

# Das Volkshaus in Luzern: erbaut durch Carl Griot, Architekt, Luzern

Autor(en): **C.G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 16

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31540>

## **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.

### Das Volkshaus in Luzern.

Erbaut durch *Carl Griot*, Architekt, Luzern.

In den Jahren 1912/13 wurde am Pilatusplatz in Luzern das sozialen Zwecken dienende Volkshaus von der sozial-demokratischen Arbeiterschaft bzw. dem „Volkshausverein“ (Genossenschaft) der Stadt Luzern erstellt. Da das Unternehmen vom Staate nicht subventioniert wurde, mussten die Geldmittel durch eine, vom Staate bewilligte Lotterie und aus Privatmitteln durch Ausgabe von Obligationen geschaffen werden.

Der verfügbare Baugrund entsprach nicht den gestellten Grössenanforderungen, es musste daher auf äusserste Ausnutzung desselben gesehen werden, wie aus den Grundrissen deutlich ersichtlich ist (Abb. 1 bis 6, auch Schnitt Abb. 7). Um eine Verzinsung des Kapitals zu sichern, musste neben den Partei- und Vereinslokalen auf den Wirtschafts- und Hotelbetrieb ganz besonders Rücksicht genommen werden. So wurden im Erdgeschoss, I. und II. Stock die Restaurants, Säle und Sitzungszimmer untergebracht, während der III., IV. und Dachstock den Hotel-

trieb vollständig getrennt. Der Kehlboden, der ebenfalls ganz ausgebaut werden musste, enthält die Wäscherei, Tröckerräume, Plätterei und Dienstenzimmer. Im Kellergeschoss befinden sich die Küchen und Vorratsräume, sowie der Weinkeller, die Heizanlage, die elektrische Zentrale, der Bierkeller und eine Kegelbahn. Um die nötigen Räume für das Arbeitersekretariat, für Garderoben, Toiletten und Aborte für Damen zu gewinnen, wurde über Teilen des Erdgeschosses ein Zwischengeschoss eingeschoben.

Sämtliche Küchen- und Vorratsräume haben ihre eigene Entlüftungsanlage; ebenso sind die Restaurants und Säle mit einer besondern Ventilationseinrichtung verbunden. Für Restaurants und Hotelbetrieb ist eine Warmwasserheizung, für die Säle eine Niederdruck-Dampfheizung erstellt worden. Zur Bedienung der Restaurants und der Säle sind von der Küche aus nach den Buffets und den Etagen-Offices drei elektrische Aufzüge in Betrieb; für den Hotelbetrieb dient ein Personenaufzug und vom Hofraum in den Keller führt ein hydraulischer Fassaufzug.

Wie die Treppen, so sind auch die Hauseingänge für die beiden Abteilungen getrennt gehalten, und zwar

