

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 80 (1962)
Heft: 15

Artikel: Die EMPA in Dübendorf
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66140>

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: 16.05.2025

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

er uns den Handstand vordemonstrierte, strahlte er eine Fröhlichkeit aus, die ihm andernorts vielfach versagt geblieben ist.

Professor Hess hat sich neben seiner Lehrtätigkeit mit leidenschaftlicher Energie als schöpferischer Architekt betätigt. Neben einer grossen Zahl privater Wohnbauten in den Kantonen Thurgau, Zürich und Schwyz stellte das 1928 erbaute Rathaus im geliebten Amriswil lange Zeit seinen stolzesten Bau dar. 1953/54 folgte dann der Erweiterungsbau des Chemiegebäudes der ETH. In einer stattlichen Reihe von Wettbewerben buchte er schöne Erfolge. Besonders erwähnt seien die ersten Preise für das Schulhaus Kappeli in Zürich-Altstetten — eine neuzeitliche Pavillon-Lösung —, und für das Schulhaus Kreuzlingen. Die Ausführung beider Projekte ist ihm zu seinem tiefsten Bedauern versagt geblieben, und der Schatten dieser Enttäuschungen hat ihn lange Jahre verfolgt. Hervorzuheben sind sodann der dritte Preis im Zürcher Kantonsspital-Wettbewerb und der zweite Preis für das Zürcher Kunsthaus. Daneben wirkte Hess als Preisrichter zahlreicher Wettbewerbe, als Begutachter und Berater, so vor allem in seiner Eigenschaft als Vorstandsmitglied der Schweiz. Vereinigung für Heimatschutz, die ihm besonders am Herzen lag.

Die Fachverbände für Holz und für Stein durften von ihm wertvolle Beiträge für eigene Publikationen entgegennehmen. Das bedeutendste Werk aus Friedrich Hess' Feder, zugleich aber auch Zeuge seiner eigenwilligen Darstellungskraft, ist das Handbuch «Konstruktion und Form im Bauen», das im Laufe des zweiten Weltkrieges im Julius Hofmann Verlag, Stuttgart, erschien, später erweitert durch den Anhang über Städtebau. Hess hält darin als Vermächtnis für die Nachwelt seine grundlegenden Aussagen über das Gestalten des Architekten fest, das er als Ausfluss der konstruktiven Mittel der verschiedenen Handwerksgattungen sieht, begrenzt durch überlieferte Gesetze, aber beflügelt durch den Kuss der Muse, dem er selbst von jeher hold war...

Die Technische Hochschule Stuttgart verlieh Hess 1945 in Würdigung dieses Werkes den Doctor honoris causa. Eine schöne Genugtuung bedeutete ihm auch die Einladung zu Gastvorlesungen nach Istanbul in den Jahren 1954 und 1956.

Bald nach seinem Rücktritt von der Lehrtätigkeit im Frühjahr 1957 erlitt Professor Hess einen ersten Schlaganfall, von dem er sich nie mehr ganz erholte und dessen Folgen seinen so wachen, unternehmenden Geist mehr und mehr beschatteten. Wir hatten ihm gewünscht, in verdienter,

abgeklärter Ruhe seine Saat wachsen zu sehen. Diese Ruhe hat er erst im Tode gefunden.

Hans v. Meyenburg

Die EMPA in Dübendorf

DK 061.6:620.1

Die Hauptabteilungen A und B der EMPA, die bisher in Zürich und in der Aussenstation in Schlieren untergebracht waren, haben mit dem Umzug in die Neubauten in Dübendorf begonnen und werden sich, mit wenigen Ausnahmen, bis anfangs Mai dort fertig einrichten können. Die neue EMPA ist telefonisch erreichbar unter Nr. (051) 85 04 41 oder 85 81 31, die Postadresse lautet: «EMPA», Ueberlandstrasse 129, Dübendorf/ZH.

