

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 110 (2018)

Artikel: Der Türken-Müller : ein Luzerner und die Orientbahn. Jakob Müller (1857-1922)
Autor: Lüönd, Karl
Kapitel: 5: Trotz allem ein Geschäft wie auf Schienen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095732>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



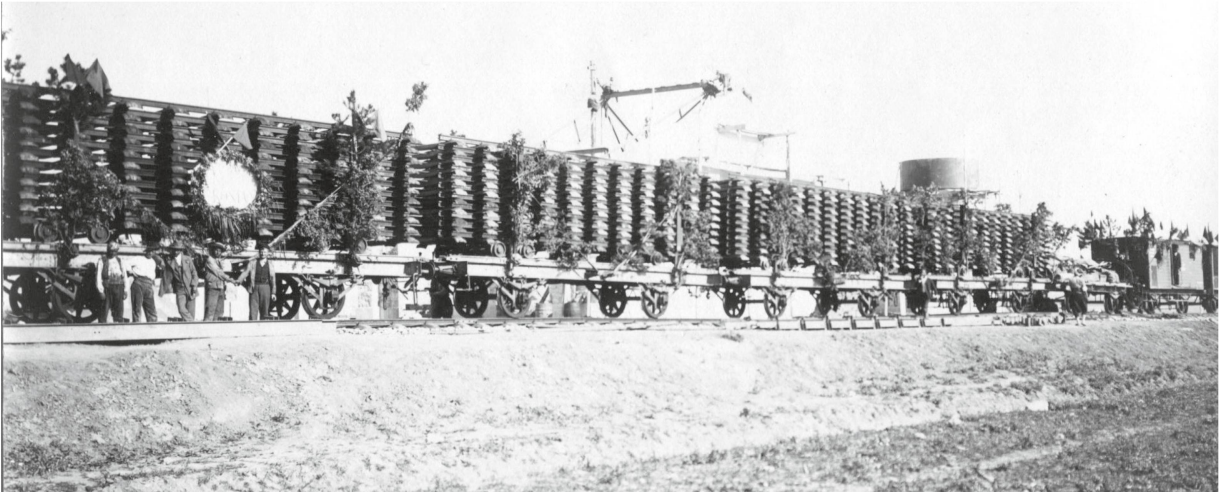
^v
TROTZ ALLEM
EIN GESCHÄFT
WIE AUF SCHIENEN

Orientbahn-Lokomotive des
Typs B't. Gebaut 1874 von der
«Locomotivfabrik Krauss &
Comp.» Fotografie von 1956.

Im Ersten Weltkrieg schwanden die Einnahmen der Orientbahn aus dem Personenverkehr massiv dahin, während die Warentransporte – bedingt durch die Verschiebung von Kriegsgütern, aber auch von Truppen, die unter dieser Kategorie geführt wurden – zunahmen. Inzwischen schuldeten die Türken der Bahngesellschaft über 1 Million türkische Pfund für Truppentransporte, was die Liquidität der Gesellschaft durchaus beeinflusste. Es gab einen Rückzahlungsplan, den Müller an einer vertraulichen Besprechung mit Verwaltungsratsmitgliedern in Frankfurt erörtere: «Damit würde die Gesellschaft wieder eine bessere Bewegungsfreiheit erhalten, der Sorge um die Deckung der Betriebskosten enthoben werden, sowie für unabwendbare Verbesserungen und Neuanschaffungen, für Deckung der Obligationenkupons und Zahlung einer angemessenen Dividende Vorsorge treffen können.»

