

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	79/80 (1922)
Heft:	22
Artikel:	L'immeuble de "La Genevoise" à Genève: construit par MM. Peyrat & Bourrit, architectes, Genève
Autor:	Peyrot / Bourrit
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-38096

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: 17.02.2026

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

wenn ein Konkurrent doch nicht zu verdrängen ist, so erscheint es immer als das Vorteilhafteste, sich an seinem Geschäft zu beteiligen. (Wir heben diese Sätze hervor. Red.) Der Stau bis zur Birsmündung ist aber auch das einzige Mittel, um die Fließgeschwindigkeit im Kanal auf 70 cm pro Sekunde herabzusetzen. Damit dient man also der Schiffahrt.“ —

Unsere Leser, namentlich jene Fachkollegen, die mit uns in näherer Kenntnis des *wahren* Sachverhaltes am „Freien Rhein“ diesen Ausgang schon längst kommen sahen, werden obige Mitteilungen und Erklärungen des amtlichen Experten Dr. Bertschinger mit besonderer Genugtuung ad acta nehmen. Auf verschiedene Einzelheiten, die unsere so schwer angegriffene Stellungnahme in der Rheinfrage vollends rechtfertigen, kommen wir in nächster Nummer zurück. Für heute nur noch eine Bemerkung.

In jener Diskussions-Versammlung des „Volksbundes für die Unabhängigkeit der Schweiz“ am 14. Januar d. J. in Zürich hatten wir u. a. gesagt: „Unabhängig und frei sind wir in der Rheinfrage leider *nicht*; es ist das sehr bedauerlich, aber es ist eine *Tatsache*, mit der wir rechnen müssen.“ Und: „Wäre es nicht klüger und aussichtsreicher, auf dem Wege *gegenwärtiger Verständigung* das Ziel zu erstreben: eine Verbesserung der heutigen prekären Schiffsverhältnisse,

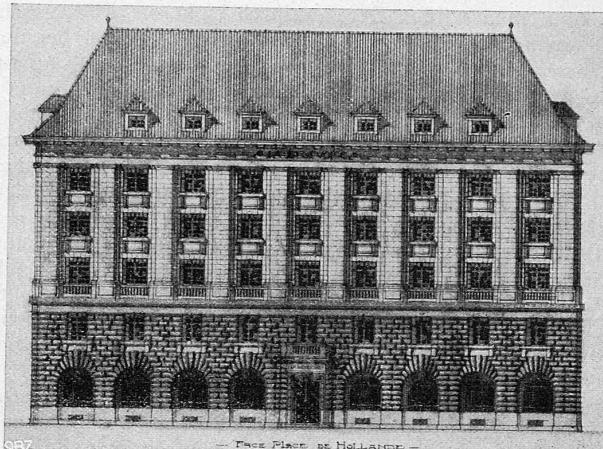


Fig. 1. Façade principale du nouvel immeuble. — Echelle 1:500.

L'immeuble de „La Genevoise“ à Genève.

Construit par MM. Peyrot & Bourrit, architectes, Genève.

(Avec planches 11 à 14.)

L'immeuble qui fait l'objet de la présente notice sert de siège social à „La Genevoise“, Compagnie d'Assurances sur la Vie, fondée il y a cinquante ans déjà. Il s'élève sur l'emplacement d'un ancien hôtel, au centre de la Ville de Genève.

Une simple transformation de cet hôtel avait d'abord été envisagée, mais on reconnut, après une étude approfondie, que cette transformation serait très onéreuse sans pour cela donner entière satisfaction à divers points de vue. L'hôtel fut donc rasé à l'exception des fondations des murs de face que l'on réutilisa.

