

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Zur Situation der Schweizerischen Nordostbahn: Denkschrift  
**Autor:** Vögeli, Albert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-6717>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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

celui-ci, on a placé la poulie inférieure sur un wagonnet à 4 roues suffisamment chargé, et pouvant se mouvoir sur une voie fixe très inclinée reposant sur une charpente spéciale.

De cette manière on a obtenu une tension invariable et un équilibre complet des deux brins de câble. Ces avantages se sont traduits par un travail régulier du frein, une douceur de marche parfaite, une plus grande précision dans l'arrivée des caisses, enfin la possibilité de remonter un poids utile égal à environ les 0,4 de la charge descendante.

La nécessité des modifications apportées à l'ancien système est mise en lumière par le fait suivant que présente le fonctionnement du système actuel: à chaque voyage, le wagonnet qui porte la poulie inférieure se déplace d'environ 2<sup>m</sup> en raison des variations de tension du câble de retenue; de plus, un déplacement à peu près aussi considérable se produit par suite des variations de température.

Les câbles fixes en fil de fer ont chacun une longueur de 600<sup>m</sup> et un diamètre de 0<sup>m</sup>045; ils sont distants de 3<sup>m</sup>. Leur poids total est d'environ 6000 kilog. Le câble de retenue sans fin a une longueur de 1200<sup>m</sup> et un diamètre de 0<sup>m</sup>018, il pèse environ 1000 kilog. Chaque caisse est à fond mobile et a une capacité de 0<sup>m</sup>3,900; la caisse descendante reçoit une charge de 1000 kilog. La vitesse est d'environ 6<sup>m</sup> par seconde. Le voyage complet, comprenant chargement et déchargement, dure 3 minutes. Un fil télégraphique reliant les deux stations permet d'éviter toute perte de temps et toute fausse manœuvre. La sécurité est si grande que très souvent le personnel se sert de ce moyen de transport.

L'installation a coûté 15 500 fr. non compris les maçonneries et les charpentes; elle permet une exploitation de 120 à 150 tonnes par journée de 12 heures. Les résultats satisfaisants qu'elle a donnés ont décidé les propriétaires à en établir une toute pareille l'année suivante. A.

\* \* \*

## Zur Situation der Schweizerischen Nordostbahn.

### Denkschrift

von Albert Vögeli, Ingenieur.

(Schluss.)

**Neubauten.** Der verwaltungsräthliche Bericht stellt bei Aufzählung der Ergebnisse der Untersuchung seiner Commission über die Ursachen der heutigen Calamität als solche an die Spitze den Umstand: dass die Baukosten der in den letzten sechs Jahren erstellten neuen Linien ganz bedeutend höher zu stehen kommen, als bei deren Decretirung vorausgesetzt war.

Der Verfasser tritt dieser Anschauung entgegen und betont, dass alle Bauten in Folge von Beschlussfassung der Direction gemacht wurden, welche, in ihrem Bericht pag. 12, Beilage VII, selbst zugibt, dass verschiedene Anlagen entsprechend den technischen Vorschlägen einfacher hätten erstellt werden können. Der Rahmen unserer Besprechung gestattet nicht auf dieses näher einzutreten, und wir beschränken uns auf einen einschlägigen Artikel in Band VII, Seite 11 der „Eisenbahn“ zu verweisen.

**Ueber die Steigerung der Betriebsausgaben und unerwarteten (!) Ausfall auf den Betriebsergebnissen der neuen Linien** hat der verwaltungsräthliche Bericht auf einige bezügliche Missverhältnisse zwischen Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben hingewiesen, und der Bericht der Actionär-Commission fügte interessante Facta bei, über welche wir in Band VI, S. 142 referirten.