Der Betrieb der Orientbahn verlief zwar mit täglichem Ärger und stets neuen Überraschungen, geschäftlich und finanziell aber «wie auf Schienen». Der folgende Querschnitt stützt sich auf die Verwaltungsratsprotokolle 1915–1920, die im Historischen Institut der Deutschen Bank in Frankfurt aufbewahrt werden und problemlos eingesehen werden konnten. Ergänzende Dokumente befinden sich im Nachlass von Ulrich Gross, der dem Archiv für Zeitgeschichte der ETH Zürich anvertraut wurde. Das Unternehmen nannte sich nun «Compagnie d'Exploitation des Chemins de Fer Orientaux». Für die Sitzung vom 9. Dezember 1913 unterbreitete Jakob Müller dem Verwaltungsrat einen Überblick über die materiellen Folgen der Balkankriege und hob hervor, dass die von ihm geleitete Bahn kriegswichtig, ja kriegsentscheidend war. «Wie wir bereits bei früheren Gelegenheiten hervorzuheben die Ehre hatten, ist unsere Gesellschaft durch die im letzten Jahre und im Laufe des jetzigen Jahres auf der Balkanhalbinsel eingetretenen kriegerischen Ereignisse ganz besonders in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Mobilisierung der gesamten türkischen Armee vollzog sich fast ausschliesslich durch die Vermittlung unserer Bahn. Auch die Verproviantierung der bis jetzt in Thrakien unter den Waffen gehaltenen grossen Armee musste ausschliesslich auf unserer Bahn ab Konstantinopel abgewickelt werden. Nach dem Rückzuge der türkischen Armee sowohl auf dem westlichen als auf dem östlichen Netze wurde dann ein Teil unserer Linien von den feindlichen Truppen besetzt, und zwar auf dem westlichen Netze 380 Km von den Serben und auf dem östlichen Netze 431 Km von den Bulgaren, und in Betrieb genommen.»

Müller fährt fort, dass auf wichtigen Teilstrecken während Monaten nur Militärverkehr zugelassen war, der aber den Fahrpreis zu einem grossen Teil schuldig blieb. Ganze Dörfer wurden niedergebrannt, auch Stationsgebäude und Lagerhäuser der Orientbahn blieben nicht verschont. Die Serben und Bulgaren, die auf ihrem Hoheitsgebiet die Bahn mit dem der Orientbahn gehörenden Rollmaterial auf eigene Rechnung weiter betrieben, verwendeten minderwertige Kohle, was die



a



b

- a| Eisenbahnbau in Anatolien 1896.
- b| Kriegsmaterialtransport auf der Bagdadbahn während des Ersten Weltkriegs.
- c| Kartengruss aus Saloniki mit Schiffsverkehr, Zollamt und Güterumschlag auf die Eisenbahn.



c

Kessel der Lokomotiven beschädigte. Kaltblütig machte Müller aus diesem Problem ein Geschäft, mit dem er umgekehrt, psychologisch geschickt, Tarifiereduktionen für den Transport von Lebensmitteln und Flüchtlingen finanzierte.

Offensive Strategie auch in schwierigen Zeiten

Ungeachtet der hohen Ausstände der praktisch nicht zahlungsfähigen Regierungen war nach Beendigung der Balkankriege im Verwaltungsrat der Orientbahn schon wieder von neuen Investitionen die Rede. Das Geschäft war also, unabhängig von den Zeitläufen, robust genug, sodass das Management auch in unsicheren Zeiten eine offensive Strategie verfolgen konnte. In jeder Sitzung bewilligte der Verwaltungsrat neue Investitionen. Am 15. Juni 1914 wurde die Direktion bevollmächtigt, eine neue Linie Rodosto–Muratli von 42 Kilometern Länge samt Hafenanlage in Rodosto zu planen und sich um die Konzession zu bewerben, da man keinen Konkurrenten aufkommen lassen wollte. Am gleichen Tag gab der Verwaltungsrat grünes Licht für Verhandlungen mit der Regierung für neue Häfen in der Gegend von Konstantinopel. Vorangetrieben wurde auch die Übernahme einer Kohlenmine in Kistambul und die Eisenbahnanbindung eines neuen Freihafens in Saloniki.

1913 sanken die Einnahmen der Gesellschaft zwar gegenüber 1912 – als noch während neun Monaten der Normalbetrieb möglich war – von 19,2 auf 13,3 Millionen Franken. Trotz der beschriebenen Kriegswirren konnte aber auch in diesem Kriegsjahr noch ein Gewinn von 3,55 Millionen ausgewiesen werden, wobei ein Ausgabenposten von 1,09 Millionen auffällt. Er wird als «ausserordentliche Ausgabe» bezeichnet. Es handelt sich um Gleisumbauten, Ersatz von Dampfkesseln, Umänderungen und Verbesserungen der Fahrbetriebsmittel, Rekonstruktion von Kunstbauten, Neuanlagen in den Stationen und auf freier Bahn, Anteil an Erweiterungsbauten etc. Alle diese Ausgaben für die Infrastruktur wurden direkt über die Erfolgsrechnung finanziert. 3,1 Millionen führte die Gesellschaft zudem als «Regierungsanteil» an die Konzessionsbehörden ab. In der Bilanz sind «Fahrpark, Mobiliar und Werkzeuge» mit 23,7 Millionen eingestellt, die Betriebskonzession wird mit 22,5 Millionen bewertet. «Diverse Debitoren» figurieren diskret mit 11,7 Millionen; es handelt sich vor allem um die Schulden der vier Balkanstaaten.