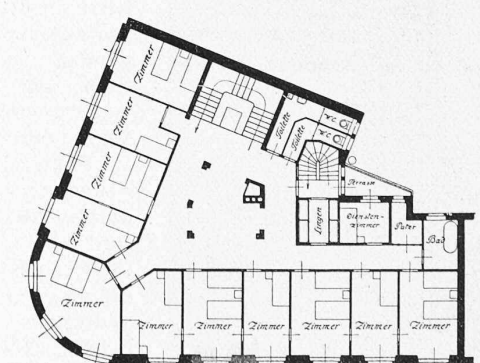
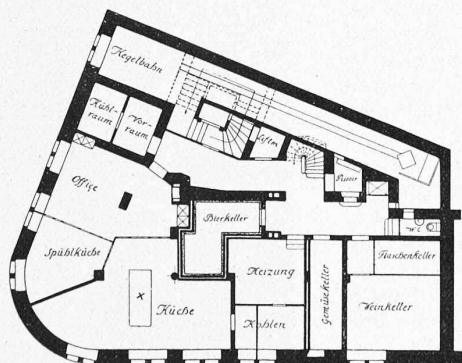
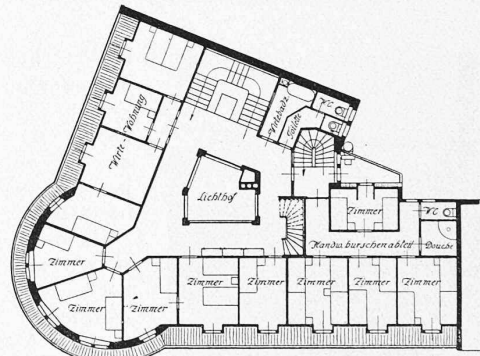
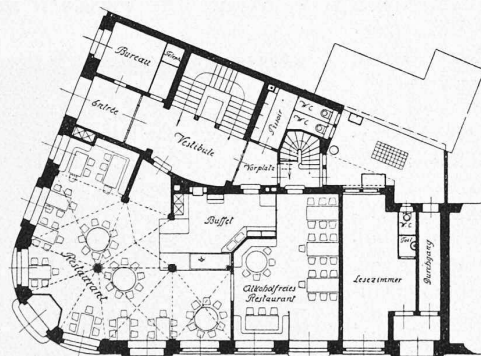
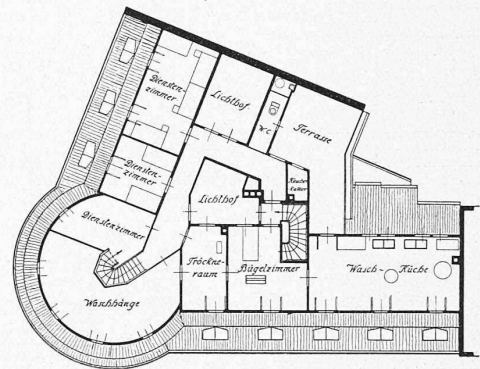
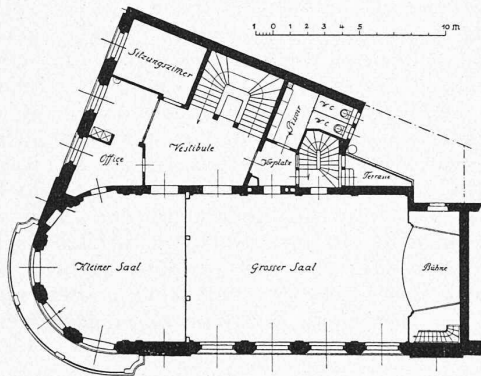


Abb. 1 bis 3. Keller, Erdgeschoss und I. Stock. — Grundrisse 1 : 400. — Abb. 4 bis 6. I. Obergeschoss und Dachgeschosse.

betrieb in sich schliessen. Im Dachstock ist die für sich abgeschlossene und an separater Treppe liegende Herberge für Handwerksburschen untergebracht. An diese Treppe sind auch das Lesezimmer der Gewerkschaften und das Arbeitersekretariat angeschlossen, somit vom übrigen Be-

liegen Hotel- und Saalzugang an der Obergrundstrasse, der für die Gewerkschaftenabteilungen an der Pilatusstrasse.

Die Bauzeit erforderte 1 1/4 Jahre. Die Baukosten beliefen sich einschliesslich Installationen und maschinellen Einrichtungen auf rund 325 000 Fr. Dazu kommen der

Miscellanea.

**Dieselmotoren für grössere Seeschiffe.**<sup>1)</sup> Von neuen Anwendungen von Dieselmotoren als Schiffsmaschinen hat man in letzter Zeit wenig gehört. Die Gründe dafür sind nach einem in der „Z. d. V. D. I.“ vom 2. Mai 1914 erschienenen Aufsatz von *W. Kaemmerer* darin zu suchen, dass infolge verschiedener Vorfälle im letzten Jahre die Stimmung für die Dieselmotoren, namentlich bei den grossen deutschen Reedereien, und auch in England, zur Zeit nicht sehr günstig ist. Es konnten z. B. häufig die Dieselschiffe infolge der mehrfach vorgekommenen Schäden die festgesetzten Fahrten nicht einhalten, und der Brennstoffverbrauch stellte sich infolge der im vorigen Jahre herrschenden hohen Preise, die in erster Linie vom Mangel an genügenden Tankschiffen herrührte, nicht billiger als bei Dampfschiffen. Es darf jedoch angenommen werden, dass einerseits nach Ueberwindung der unvermeidlichen Kinderkrankheiten dieser neuen Antriebsart, andererseits infolge der zunehmenden Verwendung des billigen Teeröls, die Nachfrage nach Dieselmotoren zum Schiffsantrieb wieder zunehmen werde. Dass nicht nur die Handelsmarine, sondern namentlich auch die Kriegsmarine in der Anwendung des Rohölmotors einen wesentlichen Fortschritt erblickt, hat Prof. *P. Ostertag* in seinem Aufsatz „Neuerungen im Bau grosser Dieselmotoren“ auf Seite 1 ds. Bds. hervorgehoben. Man darf daher mit *W. Kaemmerer* annehmen, dass die Dieselmotoren trotz des scharfen Wettbewerbes, der ihr im Schiffsbetrieb durch die andern neuerdings aufgetauchten Antriebsarten gemacht wird, sich ihren Platz in der Kriegs- und Handelsmarine erringen wird. Im übrigen scheint sie in dieser Hinsicht schon einen ersten Erfolg zu verzeichnen haben, indem, wie die „Z. d. V. D. I.“ kürzlich mitteilte, die vier zur Zeit für die italienische Marine in Bau befindlichen Linienschiffe neben je zwei Parsons-Niederdruckturbinen von zusammen 25000 PS auch