**Der Erneuerungsfond resp. Reserveconto.** Mit Rücksicht auf die unvermeidliche Abnutzung der Objecte einer Eisenbahngesellschaft, die sich im Laufe einer statistisch genau fixirten Zahl von Jahren bis zur Unbrauchbarkeit steigert, muss ein besonderer Fond angelegt werden. Der Besprechung der Art und Weise, wie es mit dem Erneuerungsfond bei der Nordostbahn gehalten wurde, widmet der Verfasser ein eigenes Capitel, bei dem wir uns noch etwas verweilen wollen. Von Anfang an wurde die Festsetzung der dem Fond aus dem Reinertrag zuzustellenden Quote der obersten Verwaltungsbehörde, dem Ver-

waltungsrathe zugetheilt mit Angabe des Zweckes desselben, die einmal in Betrieb gestellten Linien im gleichen betriebssichern Zustande zu erhalten. Der Verfasser findet, dass diess nicht in dem wünschbaren Maasse geschah, indem am Schlusse des Jahres 1876 der Erneuerungsfond der Nordostbahn für ein Netz von 333 Kilom. nur einen Bestand von Fr. 65 105 zeigte, während die benötigte Inanspruchnahme desselben seit einigen Jahren 1 Million übersteigt, trotzdem auf dem Stammnetz inclusive Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg 45% aller Geleiseanlagen sich noch im Zustande ihrer erstmaligen Legung befinden, für deren Erneuerung in den nächsten Jahren allein ein Bedarf von Fr. 6 800 000 nöthig ist. Diese Anschauung stimmt mit derjenigen überein, welche Coutin in Folge seiner Untersuchung des Zustandes des Oberbaues aussprach, indem er in seinem Berichte sagte: „Les plus anciennes de ces lignes ont été renouvelées dans une assez forte proportion; les autres sont évidemment fatiguées.“ Es haben nach seinen Angaben 155 Kilom. Eisenschienen ein Alter von 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bis 20<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Jahren!

Laut Statuten von 1853 sollte im Minimum 3%, im Maximum 8% des Reinertrages dem Reservefond zufallen. Nun verzögerte sich die Eröffnung der verschiedenen Linien, indem Zürich-Baden 1847, einige Linien 1856 und später in Betrieb gesetzt wurden. Die Direction beschloss dann, vom Datum der Gründung der neuen Gesellschaft an 3% aus den Betriebseinnahmen in den Reservefond einzulegen. Der Reservefond der Nordbahn (Zürich-Baden), die schon 10 Jahre lang lief, wurde denjenigen Actionären der früheren Nordbahn vertheilt, welche der Fusion mit der nachherigen Nordostbahn beitraten.

Schon im Jahre 1861—1862, d. h. ein Jahr nach Inbetriebsetzung der ganzen Bahn, mussten Fr. 169 000 dem Reservefond entnommen werden für Oberbauerneuerung der Strecke Zürich-Baden. — Auf 31. December 1857 stellte sich der Reservefond auf Fr. 88 055,40. Im Jahre 1858 fand eine weitere Einlage von 3% statt, so dass er auf Fr. 140 560 stieg, was im Geschäftsbericht ganz besonders hervorgehoben wurde.

1859. — Dieses Jahr wurden 5% der Nettobetriebseinnahmen eingelegt und überdies eine Summe von Fr. 902 533 aus dem Bauconto dem Reserveconto zugeschrieben, so dass er eine Höhe Fr. 1 159 557,57 erreichte.

1860 wurde eine Statutenrevision vorgenommen und der § 15 der neuen Statuten folgendermassen formulirt:

Für den Fall, dass die Nordostbahngesellschaft weitere Eisenbahnlinien in Angriff nehme, seien die zu vertheilenden Actien-Dividenden zu ermitteln durch Zusammenrechnung

- des Reinertrages der im Betrieb befindlichen Bahnabtheilung, unter Abzug der dem Reserveconto zugutschreibenden Quote;
- des aus dem Baucapital zu bestreitenden, zu 4% berechneten Zinses von den jeweilen auf die betreffenden im Bau begriffenen Linien verwendeten Summen;

und der neue § 16:

„Ausser der im § 14 erwähnten Quote des jährlichen Reinertrages der Bahn können auch Summen, welche auf Capitalien, die zu Bauzwecken beschafft worden, erspart werden, dem Reserveconto gutgeschrieben werden. Sobald und so lange derselbe 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Franken beträgt, können die durch § 14 vorgeschriebenen Zuschüsse aus dem jährlichen Reinertrage der Bahn vermindert oder ganz eingestellt werden. — Es werden dem Reserveconto keine Zinsen gutgeschrieben.“

so dass nun die Uebertragung von Capitalien aus dem Bauconto in den Reservefond sanctionirt war und sich damit nach der Ansicht des Verfassers der Usus einschlich, den Reservefond aus contrahirten Schulden, anstatt aus verdientem Gelde zu speisen, womit dann beim Publicum falsche Schlüsse auf die Prosperität des Unternehmens veranlasst werden mussten!

