

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 14

## **Sonstiges**

### **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:** 13.10.2024

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

um die Honorarfrage (siehe unten) zu erledigen und nachher noch den Rest des Vormittags zur Besichtigung von Gebäuden zu benutzen. Die Ingenieure und Maschineningenieure hörten gemeinschaftlich zwei Vorträge über die Mittel zur Ueberwindung grosser Höhenunterschiede bei Eisenbahnen und den Einfluss starker Steigungen auf den Betrieb. Maschineningenieur *Abt* besprach in längerem Vortrage die Mittel zur Ueberwindung starker Steigungen, wobei er neben dem gewöhnlichen Locomotivsysteme besonders der Zahnradlocomotive gedachte und betonte, dass der Betrieb auf Steigungen von 50 ‰ nicht theurer als der mit Adhäsionsmaschinen auf 25 ‰ zu stehen komme. Herr Professor *Culmann* entwickelte auf Grundlage der aus den Geschäftsberichten der bestehenden Eisenbahnen gewonnenen Zahlen die Betriebskosten verschiedener Systeme auf verschiedenen Steigungen und gelangte zu folgendem Resultate:

Um mit einem gegebenen Verkehr eine bestimmte Höhe zu ersteigen sind die Betriebskosten, auf den Höhenunterschied als Einheit bezogen, bei Anwendung von nachfolgenden Steigungen am geringsten:

#### A. Bei grossem Verkehr (1 080 000 Tonnen).

	Locomotiv-Gewicht	Ohne Verzinsung des Anlage Capitals	Mit Verzinsung des Anlage Capitals
Schwere Locom.	45 Tonn.	36 ‰/00	55 ‰/00
Leichte "	24 "	39 "	54 "
Zahnrad "	18 "	56 "	75 "

#### B. Bei kleinem Verkehr (108 000 Tonnen).

	Locomotiv-Gewicht	Ohne Verzinsung des Anlage Capitals	Mit Verzinsung des Anlage Capitals
Schwere Locom.	45 Tonn.	77 ‰/00	98 ‰/00
Leichte "	24 "	76 "	97 "
Zahnrad "	18 "	118 "	156 "

Bei einer transportirten Last von 1 080 000 Tonnen ist der Betrieb mit Adhäsions- und Zahnradsystem nahezu gleich theuer, bei  $\frac{1}{10}$  dieser Last ist letzteres etwas billiger.

Da die Vorträge schon über zwei Stunden in Anspruch genommen hatten und der vorgerückten Zeit wegen abgebrochen werden musste, war keine Discussion über das interessante Thema mehr möglich und man beschloss allfällige Voten schriftlich entgegenzunehmen und dieselben dann dem zu druckenden Protokoll und Vorträgen beizufügen.

Nachmittags besuchten 235 Theilnehmer die Wädensweiler-Bahn und Abends vereinigte man sich zum Schlussbanquet auf der Meise.

H. Paur.

\* \* \*

### Fachversammlung der Architekten

#### über Aufstellung einer Norm zur Berechnung des Honorars für architectonische Arbeiten.

(Die Verhandlungen leitete Herr Stadtbaumeister *Geiser*, das Protocoll führte Herr Architect *Krauss*).

Anschliessend an das über die Verhandlungen des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereines bereits Mitgetheilte dürfte noch von Interesse sein, zu erwähnen, dass die Fachversammlung der Architekten einen sehr wichtigen Gegenstand zum endlichen Abschluss gebracht hat.

Es betrifft diess die Festsetzung eines Honorars für architectonische Arbeiten.

Schon längst ist dieses Tractandum von den verschiedenen Sectionen des schweizerischen Vereines studirt worden, und es sind auf eine sachbezügliche Einladung des Central-Comités hin, die verschiedenartigsten Vorschläge eingegangen.

Während die Einen sich der etwas ausführlichen deutschen Norm näherten, zeigten Andere eine bedeutende Vereinfachung und schlossen sich dieselben eher den bereits acceptirten Normen der westschweizerischen Sectionen an.

Die nun aus der Berathung hervorgegangene, und von sämtlichen anwesenden Architekten angenommene Norm weist drei Bauclassen auf, in welchen sämtliche zur Ausführung gelangenden Bauobjecte eingereiht werden.