La présence de l'Ecole Professionnelle qui resserre fâcheusement le terrain de „La Genevoise“ du côté du Quai de la Poste, a rendu assez difficile la composition du plan. Tel qu'il est, il répond bien, croyons-nous, aux besoins très spéciaux d'une Compagnie d'Assurances. Il faut noter à ce propos que dans des établissements de ce genre, la Caisse et ses dépendances (caveau, etc.) ne jouent qu'un rôle secondaire. „La Genevoise“ avait pensé d'abord n'occuper, outre le 1^{er} étage, qu'une petite partie du rez-de-chaussée, soit

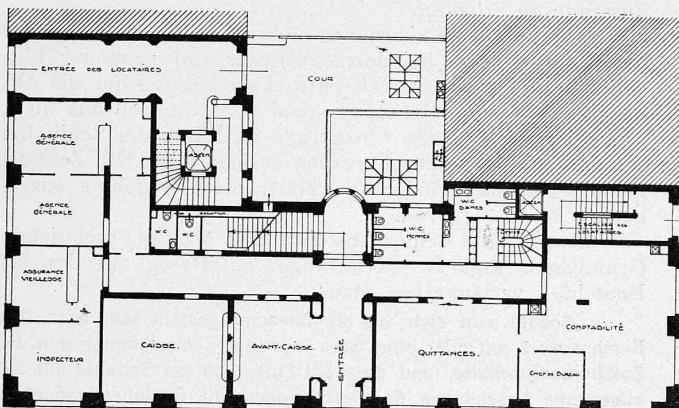


Fig. 3. Nouvel immeuble de „La Genevoise“. — Rez-de-Chaussée 1:400.

unter Wahrung unserer rechtlichen und tarifarischen Freiheit, auf einer Wasserstrasse, die gleichzeitig auch den Andern dient? Das ist möglich, trotz der gegenwärtigen Ansicht Gelpkes.¹⁾ — Die demagogisch-polemische Replik des damals noch als unfehlbar geltenden Referenten löste einen demonstrativen Beifallsturm des „Volksbundes“ aus. Das war jedenfalls leichter, als heute dem Schweizer Volk begreiflich zu machen, dass es von politisierenden Technikern jahrelang in einer falschen Sicherheit gewiegt worden ist, und dass die Dinge so kommen müssen, wie es jetzt offenkundig geworden. Wir hoffen sehr, dass in der Behandlung derartiger technisch-wirtschaftlicher Fragen die gegenwärtige Ernüchterung endlich einem neuen Geist zum Durchbruch verhelfen möge, jenem Geist, in dem allein die technischen Fachkreise unseres Landes die behördlichen Organe so unterstützen können, wie wir als gute Schweizer es möchten. Das ist unser aufrichtiger Pfingstwunsch!

(Schluss folgt.)