Es scheint dem Verfasser nicht gerechtfertigt, Capitalien, welche zum Bau, d. h. zur Speculation verwendet werden, während des Baues zu verzinsen, während die Zinsen des Reservefonds, der genau bestimmten Zwecken dient, demselben entzogen werden. Man hatte nun stets das interessante Beispiel einerseits der Dotirung des Reservefonds in scheinbar genügen-

der Höhe, anderseits einer Entnahme aus demselben zur Besse-  
 rung der Betriebsaldi. Der Verfasser gibt folgende aus den  
 Geschäftsberichten entnommene Zusammenstellung bezüglich den  
 Reserveconto:

die nächsten Jahre 38 0/0 zu erneuern sind, sofern Bülach-  
 Regensberg und Zürich-Zug-Luzern nicht einbezogen werden.  
 Für Locomotiversatz sind aus dem Erneuerungsfond Fr.  
 245 000 mit Beizug der Liquidationsrechnung Fr. 523 000 und

**Uebersicht des Verkehres des Reservecontos**  
 von 1860 bis 1876.

Jahr	Bestand am 31. December	Quote des Zuschusses in % des Nettoertrages	Betrag der		Zins und Zinseszins à 4 1/2 %
			Einzah- lungen	Entnahmen	
1859	1 159 557,57	7 % des Nettoertrages	213 811,43		52 180,06
1860	1 373 369,00	7 % „ „	258 991,10	50 387,39	64 149,70
1861	1 581 972,71	7 % „ „	262 931,65	159 083,68	76 423,61
1862	1 685 820,68	7 % „ „	247 655,17	84 371,26	84 535,83
1863	1 849 104,59	5 % „ „	178 700,25	10 378,10	95 687,72
1864	2 017 426,74	5 % „ „	200 330,40	47 581,88	107 568,16
1865	2 170 175,26	3 % „ „	114 921,39	1 547,54	119 282,41
1866	2 283 549,11	8 % „ „	314 045,70	259 378,98	129 751,95
1867	2 338 215,83	circa 8 1/2 % „ „	383 633,16	221 849,49	138 050,78
1868	2 499 999,50	„ 5 3/5 % „ „	244 769,38	244 769,38	151 543,34
1869	2 499 999,50	„ 6 3/5 % „ „	278 963,81	517 024,68	158 362,78
1870	2 261 938,63	10 % „ „	578 364,05	582 813,26	154 776,37
1871	2 257 489,42	10 % „ „	564 380,50	540 797,31	161 541,09
1872	2 281 072,61	Fr. 3000 per Kilometer	639 000,00	867 017,35	169 871,69
1873	2 053 055,26	„ 3000 „ „	639 000,00	865 603,80	167 655,13
1874	1 826 451,46	ohne Angabe	639 000,00	1 000 726,74	164 602,44
1875	1 464 724,72	213 Kilometer à 3000 Fr. 69 „ à 1000 „	708 000,00 + 46 553,44 aus Bülach- Regensber- ger Reserve- Fond	1 275 355,22	155 731,85
1876	943 942,94				
			6 513 051,43	6 728 666,06	2 151 714,91

Diese Tabelle wird nun discutirt und behauptet, dass der Bestand des Reservefonds am 31. Dec. 1876 mit Fr. 943 942,94 ein fictiver Posten sei, da man den Betrag von Fr. 46 553 von der Fusion der Bülach-Linie (die im Laufe des Jahres 1877 vorgenommen wurde) herrührend, noch nicht rechnen dürfe, zudem kommt mit dieser die Erneuerungspflicht für 20 Kilometer ebenfalls zum alten Netze hinzu. Sodann seien Fr. 878 838 eine sogenannte Liquidationsrechnung (Siehe Geschäftsbericht von 1876) d. h. Schulden, so dass der wirkliche Bestand des Reservefonds für das Netz von 372 Kilometer Fr. 18 551,94 wäre.