Auch im Ersten Weltkrieg Dividende wie üblich

Der Balkan kam nicht zur Ruhe. Doch auch im ersten Weltkriegsjahr 1914 betrug der Überschuss noch 2,45 Millionen Franken, was zusammen mit dem Gewinnvortrag vom Vorjahr die Ausrichtung der gewohnten Dividende von 5 Prozent ge-

stattete. Wegen des Krieges wurde die Dividende in türkischer Währung in Konstantinopel ausbezahlt. Das auf Aktionäre in feindlichen Ländern entfallende Geld wurde vorübergehend auf Sperrkonten geparkt. An der Sitzung vom 20. Dezember 1915 wurden Jakob Müller und Edouard Huguenin (Generaldirektor der Saloniki-Monastirbahn) definitiv in den Verwaltungsrat gewählt, Jakob Müller zudem «mit Funktionsdauer bis zu der auf die nächste Ordentliche Generalversammlung folgenden Verwaltungsratssitzung einstimmig neuerdings zum Delegierten des Verwaltungsrates». An der folgenden Verwaltungsratssitzung vom 17. Juni 1915 wurde ihm einstimmig eine besondere Ehre erwiesen. Er durfte die Generalversammlung präsidieren.

Die Zahlung einer Annuität an die Banque de Paris von 1,77 Millionen Franken begegnete Problemen wegen des Zahlungsverbots der ottomani-schen Regierung an den Kriegsgegner. Der türkische Staat verlangte, das Geld sei seinem ewig hungrigen Staatsschatz zu überweisen. Jakob Müller, Sachkenner vor Ort, teilte dem Verwaltungsrat seinen Eindruck mit, «dass die ottomani-sche Regierung sehr wohl wisse, dass die Bahngesellschaft ihre Geldeingänge für den Betrieb brauche; die Regierung werde wohl nicht lange auf dieser Forderung bestehen». Der Rat beschloss, nach allen Seiten ablehnend zu sein und Korrespondenz wenn möglich zu vermeiden. Diese Taktik des Totschweigens scheint sich bewährt zu haben; die Pendeuz wird in den folgenden Protokollen nicht mehr erwähnt.

Die Bahngesellschaft hatte aber noch andere finanzielle Ausweichmöglich-keiten, vor allem die Nahverkehrsnetze von Konstantinopel und Saloniki. In der gleichen Sitzung genehmigte der Verwaltungsrat eine massive Erhöhung der Personen- und Gütertarife im Konstantinopler Stadtnetz um bis zu 30 Prozent. Damit wurden die kriegsbedingten Einbussen im internationalen Personenver-kehr ausgeglichen. Auf diesen 17. Juni 1915 waren gleich drei Verwaltungsratssit-zungen angesetzt. Auch für die beiden anderen Haupttraktanden war Müller fe-derführend. Er berichtete über die Situation auf den Linien der Gesellschaft und über eine Kohlenmine in Kistambul, deren Ausbeute in Friedenszeiten zwar qua-litativ nicht genügt hätte, die infolge des Krieges nun doch ausgebeutet würde und vom Konzessionsinhaber gemietet werden soll. Im Endausbau sollen 30–40 Tonnen pro Tag gefördert werden.

Am besagten Stichtag von 1915 betrug die Gesamtlänge des Orient-bahn-Netzes noch 918 Kilometer, davon lagen 371 Kilometer in Serbien, welche im Widerspruch zu den Verträgen von den serbischen Staatsbahnen eigenmächtig bewirtschaftet wurden. Der Zustand war gut, die Schäden aus dem Balkan-krieg waren weitgehend behoben. Müller und seine Organisation hatten sich den neuen Verhältnissen angepasst. Die Züge mussten fahren, das war das wichtigste.