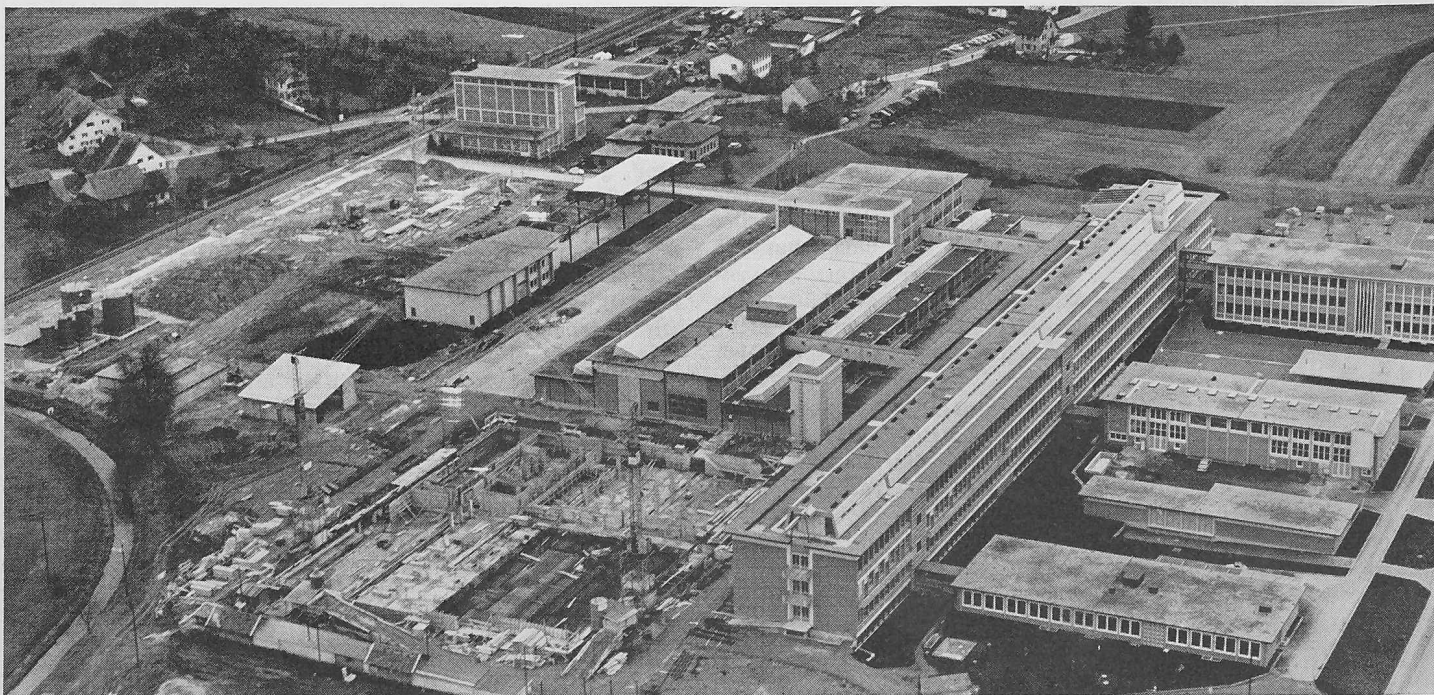
In den alten Räumlichkeiten in Zürich, Leonhardstr. 27, bleiben bis zum Herbst 1962 noch die Gruppe «Bindemittelprüfung» der Abt. A-2 und, bis etwa Mitte 1963, die Abteilungen A-4 «Metalle» (inbegriffen die Prüfung der Druckbehälter), A-7 «Feuerungs- und Wärmetechnik» und A-8 «Messtechnik, zerstörungsfreie Werkstoffprüfung, Photoelastizität». Diese sind wie bis anhin unter der Rufnummer der ETH: (051) 32 73 30 erreichbar. Die Hauptabteilung C behält auch in Zukunft ihren Sitz in St. Gallen, Unterstrasse 11, Tel. (071) 22 74 14.

Während der Umzugsperiode empfiehlt sich vor der Spedition von Prüfgut ein telefonischer Anruf zur Feststellung der dafür gültigen Adresse. Direktion und Verwaltung der EMPA bleiben noch bis Ende April in Zürich, Tel. (051) 32 73 30.

Wasser-Untersuchungen, Arbeitsteilung zwischen EAWAG und EMPA

Im Hinblick auf die zunehmende Inanspruchnahme der Eidg. Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz (EAWAG) und der Eidg. Materialprüfungs- und Versuchsanstalt (EMPA) durch öffentliche und private Stellen zur Abklärung der vielfachen Fragen, welche sich je länger desto mehr auf dem Gebiet der Wassernutzung und -reinhaltung stellen, ist es geboten, zu Händen der interessierten Kreise erneut die Funktionen zu umschreiben, welche den beiden Instituten bei der Untersuchung von Wasser und Abwasser zufallen.

Gemäss der 1951 getroffenen Arbeitsteilung zwischen EAWAG und EMPA gehören in den Arbeitsbereich der EMPA, insbesondere ihrer Abteilung B 22: «Wasser und



Die EMPA-Neubauten in Dübendorf im Herbst 1961. Bestimmung der einzelnen Bauten siehe Lageplan auf Seite 263. Die Metallhalle, deren Baugrube im Vordergrund links ersichtlich ist, dürfte Ende 1962 im Rohbau fertig dastehen.

Cliché «Schweizer Archiv»

Bauchemie, Silikatchemie und Keramik», alle wasserchemischen Untersuchungen, welche die Einwirkung von Wasser auf irgendwelche Bau- und Werkstoffe — metallische, anorganische und organische — betreffen, also Fragen der *Korrosion durch Wasser aller Art* und des dagegen gebotenen Korrosionsschutzes, hierunter insbesondere die Frage der *Betongefährlichkeit* von Wasser im Tief-, Stollen- und Wasserbau, die Eignung von Wasser als *Anmachwasser für Beton* und Mörtel, die Aggressivität von Wasser gegenüber allen metallischen Werkstoffen und die dagegen notwendigen Schutzmassnahmen, sowie alle wasserchemischen Untersuchungen, welche die Verwendung von Wasser als *Betriebsstoff* in Form von *Kesselspeise- oder Kühlwasser* betreffen.

