

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 3

Artikel: Vom Architektenhonorar für nicht ausgeführte Projekte
Autor: Wyler, Marcus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49885>

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: 09.02.2026

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

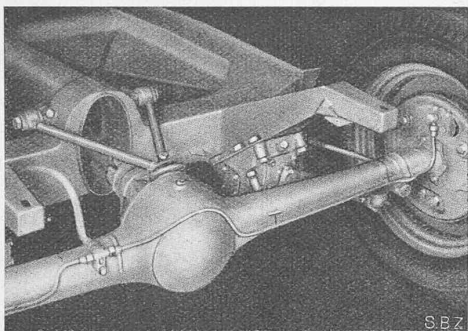


Abb. 7. BMW, 326. Hinterfederung durch Torsionsstäbe, Führung der Achse durch Lenker, geringe unabgefederte Massen

Lockheed. V_{\max} 155 km/h, Beschleunigung und Bergfreudigkeit infolge des ausserordentlichen Leistungsgewichtes ganz erstaunlich. Einer der schnellsten Sportwagen modernster Bauart. Federung nicht zu hart, Strassenhaltung hervorragend.

B. M. W., Modell 326. Motor Sechszylinder mit hängenden Ventilen, durch Kipphebel und Stosstangen betätigt. Literleistung gut, Leistungsgewicht sehr günstig, Vierganggetriebe, Schalthebel bei 1. und 2. Gang durch Freilauf, der beim 3. und 4. Gang, die synchronisiert sind, blockiert ist. Getriebe besonders geräuscharm. Federung vorn unabhängig durch Querfeder und Querlenker. Hinten starre Achse unter möglicher Reduktion des unabgefederten Gewichtes (Abb. 7). Abfederung durch Torsionsstäbe und Führung der Achse durch Lenker. Bremsen hydraulisch, System Lockheed. Zentralchassisschmierung. Ganzstahlkarosserie von windschlüpfiger Form, von innen zugänglicher Kofferraum, alles bequem und geräumig. V_{\max} 115 km/h, Beschleunigung sehr gut. Reiselimousine für grosse Touren mit sportlichem Einschlag. Federung nicht allzuweich, angenehm. Strassenhaltung infolge sorgfältig durchdachtem Federungssystem und niedriger Bauart sehr gut. Allgemein gepflegte Ausführung, 4 bis 5 Plätze.

CITROËN, Modell 11. Motor mit hängenden Ventilen, durch Stosstangen betätigt, Spezialgussbüchsen, Literleistung eher unter Mittelwert, Leistungsgewicht trotzdem ganz günstig wegen geschicktem Leichtbau des Wagens mit selbsttragender Karosserie. Vorderradantrieb, deshalb Getriebe vor dem Motor angeordnet, drei Gänge, zwei synchronisiert. Einzelradfederung vorn durch Querparallelgramme und Torsionsstäbe. Hinten starre Achse mit Torsionsstäben. Bremsen hydraulisch, System Lockheed. V_{\max} 115 km/h, gute Beschleunigung. Eigenheiten und Fahrweise: Geräumiger, lebhafter Wagen sehr niedriger Bauart. Vorderradantrieb bedingt etwas besondere Fahrweise, um Alles aus dem Wagen zu holen. Kurvenneigung infolge niedriger Schwerpunkt-lage sehr gering, Federung angenehm weich, gute Strassenhaltung.

FORD, Modell V8. Achtzylindermotor in V-Form. Literleistung gut, Leistungsgewicht günstig. Dreiganggetriebe mit zwei synchronisierten Gängen. Vorn und hinten starre Achsen mit Querfedern, wie Ford Eifel. Bremsen mechanisch. Ganzstahlkarosserie, 5 Plätze sehr geräumig, da ganzer Wagen mit Ausnahme des Motors gleich dem 18 PS-Modell. Grosser Kofferraum. Lebhafter Wagen von grossen Abmessungen. Gute Durchschnittsgeschwindigkeiten infolge günstigem Leistungsgewicht auf guten Strassen möglich.