DER MANN MIT DEM OLIVENZWEIG

Jakob Müller mied die Öffentlichkeit, wenn er heikle internationale Verhandlungen führte wie zum Beispiel 1913/14, als das Königreich Serbien nach der Niederlage des Osmanischen Reiches im Ersten Balkankrieg und im Gefolge des Vertrages von London die Eisenbahnanlagen auf seinem Staatsgebiet übernahm. Es ging um die Entschädigung. Aber am 8. Juli 1914 wurde Müller ausnahmsweise einmal ins Licht der Öffentlichkeit gerückt. Auf ihrer Titelseite veröffentlichte die Belgrader Zeitung Trgovinski Glasnik (Handelsblatt) einen ausführlichen Hintergrundbericht über dieses komplexe Geschäft und dessen Regisseur. Der Titel des Artikels lautete schlicht: «Herr Müller». Der Text war eine einzige Lobrede auf die Diplomatie und den Realitätssinn des Schweizers, der im Jahr zuvor die Leitung der Orientbahn übernommen hatte.

«Kaum einmal kann man den Namen eines Mannes erwähnen, der mit einem Olivenzweig daherkommt, unbeschadet der Ränkespiele von Österreich-Ungarn. Solche Namen haben wahrlich Seltenheitswert, und daher haben wir den Namen dieses Mannes als Überschrift dieses Artikels gewählt. Der Name von Herrn Müller, Geschäftsführer der Orientbahn, wird schon seit längerem in unserer Öffentlichkeit erwähnt, und zwar im Zusammenhang mit dem Streit um die Frage, wem das Recht zufallen soll, diese Bahn in Zukunft zu nutzen. Es hat lange gedauert bis das von der österreichisch-ungarischen Diplomatie geprägte Wort «Streit» durch den Begriff «Verhandlungen» ersetzt wurde, dessen Urheber wiederum der besagte Herr Müller war.»

Mit dieser Vereinbarung traten die Aktionäre der Orientbahngesellschaft das Recht auf die Nutzung der Strecken Ristovac–Skoplje–Gevgelija und Skoplje–Mitrovica sowie die festen Bahnanlagen und Gebäude an den serbischen Staat ab. Dafür bezahlte der serbische Staat etwas über 40 Millionen Dinar. Nicht inbegriffen waren die Lokomotiven und Wagen. Das Handelsblatt urteilte:

«Zu dieser Einigung über die Ablösung kann man sowohl der serbischen Regierung als auch der Orientbahn-Gesellschaft gratulieren.

Der Regierung, weil sie es geschafft hat, einen Streit zu beenden; und der Gesellschaft dafür, dass sie eingesehen hat, dass eine gütliche Einigung immer besser ist als ein schlechter Streit. Bei der Liquidierung dieses Geschäfts hat die Gesellschaft keinerlei materiellen Nachteil erlitten.»

Noch offen war zu diesem Zeitpunkt, ob der serbische Staat als Gegenleistung Aktien der Orientbahn übernehmen würde. Die Verhandlungsparteien sahen offenbar ein, dass die Bahngesellschaft durch den langjährigen rentablen Betrieb vor dem Ersten Balkankrieg die nötigen Abschreibungen auf ihre Investitionen längst finanziert hatte. Sodann kam sie durch diese Einigung ohne neue Investitionen und Risiko zu einer Zahlung von 40 Millionen Dinar. Mit diesem Verhandlungsergebnis konnte Jakob Müller getrost vor den eigenen Verwaltungsrat treten. Das überschwängliche Lob aus Belgrad dürfte er mit der ihm eigenen Nüchternheit eingeordnet haben:

«Herr Müller, dessen versöhnliches Verhalten uns veranlasst hat, uns besonders mit seinem Namen zu beschäftigen, ist auf diese Art und Weise zu einem guten Verfechter der gutnachbarlichen Arbeit auf dem Gebiet des Bahnverkehrs geworden. [...] Durch die erzielte Vereinbarung werden auch alle Differenzen in Nebenpunkten gegenstandslos. Auch die offensichtlich feindselige Haltung Österreich-Ungarns in dieser Frage geht damit in den Bereich der unangenehmen Erinnerungen über. Anstatt dessen erscheint Herr Müller mit seinem Olivenzweig. In der Geschichte der serbischen Bahn wird Müllers Name als Zeichen von besseren Zeiten stehen, oder genauer gesagt: des besseren Erfolgs zu schlechten Zeiten.»