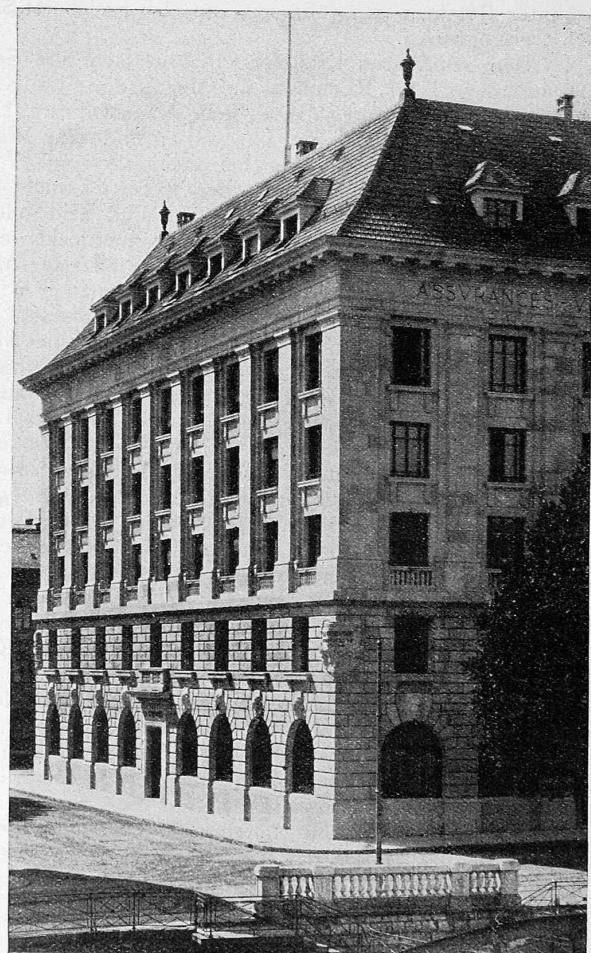


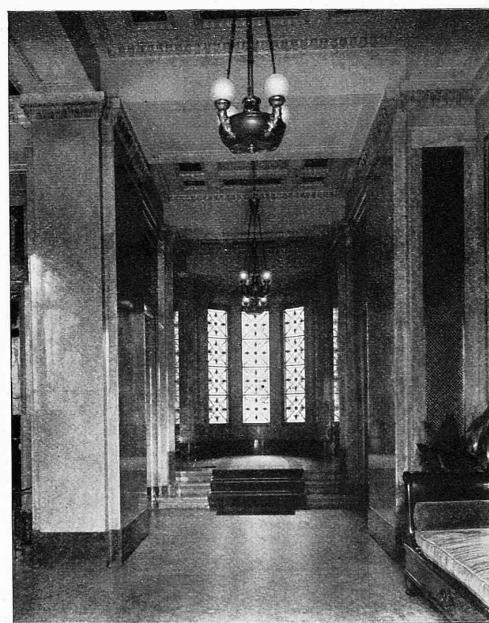
Fig. 2. Nouvel immeuble de „La Genevoise“ à Genève.

¹⁾ Wir bitten nachzulesen auf Seite 49 (28. Januar 1922).

