

Hotz, Karl

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 46

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



A. CRISTOFARI

Dipl. Arch.

1883

1957

Nach Praxis bei Arch. E. Vogt in Luzern liess er sich 1909 in Zürich nieder, wo er mit seinem Kollegen Max Steffen aus Bern das Architekturbureau «Cristofari & Steffen» gründete und verschiedene Bauten ausführte. Als sie sich nach einigen Jahren trennten und Max Steffen nach Bern zog, führte Arminio Cristofari sein Bureau weiter. Es entstanden unter seiner persönlichen Leitung Villen in Zürich und Industriebauten, die von seinem Können auf architektonischem und künstlerischem Gebiete Zeugnis gaben. Zu den letzten grössten Bauten, die er ausführte, gehört das «Schloss am Mythenquai» als Krönung seiner architektonischen Tätigkeit.

Es war mir vergönnt, während 50 Jahren als Freund, Berater und Ingenieur mit Cristofari zu arbeiten. Die Verwaltung der Liegenschaft «Schloss am Mythenquai» und diejenige der Engehäuser beanspruchten seine Zeit derart, dass er nicht mehr zum Bauen kam, was er sehr bedauerte. Verwaltung war für ihn eine schwere Aufgabe, da er die Sorge um die einwandfreie Erhaltung der Liegenschaften in den Vordergrund stellte. Sein «Mythenschloss» ist heute noch, nach 30 Jahren, ein angenehmes und hochgeschätztes Wohnobjekt.

In seiner Freizeit malte Cristofari fleissig; seine Aquarelle verrieten eine grosse künstlerische Begabung. Er war ein Mann von besonderer Prägung, höchst kultiviert, nicht nur ein begnadeter Architekt und Maler, sondern auch ausgerüstet mit einer grossen humanistischen Bildung, wodurch er in Gesellschaft von Freunden die Diskussionen anregend belebte. Er war ein gerne gesehener Gesellschafter.

In den letzten Jahren begann seine strotzende Gesundheit langsam nachzulassen; doch glaubte man nicht an einen so raschen Tod. Arminio Cristofari hinterlässt bei seinen Angehörigen, Mitarbeitern und seinen Freunden eine grosse Leere, die unausfüllbar ist.

Bernhard Turner

† Hans Studer (SBZ 1957, S. 678). Der Vermessungskurs der «Sihlbruggen» fand 1897 (nicht 1896) statt. Studers Kantonschulkamerad Kaplan war nicht identisch mit dem Turbinenbauer Victor Kaplan, welcher sein ganzes Studium in Wien absolviert hat.

† Karl Hotz, Bau-Ing. G. E. P., von Gossau ZH, geboren am 17. März 1889, ETH 1910—13, Teilhaber des Ingenieurbüros Scheitlin, Hotz & Zähler in St. Gallen, ist am 7. Nov. nach kurzer Krankheit gestorben.

BUCHBESPRECHUNGEN

Gaststätten. Herausgegeben von Kurt Hoffmann und Alex Pagenstecher. II. Auflage. 151 S., 191 Lichtbilder und 104 Grundrisse. Stuttgart 1957, Julius Hoffmann Verlag. Preis geb. Fr. 42.75.

Dieses Buch gibt einen Ueberblick über den Stand des Gaststättenbaues in aller Welt. Ueber hundert Restaurants, Kantinen, Cafés und Bars sind abgebildet worden. Ausserdem sind die Grundrisse der Hauptgeschosse in unterschiedlichen Masstäben beigegeben. In knappen Sätzen wird jedes Objekt beschrieben. Das Buch will nur ein Bilderbuch sein und anregend wirken. Es zeigt eine Fülle von Möglichkeiten und Details, leider nur in schwarz-weißen Aufnahmen. Die Aufmachung ist zeitgemäss und frisch.

H. M.

Calcul des cuves des châteaux d'eau. Von R. Gauthron. 212 S. mit Abb. und Tabellen. Paris 1957, Editions Eyrolles. Preis geb. 3900 ffrs.

Das Buch behandelt armierte runde Wassertürme mit Kuppeldach, Zylinderwand und kegelförmigem Behälterboden mit Gegenkugel. Die statische Berechnung ist stark vereinfacht, indem alle Kanten gelenkig und die Begrenzungsflächen des Behälters gegeneinander verschiebbar angenommen sind.

Randstörungen werden summarisch durch Faustregeln für das Anordnen von Zusatzarmierungen berücksichtigt. Ausführliche Massenauszüge, Eisenlisten und graphische Darstellungen über Preisvergleiche wenden sich an Unternehmerkreise. Von der Möglichkeit des vorgespannten Betons wird nicht gesprochen. Die architektonische Verkleidung verrät einen zweifelhaften Geschmack.

