

Kantonales Verwaltungsgebäude und Wohnhaus "Im Vogelsang" in Zug: Architekten Keiser & Bracher in Zug

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 23

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-32327>

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.

Schiene s_u . Dabei beschleunigt das Gefälle der Schiene s_u die Brücke beim Ausfahren, umgekehrt wirkt es bremsend beim Einfahren.

Aus dem Vorstehenden geht hervor, dass zur Bewegung der Brücke nur eine einzige maschinelle Vorrichtung, die Drehvorrichtung, nötig ist. Hubvorrichtungen der Brückenenden sind überflüssig. Bei trockenem Holzbelag ist am Ende des langen Brückenarmes, abgesehen von Temperatur-Wirkungen, nur die rollende Reibung infolge einer Belastung von etwa 140 kg in a_u , also ein verschwindend kleiner Widerstand zu überwinden.

Die Belastung der Stützrollen c und des Rades a_u kann infolge von Witterungseinflüssen, insbesondere durch höhern Feuchtigkeitsgehalt des Holzes, durch kleinere Schneemengen und durch lotrechten Winddruck wesentlich anwachsen. Der Festigkeitsberechnung wurde als Differenz der spezifischen Gewichte des trockenen und des nassen Holzes $0,12 \text{ t/m}^3$, oder rund 24 kg/m^2 Fahrbahn, bzw. als lotrechte Ueberlast aus Schnee oder aus Winddruck 25 kg/m^2 zu Grunde gelegt. Die grösste Gesamtbelastung der zwei Rollen c beträgt bei nasser Witterung $16,5 \text{ t}$, bzw. (einschliesslich einseitigem Ueberdruck von 25 kg/m^2) $38,6 \text{ t}$.

Die entsprechenden Belastungen der Rolle a_u bei geschlossener Brücke betragen $1,5$ bzw. $3,5 \text{ t}$. Für das nasse Holz ist ein spezifisches Gewicht von $1,00$, somit für das trockene Holz ein solches von $0,88 \text{ t/m}^3$ eingesetzt worden. Die Grösse des Gegengewichtes ergibt sich dann bei trockenem Belag für eine Belastung der Laufräder c von $1,50 \text{ t}$, zu $87,7 \text{ t}$, an einem Hebelarm von $8,00 \text{ m}$ wirkend. Für diesen „trockenen“ Zustand der Brücke beträgt die Belastung des Drehlagers B bei ausgeschwenkter Brücke $181,5 \text{ t}$. (Schluss folgt.)

Kantonales Verwaltungsgebäude in Zug.

Architekten Keiser & Bracher in Zug.

(Mit Tafeln 34 bis 36.)

An der Südseite des Postplatzes in Zug, unterhalb der Neugasse, erhebt sich das neue Verwaltungsgebäude, das wir hier und auf den folgenden Tafeln zeigen. Es bildet eine Erweiterung des eigentlichen Regierungsgebäudes, das

am untern Ende des Platzes diesen nach Westen, gegen den See hin, abschliesst (also rechts in Abbildung 1). Die obere Platzbegrenzung bildet das eidgenössische Postgebäude, sodass man an diesem Platz neben den

alten Bürgerhäusern die verschiedensten baukünstlerischen Kulturdokumente der neuern Zeit beieinander hat und diese untereinander vergleichen kann. Solcher Vergleich führt wohl Jeden, natürlich empfindenden, zu dem tröstlichen Schluss, dass es mit unserer Baukunst, insbesondere jener der öffentlichen Bauten wieder aufwärts geht, ungefähr im gleichen Verhältnis als sie einfacher und dafür masstäblich besser ab-

gewogen erscheinen. Der Platz ist nach Westen ziemlich stark geneigt, was den Gedanken nahelegte, ihn durch eine Terrassierung zu unterteilen. Angestellte Studien wiesen aber die Unzweckmässigkeit dieses Versuches; statt dessen haben dann die Architekten durch Anlage einer

Längsterrasse ihrem Bau eine dem Auge erwünschte horizontale Basis geschaffen.

