

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 101/102 (1933)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Neues Bankgebäude der Schweizer. Kreditanstalt an der Place Bel Air in Genf: Architekt M. Turrettini, Ingenieur R. Maillart, Genf  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-82941>

### **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:** 02.04.2026

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



Abb. 1. Gesamtbild des Baues von der Place Bel Air aus.

Abb. 2 (unten). Schalterhalle.



## Neues Bankgebäude der Schweizer. Kreditanstalt an der Place Bel Air in Genf.

Architekt † M. TURRETTINI, Ingenieur R. MAILLART, Genf.

[Wir geben nachstehend die textlichen Erläuterungen wieder, wie sie uns Architekt Turrettini wenige Tage vor seinem Tode übermittelt hat. Red.]

Le nouvel hôtel de banque du Crédit Suisse à Genève s'élève au centre de la ville entre quatre rues et sur l'emplacement de l'ancien hôtel des Trois Rois. Avant la construction, une violente polémique de presse s'éleva au sujet de l'implantation et du caractère de l'édifice, divers groupements proposant même de renoncer à toute construction à cet endroit, sans indiquer toutefois où les pouvoirs publics trouveraient les millions nécessaires à cette opération. Aujourd'hui le calme est revenu dans les esprits, et beaucoup d'anciens adversaires se sont ralliés à cette architecture exécutée dans un caractère moderne, sans exagération.

Après un concours restreint entre architectes genevois, la direction de ce travail a été confiée à Monsieur Maurice Turrettini, avec la collaboration de Mr. Maillart, ingénieur, pour les calculs statiques et le béton armé.

Le parti adopté pour cette banque est caractérisé par un Hall central unique, à rez-de-chaussée, sur lequel ouvrent les 22 guichets de la banque. Le plafond de ce hall est entièrement vitré. Dans les sous-sols, deux étages de trésors protégés par des bétons à haute résistance, renforcés de blindages, et entourés d'un chemin de ronde, sont à la disposition du public et de la banque. Au dessus du rez-de-chaussée, cinq étages de bureaux s'éclairent largement sur les quatre rues et sur la cour intérieure, qui correspond au vide du Hall. Il y a en tout 390 baies sur rues ou sur cour. Les bureaux de Direction et de Réception occupent une partie du rez-de-chaussée et du premier étage; un certain nombre de ces salons et salles d'attente sont traités et meublés dans un esprit moderne et sobre. Le sixième étage, fermé sur la rue, est largement ouvert sur la cour, et aménagé spécialement pour recevoir les archives de la banque.

Au point de vue constructif, sur la proposition de Mr. Maillart, l'immeuble entier est fondé à l'intérieur d'une cuvette étanche entourée de palplanches en acier profilé. (Exécution de la fondation: S. A. Conrad Zschokke). Cette cuvette est destinée à éviter toute infiltration provenant du Rhône, pendant et après les travaux. Un dispositif de pompage automatique permet en outre de diminuer à volonté et suivant les saisons, la pression extérieure de l'eau contre le bâtiment. La construction est en béton armé, avec des façades entièrement revêtues d'un placage en grès de la Molière, près d'Estavayer. Le Hall des guichets est entièrement traité en métal blanc (Staybrite et Anticorodal) avec banquettes en marbre de Lunel. Des mesures spéciales ont été prises pour éviter la sonorité à l'intérieur de la construction. (Chapes en pierre ponce, isolations diverses en Célotex et en Insulite). Les dispositifs usuels de protection par contrôle de rondes, sonneries et alarmes diverses ont été installés. La centrale téléphonique automatique est calculée pour 200 lignes internes avec 19 raccordements au réseau public, et 9 lignes privées pour les Services de la Bourse.

L'éclairage extérieur mérite une mention spéciale. Une batterie de 36 projecteurs, disposés à la hauteur des deux marquises, éclaire les façades jusqu'à la corniche. Deux autres rangées de projecteurs aux 5<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> étages éclairent ces deux façades en retrait. Contre

les piliers des façades, les projecteurs sont enfermés dans des lampadaires, en forme de calices en cuivre duralisé, qui s'éclairent indirectement et deviennent lumineux de nuit. Ces lampadaires permettent l'éclairage du trottoir seul, ou l'éclairage complet des façades [voir la fig. 2, page 175 du no. 13 du 24 sept. 1932].

La Direction du Crédit Suisse tenait essentiellement à ce que cet immeuble, construit pour les besoins modernes d'un établissement bancaire, affirme ce caractère par ses façades. Toute réminiscence d'un style du passé étant exclue, le problème esthétique pouvait s'envisager de deux façons différentes: par une architecture avec prédominance des lignes horizontales, ou bien, au contraire, en affirmant les lignes verticales. C'est le deuxième parti qui a été adopté, l'architecte estimant que la ligne verticale donne à une façade plus de force et de caractère monumental. Pour atteindre ce but, des contre-cœur en marbre gris disposés entre les piliers suppriment les coupures horizontales, et mettent en valeur le relief des pilastres.



Abb. 3. Sitzungszimmer.



Abb. 4. Direktionsbureau.