Die dritte Colonne der Uebersicht zeigt die jährlich vom Verwaltungsrathe festgesetzte Quote, welche mehr durch den Betrag der zu bezahlenden Jahresdividende als durch die Höhe der notwendigen Entnahmen aus dem Reservefond fixirt wurden. Aus der vierten und fünften Colonne erhellt, wie langsam die Einlagen in den Reservefond zunehmen, während die Entnahmen sehr rasch wachsen.

Der Verfasser vertheilt die Gesamtsumme dieser Verwendungen auf die betreffenden Rubriken:

a) Oberbau-Erneuerung mit	Fr. 5 387 347,55
b) Dampfboot-Reparaturen	„ 581 740,00
c) Locomotiv-Ersatz und Reparaturen	„ 728 924,06
d) Güterwagen-Ersatz	„ 30 654,45

Fr. 6 728 666,06

Bei a ist noch der oben genannte Liquidations-Rechnungs-  
 posten von Fr. 600 000 zuzurechnen, so dass die Summe für  
 Oberbauerneuerung Fr. 5 987 347,55 beträgt, was einer Er-  
 neuerung von 62 0/0 der Geleiseanlagen entspricht, so dass für

unter dem besondern Titel für Hauptreparaturen Fr. 483 500  
 ausgegeben worden; für Wagen 30 654. Diese aus dem Ge-  
 schäftsberichte entnommenen Zahlen lassen auf abnormale Ver-  
 hältnisse schliessen, welche bei einer rationellen Geschäftsführung  
 und entsprechender Berichterstattung nicht vorkommen können.  
 Der Verfasser behauptet hier entgegen dem Berichte der ver-  
 waltungsräthlichen Untersuchungscommission, welche der Direction  
 vorwirft 6 Millionen zu viel Betriebsmaterial angeschafft zu haben,  
 dass diess nicht der Fall sei, wenn man berücksichtige, dass das  
 veraltete unbrauchbare Inventar noch mit seinem Vollwerth  
 figurire und dass nur das falsche System der Rechnungsstellung  
 zu dieser Annahme habe führen können.

Es wurde schon früher angedeutet, dass die Bestimmung  
 der Statuten (1860) die Zinsen des Erneuerungsfonds dem Be-  
 triebe zuzuführen, einer soliden Geschäftsführung nicht ent-  
 spreche und wenn die Ansicht, dass 2 1/2 Millionen genügen um  
 eine Bauanlage von 49 Millionen im gleichen Stande zu erhalten,  
 seiner Zeit aus Mangel an Erfahrung entschuldigt werden konnte,  
 so war das z. B. 1868 für ein Netz von 67 Millionen Capital-  
 werth schon nicht mehr der Fall. Der Verfasser berechnet, dass  
 bei gleichen Einlagen und Entnahmen der Reservefonds auf  
 Ende 1876 mit Zuschlag der Zinsen und Zinseszinsen Fr. 3 094 900  
 enthielte anstatt der heute produzierten fictiven Fr. 943 943.

Der Verfasser behauptet sodann, es seien Ende 1875  
 die durch die Gesellschaftsbehörden genehmigten Rechnungen  
 früherer Jahre geändert worden, um diessmal noch die üblichen  
 8 0/0 Zinsen innezuhalten und dass da die Anschauung  
 zur Geltung kam, man dürfe die Differenz der Anschaf-  
 fungskosten neuer Ersatzschienen dem Bauconto zuschreiben,  
 während doch die Direction selbst den Grundsatz aufgestellt

hatte: „dass eine Eisenbahn, nachdem sie einmal in regelmässigen Betrieb gestellt ist, auf Kosten des Betriebes im gleichen jederzeit völlig betriebsfähigen Zustand zu erhalten sei. Werthabschreibungen unterbleiben in Folge dessen allerdings, ebenso aber auch Werthzuschreibungen, wenn an Stelle von Objecten, welche durch den Gebrauch eine allmähliche Entwerthung erlitten haben, wieder neue Objecte treten.“ Trotz dem ist hier der eigenthümliche Fall vorgekommen, dass für neu eingelegte Schienen eine Mehrwerthdifferenz gegenüber den ausgewechselten verrechnet wurde, während doch die neuen Schienen leichter sind!