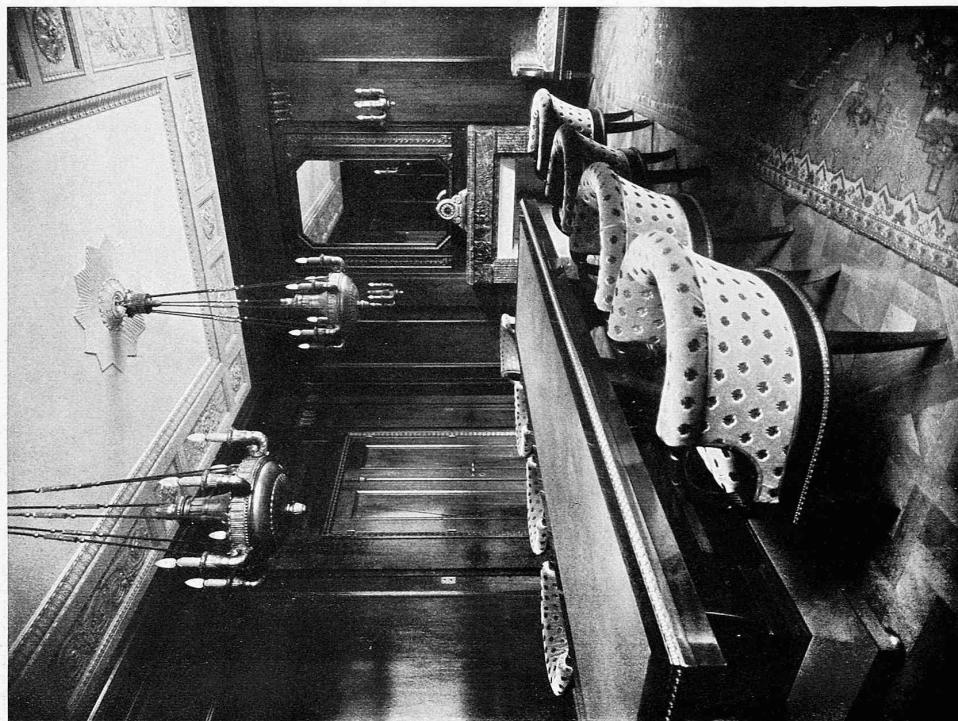


LE NOUVEL IMMEUBLE DE „LA GENEVOISE“ A GENÈVE

CONSTRUIT PAR MM. PEYROT & BOURRIT, ARCHITECTES, GENÈVE

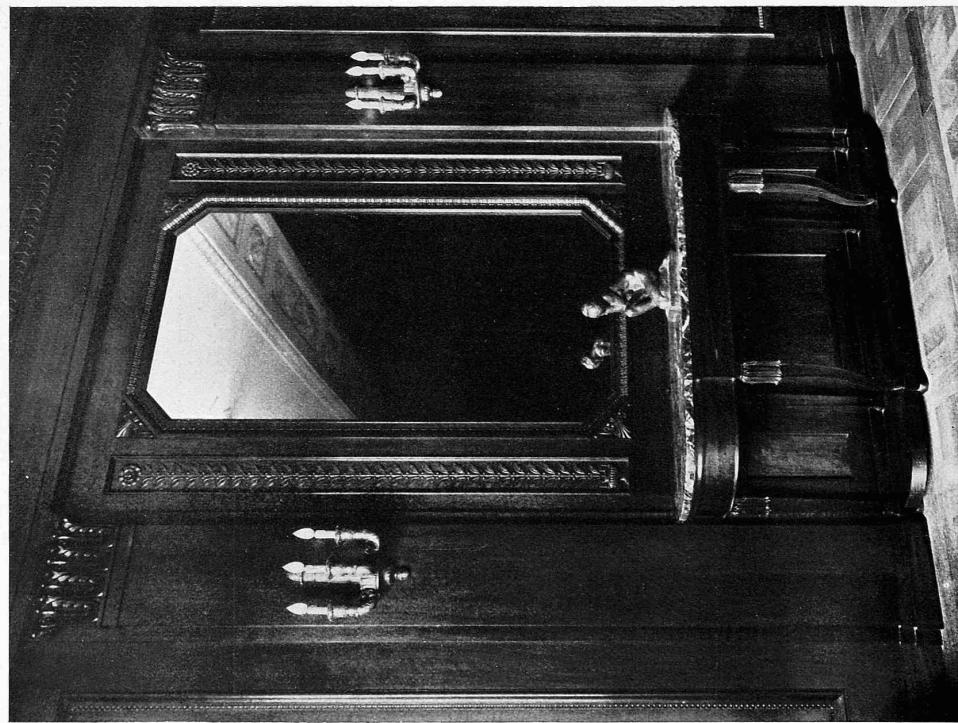


LE VESTIBULE D'ENTRÉE



LE SALLE DU CONSEIL AU PREMIER ÉTAGE

IMMEUBLE DE „LA GENEVOISE“ A GENÈVE



CONSOLLE DANS LE BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



UNE PORTE DU BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL



CHEMINÉE DANS LE BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

ARCHITECTES PEYROT & BOURRIT A GENÈVE



LE NOUVEL IMMEUBLE DE „LA GENEVOISE“ A GENÈVE
CONSTRUIT PAR MM. PEYROT & BOURRIT, ARCHITECTES, GENÈVE



HALL DE LA CAISSE ET
VESTIBULE DU 1er ÉTAGE

celle située entre l'entrée principale sur la Place de Hollande et le Quai de la Poste. Elle décida par la suite de prendre le rez-de-chaussée tout entier, puis plus tard encore, alors que la construction était presque achevée, d'y installer son Agence Générale. Elle occupe actuellement le sous-sol, le rez-de-chaussée, le 1^{er} étage et une partie du 2^{me} étage de son immeuble. Le reste du 2^{me}, le 3^{me}, le 4^{me} et le 5^{me} (combles) sont aménagés en bureaux et en partie loués. Entre le 4^{me} et le 5^{me} étage, derrière la corniche, se trouve un étage bas sans éclairage direct, mais ventilé et chauffé. Il est divisé en cellules qui servent de dépôts d'archives pour les locataires.