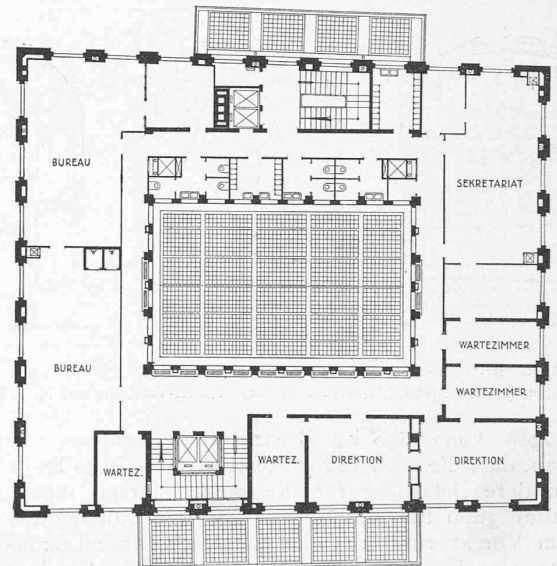
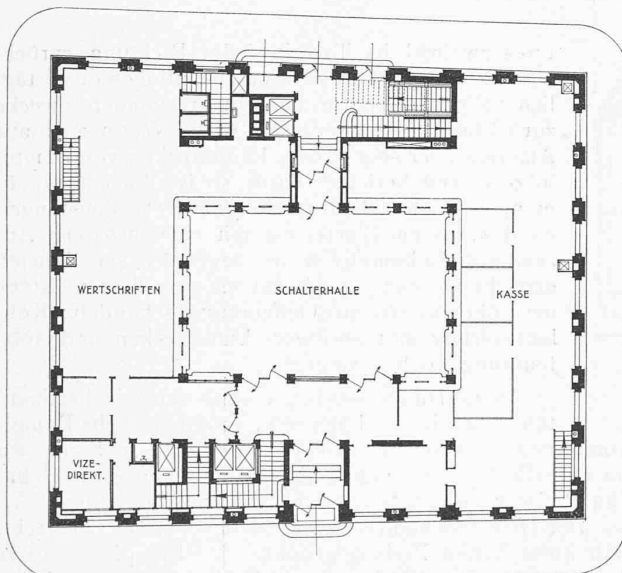


Abb. 5 und 6. Grundrisse vom Erdgeschoss und 1. Stock 1 : 400 der Genfer Filiale der Schweizerischen Kreditanstalt. — Arch. Maurice Turrettini (†), Genf.

einer mittleren Geschwindigkeit von 90 km/h in etwa 20 bis 22 h von Colombo-Beschar nach Timbuktu geführt werden. Damit unterwegs kein Brennstoff gefasst zu werden braucht, müsste das Fassungsvermögen der Tanks auf 15 t erhöht werden, was ohne grosse Schwierigkeiten möglich wäre.

Zusammenfassend ist zu sagen: Es wird gezeigt, dass es heute möglich ist, Diesellokomotiven jeder verlangten Leistung zu bauen, sodass die Dieseltraktion in technischer Hinsicht der elektrischen und Dampf-Traktion ebenbürtig wird. Wie im Stadt- und Vorort-Verkehr der Schnellbahn, Trambahn, dem Omnibus ihr Platz zugewiesen ist, so ist auch im Vollbahnbetrieb je nach Verkehrsdichte und Ausnützungsgrad der Triebfahrzeuge Dampf-, elektrische oder Diesel-Traktion gegeben. Eine besonders vorteilhafte Verwendung der Diesellokomotive eröffnet sich ihr im Schnellzugverkehr auf grosse Distanzen mit Hochleistungs-Lokomotiven, weil auf diesem Gebiet die Brennstoff-Ersparnis wohl einen grösseren Prozentsatz der gesamten Betriebskosten ausmacht, als bei irgend einer andern Zugförderungsart.

Es ist anzunehmen, dass sich die Produktionskosten von Oel aus Kohle mit Hilfe von Schwelung allmählich

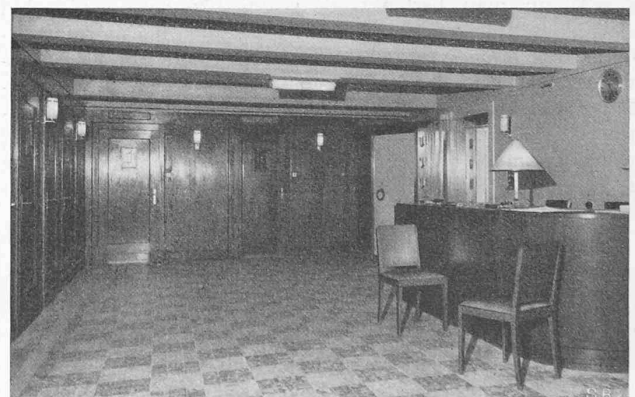


Abb. 7. Kabinen-Vorraum der Kunden-Safes im Untergeschoss.

verringern werden. Deshalb werden in absehbarer Zeit die Kohle erzeugenden Länder in der Lage sein, zu Konkurrenzpreisen Dieselmotorenöl herzustellen, sodass auch in jenen Ländern, wo billige Kohle im Ueberfluss vorhanden ist, die Dieseltraktion wirtschaftlich sein wird.