*Schliesslich bemerkt der Verfasser, dass die Einlage in den Erneuerungsfond per Bahnkilometer Fr. 4 200 betragen müsse, wenn den Anforderungen der nächsten Jahre Genüge geleistet werden solle.*

Wie sich die Leser überzeugt haben, werden in der vorliegenden Brochüre Fragen besprochen, deren Erörterung nicht nur für die Nordostbahn, sondern auch für die andern schweizerischen Bahngesellschaften und überhaupt für jedes technische Unternehmen werthvoll sind und es ist nur zu wünschen, dass dieselben einlässliche Beachtung finden, denn die Richtigkeit der bisher in der Schweiz massgebenden Geschäftsführung ist durchaus nicht über alle Zweifel erhaben und es ist namentlich ein grosser Uebelstand darin zu sehen, dass in den Directionen der schweizerischen Eisenbahnen (ausgenommen bei der Suisse Occidentale) keine Techniker Sitz und Stimme haben, was Director Stoll in seinem Bericht für unsern speziellen Fall eingestanden hat, indem er sagte:

„Bei der grossen Ausdehnung, welche die Nordostbahn-Unternehmung erlangt hat, betrachten wir es als einen unterschiedenen Uebelstand, dass in der Direction nicht auch ein wissenschaftlich gebildeter und in Eisenbahnbau und Betrieb practisch erfahrener Techniker höhern Ranges Sitz und Stimme hat.“

Wenn diese Anschauung einmal zur Geltung käme, dass bei Unternehmungen, deren Durchführung einen so complicirten technischen Apparat erfordert, wie die Eisenbahnen, die Techniker in richtiger Stellung zur Direction derselben beigezogen werden, wie das in allen Ländern schon längst der Fall ist, dann und nur dann ist ein Schritt zur Besserung des schweizerischen Eisenbahnwesens gethan.

P.

\* \* \*

### Zur Stellung der Expropriaten im Concourse einer Eisenbahngesellschaft.

Das Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 über die Zwangsliquidation von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft erwähnt der Expropriaten nicht. Dieses Gesetz kam erstmalig im Concourse der Eisenbahngesellschaft Bern-Luzern zur Anwendung.

Die genannte Gesellschaft hatte im Momente des Concursausbruches die Expropriation auf Grund des ursprünglichen Bauprojectes bis auf Weniges durchgeführt, d. h. das betreffende Grundeigenthum nach Anleitung des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 durch Zahlung an die resp. Kantons-Regierungen erworben. Im Verlaufe des Baues hatte sich jedoch ergeben, dass an manchen Stellen eine Mehr-, an andern eine Minder-Inanspruchnahme statthabe. Derartige Verschiebungen der projectirten Grenzen traten namentlich in den schwierigeren Parthien auf, wo das Trace sich an steilen Hängen hinzieht und die definitive Gestaltung des Bahnkörpers sich oft, namentlich bei durchworfenen geologischen Formationen etc., erst im Verlaufe des Baues ergab.

Für den grössten Theil der Expropriationsfälle war daher vertraglich Abrechnung über den definitiven Bedarf an Grund und Boden auf Grund der nach der Bauvollendung zu vollziehenden Vermarkung vorgesehen, in der Weise, dass die Nach-respective Rückvergütung nach dem Masstabe der erstmaligen Erwerbung stattzufinden habe, insofern die Werthverhältnisse die gleichen sind. —

Diese Vermarkung war beim Concursausbruche, der bekanntlich bei kaum vollendetem Baue erfolgte, erst in Ausführung begriffen, der definitive Bedarf und die Abrechnung über den Landerwerb somit noch nicht festgestellt.