Comme il est dit plus haut, les murs de fondation des façades ont été conservés jusqu'à un mètre en-dessous du niveau du rez-de-chaussée. Sur l'arasée ainsi établie a été placée une semelle continue en béton armé qui sert d'assiette aux nouveaux murs.

Le parement extérieur des façades, du niveau de la rue jusqu'au cordon qui couronne le 1^{er} étage, est en roche de Laufon; au-dessus de ce cordon, la façade est en pierre de Savonnières. Le fait que les deux premiers étages ont été exécutés en roche de Laufon (Jura bernois), a permis d'attendre la livraison de la Savonnières, livraison qui, par suite des circonstances de ce moment là, a été très irrégulière.

Les planchers, de même que la charpente, sont en béton armé. La couverture est en tuiles à emboîtement, posées, pour les parties du toit en pente faible, sur des liteaux en ciment armé. Le terrasson supérieur est couvert en zinc. Le sol des dégagements et vestibules principaux du rez-de-chaussée et du 1^{er} étage est recouvert d'une mosaïque romaine de marbre. Les bureaux de la Direction sont parquetés. Tous les autres bureaux et dégagements sont pourvus de linoléum sur chape de liégoléum.

Le revêtement des parois du Vestibule d'entrée, du Hall de Caisse et de l'Escalier de la Direction est en

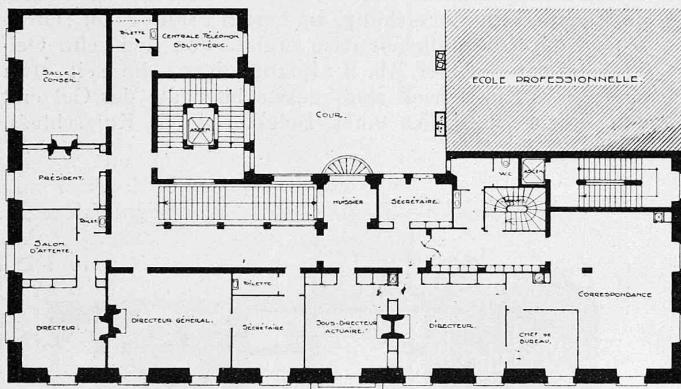


Fig. 4. Nouvel immeuble de „La Genevoise“. — Premier étage 1:400.

marbre rose de Bourgogne. Les lambris de la Salle du Conseil sont en noyer ciré. Ceux des autres pièces de la Direction sont en chêne teinté et ciré.

L'immeuble est pourvu d'un chauffage à eau chaude à circulation forcée et d'une distribution d'eau chaude ménagère. Le sous-sol est ventilé et chauffé par pulsion. Une installation intérieure de téléphone automatique, qui fonctionne fort bien, met en relation les divers services.

Les mascarons formant clef des baies du rez-de-chaussée ont été exécutés par le sculpteur C. A. Angst. Les peintures décoratives intérieures sont l'œuvre de Mr. Jean Mennet, peintre-décorateur. Le mobilier de la Direction et du Hall de Caisse ainsi que les lustres (en bronze et en bois doré) et les pendules (bois doré), ont été étudiés par les architectes avec la collaboration de Mr. Louis Amiguet, décorateur. Les cadrons des pendules, en émail cloisonné, ont été exécutés par Mr. Charles Dunant, peintre sur émail.

Le bâtiment, commencé le 15 Août 1919, fut occupé déjà en partie le 1^{er} Août 1921. La "Genevoise" n'y

transféra définitivement ses bureaux qu'à la fin d'Octobre. Quoique quelques comptes ne soient par encore entièrement réglés, on peut dès maintenant estimer que le prix du mètre cube construit ne dépassera pas 90 à 91 francs, honoraires d'architectes et mobilier non compris.

Der Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten der Rhätischen Bahn.

Von *W. Dürler*, Ober-Elektroingenieur der Rh. B.

(Schluss von Seite 269.)