Der Bau enthält neben Verwaltungsräumen in den Obergeschossen im östlichen Flügel vermietbare Bankräume, ist also in diesem Teil als Bankgebäude mit Tresoranlage durchgeführt und

als solches in der schmalen Ostfassade auch zum Ausdruck gebracht (Tafel 34). Das Giebfeld dieser in blaugrauem Sandstein ausgeführten Fassade ist geschmückt mit einer dekorativen Füllung, einer durch Bildhauer Franz Kalb in Zürich modellierten und ausgeführten Antragearbeit aus wetterfestem Steinmörtel. Vom gleichen Künstler stammt auch die Decke im ebenerdigen Schalteraum der Bank (Tafel 35 oben), die Kapitäle der eichenen Türpfosten im Sitzungszimmer (Tafel 36) u. a. m. Die Majolika-Türeinfassungen im Bankeingang hat Hafnermeister Jos. Keiser in Zug geschaffen. Eine frische Farbenfreudigkeit zeigen besonders dieser Treppenvorplatz und das Treppenhaus im Erdgeschoss, im Gegensatz zu der ernsten Stimmung, z. B. des Sitzungszimmers. Trotz freier Bewegung in der Ornamentik geht, wie die Bilder zeigen, durch den ganzen Bau ein Zug ruhiger Einheitlichkeit in den Formen. Bei durchaus individueller Behandlung muten sie uns altvertraut an. Man darf den Architekten für die Bekundung solchen Taktgefühls, für das Vermeiden aufdringlicher Modernisierungssucht, dankbar sein.



Abb. 1. Gesamtansicht des neuen Verwaltungs-Gebäudes in Zug von Nordwest.

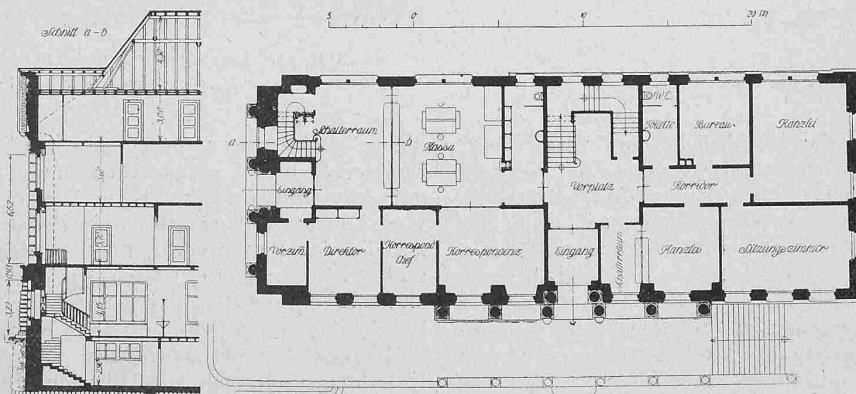
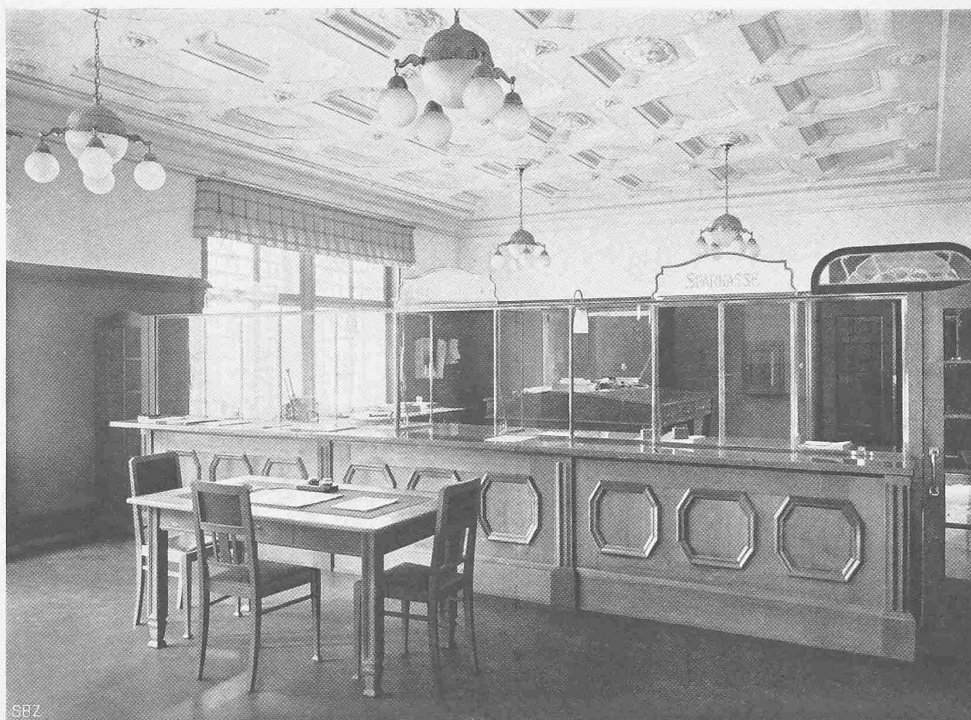


Abb. 2 Schnitt a-b und Abb. 3 Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1:400.



