

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	65/66 (1915)
Heft:	23
Artikel:	Kantonales Verwaltungsgebäude und Wohnhaus "Im Vogelsang" in Zug: Architekten Keiser & Bracher in Zug
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-32327

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: 23.02.2026

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

Schiene s_u . Dabei beschleunigt das Gefälle der Schiene s_u die Brücke beim Ausfahren, umgekehrt wirkt es bremzend 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 t/m³, oder rund 24 kg/m² Fahrbahn, bzw. als lotrechte Ueberlast aus Schnee oder aus Winddruck 25 kg/m² zu Grunde gelegt. Die grösste Gesamtbelaistung der zwei Rollen c beträgt bei nasser Witterung 16,5 t, bzw. (einschliesslich einseitigem Ueberdruck von 25 kg/m²) 38,6 t.

Die entsprechenden Belastungen der Rolle a_u bei geschlossener Brücke betragen 1,5 bezw. 3,5 t. Für das nasse Holz ist ein spezifisches Gewicht von 1,00, somit für das trockene Holz ein solches von 0,88 t/m³ eingesetzt worden. Die Grösse des Gegengewichtes ergibt sich dann bei trockenem Belag für eine Belastung der Laufräder c von 1,50 t, zu 87,7 t, an einem Hebelarm von 8,00 m wirkend. Für diesen "trockenen" Zustand der Brücke beträgt die Belastung des Drehlagers B bei ausgeschwenkter Brücke 181,5 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 Kultur-dokumente der neuern Zeit bei einander hat und diese untereinander verglichen 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 massstäblich besser ab-

gewogen erscheinen. Der Platz ist nach Westen ziemlich stark geneigt, was den Gedanken nahelegte, ihn durch eine Terrassierung zu unterteilen. Angestellte Studien erwiesen 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

als solches in der schmalen Ostfassade auch zum Ausdruck gebracht (Tafel 34). Das Giebelfeld 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 Steinmortel. Vom gleichen Künstler stammt auch die Decke im ebenerdigen Schalterraum der Bank (Tafel 35 oben), die Kapitale 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 ernstern 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.