Jakob Müllers Bonus

An der dritten Sitzung dieses Tages war auch Erntezeit für Jakob Müller. Er erhielt eine «Jahresgratifikation» von 35 000 Franken, also ein zusätzliches Jahresgehalt. Durch das Protokoll vom 17. Juni 1915 wird belegt, dass es ausserdem noch weitere massive Bonuszahlungen gab. «Ausserdem soll Herr Direktor Müller für seine ausserordentlichen Bemühungen gelegentlich der mit der königl. Serbischen Regierung wegen der Verhältnisse auf dem westlichen Netz geführten Verhandlungen eine besondere, als Abschlagszahlung zu betrachtende Gratifikation im Betrage von Fr. 35 000.– verabreicht und zu seinen Händen behufs Verwendung nach eigenem Ermessen ein weiterer Betrag von Fr. 5000.– überwiesen werden.» Der letztere Betrag war vermutlich für die Mitarbeiter bestimmt. Ausserdem wurden auf dem schriftlichen Weg fünfzehn Gratifikationen und Renten, vor allem für Witwen und Hinterbliebene verunfallter Mitarbeiter, gesprochen. Es bestand zu der Zeit schon eine «Pensionscassa». Die hochrentable Orientbahn verstand es wahrlich, ihre Kader bei Laune zu halten. Man hat den Eindruck, der Verwaltungsrat habe sein leitendes Personal so fürstlich bezahlt, um es nicht den Versuchungen des allgegenwärtigen Bakschisch-Unwesens auszusetzen. Am gleichen Tag beschloss der Verwaltungsrat, mit Jakob Müller einen neuen Vertrag mit unveränderten Bezügen abzuschliessen. Für den Fall seines Rücktritts wurde ihm eine «Austrittsgratifikation» von drei Jahresgehältern zugesichert. Der Verwaltungsrat fasste an diesem Tag auch Anlagebeschlüsse: Festplatzierung von 4,5 Millionen Franken «bei den befreundeten Banken» gegen 2,5 Prozent Zins pro Jahr sowie Zeichnung von österreichischen und ungarischen Kriegsanleihen von je 300 000 Kronen.