Die erste Bauklasse enthält die einfachsten baulichen Anlagen wie:

Landwirthschaftliche Gebäude aller Art, Magazingebäude, Schuppen, Fabrikgebäude, einfache Dorfschulhäuser etc.

Die zweite Bauklasse dagegen:

Die Wohngebäude, Gasthöfe, Vergnügungsorte, etc. und sämtliche öffentliche Gebäude.

Die dritte Bauklasse diejenigen Bauobjecte, welche einen architectonisch decorativen Character haben, wie:

Denkmäler, Brunnen etc.

Das Honorar für diese Objecte richtet sich nun einerseits nach der Bauklasse, andererseits nach der Höhe der Bausumme und wird nach ‰ der letzteren berechnet.

Nach einlässlicher Discussion ging dann folgendes Haupt-Schema aus der Berathung hervor:

#### Summenstufen.

Bauclassen	10—25 000	25—100 000	100—500 000	über 500 000
I.	5 ‰	4 1/2 ‰	4 ‰	3 1/2 ‰
II.	6 ‰	5 1/2 ‰	5 ‰	4 1/2 ‰
III.	10 ‰	8 1/2 ‰	7 ‰	6 ‰

Ein solcher Procentansatz der Kostensumme eines Baues, ist nun das jeweilige Honorar der vollständigen Arbeit des Architekten, bei Projectirung und Ausführung eines Baues, mit Ausnahme der speciellen Bauleitung bei grösseren Bauten, deren Kosten vom Bauherrn zu tragen sind.

Die Procentansätze der einzelnen Arbeitsleistungen, wie:

Skizze, Bauplan, Arbeitsrisse, Kostenanschlag, Ausführung und Revision, wurden ebenfalls festgesetzt, ferner in der Hauptsache, das Honorar für Arbeiten, welche nicht nach der Norm berechnet werden können, wie z. B. Taxationen, Localbesichtigungen, Aufnahmen.

Dieses erzielte Resultat ist ohne Zweifel für die Architekten eine wesentliche Errungenschaft, aber auch das bauende Publicum, Behörden etc., müssen ein Interesse daran haben, dass dieser Gegenstand endlich einmal in eine geregelte Form gebracht worden ist.

Bis zur Stunde sind sowohl die Einzelnen wie die Gesammt-Leistungen eines Architekten nicht genügsam gewürdigt worden und demgemäss hat sich immer die Tendenz geltend gemacht, die Honorare herabzudrücken. Vielerorts wird zu wenig berücksichtigt, dass dem Architekten bedeutende Summen anvertraut werden, über deren Verwendung er allein disponirt.

Von seiner Geschicklichkeit, von seiner Gewissenhaftigkeit hängt es deshalb ab, ob die ihm anvertrauten Gelder im Interesse des Baues und damit auch im Interesse des Bauherrn verwendet werden.

Berücksichtigt man ferner die mit der Arbeit in directem und indirectem Zusammenhange stehende Verantwortlichkeit, so wird man zugestehen müssen, dass man es mit einer Summe von Leistungen zu thun hat, die eine andere Beurtheilung und Anerkennung verdiente, als es vielerorts bis jetzt der Fall war.

Der Techniker bedarf, um seinen Beruf auch nur mit einigem Erfolg auszuüben, einen bedeutenden Vorrath von positiven Kenntnissen; es steht mit einem Worte die Wissenschaftlichkeit des Berufes hoch über einer gewöhnlichen administrativen Thätigkeit.

Wenn deshalb der schweizerische Architektenverein durch Aufstellung der Norm sich in materieller Richtung eine gewisse Anerkennung zu sichern sucht, so liegt es andererseits auch an ihm, dafür zu sorgen, dass die allgemeine Achtung des Standes sich hebt und mehrt. Und in dieser Richtung steht dann zu erwarten, dass namentlich das Acceptiren von Provisionen, was, wie wir hoffen, nur in seltenen Fällen vorgekommen ist, unter den schweizerischen Collegen verpönt werde. Wir hoffen, der Corpsgeist der Fachcollegen werde sich soweit entwickeln, dass jede derartige Einnahmsquelle als verwerflich und mit den moralischen Grundsätzen unvereinbar erklärt werden; nur dadurch wird das errungene Resultat in der besprochenen Frage zur allgemeinen Anerkennung gelangen.

G.