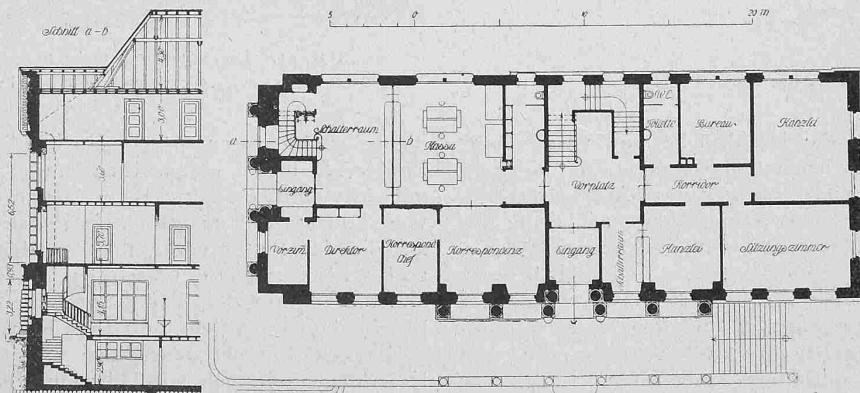


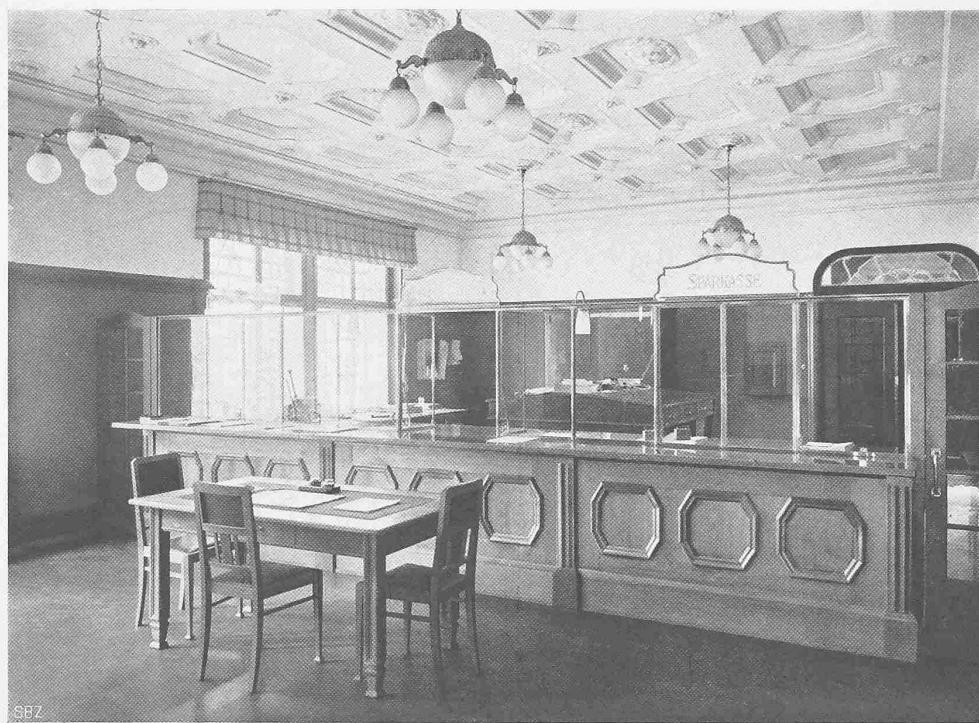
Abb. 2 Schnitt a-b und Abb. 3 Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1:400.



