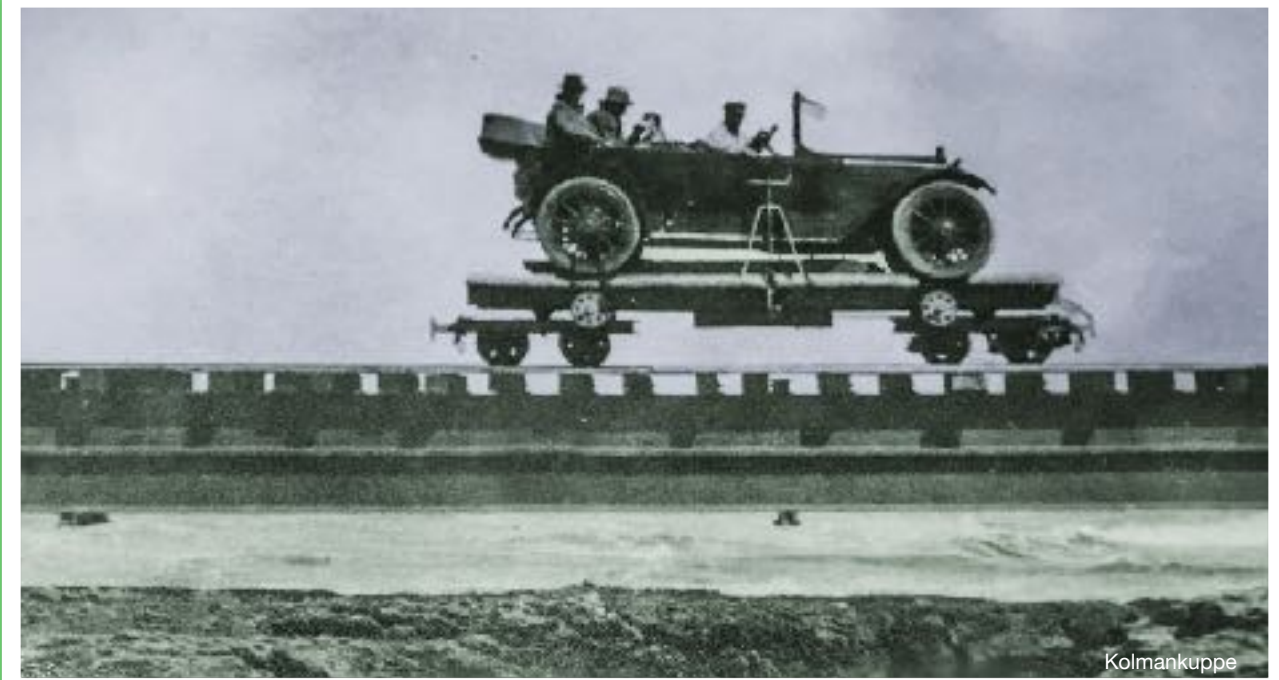
Betriebsleitung der Lüderitzbucht-Eisenbahn.

Kaplan Hans Kalkfontein

Lüderitzbahn und elektrische Bahn in das Diamantengebiet



Bahnhof Kolmanskuppe



Schienen Pkw bei Elisabethbucht (Diamantenbahn)



Bahnhof Kolmanskuppe mit englischer Lokomotive, im Hintergrund die elektrische Bahn

