

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 125/126 (1945)
Heft: 2

Artikel: Neubau des Bezirksgebäudes Hinwil (Zürich): Entwurf der Arch. H. Vogelsanger u. E. Schwarzenbach, Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83583>

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: 17.01.2026

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

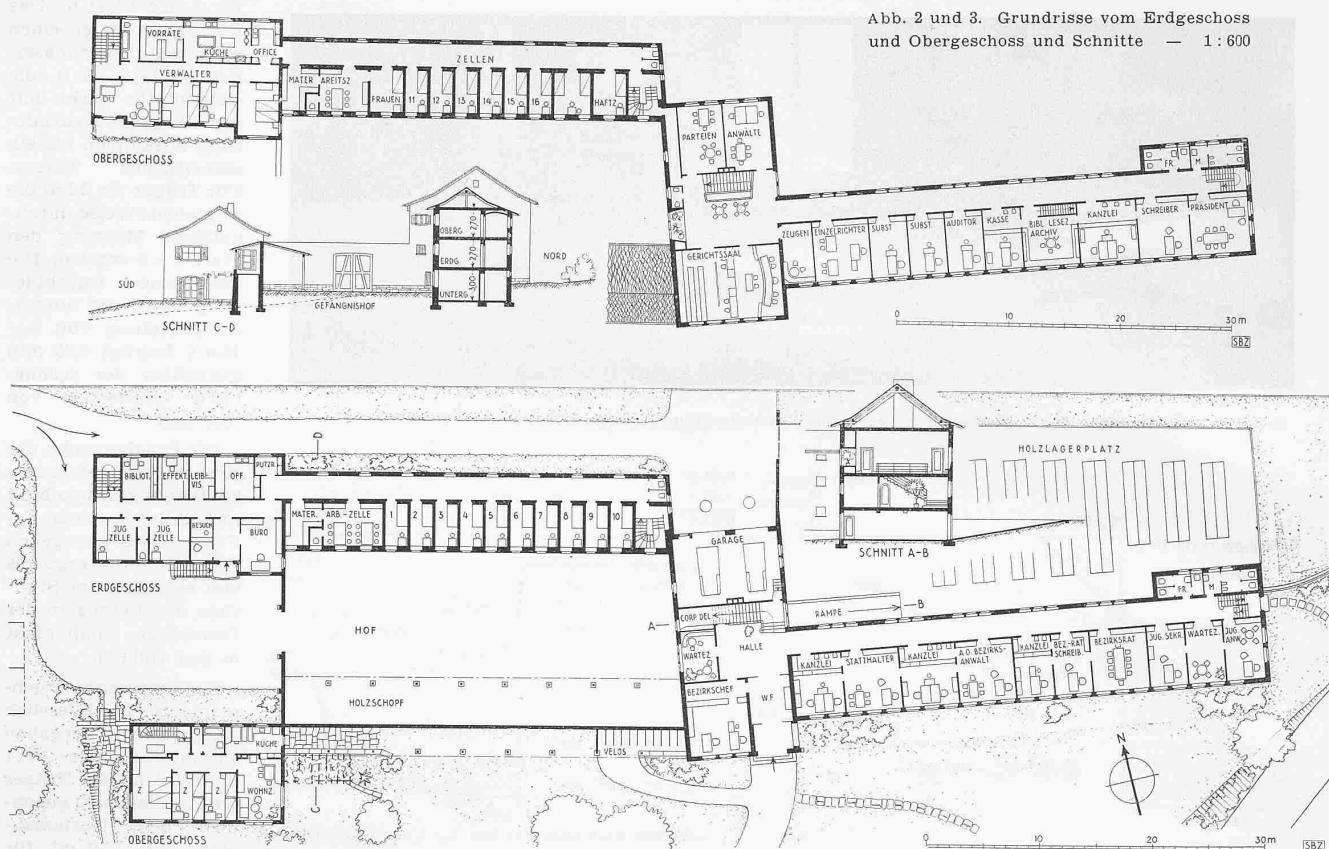


Abb. 2 und 3. Grundrisse vom Erdgeschoss und Obergeschoß und Schnitte — 1:600

Neubau des Bezirksgebäudes Hinwil (Zürich)

Entwurf der Arch. H. VOGELSANGER u. E. SCHWARZENBACH, Zürich

Im Hinblick auf die bevorstehende Volksabstimmung über die Krediterteilung für das Bezirksgebäude Hinwil bringen wir hier zur Veranschaulichung des Bauvorhabens die wichtigsten Pläne und ein Schaubild zur Darstellung. Der Entwurf ist hervorgegangen aus einem Wettbewerb, in dem die Arch. H. Vogelsanger und E. Schwarzenbach (Zürich) den 1. Preis erhalten hatten (vgl. Bd. 118, S. 35), und denen auch die Bearbeitung des Bauprojektes übertragen wurde. Der regierungsrätlichen Weisung entnehmen wir folgende Erläuterung.