VII. Werkstatt- und Depot-Ausrüstungen.

Da es für Bahnverwaltungen, die zum elektrischen Betrieb übergehen, von Interesse sein mag, in welcher Weise die Werkstatt-Einrichtungen zu ergänzen sind, sei auch hierüber noch einiges angeführt.

Die Rh. B. besitzt eine Hauptwerkstätte in Landquart, in der alle Hauptrevisionen an Lokomotiven und sämtliche grössern Reparaturen vorgenommen werden, ferner zwei grössere Depots, mit kleinern Werkzeugmaschinen ausgerüstet, in Landquart und Samaden, wo Zwischenrevisionen vorgenommen werden. Samaden ist hierzu von vorne herein etwas besser eingerichtet worden, sodass dort in dringenden Fällen Reparaturen an elektrischen Teilen ausgeführt werden können.

Der Unterhalt des mechanischen Teiles der Lokomotiven bedarf keiner andern Werkzeuge, als wie sie schon für die Dampfmaschinen nötig sind. Mit Rücksicht auf das grosse Anlagekapital, das die elektrischen Lokomotiven repräsentieren, ist es hier wohl noch wichtiger, durch geeignete Hülfsvorrichtungen dafür zu sorgen, dass häufig wiederkehrende Unterhaltungsarbeiten raschestens durchgeführt werden können, sodass die Zeit der Ausserdienststellung möglichst verkürzt wird. Bei kurvenreichen Bahnen ist das Abdrehen der Bandagen eine derartige Arbeit. Wichtig ist hierbei ein rasches Aus- und Einbauen der Radsätze. In der Hauptwerkstätte hat dazu der bereits vorhanden gewesene Lokomotivhebekran mit zwei Laufkatzen zu 28 t und einer kleinen Hülfslaufkatze für 5 t Tragkraft vorzügliche Dienste geleistet. Mit diesem Kran ist das Abheben einer Lokomotive von den Radsätzen leicht vorzunehmen und wesentlich bequemer, als das Ausbauen der Radsätze mittels Senkgruben. Auch für die C-C Lokomotiven ist darum das entsprechende Hebezeug angefertigt worden. Natürlich gehört auch eine entsprechend leistungsfähige Bandagen-Drehbank zur raschen Abwicklung dieser Arbeit. Für eine 1-D-1 Lokomotive z. B. ist zum Abdrehen der Bandagen auf diese Weise eine Ausserdienstsetzung von nur 10 bis 12 Arbeitstagen nötig. Senkgruben sind notwendig für das Ausbauen der Blindwellen, bezw. der Vorgelegewellen bei den C-C Lokomotiven.

Beim *Unterhalt des elektrischen Teils* handelt es sich vor allem um die Motoren. Zu dem Kohlenstaub, der sich bei den Kommutatormotoren bildet, kommt im Bahnbetrieb noch der ebenso unerwünschte Bremsstaub, der überall hineindringt; außerdem muss man häufig noch mit Oel rechnen, das aus überfüllten oder nicht ganz dichten Lagern in die Wicklung gelangt. Alles zusammen setzt sich auf der Wicklung fest und bildet eine leitende Masse, die mit der Zeit einen Ueberschlag einzuleiten vermag. Bei den weniger kräftig oder gar nicht künstlich gekühlten ältern Motoren war es notwendig, nach höchstens 60 000 bis 80 000 Lokomotivkilometern die Motoren zu behandeln.

Der aus der Lokomotive ausgebaute Motor wird hierbei zuerst mit Druckluft so gut als möglich ausgeblasen, dann die Wicklung, nach trockenem Abreiben, mit Benzin gewaschen, wozu man sich der in Abb. 25 (S. 280) ersichtlichen Wanne bedient. Nach dem Trocknen im Trockenofen erfolgt zweckmässig eine Isolationsprüfung mit etwa doppelter Betriebsspannung, damit man sich überzeugen kann, ob schwache Stellen in der Wicklung sind, die vor dem Lackieren eine Reparatur erfordern. Ist dies nicht der