MERCEDES-BENZ, Modell 170 V. Motor nach Floatingpower-Patent elastisch im Rahmen montiert. Literleistung eher mässig, Leistungsgewicht gut. Vierganggetriebe mit zwei synchronisierten Gängen, Chassisrahmen in X-Form aus Rohren zusammengeschweisst, äusserst robust bei geringem Gewicht. Vollschrwingachskonstruktion, vorn zwei übereinander liegende Querfedern, hinten Pendelachse mit Spiralfedern (Abb. 1). Zentralchassisschmierung. Hydraulische Lockheedbremsen. Holz-Stahlkarosserie mit bequemen Ausmassen für 4 Personen, Gepäckraum von innen zugänglich. V_{\max} 108 km/h. Dritter Gang als Beschleunigungsgang vorgesehen. Tiefe Schwerpunktlage und Vollschrwingachskonstruktion gestatten hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten und schnelles Fahren auch auf schlechten Strassen. Weiche Federung, sorgfältige Ausführung des ganzen Wagens.

PEUGEOT, Modell 402. Motor mit hängenden Ventilen, durch Stosstangen betätigt. Literleistung gut, Leistungsgewicht sehr günstig. Dreiganggetriebe mit zwei synchronisierten Gängen, Schalthebel am Armaturenbrett, somit freier Fussboden. Sehr

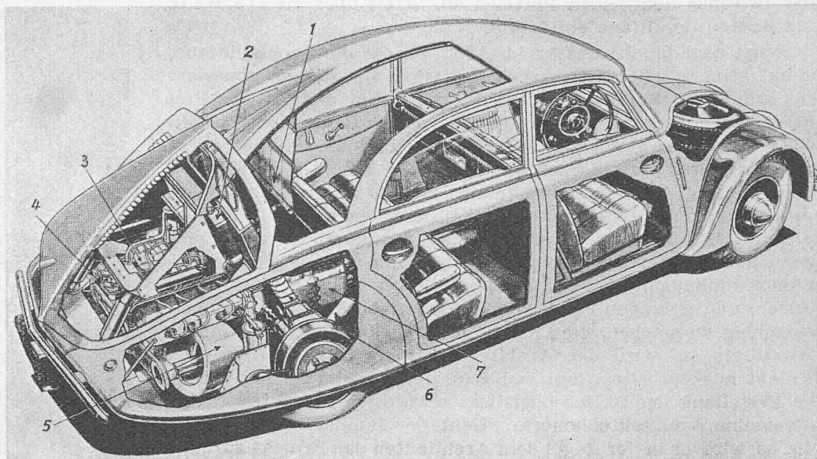


Abb. 8. Tatra, Mod. 77. Schema der Raumaussnutzung mit zwei dreissitzigen Bänken in Wagenmitte (vorn Reserverad, Tank und Akkumulator). Legende: 1 Gepäck, 2 Oelkühler, 3 luftgekühlter Motor, 4 Heissluft für Heizung, 5 Kühltluftgebläse, 6 Querfeder, 7 Getriebe

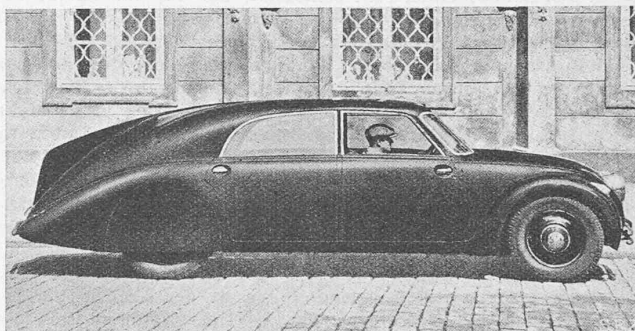


Abb. 9. Tatra, Mod. 77. Seriekarosserie mit geringstem Luftwiderstand

robuster Kastenrahmen mit leichter Ganzstahlkarosserie. Federung vorn unabhängig nach dem altbewährten Peugeot-System mit Querfeder und langen Querlenkern mit Abstützung nach hinten. Hinten starre Achse mit langen Kantileverfedern, Schneckenantrieb, dadurch tiefliegende Kardanwelle und niedriger Boden mit kleinem Tunnel für Kardanrohr. V_{\max} 115 km/h. Gute Beschleunigung auch im direkten Gang. Angenehme Federung, nicht zu weich, Strassenhaltung auch auf schlechten Strassen derart, dass hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Geräumige Ganzstahlkarosserie für 5 Personen, Gepäckraum von innen zugänglich.