Mit Rücksicht auf die ausgesprochen ländliche Umgebung des neuen Bezirksgebäudes wurde bei der Projektierung darnach getrachtet, möglichst einfache Baukörper zu erhalten, die sich gut in die Landschaft einfügen und hauptsächlich durch ihre günstige Gruppierung wirken. Die ganze Anlage ist zweigeschossig und gliedert sich in drei Haupttrakte, nämlich einen Mittelbau mit Haupteingang, zentraler Treppenanlage und Gerichtsaal im Obergeschoß, einen Ostflügel mit den Bureauräumen und einen Westflügel für das Gefängnis. Der markante Mittelbau steht senkrecht zum Hang, mit der Giebelseite gegen das Dorf; und verleiht der ganzen Anlage den Charakter des öffentlichen Gebäudes. Der östlich anschliessende Bureautrakt ist in Ost-West-Ausdehnung längs des Hanges, mit Front gegen das Dorf, entwickelt; ebenso der westlich anschliessende Gefängnistrakt, doch ist dieser bergwärts zurückgesetzt, da er möglichst wenig in Erscheinung treten soll. Am westlichen Ende des Gefängnistraktes ist das Wohnhaus des Gefängnisverwalters angebaut, dem auf etwas tieferem Niveau das Wohnhaus für den Bezirksschef und einen stationierten Soldaten der Kantonspolizei vorgelagert ist. Der Gefängnishof liegt vor dem Gefängnis; die südliche Hofmauer, die durch eine Pergola zwischen dem Wohnhaus der Kantonspolizei und dem Mitteltrakt verdeckt wird, entzieht den Gefängnisbau den Blicken von der Strasse her. Die Anordnung der drei Gebäudetrakte verhindert Störungen im Gerichtssaal und in den Bureauräumen durch den Lärm des Holzverarbeitungsbetriebes im Gefängnisbau und Gefängnishof. Alle drei Gebäudetrakte sind zweckmäßig miteinander verbunden. Der Hauptzugang führt vom Parkplatz an der Staatstrasse Hinwil-Ringwil aus zur Eingangshalle im Mitteltrakt (Fussgänger können auch die ausgebauten und etwas kürzeren Flurstrassen Hinwil-Ringwil benutzen). Weiter oben an der Staatstrasse Hinwil-

Ringwil zweigt eine ebene Zufahrtstrasse ab, die von Westen her zum Gefängnisbau führt und hauptsächlich für den Lastauto- und Fuhrwerkverkehr zum Gefängnis, zum Gefängnishof und zu dem auf der Bergseite des Bezirksgebäudes gelegenen Holzlagerplatz dienen wird.

Der Bureautrakt ist als einbündige Anlage ausgebildet; sämtliche Bureaux liegen auf der Südseite der Korridore, während auf der Nordseite nur einige Nebenräume angeordnet sind. Die Abmessungen der Räume sind bei einer Bureautiefe von 5,30 m und einer Korridorbreite von 2,00 m sparsam gehalten. Die Räume der Kantonspolizei sind vom Windfang aus zugänglich, damit sie auch erreichbar sind, wenn das übrige Gebäude geschlossen ist.

Die Organisation der Baugruppe und die Zweckbestimmung der Räume ist im übrigen den Plänen abzulesen. Beigefügt sei noch, dass im Untergeschoß des Bureauflügels geräumige Archive für Bezirksgericht und Bezirkverwaltung, auch für Bezirk-Schule und -Kirchenpflege untergebracht sind. Die klare und übersichtliche Anordnung der Amtsräume der verschiedenen Behörden gewährleistet einen reibungslosen Publikumsverkehr, sodass auf besondere Zugänge zu den Räumen der einzelnen Behörden verzichtet werden konnte.