KANTONALES VERWALTUNGSGEBAUDE ZUG

ARCHITEKTEN KEISER & BRACHER IN ZUG

FASSADE GEGEN DIE NEUGASSE MIT BANKEINGANG



SBZ

SCHALTERRAUM UND KASSE DER BANK



SBZ

VORPLATZ DER HAUPTTREPPE



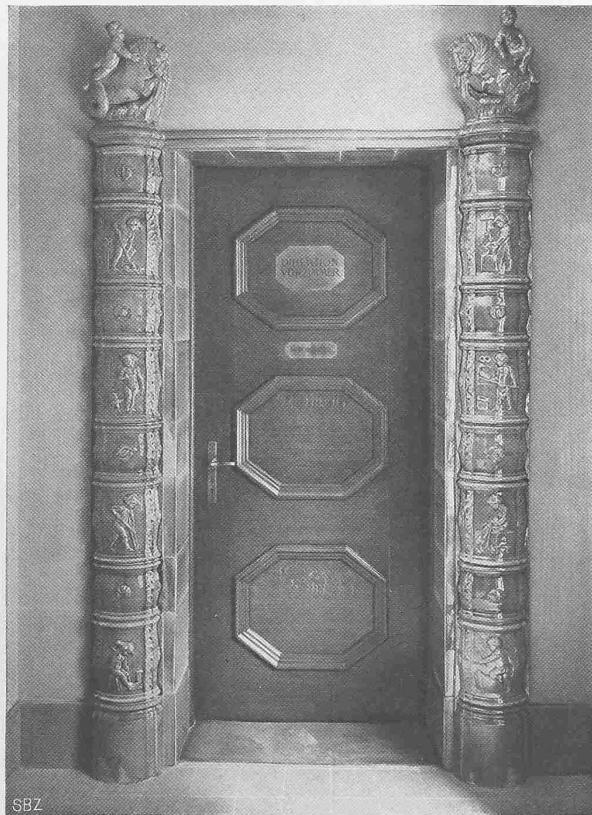
SBZ

HAUPTTREPPE IM I. STOCK

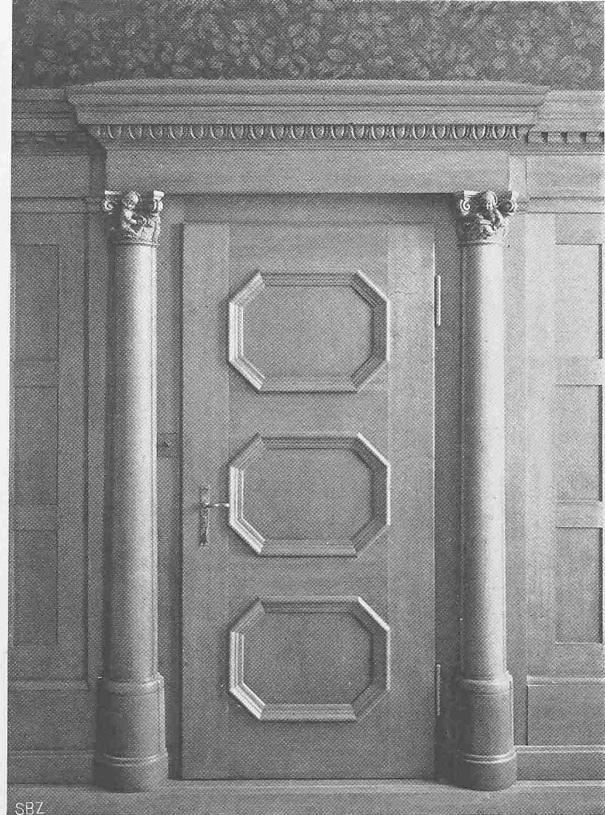
AUS DEM KANTONALEN VERWALTUNGSGEBÄUDE IN ZUG



SITZUNGSZIMMER IM I. STOCK

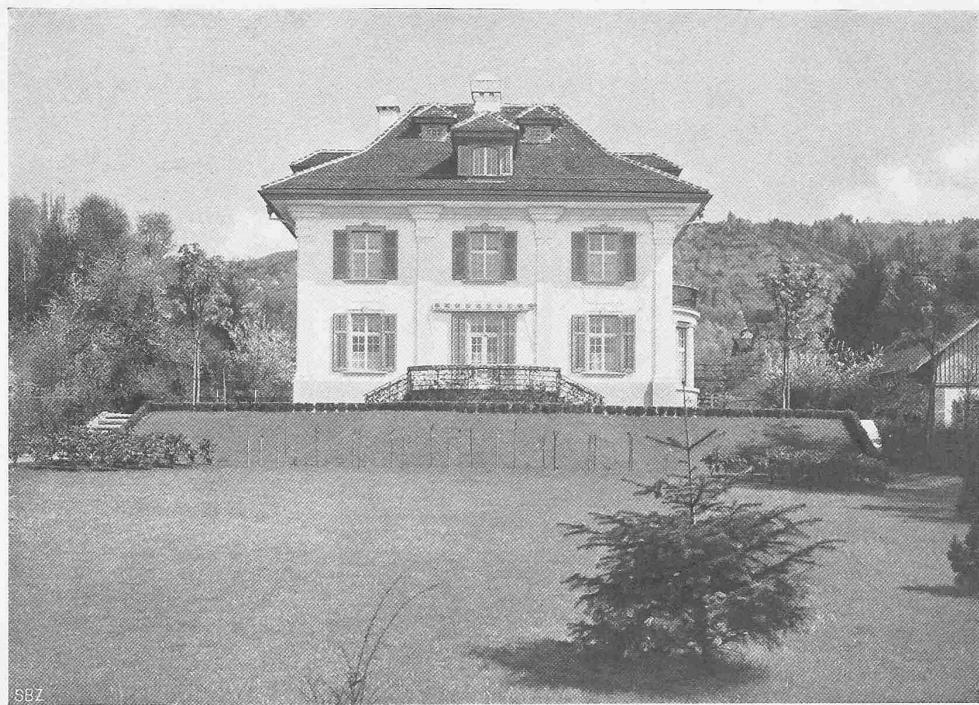


TÜRE ZUM DIREKTIONS-VORZIMMER



TÜRE IM SITZUNGSZIMMER

ERBAUT DURCH KEISER & BRACHER, ARCHITEKTEN IN ZUG



SBZ

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



SBZ

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 beeindruckt uns angenehm die vornehm-einfache Architektur des Ganzen, des Hauses samt seiner Umgebung bis zum Gartenportal. Unter möglichster Ausnutzung des zulässigen Gebäudeabstandes von der nördlichen Nachbargrenze wurde das Haus von der Strasse abgerückt. Auch die Gartenaufteilung erfolgte, unter Verwendung 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