TATRA, Modell 97 (Abb. 8 u. 9). Stromlinienwagen modernster Bauart. Zentralrohrrahmen mit luftgekühltem Heckmotor, Vierzylinder mit hängenden Ventilen. Literleistung mässig, Leistungsgewicht mittel. Vier Gänge, drei geräuscharm, zwei synchronisiert. Vollschrwingachser, vorn Querfeder und -Lenker, hinten Pendelachse mit Querfeder. Keine Kreuzgelenke, sondern zwei Triebblinge, auf denen sich die zwei Tellerräder der beiden Halbachsen beim Durchfedern abwälzen; langbewährtes Tatra-Patent. Oeldruckbremsen, Ganzstahlkarosserie, sehr geräumig, da sie über die ganze Spurweite hinausgebaut ist. Sehr ausgeglichene Federung und beste Strassenhaltung auf allen Strassenoberflächen infolge Schwingachskonstruktion, günstiger Sitzanordnung und Gewichtverteilung. V_{\max} 120 km/h, dank gut profilierter Karosserieform. Dritter Gang als Beschleunigungsgang. Komfortabler Fünfpfätzer. (Schluss folgt)

Vom Architektenhonorar für nicht ausgeführte Projekte

Von Dr. MARCUS WYLER, Rechtsanwalt, Zürich

I.

Es kommt nicht selten vor, dass ein mehr oder weniger naiver Interessent einem Architekten vorschlägt, er solle ihm einmal «einen Vorschlag» oder «eine Skizze» machen, dann die besagte Skizze diskutiert, abändern lässt, oder ausgeführte Pläne wünscht, oder dass der Architekt ihn mindestens so versteht, und die Pläne ausarbeitet; dass dann der Interessent entweder den Boden oder das Geld zur Ausführung der Baute nicht bekommt,

und zwischen den beiden Parteien ein Streit über die Tragweite und Kosten der Pläne entsteht.

Vom Standpunkt des Architekten aus ist die Sache einfach, er hat seine qualifizierte Arbeit geleistet, für die er honoriert sein will. Vom Standpunkte des Interessenten aus ist der Fall meist auch etwas weniger zweifelhaft, als es gerne wahrhaben würde; denn es gibt eigentlich kaum mehr viele ganz so unerfahrene Leute, die ernstlich annehmen, es könne ein Architekt ihnen Bauprojekte, sogar scheinbar einfache Skizzen, gratis liefern. Allerdings gibt es in neuerer Zeit noch einen eigentümlichen Mittelfall. Geschäftsgewandte Architekten kommen dann und wann auf den Gedanken, es liesse sich ein fremdes Haus vorteilhaft umbauen, oder ein Bauland in bestimmter Weise ausnützen, und gelangen an den Liegenschaftsbesitzer, um ihm den Vorschlag zu machen, die Bauten auszuführen. Geht der Bauherr darauf ein, so wird der Architekt den Auftrag erhalten, das Projekt auszuarbeiten, evtl. den Bau zu übernehmen. Dann fällt die Erstellung der Skizze oder des vorläufigen Projektes in das allgemeine Architektenhonorar. Geht der Bauherr nicht darauf ein, so wird er in der Regel dem Architekten das Projekt zurückgeben, und der Architekt wird eine verfehlte kaufmännische Spekulation gemacht haben.

II.

Das Bundesgericht (I. Ziv. Abt.) hat am 16. Febr. 1938 (Praxis d. BG. Nr. 55) einen Fall behandelt, der für die zuerst ange deutete Gruppe von Vorkommnissen typisch ist. Ein junger Mann hatte einem Architekten den Auftrag erteilt, ihm unverbindlich («sans engagement») Pläne aufzustellen, die nach den massgebenden Normen (auf die Einzelheiten kommt es hier nicht an) 6000 Fr. Honorar hätten bedingen sollen. Der junge Mann hatte dem Architekten gegenüber von finanzieller Unterstützung durch einen bekannten Industriellen gesprochen. Die Pläne wurden erstellt, aber kein Bau ausgeführt. Der Architekt verlangte sein Honorar; der Besteller berief sich darauf, dass die Pläne «unverbindlich» gewesen seien. Das kantonale Obergericht (eines welschen Kantons) sprach dem Architekten 2000 Fr. zu; das Bundesgericht bestätigte das Urteil. Die 2000 Fr. waren als Entschädigung für wirklich geleistete Arbeit des Architekten berechnet, nicht als Gewinnentgang. — Die Argumentation des Urteils war die folgende:

Die Worte «unverbindlich» oder «sans engagement», sind nicht sehr präzise. Sie konnten durchaus, sogar wahrscheinlich, bedeuten, dass der Besteller sich vorbehält, entweder die Pläne überhaupt nicht zu verwenden, oder die Ausführung einem andern anzuvertrauen. Dagegen kann im Zweifel nicht angenommen werden, dass «sans engagement» mit «gratuit» oder unentgeltlich zu übersetzen sei. Wenn, wie im vorliegenden Falle, zwischen dem Interessenten und dem Architekten weder verwandtschaftliche, noch freundschaftliche Beziehungen bestanden, noch auch der Architekt bereits eine Zusicherung hatte, dass ihm ein Bauauftrag erteilt werde, so ist vielmehr anzunehmen, dass jener die Pläne zu bezahlen habe. Das ist mindestens die gemeine Auffassung, die der Architekt durchaus haben durfte. Damit besteht ein wirklicher Vertrag, und der Besteller, der der Meinung war, er hätte nichts zu bezahlen, befand sich im Irrtum. Die Richter der untern Instanz, an deren tatsächliche Feststellungen sich das Bundesgericht zu halten hatte, waren nun zur Auffassung gelangt, der Besteller habe sich im Irrtum befunden, und naiver Weise gemeint, er habe überhaupt nichts zu zahlen. Die Richter der untern Instanz (Cour Civile), stellten aber fest, dass den Besteller ein Verschulden treffe, indem er seine Absicht, nichts für die Pläne zu zahlen, wenn er sie nicht verwende, nicht deutlich genug zur Kenntnis des Architekten gebracht habe, als dieser den Auftrag (Werkvertrag) übernahm. Andererseits kann dem Kläger vielleicht vorgeworfen werden, dass er den Besteller nicht auf die hohen Kosten dieser Pläne hingewiesen habe. Das könne aber einermassen damit erklärt werden, dass der Besteller von der zu erwartenden finanziellen Mitwirkung eines bekannten Industriellen gesprochen habe. Für die Entschädigung kommt indessen, weil eben Irrtum vorlag, nicht das Interesse an der Ausführung des Vertrages, sondern das «negative Vertragsinteresse», d. h. nur die Entschädigung für die wirklich geleistete Arbeit, nach Normen, die hier nicht zu diskutieren sind, in Betracht.

III.

Dieser ziemlich typische Fall kann Veranlassung zu einer Anregung geben. Derartige Fälle sollten vermieden werden können; sie sind, wie auch aus dem Vorgehenden ersichtlich ist, doch einermassen durch den Umstand bedingt, dass die eine oder die andere, oder gar beide Parteien, diese Kostenfrage lieber etwas im Unklaren liessen, was entschieden falsch ist. Wenn der Architekt damit rechnet, dass er nur das Projekt oder gar nur