KANTONALES VERWALTUNGSGEBÄUDE ZUG
ARCHITEKTEN KEISER & BRACHER IN ZUG
FASDADE GEGEN DIE NEUGASSE MIT BANKEINGANG



SCHALTERRAUM UND KASSE DER BANK



VORPLATZ DER HAUPTTREPPE



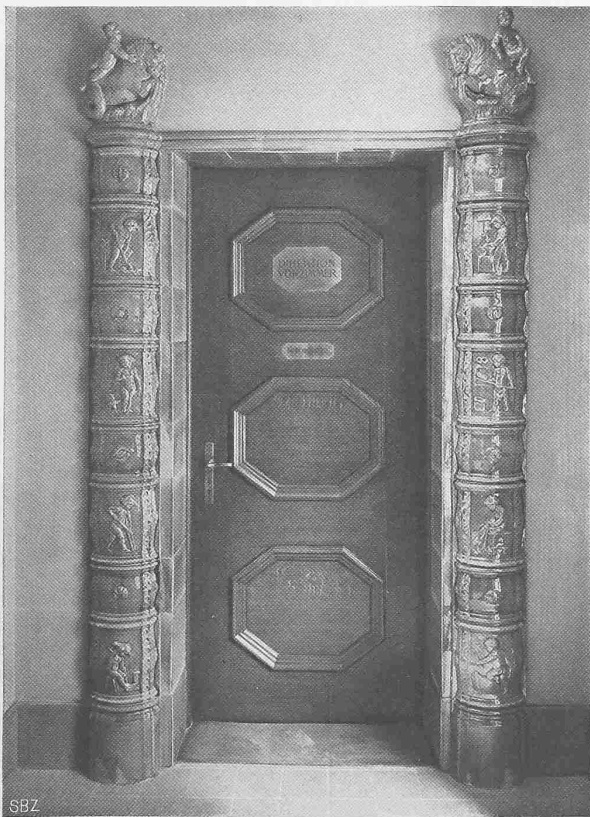
HAUPTTREPPE IM I. STOCK

AUS DEM KANTONALEN VERWALTUNGSGEBÄUDE IN ZUG



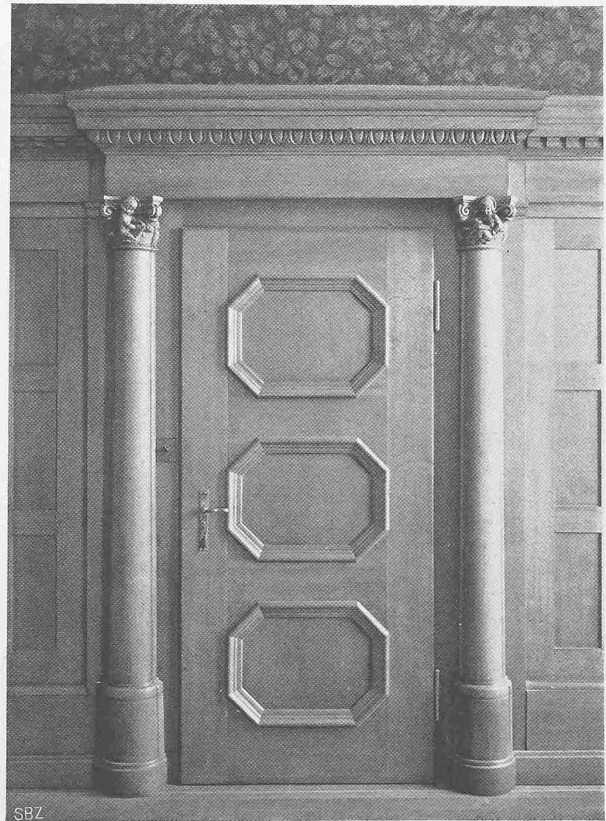
SBZ

SITZUNGSZIMMER IM I. STOCK



SBZ

TÜRE ZUM DIREKTIONS-VORZIMMER



SBZ

TÜRE IM SITZUNGSZIMMER

ERBAUT DURCH KEISER & BRACHER, ARCHITEKTEN IN ZUG



WOHNHAUS „IM VOGELSANG“ BEI ZUG
ARCHITEKTEN KEISER & BRACHER, ZUG



ANSICHT VON DER STRASSE

TREPPE IM ERDGESCHOSS

Wohnhaus „Im Vogelsang“ bei Zug.

