

Hotel-Umbauten der Arch. A. Meili, Luzern

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 4

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43384>

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.



Abb. 1. Hotel Post in Luzern, alter Zustand.



Abb. 2. Heutiger Zustand.

Hotel-Umbauten von Arch. A. Meili, Luzern.

Arch. Armin Meili hatte vor kurzem zwei ältere Hotelbauten umzubauen, d. h. zu vergrössern und zu modernisieren. Auf unser Ersuchen schreibt er uns zur Erläuterung der hier vorgeführten Pläne und Bilder was folgt:

Umbau Hotel Post in Luzern. (Abb. 1 bis 3). Der Umbau bestand in der gesamten Unterkellerung sowie dem Einbau von neuzeitlichen Magazinen und der damit verbundenen Verlegung des Haupteinganges. Ausserdem erfolgten im Innern allerlei Aenderungen und Renovationen. Es handelt sich um ein Gebäude aus dem XV. Jahrhundert, mit Mauerdicken von teilweise 1,20 m. Dieser Umstand führte zu der Tiefstellung der Pfeiler in Eisenbeton. Die Durchbrechung der Mauern im Parterre bedingte eine stark horizontale Betonung der Fassaden, deren Grundriss lauter unregelmässige Winkel aufweist. Ich habe dies mit dem Einlassen von stark vorspringenden Gurtgesimsen zu erreichen gesucht. Material und Farben: Fassaden grauer Jurasit, Läden grau, Fenster und Fensterrahmen zartes Gelb; Magazinpfeiler grauer Bardigliomarmor; Schriften in gelblicher Silberbronze.

Umbau und Anbau des Hotel Reber in Locarno. Verlangt war die Erweiterung und Verbesserung des bestehenden, aus mehreren Bautappen entstandenen Baues (Abb. 4). Auf der Westseite wurde ein Anbau von 12 m auf die ganze Tiefe angefügt, sowie der vierte Stock des Gesamtbaues voll aufgeführt und mit einem flachen Dache versehen. Im Parterre wurde eine Halle von fast 60 m² gewonnen, ausserdem ein geräumiges Entrée mit den nötigen Bureauräumen, Toilette und Gepäcklift. In den vier Stockwerken ergaben sich 16 neue geräumige Zweierzimmer mit je einem eigenen Bad. Der Erweiterungsbau konnte nicht einfach an den Altbau herangestellt werden, sondern es mussten Anschlussteile geschaffen werden, die bis auf 6 m in den Altbau hineingriffen (Abb. 5. u. 6). Im ganzen Hause, das nunmehr eine Bettenzahl von 150 aufweist, ist fliessendes Wasser eingeführt, sowie das bereits erwähnte vierte Geschoss gänzlich neu ausgebaut.

Die hervorragende gartenbauliche und landschaftliche Lage des Hotels geboten eine ruhige und klare Linienführung. Ich habe mich daher entschlossen, die hässlich zerrissene Fassade mit der üblen Fensterverteilung ver-

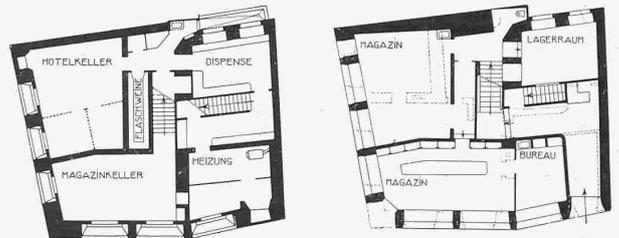


Abb. 3. Grundrisse zum Hotel Post in Luzern. — Masstab 1 : 400.

mittelst eines scharf vorspringenden Betongesimses und der Abtragung des hässlichen Treppenturmes zu beruhigen. Die kubische Wirkung wird allerdings erst dann voll zur Geltung kommen, wenn auf der Ostseite die geplanten drei weiteren Fensteraxen angebaut sein werden. Die Unruhe der intermitierend heruntergezogenen Balkontüren ist durch vollwandige Balkonbrüstungen aufgehoben. (Abbildungen 7 und 8). Farben: Fassaden zartes Schwefelgelb, Läden grau; Bemalung: dunkleres gelb auf hellbraun.

Das Dornier-Flugschiff „Do. X“.

Von Dr.-Ing. H. G. Bader (Friedrichshafen), unsern Lesern bekannt durch seinen Aufsatz über Wirtschaftlichkeit und Aussichten des Flugzeugverkehrs (in Band 92, Seite 325, vom 29. Dez. 1928) erhalten wir folgende Mitteilungen über den imposanten Dornier-Neubau:

Die Vergrösserung von Landflugzeugen ist stark gehemmt durch beim heutigen Stand der Technik nicht überwindbare Schwierigkeiten in der Entwicklung von Fahrwerken, die das Gewicht des Flugzeuges bei An- und Auslauf mit zulässigen Bodendrücken auf die Erde übertragen. Dagegen ist die Vergrösserung von Wasserflugzeugen durch keinerlei Schwierigkeiten dieser Art behindert. Es hat sich vielmehr gezeigt, dass die technische Durchführung der Vergrösserung von Wasserflugzeugen für den Luftverkehr bedeutsame Vorteile mit sich bringt. Bei der Entwicklung des von Dr. Claude Dornier bereits im Jahre 1921 gebauten Flugbootes „Libelle“ zu immer grösseren Abmessungen¹⁾ hat sich ergeben, dass die Zuladung mit

¹⁾ Vgl. Super-Wal, „S.B.Z.“ Bd. 91, S. 314* (23. Juni 1928). Red.



Abb. 7. Neuer Westflügel.



Abb 8. Um- und ausgebautes Hotel Reber in Locarno. Arch. A. Meili, Luzern.