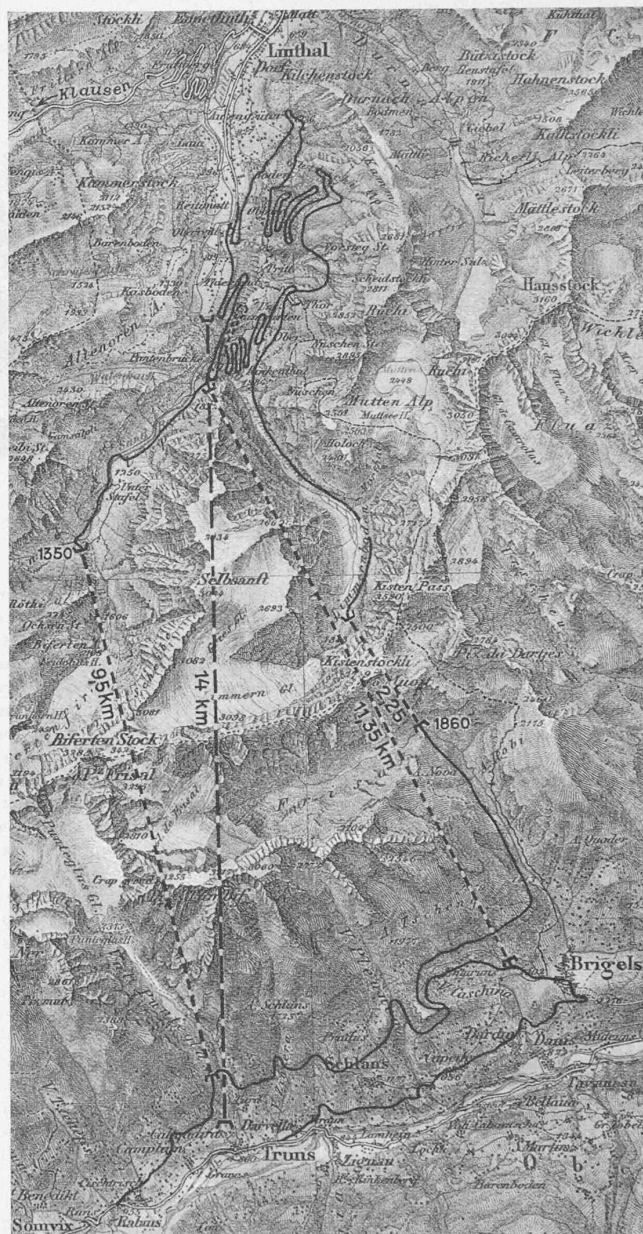


Abb. 3. Generelle Projekte einer Kistenpasstrasse mit 2,25 km langem Scheiteltunnel auf 1860 m Kulminationshöhe; drei Basistunnel-Varianten. Vorschläge des Kantonsbauamtes Tessin, nach «Autostrasse» 1935, Nr. 4. Masstab 1 : 120 000

eine Skizze zu machen habe, so hat er alles Interesse, dem Besteller zu sagen, dass dies eine geistige Arbeit höherer oder höchster Klasse ist, die entsprechend honoriert werden muss. Wenn er annehmen kann, dass der Besteller einen Bau durch ihn ausführen wolle, so muss er auch sicher sein können, dass jener die Mittel hat, um diesen (und gegebenen Falles, wenn er es unterlassen will, die Pläne) zu zahlen.

Hier liesse sich nun eine klare Regelung treffen, die Zweifel ausschalten und Fälle wie den sub II. dargestellten zu verhältnismässig ganz seltenen machen würde.

Wir nehmen an, dass für grössere Projekte regelmässig die S.I.A.-Normen dem Auftraggeber gesandt werden. Dagegen ergibt sich aus einzelnen Streitfällen, wie z. B. dem unter II. beschriebenen, dass dies offenbar nicht immer geschieht. Insbesondere mag öfters davon abgesehen werden, wo einfach eine «Skizze» oder ein «Vorschlag» bestellt wird, oder wo sich die Arbeit aus einer oder mehreren Konsultationen entwickelt. Unser Vorschlag bezieht sich hauptsächlich auf solche Fälle, eignet sich aber auch für die andern. Wir denken uns, dass S.I.A. und BSA gemeinsam den Text einer «Mitteilung» an Interessenten oder Besteller von Arbeiten aufstellen, der beispielsweise wie folgt lauten könnte:

«Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein — Bund Schweiz. Architekten. Durch gelegentliche Missverständnisse veranlasst,