Auch das Bezirksgefängnis ist einbündig; seine sämtlichen Zellen sind nach dem südlich vorgelagerten Gefängnishof orientiert. Der Gefängnisbau enthält im Erdgeschoß und Obergeschoß zusammen 16 Einzelzellen, eine Doppelzelle und eine etwas geräumigere Frauenzelle, eine Zelle für den Vollzug von Haftstrafen sowie zwei Arbeitszellen. Im Untergeschoß sind Dunkelarrest, Duschenraum, ein grosser Holzpaltraum und eine Werkstatt für den Gefängnisverwalter untergebracht. Der Haupteingang des Gefängnisses befindet sich im Erdgeschoß des Verwalterhauses. Daneben liegt das Bureau des Gefängnisverwalters, mit guter Sicht auf Anfahrt und Gefängnishof. Ebenfalls im Erdgeschoß des Verwalterhauses befinden sich ein Effektenzimmer, ein Raum für Leibesvisitationen, die Besuchszelle und die Gefängnis-Bibliothek, die auch dem Seelsorger und dem Arzt als Untersuchungszimmer dienen wird. Ferner sind hier zwei Zellen für Jugendliche angeordnet, deren Insassen vom Bureau des Verwalters und von der im Obergeschoß dieses Gebäudes liegenden Verwalterwohnung aus gut beaufsichtigt werden können. Die Verwalterwohnung hat vier Zimmer samt Nebenräumen, eine Küche mit Office, durch das eine direkte Verbindung mit dem Obergeschoß des Gefängnisses besteht. Im Dachstock sind



Abb. 4. Ausführungsentwurf zum Bezirksgebäude Hinwil. Architekten H. VOGELSANGER und E. SCHWARZENBACH, Zürich

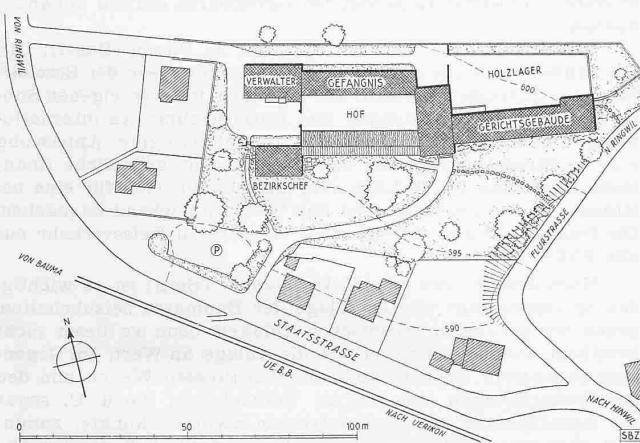


Abb. 1. Bezirksgebäude Hinwil. — Lageplan Maßstab 1:2000

Zimmer für Angestellte eingerichtet, während das Untergeschoss neben Waschküche und Vorratskeller den Gemeindearrest enthält.

Das Wohnhaus für den Bezirkchef und den Stationierten der Kantonspolizei umfasst zwei normale Vierzimmerwohnungen mit den erforderlichen Nebenräumen und einer gemeinsamen Waschküche im Untergeschoss. Die Erstellung dieses Gebäudes empfiehlt sich namentlich deshalb, weil die Anwesenheit der Polizisten auch außerhalb der Arbeitszeit in möglichster Nähe des Bezirksgebäudes erwünscht ist, und weil dadurch die Polizei vom Wohnungsmarkt unabhängig wird.

Die Baukosten (Preisstand August 1944) werden unter Einschluss einer Sicherheitsmarge von 5% für allfällige weitere Verteuerungen wie folgt veranschlagt:

Hochbauten einschliesslich Mobilier	1 286 000 Fr.
Gefängnishof, Zufahrtstrassen und	
Umgebungsarbeiten	170 000 Fr.
Landerwerb	44 000 Fr.

Total 1 500 000 Fr.

Stimmen zum schweiz. Strassenbauprogramm

«Strasse und Verkehr» veröffentlicht in Bd. 30 (1944) Nr. 16 bis 18 zahlreiche Auseinanderstellungen zu dieser Frage. Die Ergebnisse des Berichtes der Fachkommission des Eidg. Oberbauinspektors¹⁾, die als eine mit umfassender Kenntnis der Probleme aufgestellte Grundlage für den Ausbau unseres Strassennetzes gewürdigt wird, haben Befürchtungen seitens der Bahnhinteressenten gerufen. Sie vermuten, dass eine Verkehrshypertrophie zu unproduktiver Anlage anderweitig dringend benötigter Gelder führen könnte. Strassenunterhalt ja, Ausbau nur nach erwiesener Notwendigkeit, nicht auf ungewisse Zukunft hin. Die 540 Mio Fr. für den künftigen Ausbau nur der Hauptstrassen entsprechen dem seinerzeitigen Abwertungsgewinn, oder einem mehrjährigen Wehrsteuerertrag. Bei 7 Mia Fr. Schuldenlast des Bundes sind $\frac{1}{2}$ Mia für Sorglose ein Bruchteil, für die Einsicht-

