

Direktion: Fritz Scheuer, Bruno Squar.

Aufsichtsrat: Vors. Bank-Dir. Hermann Marx, Stellv. Bank-Dir. Josef Böhnert, Gen.-Konsul a. D. Otto Meyer, Bank-Dir. Ferd. Moos, Konsul a. D. Rud. Lengnick, Erich Kuropatwa, Hugo Winter, Königsberg i. Pr.; Paul Schönwald, Berlin.

Zahlstellen: Eigene Kasse; Berlin u. Königsberg i. Pr.: Deutsche Bank u. Disconto-Ges., Dresdner Bank; Berlin: Bank des Berliner Kassenvereins.

Aus dem **Geschäftsbericht 1930/31:** Die Getreideernte des Herbstes 1930 stand im wesentlichen der des Jahres 1929 nicht nach. Die Zufuhren zum Lagerhaus waren fast die gleichen wie im Vorjahre, zumal im Oktober auch durch das Erscheinen russischer Transitware, die seit dem Kriege erstmalig wieder den hiesigen Markt belebte, sich das Geschäft bzw. der Umsatz bis zum Jahresende äusserst lebhaft gestaltete. Die rigorose Aufhebung der gemischten Privattransitlager mit dem 1. Januar 1931 schnitt jedoch bald die Auslandszufuhren wieder ab. Obgleich die Zufuhren aus der ostpreussischen Ernte in den späteren Monaten zu wünschen übrig liessen, haben wir mengenmässig ungefähr den Vorjahresumsatz erreicht. Dagegen stand das Lagergeschäft infolge der Beengtheit der Kreditmittel im Getreidehandel gegen die gleiche Periode erheblich zurück.

Ostpreussische Kleinbahnen-Aktiengesellschaft,

Königsberg i. Pr., Königstr. 73.

Gegründet: 25./6. 1900 auf 75 Jahre; eingetr. 26./6. 1900. Konz. 24./2. 1908 auf 120 Jahre. Firma bis 30./6. 1924: Insterburger Kleinbahn-A.-G. in Insterburg; alsdann die Pillkaller, Oletzkoer, Königsberger, Wehlau-Friedländer, Rastenburg, Lycker u. Ortelsburger Kleinbahngesellschaften aufgenommen. Firma geändert u. Sitz nach Königsberg i. Pr. verlegt.

Der Betrieb wird durch die Lenz & Co. G. m. b. H. Berlin u. in deren Auftrag durch die Ostdeutsche Eisenbahn-Ges. in Königsberg i. Pr. geführt.

Zweck: Bau u. Betrieb von Kleinbahnen, Einricht. u. Betrieb von Kraftfahrlinien. Die Ges. dauert, solange eine der von ihr betriebenen Bahnen die staatliche Betriebsgenehmigung besitzt.

Linien: Die Ges. betreibt folgende Kleinbahnen: 1. von Insterburg nach Trempen mit Abzweigung von Warnascheln nach Lindenhof u. von Warnascheln über Nordenburg nach Gr. Bajohren mit Anschluss an den Masurischen Kanal (0.75 m Spur), 1a vom Kleinbahnhof nach dem Pregelhafen in Insterburg (0.75 u. 1.435 m Spur), 2. von Insterburg über Kraupischken nach Ragnit mit Abzweigung von Luxenberg nach dem Pregelort in Insterburg sowie vom Kleinbahnhof Ragnit nach dem Memelhafen bei Ragnit (0.75 m Spur), 3. von Insterburg nach Skaisirren mit Abzweigung von Kauschen nach Wirbeln u. von Buchhof nach Piplin (0.75 m Spur), 4. von Gr. Britannien über Kaukehmen nach Karkeln mit Abzweigung von Budelischken nach Seeckenburg (0.75 m Spur), 5. von Pogeegen nach Schmalleeningken mit Abzweig. von Mikieten nach Tilsit (1 m Spur), 6. von Heydekrug nach Kolleschen mit Hafenananschluss in Heydekrug (1.435 m Spur), 7. von Pillkallen nach Lasdellen mit Abzweigung von Grumbkowsfelde nach Schirwindt u. von Kiauschen über Schillehnen nach Doristhal (1 m Spur), 8. von Tapiau über Podewitten nach Königsberg (Volksgarten) mit vollspur. Gleisanschluss an die Reichsbahn sowie mit Abzweigungen von Prawten über Schaaksvitte bis zum Schaaksvitter Hafen u. in der Stadt Königsberg vom Königstor bis zum Oberpregel (0.75 m Spur), 9. von Tapiau über Goldbach u. Klein Scharlack nach dem Reichsbahnhof Labiau (0.75 m Spur), mit einer voll- u. schmalspurigen Fortsetzung nach dem Labiauer Deime-Hafen, 10. von Tapiau nach Friedland (0.75 m Spur), 11. von Lyck über Brodowen nach Thurowen mit Abzweig. von Brodowen nach Sawadden (1 m Spur), 12. von Garbassen über Mierunskn u. Treuburg nach Schwentainen (1 m Spur), 13. von Puppen nach Friedrichshof (0.60 m Spur), 14. von Rastenburg über Wenden-Barten nach dem Masurischen Kanal mit Abzweig. nach Drengfurt (0.75 m Spur), 15. von Barten nach Gerdauen (0.75 m Spur), 16. von Rastenburg nach Sensburg mit Anschluss an den Reichsbahnhof Sensburg u. mit Abzweig. nach Rhein (0.75 m Spur), 17. von Wöterkeim nach Schlippenbeil. Die Betriebslänge betrug insges. 1929/30: 749.93 km. — Der Betrieb auf der Strecke Tapiau—Friedland wurde ab 1./4. 1927 eingestellt.

1928 wurden 2 Kraftfahrlinien betrieben: Laukn—Mehlaukn—Popelken (vom Kreise Labiau übernommen) und Königsberg—Waldau, 1929 kamen 3 weitere Linien hinzu: Insterburg—Szallgirren, Königsberg—Postnicken, Seeckenburg—Neukirch—Gr.-Britannien. 1930 kamen hinzu: Heydekrug—Kolleschen—Neustadt, Angerburg—Drengfurt—Barten—Korschen, Kaukehmen—Gr. Britannien, Tilsit—Laugszargen—Taugrogen, Pogeegen—Schmalleeningken—Georgenburg, Friedrichshof—Ortelsburg, so dass insgesamt 11 Linien mit einer Betriebslänge von 360 km in Betrieb sind.

Statistik 1927/28—1929/30: Beförderte Personen im Kleinbahnverkehr: 1 315 617, 1 235 449, 1 130 427; do. im Kraftwagenverkehr: 12 265, 55 883, 203 386. — Beförderte Güter: 662 057, 585 809, 597 242 t.

Kapital: RM. 26 451 600 in 730 St.-Akt. Lit. A u. 37 058 St.-Akt. Lit. B zu je RM. 700. Den St.-Akt. Lit. A wird eine Div. von 3 $\frac{1}{2}$ % auf die Dauer von 43 $\frac{1}{2}$ Jahren wie folgt gewährleistet: 1. Durch den Kreiskommunalverband des Landkreises Königsberg für 219 Stück; 2. durch den Kreiskommunalverband des Kreises Wehlau für