Ebenfalls von Keiser & Bracher in Zug stammt das auf nebenstehender Tafel 37 und in den Text-Abbildungen dieser Seite veranschaulichte Wohnhaus des Herrn Hauptmann E. Wyss in Zug. Auch hier berührt uns angenehm die vornehm-einfache Architektur des Ganzen, des Hauses samt seiner Umgebung bis zum Gartenportal. Unter möglicher Ausnutzung des zulässigen Gebäudeabstandes von der nördlichen Nachbargrenze wurde das Haus von der Strasse abgerückt. Auch die Gartenaufteilung erfolgte, unter Verwertung dreier vorhandener grosser Bäume an der Strasse, in der Absicht, eine grosse Axenwirkung zu erzielen. Aus dem Grunde legte man Portal und Zugangsweg an die Südgrenze. Durch alle diese Massnahmen erscheint in Wirklichkeit das verhältnismässig schmale Grundstück recht weiträumig, wie ein Vergleich des Lageplans mit der Hauptansicht zeigt. Zur Orientierung des Hauses ist zu sagen, dass sie mit Front

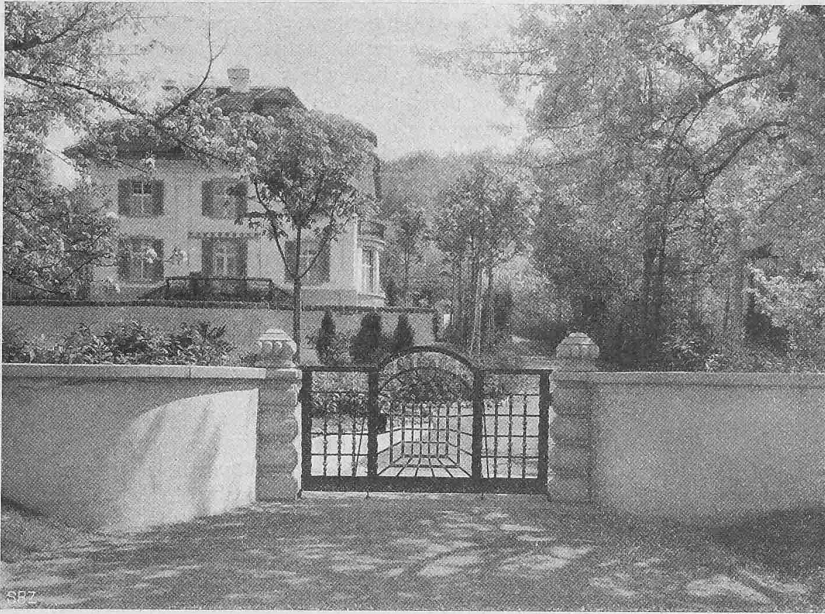


Abb. 3. Garten-Eingang des Hauses „Im Vogelsang“ in Zug.

zwei zweiachsigen Drehgestellen mit 4900 mm Zapfenabstand und 1670 mm Radstand. Jedes Drehgestell ist mit zwei kompensierten Seriemotoren von je 40 PS Stundenleistung ausgerüstet, die mit Kugellagern versehen sind, und mittels einfacher Zahnradübersetzung auf die Achsen arbeiten. Die Lokomotiven haben 10750 mm Länge über Puffer und sind 2500 mm breit; sie werden, da die Führerstände und die elektrischen Einrichtungen kaum die Hälfte des verfügbaren Raumes einnehmen, auch zur Gepäck- und Güterbeförderung benutzt.

Untersee-Kraftübertragung von Schweden nach Dänemark. Schon seit Jahren befasst sich ein Konsortium in Dänemark mit dem Plan, schwedische Wasserkraft in Form von elektrischer Energie in Dänemark zu verwerten.¹⁾ Das Projekt soll nun vor kurzem zur Tatsache geworden sein, wobei immerhin die gegenwärtige Anlage vorläufig mehr Versuchscharakter hat und erst nach erfolgreichem zweijährigem Probetrieb das anschliessende Freileitungnetz auf Seeland ausgebaut werden soll. Die einem Umformerwerk der Kraftwerke am Laga-Fluss entnommene Energie, die