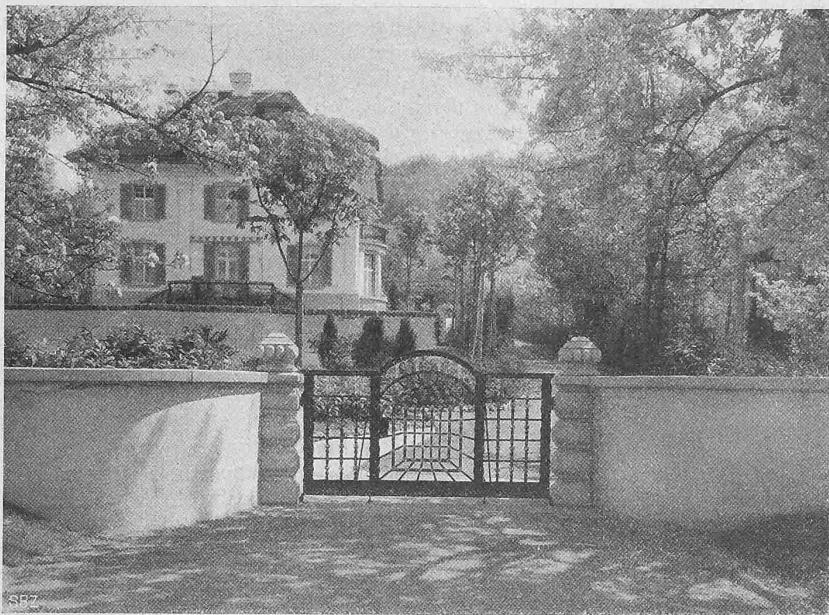


Abb. 3. Garten-Eingang des Hauses „Im Vogelsang“ in Zug.

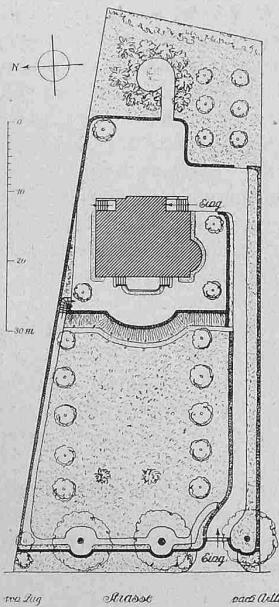


Abb. 1 (links) Lageplan 1:1000.

Abb. 2 (rechts) Grundriss 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 Äussern. Gutes Material, in Formen, die sich an den Barock anleihen, geben bei aller Gediegenheit behagliche Raumstimmungen.

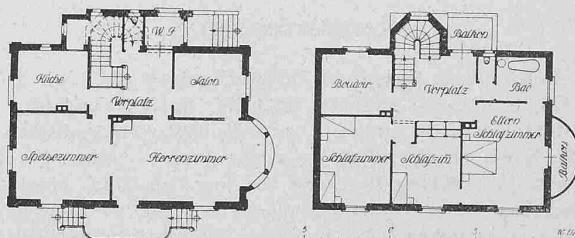
Miscellanea.

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

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 Zahnräderübersetzung 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 An-

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



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 Oresund nach Helsingör geleitet. Die Uebertragung erfolgt mit einer Spannung von 25000 Volt.

Verordnung betreffend Eisenbetonbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Transportanstalten. Wiredenken die neue Verordnung des schweizerischen Eisenbahndepartements nebst einer einlässlichen Beleuchtung derselben, die uns aus befürfener 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 Wasserkräfte 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 eingeengt, 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.

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