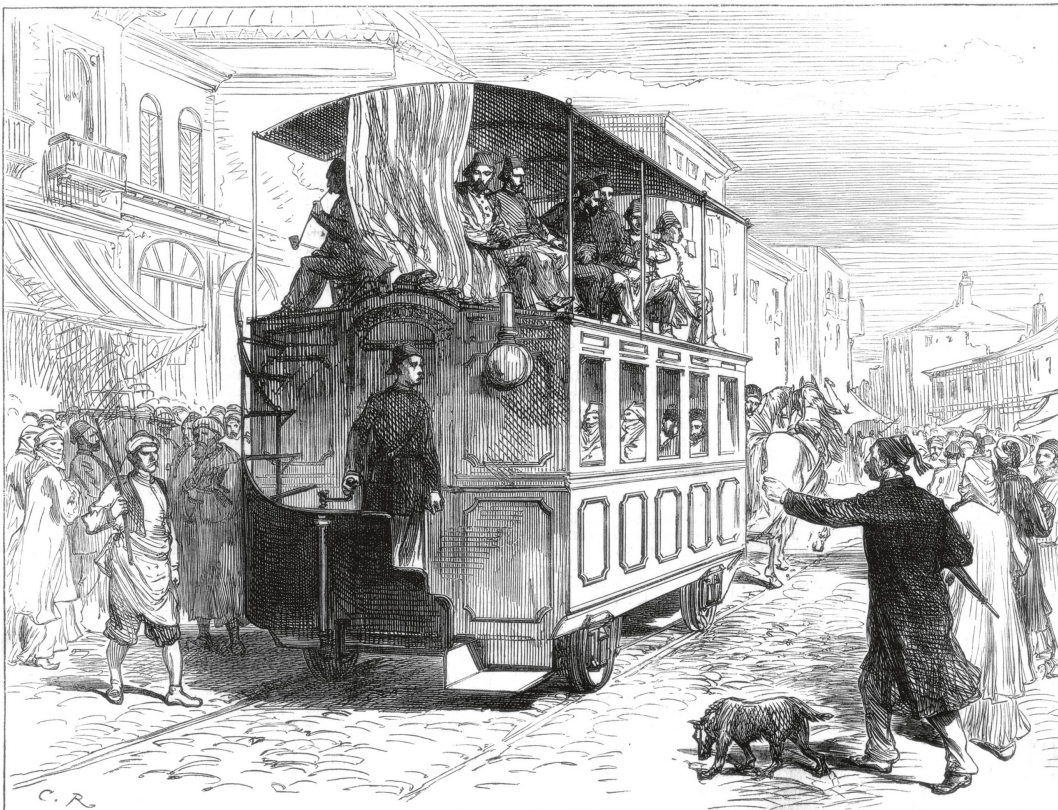
Kapazitätserweiterungen mitten im Krieg

Die ordnende Kraft der Bürokratie, die Müller in seiner Organisation walten liess, wird im nachfolgenden Protokollvermerk schön dargestellt: «Seit Beginn des 1. Weltkriegs steht die Bahn wieder unter militärischer Aufsicht. Ein Militärkommissär regelt alle die Militärtransporte betreffenden Fragen. Über ihm steht das Eisenbahnbureau im Hauptquartier, mit dem wir alle wichtigeren Fragen in direktem Verkehr behandeln, während die laufenden Angelegenheiten mit einem speziell von unserer Bahn hiezuh bezeichneten technischen Kommissär geregelt werden. Vor einigen Tagen ist uns ein besonderes Schreiben der Militärbehörde zugekommen, in welchem uns der Dank für die tadellose Ausführung der wiederholt vorgenommenen Mobilisierungen ausgesprochen wurde.»

Dank der stark wachsenden Einnahmen in den Stadtnetzen von Konstantinopel und Saloniki war die Rechnung der Orientbahn in den ersten fünf



a



b

- a) Türkische Infanteristen marschieren während des Ersten Weltkriegs zum Bahnhof. Die Orientbahn war massgeblich für die Truppentransporte verantwortlich.
- b) Pferde-Trambahn in Konstantinopel 1877. Der öffentliche Nahverkehr in Konstantinopel und Saloniki wurde ebenfalls von der Orientbahn betrieben.

Monaten 1915 trotz des Krieges noch bedeutend besser als im Vorjahr (17 500 gegenüber im Vorjahr 12 800 Franken Ertrag pro Netzkilometer, beide Stadtnetze zusammengezogen). In Dedeagatsch wurden 10 zusätzliche Ausladebrücken gebaut, was die Abfertigung von bis zu 100 Wagenladungen pro Tag erlaubte. Das war einerseits eine Forderung des konzessionsgebenden Osmanischen Reiches, andererseits eine bedeutende Kapazitätserweiterung mitten im Krieg.

Vom Grenzverkehr in Kriegszeiten hatte das türkische Militär eine ganz einfache Vorstellung: Es dürfen nur so viele Wagenladungen ins Ausland gehen wie hereinkommen. Jakob Müller erwies sich als geschickter Diplomat. Im Einvernehmen mit den türkischen Behörden schaffte er es, dass 200 Wagen und 8 Lokomotiven pro Tag der Teilstrecke Dedeagatsch–Sufli zugewiesen wurden, wovon 50 für Altbulgarien und 150 für die Türkei bestimmt waren. Ausserdem wurden die in Reparatur befindlichen Wagen herausgerechnet und eine Toleranz von 30 Wagen pro Tag bewilligt. Damit war der Engpass beseitigt.

Die Kohle wurde massiv teurer, Schwellenholz ebenfalls. Dazu kamen die Kosten für die Behebung der massiven Schäden aus dem Balkankrieg. Personal musste aus Nationalitätsgründen versetzt werden, was erhöhte Kosten bedeutete. «Infolge der Nationalitätengegensätze auf dem Balkan mussten wir sowohl auf dem westlichen wie auf dem östlichen Netz zahlreiche Versetzungen vornehmen.» Die Orientbahn beschäftigte viele österreichische und ungarische Kaderleute, Techniker und Lokomotivführer. Die waren jetzt, in Kriegszeiten, auf der falschen Seite.