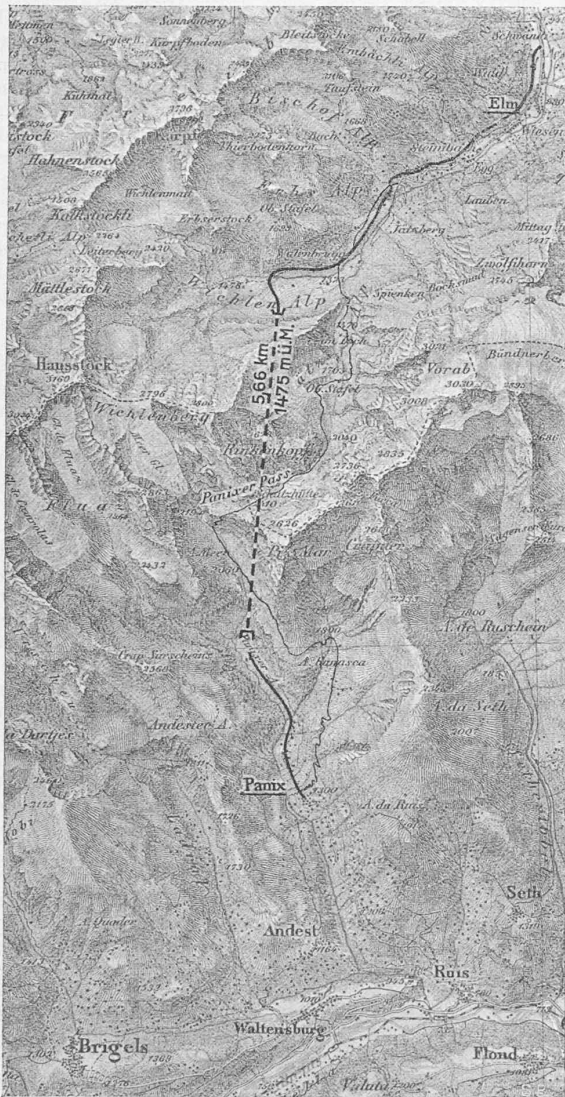


Abb. 2. Generelles Projekt einer Panixerstrasse mit 5,66 km langem Basistunnel auf 1450 m Kulminationshöhe, 1:120 000 (Näheres vergl. Bd. 106, S. 226*)

machen die oben genannten Verbände jeden Bauherrn, der mit einem ihrer Mitglieder in geschäftliche Verbindung tritt, höflich darauf aufmerksam, dass die Aufstellung von Projekten, Plänen, auch von als Grundlage für ein Projekt verwendbaren Skizzen, zu den wichtigsten Spezialarbeiten des Architekten gehört und auch dann zu vergüten ist, wenn die Bauten nicht zur Ausführung gelangen. — Sollten Sie die Normen der erwähnten Verbände nicht besitzen oder nicht kennen, so stellt Ihnen unser Mitglied, mit dem Sie z. Zt. in Verbindung stehen, gerne ein Exemplar zur Verfügung. Sollten Sie weitere Aufklärung wünschen, so steht sie zu Diensten. Nr. . . . Datum . . . »

Diese Mitteilung würde jedem Briefe beigelegt, mit dem ein Mitglied einem Auftraggeber dessen Auftrag bestätigt. Jede Mitteilung trägt eine Nummer. Die Mitteilungen werden aus checkheftartigen Bändchen entnommen, eventuell links auf der Rückseite mit Klebstoff versehen, auf den Brief aufgeklebt. Auf die Souche (im Heft) links wird zur Nummer und zum Datum der Name des Bestellers notiert und von einem Angestellten die Absendung bestätigt. Wird angesichts bereits bestehender Beziehungen oder sonstiger unbedingter Sicherheit von der Absendung abgesehen, so wird das entsprechende Blatt zu den Akten gelegt und auf der Souche ein Vermerk angebracht. Die Mitteilung ist von der Geschäftsstelle sorgfältig in guter Schrift (farbig auf weissem Papier) zu drucken. Wenn sie in dieser Form gleichmässig von allen Architekten verwendet wird, kann niemand sich dadurch beleidigt fühlen; dieser Grund zur Zurückhaltung fällt also weg. Durch die Souche, die beim Architekten bleibt, wird ein Beweis für die Absendung mit der Auftragsbestätigung erbracht, der beinahe so gut ist, wie ein Chargébrief. Der Empfänger wird sich also nicht mehr auf «Irrtum» berufen können,