Dipl. Ing. A. Schubiger, Zürich

Tragfähigkeit sandiger Böden. Von H. Kahl, H. Muhs, H. Neuber. Fortschritte und Forschungen im Bauwesen, Reihe D, Heft 28. Stuttgart 1957, Franck'sche Verlagshandlung. 39 S. mit Abb. Preis geb. DM 9.80.

Die Autoren, Leiter und Mitarbeiter der Deutschen Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik haben sich zum Ziele gesetzt, das Verhalten von sandigen Böden bei Bruch und damit deren Tragfähigkeit an Hand von Belastungsversuchen auf grossen Lastflächen (1 m²) und Bodenspannungsmessungen zu untersuchen. Bereits im Heft 17 vom Jahre 1954 wurde über die Ergebnisse in gewachsenem, feinkörnigem und in geschüttetem, stark verdichtetem Sand berichtet. Das neue Heft 28 behandelt die weiteren Versuche an locker bis mitteldicht gelagertem Sande. Die Versuchsergebnisse sind äusserst aufschlussreich und gut dargestellt und zeigen die gute Tragfähigkeit selbst locker gelagerter Sande, die allerdings, wie zu erwarten war, bedeutend geringer ist als jene dicht gelagerter Sandschichten. Es ist sehr zu begrüßen, dass Versuche an Lastflächen, die grössenordnungsmässig jenen tatsächlicher Fundamente entsprechen, durchgeführt werden, womit der Wirklichkeit näherkommende Einsichten erworben werden, als dies bei den üblichen Lastplattengrössen der Fall ist.

Prof. Gerold Schnitter, ETH, Zürich

Verkehrsingenieurwesen. Von Prof. Dr. K. Leibbrand, Zürich. 219 S. mit Abb. Basel-Stuttgart 1957, Birkhäuser-Verlag. Preis geb. 46 Fr.

Es ist überaus verdienstvoll, wenn ein an vielen Verkehrsplanungen des In- und Auslandes massgebend beteiligter Fachmann einmal Rückschau hält und sich die Mühe nimmt, die zahlreichen Probleme, denen er begegnet, systematisch zu ordnen und leicht verständlich darzustellen. Diese Wertung gilt in vollem Masse für dieses Buch. Dem Verfasser ist es gelungen, den Rahmen des behandelten Stoffes weit zu spannen und doch Ordnung in die Fülle der Dokumentation zu bringen.

Es wird wohl niemand erwarten, dass das junge und mitten in der Entwicklung stehende Thema der Verkehrstechnik heute von irgend jemandem erschöpfend und abschliessend behandelt werden könnte. Verkehrstechnik ist Planen auf lange Sicht, und so stehen viele der darzustellenden Beispiele noch zu kurze Zeit in Betrieb, als dass sie ihre Bewährungsprobe schon endgültig bestanden hätten. Andere, wohl die Mehrzahl, stehen erst auf dem Papier. So ist es heute sicher noch nicht möglich, eine allgemeine Doktrin der Verkehrstechnik herauszugeben. Was Prof. Leibbrand hier verkündigt, ist seine persönliche Meinung, über die man in Einzelheiten vielleicht diskutieren könnte. Diese persönliche Meinung aber vertritt er mit dem Gewicht seiner reichen Erfahrung, seines scharfen Verstandes und seiner hervorragenden sprachlichen Ausdrucksfähigkeit.

Das Buch ist in sechs Hauptabschnitte unterteilt. Im ersten Abschnitt wird die Aufgabe des Verkehrsingenieurs umrissen und gezeigt, dass an das Können des europäischen «Traffic engineers» höhere Ansprüche gestellt werden als an seinen amerikanischen Kollegen, weil unsere Städte nicht einfach aus einer Häufung gleichgültiger Baukuben bestehen, sondern Rücksicht auf ihren einmaligen Aspekt erheischen. Ferner hat er sich mit viel bunter gemischtem Verkehr auseinanderzusetzen, und sicher ist auch die Reaktion des europäischen Fahrers oder Fussgängers von der des Amerikaners verschieden. Im zweiten Abschnitt werden die Voraussetzungen aufgezählt, die zu den heutigen Verkehrsnöten geführt haben, nämlich das Wachstum der Städte, die Auflockerung der Wohndichte, die Steigerung des spezifischen Verkehrsbedürfnisses und die Abwanderung vom öffentlichen zum privaten Verkehrsmittel. Mit Recht betont der Verfasser, wie wenig rationell «die Einzelanfertigung von Personenkilometern» im Stadtverkehr gegenüber der «Massenherstellung» sei, wie sehr jedoch diese Einzelanfertigung dem Wunsch des Individuums entgegenkomme.