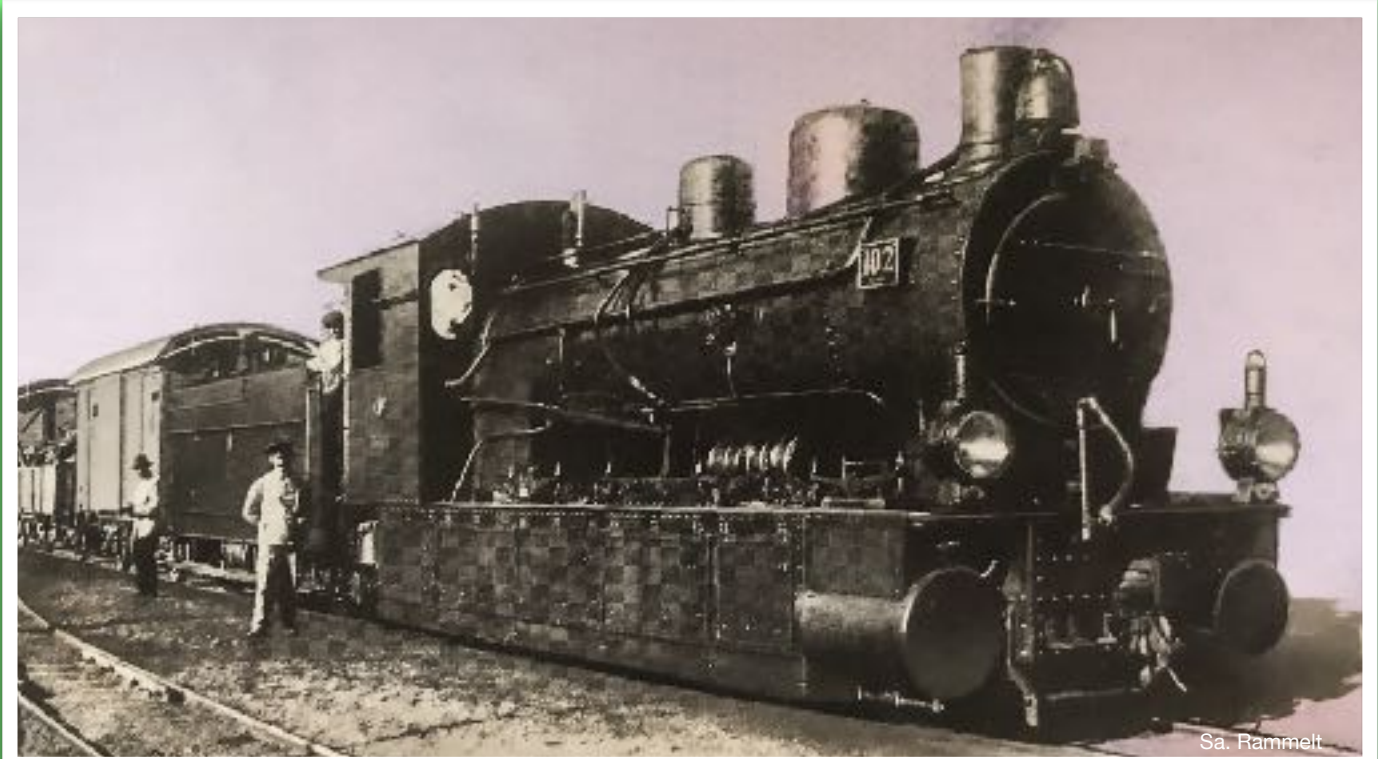


Elektrische Bahn von Kolmansuppe in die Diamantaenfelder

Eisenbahnen in Deutsch-Südwestafrika



Eisenbahnmuseum Windhoek



Sa. Rammelt



© Rammelt

Lokomotiven der Lüderitzbahn

Orensetin & Koppel lieferte von 1906 bis 1909 insgesamt 22 Lokomotiven Nummern 1 bis 22

1:10 Modell im Eisenbahnmuseum Windhoek ist eine Leihgabe aus dem Verkehrsmuseum Dresden

Henschel lieferte 6 Schlepptenderloks, Nummern 101 bis 106 Einsatz auf der Steigung von Aus nach Garub

Otavibahn Minen-Eisenbahn-Gesellschaft (OMEG)



Die Otavi-Minen und Eisenbahngesellschaft (OMEG) wurde 1903 in Berlin als deutsch britische Gesellschaft gegründet
Aktionär war auch die AGV, Gesellschaft blieb nach dem 1. Weltkrieg bestehen
nach 1945 firmierte sie unter AG Industrie und Verkehr (AGIV)
heute in verschiedene Konzernen untergegangen



Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika

Usambara-Bahn Länge (km) Eröffnung Spurweite (mm)

Tanga—Neu-Moschi 351 1894-1912 1000

Eisenbahngesellschaft Deutsch Ostafrika,
1899 übernahm das Deutsche Reich die Bahn und übergab an Lenz & Co.
Lenz & Co baute die restlichen 268 km und führte den Betrieb

Sigi-Bahn

Tengeni—Sigi 24 1908 750

Lenz & Co., Bau und Betrieb

Tanganjikabahn

Daressalam—Kigoma 1245 1906-1911 1000

Philipp Holzmann & Co.



Bahn/Anzahl	Lok	P-Wagen	G-Wagen	Gepäck/Post-Wagen
Usambara-Bahn	34	31	199	2
Sigi-Bahn	2	?	?	
Tanganjikabahn	64	65	513	?



Bf. Moshi mit Kilimandscharo

Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika - Usambarabahn



Fa. Jung lieferte 1900 5 Mallet Lokomotiven
unter der Leitung der DKEBBG lieferte Orenstein & Koppel
zwischen 1908 und 1912 8 Lokomotiven der Bauart 1'Dn2t analog
der Maschinen für die Lüderitzbahn (1067 mm)

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit

Rügensche Kleinbahn
eine der letzten Lenzbahnen
freut sich auf ihren Besuch