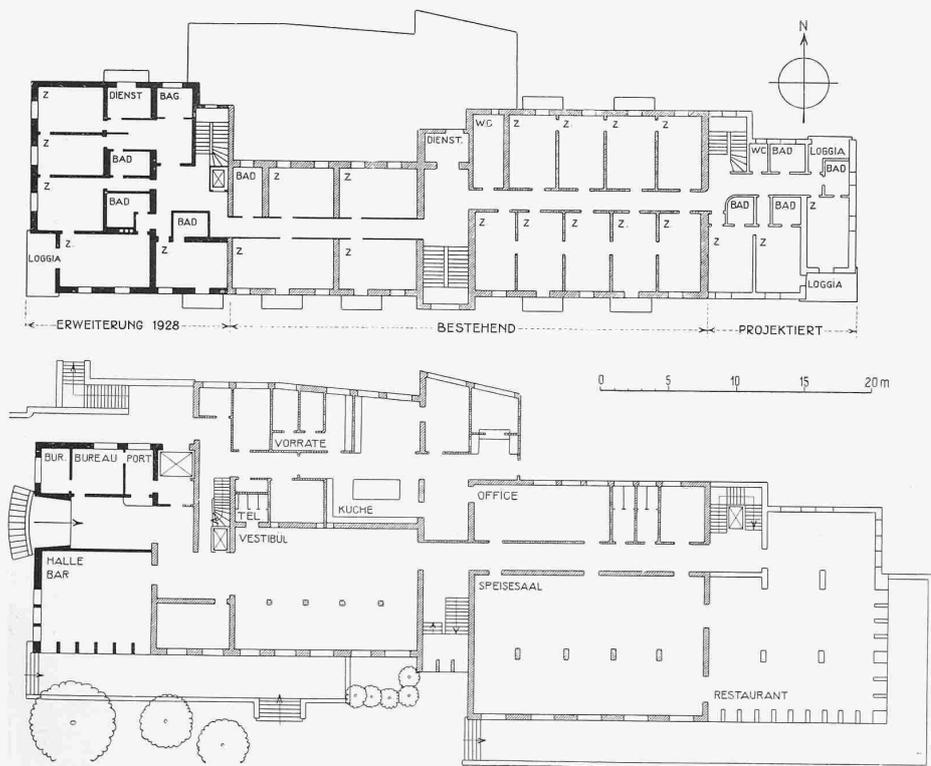


Abb 5 u. 6. Grundrisse 1 : 500.

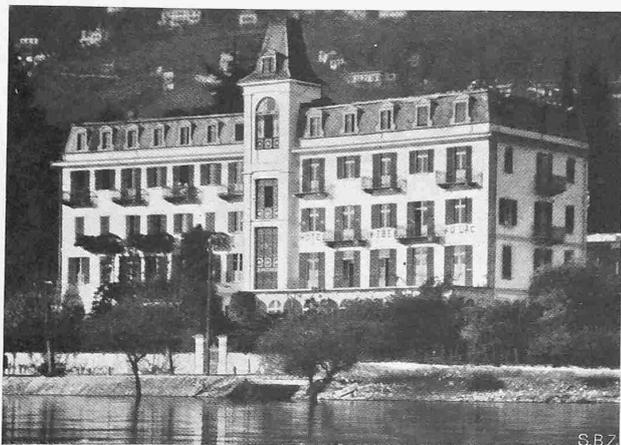


Abb. 4. Hotel Reber in Locarno im frühern Zustand.

der Vergrößerung nicht nur absolut, sondern auch im Verhältnis zum Abfluggewicht wächst und dementsprechend auch die grösste Reichweite der Boote zunimmt.

Für den Luftverkehr, dem diese Steigerung in Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit sehr willkommen ist, ergeben sich mit der Steigerung der Grösse der Flugboote darüber hinaus noch erhebliche Vorzüge im Hinblick auf die Sicherheit. Während nämlich der Flugzeugführer im kleinen Boot sowohl die Flug- wie die Triebwerk-Kontrollinstrumente und dazu noch die Navigationsgeräte allein zu beobachten und die entsprechenden Massnahmen selbst zu treffen hat, gestattet die Vergrößerung eine Arbeitsteilung, die dem einzelnen ermöglicht, die im Interesse der Sicherheit des Fluges erforderlichen Eingriffe schneller und planmässiger zu vollziehen. So ist bei dem Flugschiff „Do. X“ die ganze Aufmerksamkeit des Flugzeugführers allein auf die Ueberwachung des Flugzustandes gerichtet; die Ueberwachung des Triebwerks erfolgt durch einen

Ingenieur, der von vier Mechanikern unterstützt wird, und die Navigation liegt in den Händen eines Kommandanten, der mit einem Beobachtungs-Offizier den Kurs bestimmt und der Besatzung die übrigen, der Lage entsprechenden Weisungen erteilt. So kann jeder Mann der Besatzung seine volle Aufmerksamkeit seiner besonderen Aufgabe zuwenden und die notwendige Ueberwachung viel weiter bis ins Einzelne gehend leisten.

Der Erhöhung der Sicherheit dient weiterhin die Steigerung des *Leistungsüberschusses* und der *Leistungs-Unterteilung*, die man Flugbooten mit wachsender Grösse angedeihen lassen kann. Während der Ausfall des einzigen Motors am oben erwähnten Kleinflugboot die sofortige Notlandung zur Folge hat und bei Flugbooten mittlerer Grösse immer noch ein erheblicher Bruchteil der Gesamtleistung bei Versagen einer Vortriebseinheit ausfällt, bedeutet der Ausfall eines einzelnen Motors der „Do. X“ eine Leistungsminderung von nur 8%, die durch eine unwesentliche Leistungssteigerung der noch laufenden Motoren voll-