Für alle übrigen wasserchemischen Untersuchungen ist die EAWAG zuständig.

Falls in gewissen Fällen beiderlei Arten wasserchemischer Studien, also in den Tätigkeitsbereich der EAWAG und der EMPA fallende, notwendig sind, soll verfahren werden wie folgt: entweder wird der Auftrag von vorneherein den beiden Instituten zur gemeinsamen Bearbeitung erteilt, oder es gelangt im Verlaufe der Untersuchung das zunächst beauftragte Institut im Einverständnis mit dem Auftraggeber an das andere Institut, damit dieses die ergänzenden Untersuchungen vornimmt, falls es der Auftraggeber nicht vorzieht, den Auftrag hierzu selber zu erteilen.

Auf jeden Fall haben sich die beiden Anstalten auch unter solchen Umständen strikte an die oben umschriebene Arbeitsteilung zu halten und über Fragen aus dem Tätigkeitsgebiet des andern Instituts auch jede bloss informativische Stellungnahme abzulehnen.

Tiefbahn Zürich

DK 625.42

In der Abstimmung vom 1. April 1962 haben die Stimmbürger der Stadt Zürich das Projekt für den Bau einer Tiefbahn mit einem Kreditbegehren von rd. 540 Millionen Franken abgelehnt. Erstmals tauchte der Gedanke im Jahre 1947 auf. Arch. *Wolfgang Naegeli* veröffentlichte hier Vorschläge für die Tieflegung der Strassenbahn im Stadtzentrum Zürichs (SBZ 1947, Nr. 45, S. 616). Die Expertengutachten Pirath-Feuchtinger (SBZ 1955, Nr. 34, S. 513 und Nr. 35, S. 523) und Kremer-Leibbrand (SBZ 1955, Nr. 37, S. 550 und Nr. 40,

S. 576) entwickelten die Idee weiter, die städtischen Behörden übernahmen sie. Die von der Stadt Zürich eingesetzte Technische Kommission für den Generalverkehrsplan überprüfte die Planung und gab ihr den Segen. Das Projekt (SBZ 1961, H. 47, S. 847), das auch die eindeutige Unterstützung des Z. I. A. und anderer Fachverbände gefunden hat, wurde mit unterschiedlichen Argumenten zu Fall gebracht. Ein Teil seiner Gegner forderte eine richtige U-Bahn, ein anderer wäre mit lokalen Platzkorrekturen und Strassenverbreiterungen zufrieden gewesen. Viele Bürger hatten Angst vor dem Bauvorgang, der grösstenteils in offener Baugrube vorgesehen war. Die Strassenbahnbenützer beanstandeten das unpraktische Wagenmaterial, sie wehrten sich mit dem Fahrpersonal gegen die Tunnelfahrt. Ein grosser Teil der Stadtzürcher scheute die grossen Kosten, die von der Stadt allein aufzubringen gewesen wären. Die Fussgänger waren der Meinung, dass die grossen Bauten nur wegen der Automobile nötig seien, weshalb man die Kosten ihnen aufhalsen müsse. Und schliesslich sind viele Leute der Ansicht, man könne das Privatauto aus der Innenstadt verbannen.

Zunächst wollen wir den Vorkämpfern und Verfassern des Projektes, Stadtrat *W. Thommann*, Vorstand der Industriellen Betriebe, Dr. *W. Latscha*, Direktor der Verkehrsbetriebe, Ing. *E. Schnitter*, Direktor der AG. Conrad Zschokke, und Ing. *W. Zingg*, Oberingenieur bei den Industriellen Betrieben, unseren Dank abstatten; sie und ihre Mitarbeiter haben sich in sorgfältiger, initiativer und ausdauernder Arbeit um die Verkehrsplanung Zürichs — trotz der Ablehnung der Vorlage — verdient gemacht.

Was nun? Jetzt beginnt das grosse Rätselraten aufs Neue. Das neu gegründete, noch nicht besetzte Planungsamt mit der ebenfalls erst im Werden befindlichen Stadtplanungskommission wird in Aktion treten müssen. In einigen Jahren soll eine neue Vorlage da sein. Wie diese aussehen wird, ist völlig offen. Aus dem Volksentscheid ist nämlich kein klarer Schluss zu ziehen. Soll man sich auf eine Minimallösung mit Lokalkorrekturen und oberirdischer Strassenbahn beschränken, soll man eine grosszügige, regionale U-Bahn projektieren oder soll man den individuellen Fahrverkehr in der Innenstadt behindern oder gar verbieten? Fragen türmen sich auf Fragen. Eines ist sicher: wenn der Grundsatz gilt, das Stadtherz für den öffentlichen und individuellen Verkehr auch in Zukunft offen zu halten, was bis-