Heikle Verhandlungen, scharf beobachtet

Schon am 6./7. Oktober 1915 hatte die bulgarische Regierung mit militärischer Gewaltanwendung ihre Ankündigung wahrgemacht, die auf ihrem Staatsgebiet verlaufende Linie Svilograd–Dedeagatsch selber zu betreiben. Zugleich bekundete sie ihre Absicht, «die materiellen Interessen der bisherigen Eigentümer einvernehmlich wahren zu wollen». Mit den Verhandlungen wurde Direktor Müller beauftragt. «Direktor von Popper und Dr. von Adler werden vom Komitee damit betraut, Herrn Direktor Müller im Rahmen des vom Exekutivkomitee erfassten Beschlusses die notwendigen Direktiven für die Entschädigungsverhandlungen und alle mit denselben zusammenhängenden und parallel laufenden Pourparlers mit den bulgarischen Regierungsorganen zu erteilen.» Mit anderen Worten: Müller wurde je ein österreichisch-ungarischer und ein deutscher Aufpasser vor die Nase gesetzt. Er war allerdings mit einem von ihnen, Baron von Popper, eng befreundet; seine Tochter Rosy wohnte einige Jahre in dessen Hause in Wien. Die Parteien einigten sich vorab auf eine Berechnungsgrundlage «auf Grund der Kapitalisierung des einverständlich ermittelten durchschnittlichen jährlichen Rein-



a

- a) Siegel von Jakob Müller in arabischer Schrift, «Jak Müller».
- b) Jakob Müller um 1918.
- c) Auch in Routinesachen sorgfältig: Müller redigierte handschriftlich den Entwurf eines Briefs an den Verwaltungsrat der Anatolischen Eisenbahn von 1916, mit dem er die Annahme seiner Wahl in diesen Verwaltungsrat erklärte.



b

N° 1203.A.C. Konstantinopel, den 22. Dezember 1914.

An den Verwaltungsrat der
Orientalischen Eisenbahnen
Wien/

Im Besitze Ihres gefl. Schreibens N° 626 vom 15. crt, meine Ernennung zum Mitgliede des Verwaltungsrates unserer Gesellschaft und gleichzeitig zum Delegierten desselben betreffend, beehre ich mich Ihnen mitzuteilen,

für das mir hi durch bewiesene Vertrauen
 dass ich die auf mich gefallene Wahl annehme und gleichzeitg ~~danke~~ danke. Ich werde nach wie vor bestrebt sein die Interessen unserer Gesellschaft nach bestem Wissen und Gewissen zu wahren.

Was die im Art. 16 der Statuten vorgesehene Hinterlegung von 100 Stück Aktien der Gesellschaft während der Amtsdauer als Verwaltungsratsmitglied anbelangt, so gestatte ich mir die ergene Bitte an Sie zu richten, gefälligst beim Wiener-Bank-Verein intervenieren zu wollen, damit er diese Aktien für meine Amtsdauer als Verwaltungsratsmitglied leihweise deponiert *welche Gefälligkeit ich Ihnen voraus besten, dankte*

Müller

c

einnahmenertrags, welcher auf den von Bulgarien okkupierten Teil des gesellschaftlichen Netzes proportional entfällt».

Am 3. Oktober 1915 erklärte Griechenland die auf seinem Territorium verlaufenden Linien der Orientbahn sowie die Saloniki–Monastirbahn zu griechischen Staatsbetrieben. Unter Protest der bisherigen Eigentümer wurde ein griechischer Direktor eingesetzt und das gesamte Personal in den griechischen Staatsdienst übernommen, dies alles vor dem Hintergrund massiver, noch unerledigter Forderungen der Orientbahn an die griechische Regierung aus der vorangegangenen Balkankriegszeit. Mit diesen Umwälzungen wurde Müllers Direktionsbereich massiv verkleinert: von 849 Kilometern auf dem Hauptnetz nach den Balkankriegen auf noch rund 323 Kilometer. Müller hatte in gewohnter Loyalität einen Organisationsplan für die veränderten Verhältnisse ausgearbeitet. Dieser sah auch die Entlassung von rund 200 Beamten vor. Von Adler, der an der entsprechenden Sitzung des Verwaltungsrates anstelle des abwesenden Müller das grosse Wort führte, sprach von «durchwegs verdienten Angestellten, deren bedauerliche Lage die Direktion und der Verwaltungsrat durch angemessene finanzielle Massnahmen zu mildern bestrebt seien».