tigen aber eine sorgenwürdige Mehrbelastung. Dr. H. Herold (Zürich) vom Vorort des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins zählt sich zu diesen. Strassenbau-Investitionen fordern erhöhte Eisenbahn-Amortisationen, und zwar bei einem schon bestehenden Abschreibungs-Ausfall von rd. $\frac{1}{3}$ Mia allein bei den SBB. Die Notwendigkeit der Arbeitsbeschaffung dürfe nicht zu einseitig im Strassenbau befriedigt werden. Auch die Umfahrungsgefahr durch bessere ausländische Straßen rechtfertige höchstens bestimmte Notmassnahmen, nicht aber ein überdimensioniertes Bauprogramm. In gleicher Weise warnt Dr. Born vom Verband Schweiz. Transportanstalten vor einem Uebermass im Strassenbau. Die technischen Vervollkommenungen und Produktionsteigerungen könnten eine gewaltige Entwicklung des Automobilwesens bringen, die ungeheuren Zerstörungen und Verarmungen, die hohe Steuerbelastung lassen aber anderseits ebenso wahrscheinlich eine langdauernde Zurückhaltung im Verkehr erwarten. Die kurzfristigen Verkehrsspitzen sollen durch andere Massnahmen als durch übergrosse Strassenbreiten beherrscht werden, vor allem durch geringere Fahrgeschwindigkeit auf den kritischen Strecken und durch Anlage von Radfahrstreifen und Wanderwegen. Der Verkehr müsse als Einheit beurteilt werden: Strasse, Schiene, Luft und Wasser, und nach europäischen, nicht nach amerikanischen Maßstäben. Das Programm als Ganzes kann als Maximalprogramm gelten, obwohl einseitige Strassen-Verkehrsinteressen es nur als Minimal gelten lassen wollen. Der Ausländerverkehr konzentriert sich auf die drei Sommermonate und beträgt nur rd. $\frac{1}{20}$ des Gesamtverkehrs, er erfordert gute Anlage und Unterhalt unserer Strassen, aber nicht Breite. Regierungsrat W. Liesch (Chur) hält die Einschätzung des künftigen Strassenverkehrs für die umstrittene, baulich und finanziell wichtigste Frage. Er sieht im Programm einen Katalog der Möglichkeiten, die von Fall zu Fall Ausführung oder Rückstellung, Ausweitung oder Einschränkung zulassen. Er begrüßt am Programm die Beachtung der guten Verbindungen der Fremden-Verkehrscentren untereinander und den Anschluss des Talstrassen-Netzes an das Alpenstrassenetz und an die Zufahrten aus dem Ausland. Gedanken eines Südkantons zum Ausbau unseres Hauptstrassennetzes entwickelt sodann Regierungsrat K. Anthamatten (Sion). Nachdem unsere Bahnen sich eines guten internationalen Rufes erfreuen, dürfe nun ein entsprechender Ausbau des Strassennetzes nicht fehlen. Ein einziges gutausgebautes Strassenkreuz sei erforderlich, nicht mehrere grosse Durchgangsstrassen, dazu eine transhelvetische Verkehrstrasse am Alpennordfuß (Genf-Vevey-Bulle-Spiez-Interlaken-Luzern-Pfäffikon-Chur), die bis auf kurze Strecken bereits bestehe. Eine Strasse über den Rawyl-Pass soll die grosse Lücke der Nord-Süd-Verbindungen zwischen Aigle und Gletsch verkleinern. Das Wallis benötige zwei parallel verlaufende Talstrassen, eine für den schnellen Auto- die andere für den internen landwirtschaftlichen Verkehr. Die Gesamtkosten von 600 Mio Fr. für 1860 km Strassenlänge findet Anthamatten zu niedrig berechnet. Die Bauten sollen auch bei fehlender Arbeitslosigkeit gefördert, die Kantone weitestgehend durch den Bund entlastet werden.

Neben den Bahnhinteressenten, denen das Programm zu weit geht und den Behörden, die darin einen goldenen Mittelweg erkennen, steht das Feld der übrigen Verkehrsinteressenten, deren Wünsche und Ansichten Regierungsrat Dr. E. Graf (St. Gallen) zum Ausdruck bringt. Die $1\frac{1}{2}$ Mio Radfahrer haben ihre Ein-

¹⁾ Ausführlich besprochen durch C. Andreae in SBZ, Bd. 123, S. 61* (1944).