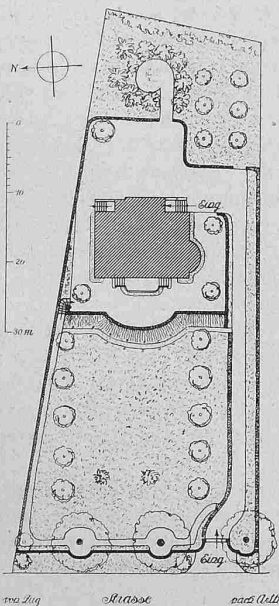
lage vorläufig mehr Versuchscharakter hat und erst nach erfolgreichem zweijährigem Probetrieb das anschliessende Freileitungnetz auf Seeland ausgebaut werden soll. Die einem Umformerwerk der Kraftwerke am Laga-Fluss entnommene Energie, die

Wohnhaus „Im Vogelsang“

an der Arthnerstrasse in Zug.
Arch. Keiser & Bracher, Zug.

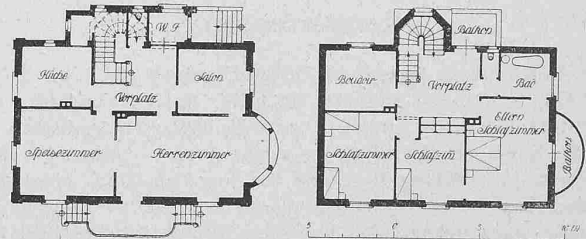
Abb. 1 (links) Lageplan 1:1000.

Abb. 2 (rechts) Grundrisse 1:400.



nach Westen der in Zug durch die topographischen Verhältnisse gegebenen entspricht. Die Arthnerstrasse zieht sich, dem Seeufer folgend, ziemlich genau von Norden nach Süden.

Das Innere des Wohnhauses entspricht seinem Aeusseren. Gutes Material, in Formen, die sich an den Barock anlehnen, geben bei aller Gediegenheit behagliche Raumstimmungen.



für die vorläufige Versorgung des Küstengebiets auf etwa 500 PS berechnet ist, wird zunächst mittels eines 4,3 km langen unterirdischen Kabels zur Küste nach Helsingborg und sodann mittels eines 5,4 km langen Untersee-Kabels durch den Oeresund nach Helsingör geleitet. Die Uebertragung erfolgt mit einer Spannung von 25000 Volt.

Verordnung betreffend Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten. Wir gedenken die neue Verordnung des schweizer. Eisenbahndepartements nebst einer einlässlichen Beleuchtung derselben, die uns aus berufener Feder zur Verfügung gestellt wurde, in extenso zu veröffentlichen. Gerne hätten wir dieses noch vor dem auf dem 1. Januar 1916 vorgesehenen Inkrafttreten dieser Verordnung getan, woran uns aber leider der Umfang dieser Arbeit verhindert. Wir werden solches mit Beginn des neuen Bandes tun und bitten unsere Leser, sich noch solange gedulden zu wollen.

Erweiterung der Wasserkraftanlagen am Niagara. Die Wasserkraft des Niagarafalles sind gegenwärtig in fünf Kraftwerken ausgenutzt, die zusammen rund 0,5 Mill. PS abgeben. Es wird nun beabsichtigt, an einer 11 km unterhalb der Fälle gelegenen Stelle ein neues Stauwehr von 27,5 m Höhe zu errichten. Der Fluss ist dort zwischen Felsen eingeeengt, sodass der Bau des Wehres keine Schwierigkeiten bieten würde. Die zu gewinnende Energie wird zu 1,25 Mill. PS angegeben, während die Anlagekosten auf rund 500 Mill. Fr. geschätzt sind.

Miscellanea.

Elektrischer Betrieb auf den schwedischen Staatsbahnen. In Verfolgung des von der schwedischen Staatsbahnverwaltung aufgestellten Arbeitsprogramms ist vor einiger Zeit ein Schmalspur-Bahnnetz (891 mm Spur) in der Provinz Linköping vom Dampf- auf den elektrischen Betrieb umgebaut worden. Dieses Netz umfasst die Strecken Linköping-Ringstorp mit 21 km, Linköping-Fogelsta mit 39 km und Fornasa-Motala mit 15 km Länge. Als Betriebsstrom kommt Einphasenwechselstrom von 10000 V und 25 Per zur Verwendung. Zur Beförderung der Güter- und Personenzüge dienen zurzeit nach „Elektr. Kraftbetr. u. Bahnen“ Lokomotiven mit

¹⁾ Vergl. unsere kurze Notiz in Band XLVII, S. 25 (13 Januar 1906).