Abb. 9. Gesamtbild aus Südwest;  
Links: Obergrund — Rechts: Pilatusstrasse.

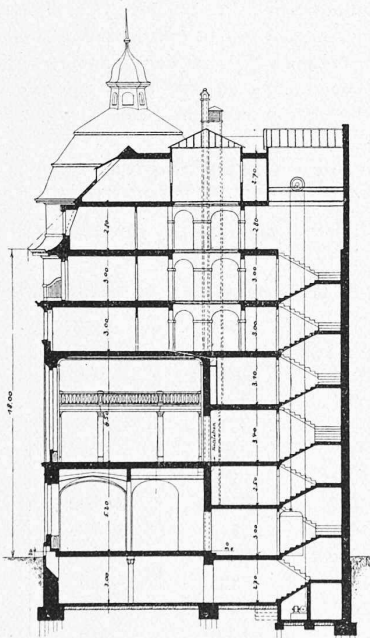


Abb. 7. Schnitt. — Masstab 1:400.

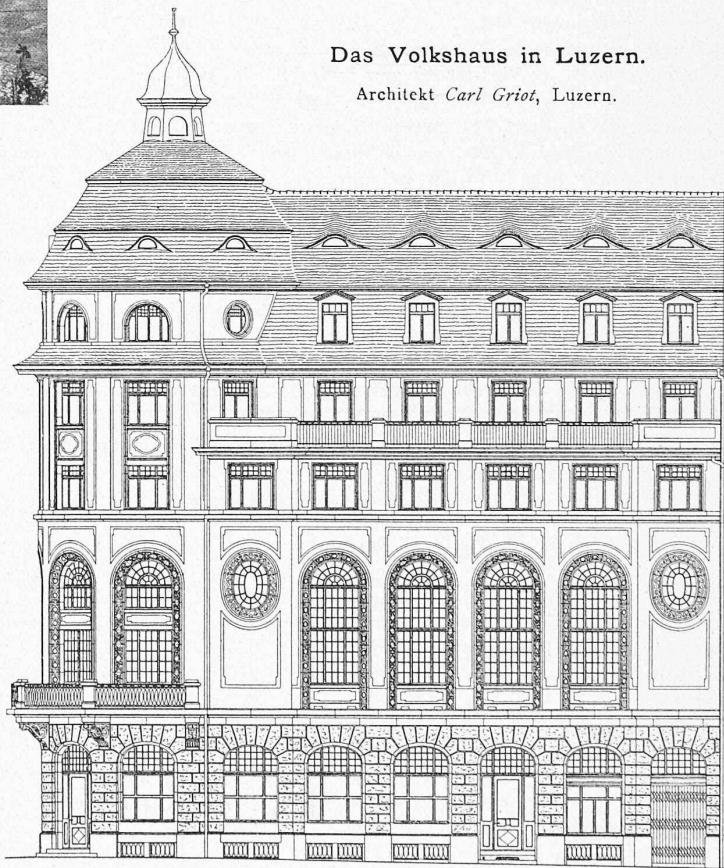


Abb. 8. Fassade an der Pilatusstrasse. — Masstab 1:250.

Das Volkshaus in Luzern.

Architekt *Carl Griot*, Luzern.

Landerwerb mit 135000 Fr. und die Möblierung usw. mit 70000 Fr., sodass sich die Gesamt-Anlagekosten auf 530000 Fr. stellen. Die reinen Baukosten einschliesslich sämtlicher Installationen ergeben 37 Fr. auf den *m<sup>3</sup>* umbauten Raumes.

C. G.

je eine sechszyindrige Dieselmotoren (Tosi) von 12000 PS erhalten sollen. Die Dieselmotoren wird die mittlere Schraube antreiben, während die Turbinen für die beiden äusseren Schrauben bestimmt sind.

<sup>1)</sup> Siehe Bd. LX, Seite 55.