Trotz der Kriegswirren verlief auch das Jahr 1915 hervorragend, der Gewinn der Orientbahn stieg auf 8,12 Millionen Franken. Der Verwaltungsrat beschloss, eine ausserordentliche Kursverlust-Reserve von 3,5 Millionen Franken zu bilden. Für unregelmässige Kriegsschäden und unbezahlte Militärtransporte standen zwar noch 20,2 Millionen Franken in den Büchern, aber niemand machte sich Illusionen über deren Einbringlichkeit. Der Grossteil der Schulden, namentlich für die Transporte, entfiel auf die Türkei. Müller konnte in der Verwaltungsratssitzung vom 21. Juni 1916 über die mit den Bulgaren erzielte Einigung vom 11. Mai 1916 berichten. Die Gesellschaft erhielt unter allen Titeln knapp 25 Millionen Franken Entschädigung, verzinslich zu damals günstigen 4,5 Prozent, darin waren die Kriegsschäden allerdings nicht inbegriffen. Die gesamten Forderungen der Orientbahn gegenüber den beteiligten Staaten für Kriegsschäden und kriegsbedingte Zahlungsausstände sahen wie folgt aus:

- Bulgarien: Kriegsschäden 5,8 Mio. Fr.; Vergütung für Enteignung 25 Mio. Fr. (bezahlt)
- Griechenland: Militärtransporte 143 000 Fr., Kriegsschäden 619 000 Fr.
- Serbien: Militärtransporte 340 000 Fr., Kriegsschäden 3,2 Mio. Fr., Tagesschädigungen für entgangenen Betriebsertrag (Wartezeiten infolge stundenlanger Verspätungen) 13,8 Mio. Fr.

Gesamthaft errechnete die Orientbahn für sich Guthaben von 67,2 Millionen Franken. Davon anerkannten die vier Staaten einstweilen insgesamt 34,6 Millionen Franken. Der ausgebrochene Erste Weltkrieg hemmte die Verhandlungen mit den einzelnen Staaten zur Begleichung dieser Schulden. Am schlech-

testen zahlte die Türkei: Im Jahre 1915 gingen gerade noch 53 000 Franken Abschlagszahlung ein.

Der Betrieb lief auch 1916 rund. Noch nie hatte die Orientbahn so hohe Verkehrseinnahmen erreicht wie in den ersten Monaten dieses Jahres. So konnte der Verwaltungsrat an der Sitzung vom 25. Mai 1917 erneut von einem Gewinn von 5,3 Millionen Franken für das Jahr 1916 Kenntnis nehmen – dies freilich nach reichlichen Zuweisungen an verschiedene Fonds. Die Rechnung sollte nicht zu gut aussehen, das hätte wohl bei den noch laufenden Schadenersatzverhandlungen gestört. Bei der Verkehrsstatistik fällt auf, dass der Personentransport stark ab-, derjenige von Militär, Gütern und Vieh aber stark zugenommen hat.

ORIENTALISCHE EISENBAHNEN.

Forderungen an die Balkanstaaten aus Anlass des Balkankrieges.

Die Forderungen, welche der Gesellschaft gegenüber Bulgarien, Griechenland, Serbien und der Türkei zustehen, belaufen sich per 31. August 1913 auf:

	Westl. Netz	Oestl. Netz	Total
	i n F r a n c s		
für Bulgarien	31.631.14	6,513.051.54	6,544.682.68
" Griechenland	498.728.91	166.969.29	665.698.20
" Serbien	6,673.063.34	-	6,673.063.34
" Türkei	893.206.20	8,711.821.18	9,605.027.38
	<hr/> 8,096.629.59	<hr/> 15,391.842.01	<hr/> 23,488.471.60 <hr/>

Akribische Zusammenstellung der direkten und indirekten Kriegsschäden zuhanden der Verwaltungsrats-sitzung der Orientbahn vom Dezember 1913. Um die Entschädigungsforderungen an die Kriegsparteien begründen zu können, definierte Jakob Müller nicht weniger als acht Schadensklassen und belegte jede für jeden der vier Staaten auf Franken und Rappen genau: Beschädigungen an der Bahnanlage; Entschädigung für beschädigtes, zerstörtes oder fehlendes Rollmaterial; Entschädigung für Beschädigung, Zerstörung und Wegnahme von Materialien, Verbrauchs- und Inventargegenständen, Bargeld und Waren; Forderungen für Transporte; Forderungen für besondere Arbeiten sowie für Standgelder und die Miete von Lokomotiven und Wagen; Entschädigung für die Gehälter, Löhne und Übersiedlungskosten des Personals; Entschädigung für die von den besitzergreifenden Staaten auf den Linien der Gesellschaft ausgeführten Transporte; Entschädigungsansprüche des Personals wegen fehlender Habseligkeiten.