

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Das Volkshaus in Luzern: erbaut durch Carl Griot, Architekt, Luzern  
**Autor:** C.G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-31540>

### **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:** 22.02.2026

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

## 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, Tröckenträume, Plätterei und Dienstenzimmer. Im Keller-  
geschoss 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

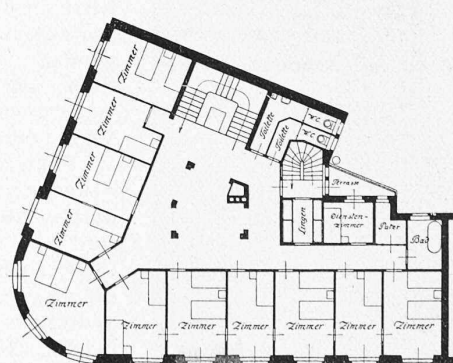
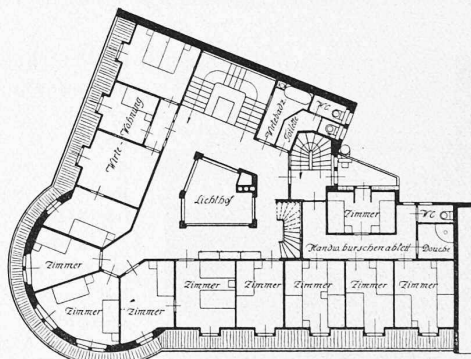
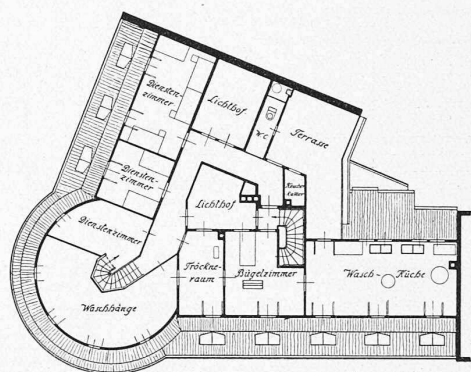
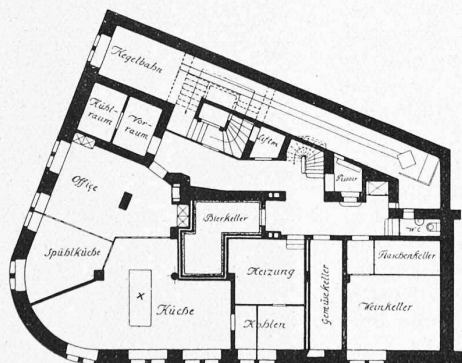
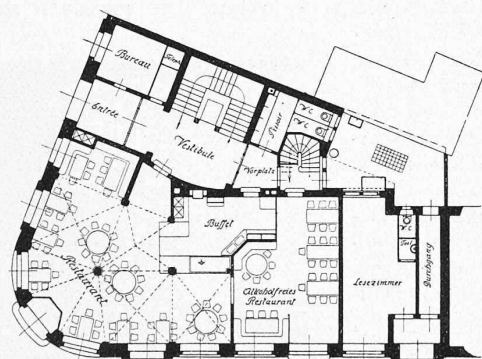
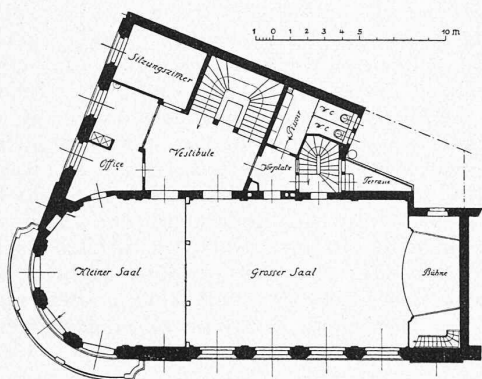


Abb. 1 bis 3. Keller, Erdgeschoss und I. Stock. — Grundrisse 1 : 400. — Abb. 4 bis 6. I. Obergeschoss und Dachgeschosse.

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 Saaleingang 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 Dieselmachine, 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, anderseits 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 Dieselmachine 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.

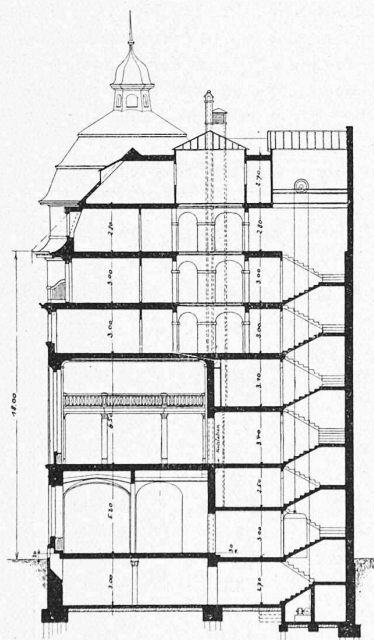


Abb. 7. Schnitt. — Masstab 1:400.

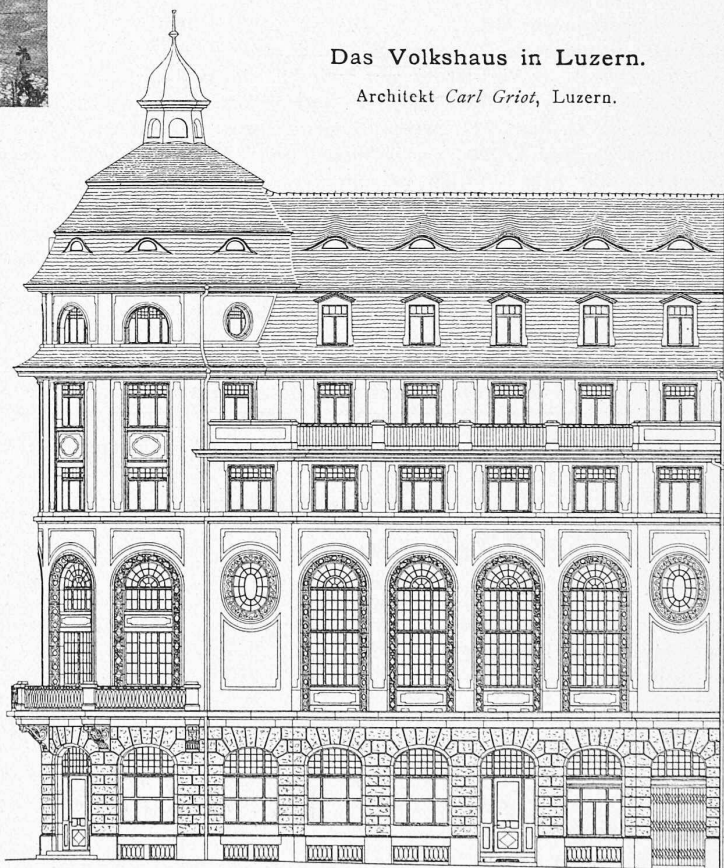


Abb. 8. Fassade an der Pilatusstrasse. — Masstab 1:250.

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  $m^3$  umbauten Raumes.

C. G.

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

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