Der Masseverwalter forderte daher unter Darlegung dieses Verhältnisses alsbald nach seinem Amtsantritte die Expropriaten auf, für alle Fälle ihre vermeintlichen Rechte innert fataler Frist am Concourse grundsätzlich anzumelden. Die demnächstige Constatirung der definitiven Inanspruchnahme ergab nun, dass von einer gewissen Anzahl von Expropriaten ein, ungefähr ebenso grosses Mehr gegenüber der erstmaligen Erwerbung zum eigentlichen Bahnbaue in Besitz genommen worden war, als bei einem andern Theile eine Weniger-Inbesitznahme stattgefunden hatte. Hätten nun Erstere für das so abgegebene Land einfach eine Forderung gehabt, so wären sie mit solcher Mangels einer andern Bestimmung des Eingangs erwähnten Gesetzes nach Art. 38 desselben in Classe VII, im vorliegenden Falle zum vollständigen Verluste, zu collociren gewesen. Der Masseverwalter fand jedoch, es liege diessfalls nicht eine Forderung vor, es erscheinen vielmehr die Expropriaten als Vindikanten und zwar aus folgenden Gründen, die den rechtlichen Theil der Erwägungen der Entscheide auf die gemäss Obigem hervorgerufenen Ansprachen bilden:

Nach den für die erstmalige Expropriation ausdrücklich aufgestellten Grundlagen sollte in Uebereinstimmung mit den Vorschriften des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850, das Eigenthumsrecht an dem Expropriations-Objecte mit der Bezahlung der Entschädigungssumme auf die Bern-Luzern-Bahngesellschaft übergehen. Hieraus ergibt sich, dass schon der Willen der Partheien nicht dahin ausgesprochen wurde, es solle der Eigenthumsübergang mit der Besitzergreifung stattfinden. Wenn aber auch eine solche Willensmeinung bestanden hätte, so wäre sie ohne rechtliche Wirkung gewesen. Der Eigenthumsübergang konnte nur eintreten mit Erfüllung entweder der durch die Cantonalgesetzgebung, oder der durch die Bundesgesetzgebung hiefür vorgesehenen Erfordernisse. Nun schreibt die Cantonalgesetzgebung in den § 434 des Civilgesetzbuches für den Canton Bern und §§ 291 und 292 des bürgerlichen Gesetzbuches für den Canton Luzern, für den Eigenthumswerb an unbeweglichen Sachen die amtliche Zufertigung vor und die Bundesgesetzgebung lässt im citirten Gesetze vom 1. Mai 1850 das Eigenthum übergehen mit der Zahlung des Kaufpreises *an die vom Kantone bezeichnete Zahlungsstelle*. Dass ein rechtmässiger Erwerbstitel, verbunden mit Besitzesübertragung, im Stande sei, eine Eigenthumsübertragung zu bewirken, ist nirgends gesagt. Ein in dieser Weise ermöglichter Eigenthumsübergang wäre auch unverträglich mit der gesetzlich vorgeschriebenen öffentlichen Controle der Rechtsverhältnisse von Immobilien.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass das Eigenthumsrecht an dem den Ansprechern noch nicht bezahlten, im Verlaufe des Baues zu Bahnzwecken in Anspruch genommenen Lande noch nicht an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft übergegangen, sondern den Ansprechern verblieben ist.

Dieser Wahrung des Eigenthumsrechtes zu Gunsten der Ansprecher steht aber das Recht der Masse gegenüber, das in Frage stehende Grundeigenthum gegen volle Bezahlung des seinerzeit festgesetzten Preises zu erwerben. Erst wenn die Masse von diesem Rechte Gebrauch zu machen erklärt, erwächst den Ansprechern ihr gegenüber ein Recht auf Bezahlung des Kaufpreises. Die Masseverwaltung kann aber angehalten werden, sich über die Benützung des ihr zustehenden Erwerbungsrechtes auszusprechen, sobald der gegenwärtige Entscheid rechtskräftig geworden sein wird.

Bis dahin muss mit Bezug auf den Besitzstand der *Status quo* aufrecht erhalten werden.

Die so motivirten Erkenntnisse, den Ansprechern, wie ersichtlich, das Eigenthumsrecht an dem noch nicht bezahlten Grund und Boden während, riefen innert der angesetzten Frist keine Einsprache der Obligationäre, die ein vermögensrechtliches Interesse an einer solchen gehabt hätten, hervor, wurden somit rechtskräftig. Wären solche Einsprüche erfolgt, so hätte das