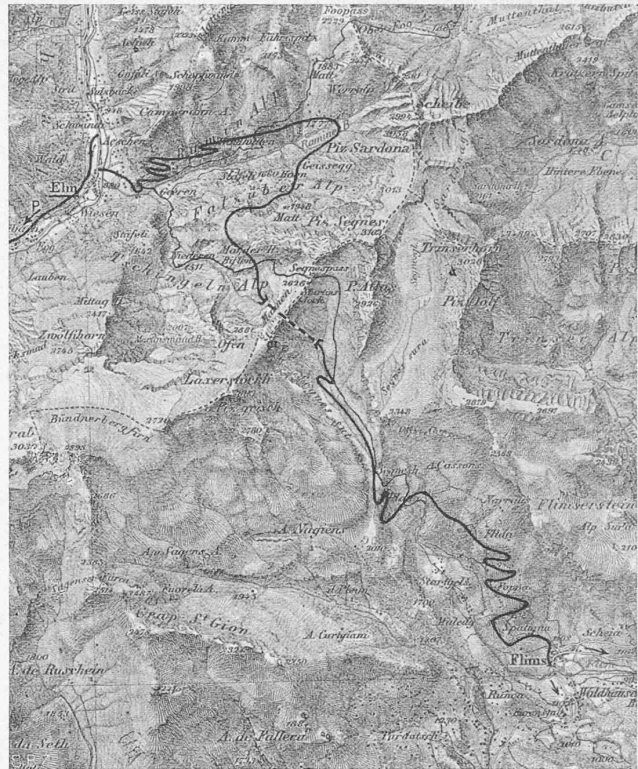


Abb. 1. Generelles Projekt einer Segnesstrasse mit 1,30 km langem Scheiteltunnel auf 2220/2300 m Kulminationshöhe, 1:130 000 (Näheres vergl. Band 109, Seite 278*)

und kann im Zweifel Abklärung der ungefähr zu erwartenden Kostennote erbitten, ehe der Architekt an die Hauptarbeit geht.

Auf diese Weise sollte es nur noch ganz ausnahmsweise vorkommen, dass ein Projektbesteller behaupten kann, er habe über seine Verpflichtungen aus konsultativer Projektierungstätigkeit eines Architekten nicht Bescheid gewusst. — Die Fälle spekulativer Projektstätigkeit scheiden hierbei natürlich aus.

Zur Frage der Passtrassen Glarus-Graubünden

Nachdem am 26. Februar 1937 der Bundesrat den Entscheid in Sachen Priorität der Ausführung der verschiedenen Strassenverbindungen Graubündens mit der innern Schweiz zugunsten der linksufrigen Walensestrasse gefällt, und «nachdem sowohl die *Glarner Landsgemeinde* 1937, wie der *Grosse Rat von St. Gallen* ihre Zustimmung erteilt und die Baukredite ihrerseits bewilligt haben, ist der Bau dieser Durchgangstrasse I. Ordnung gesichert» — so schrieben wir bona fide am 5. Juni 1937 (Bd. 109, S. 277*). Abzuklären blieb noch, ob als Verbindung Glarus-Oberland eine Panixer- oder eine Segnes-Strasse den allgemeinen Interessen besser diene. Eine bezügl. Aussprache unter den Regierungsvertretern von Glarus, Graubünden und Tessin auf dem Dep. des Innern in Bern am 24. Juni d. J. ergab nun die alleseits überraschende Feststellung, dass militärischerseits weder Segnes- noch Panixer-, ja kaum eine Kistenpasstrasse in Frage kämen (wegen der veränderten Verhältnisse an unserer Ostgrenze), wohl aber eine Schmalspurbahn von Gurtellen (740 m) durchs Fellital ins Val Guf und nach Sedrun (1400 m ü. M.), zum Anschluss an die Rh. B. bzw. Furka-Oberalpbahn! — Dies klingt derart schleierhaft, dass wir uns vorläufig doch lieber an die Strassen halten, indem wir unsern Lesern durch obige Kartenausschnitte die Topographie vor Augen führen, um die es sich in jeder der drei Uebergangsmöglichkeiten handelt. Beim Kistenpass ist nur vom höchsten Tracé mit verhältnismässig kurzem Scheiteltunnel auf 1850 m Seehöhe die Rede.¹⁾ Der nördliche Aufstieg einer solchen Kistenstrasse aus dem Talboden hinter Linthal (etwa 800 m) auf dem Limmernboden mit fast 2000 m Meereshöhe erfordert, wie die Tessiner Studien zeigen, künstliche Entwicklungen, die jene des gegenüberliegenden Klausen weit in den Schatten stellen (siehe Abb. 3). Zweifellos hätte eine solche Strasse inmitten der gletscherreichen Berge eine gewaltige touristische Anziehungskraft; auch wäre wohl ein Tunnel von etwa 2 km Länge noch mit erschwinglichen Mitteln zu machen und zu lüften. Immerhin darf man nicht ausser Acht lassen, dass die Kulmination

¹⁾ Eine Darstellung des Projektes soll demnächst hier erscheinen.