

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 10: 100 Jahre S.I.A.: Festausgabe

Artikel: Le marché couvert der Vevey: Schobinger, Taverney, Getaz, architectes, Vevey; A. Sarrazin, ingénieur, Lausanne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49112>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

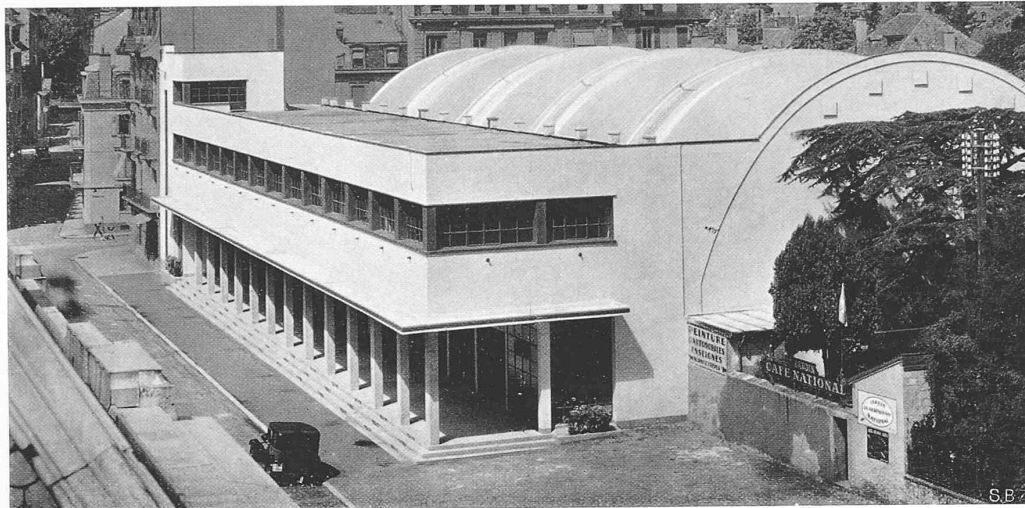


Fig. 1. Vue de Sud-Est du marché couvert avec salles d'exposition etc. à Vevey. Schobinger, Taverney, Gétaz, Arch.

Le marché couvert de Vevey

SCHOBINGER, TAVERNEY, GETAZ, architectes, Vevey
A. SARRAZIN, ingénieur, Lausanne

A la suite d'un concours, la Ville de Vevey a confié aux architectes l'exécution du «Marché Couvert» en septembre 1934. Les travaux devaient commencer immédiatement et être terminés fin avril 1935.

Cette construction devait s'élever sur un terrain de 2500 m² environ, à proximité immédiate du centre de la Ville. Le terrain est limité sur trois côtés par des artères principales, le quatrième côté (Est) étant entièrement mitoyen. La plus complète liberté fut laissée aux Architectes pour la réalisation de cette oeuvre qui devait comprendre :

Une grande halle, dont la destination principale était d'abriter le marché public pendant la mauvaise saison et les intempéries. Cette halle devait pouvoir être utilisée, en outre, pour toutes les manifestations locales, par exemple: grande salle de concerts, foire des vins, cantine pour fêtes diverses, manifestations sportives, etc. Bien entendu, le programme comprenait pour les multiples destinations de cette salle l'exécution des locaux secondaires tels que: parc couvert pour camions, autos, chars, chevaux, etc., vastes locaux destinés à recevoir le matériel de la grande salle, avec le minimum de manutention, tous les locaux sanitaires d'usage, la chaufferie, la soute à charbon, une cave à bière, un logement pour le concierge, etc. En outre, cette construction devait comprendre environ 500 m² de surface utile pour des salles d'exposition beaux arts, arts appliqués, salon des arts mé-

nagers, salles de démonstrations, etc. Enfin, il devait être possible de surélever tout ou partie de la construction, pour permettre, à n'importe quelle époque, la création de 50 appartements à usage d'habitation bourgeoise.

L'étendue de ce programme et les multiples destinations de cette oeuvre ont immédiatement soulevé de grosses difficultés, tant au point de vue technique qu'architectural. Quel devait être le parti correspondant le mieux à des fins si diverses? Une salle de concerts n'a qu'une lointaine parenté avec des halles! Le problème se compliquait encore lorsqu'il a fallu tenir compte des exigences des réseaux

de canalisation et d'écoulement des eaux de la halle centrale, de ses annexes, du futur bâtiment, du service incendie; sans oublier les exigences non moins subtiles des multiples services de la distribution électrique à la scène, halle, salles de démonstrations, etc.

Le parti que les Architectes ont adopté est le suivant (fig. 5): modifier le tracé de la rue du Torrent pour permettre de composer la grande halle sur l'axe principal du terrain. Cette modification devait permettre, en outre, la création d'un parc à voitures en retrait de la circulation de la rue, et d'un parc couvert (fig. 6), d'une surface d'environ 380 m², à l'entrée réservée à la grosse manutention. La surface de la grande halle, ainsi déterminée, fut fixée à 1500 m² environ. Sa longueur est de 54 m et sa largeur de 28 m; le niveau du sol étant celui de la rue du Torrent (Nord).

La couverture la plus économique et offrant le moins d'encombrement au sol fut une voûte, très sensiblement parabolique, portée par cinq doubles arcs de 20 m d'ouverture sur 12,30 m de hauteur (fig. 2). Les entre-axes des arcs furent réservés à l'éclairage de la halle, par des dalles de béton translucide, éclairage complété par une verrière sur le petit côté Ouest (fig. 6). Il fut prévu quatre entrées: deux sur la rue Nord, une de service et une d'honneur, de 8,40 m de largeur, sur la rue Louis Meyer; cette entrée se traduisant en façade par un portique et un emmarchement destiné à rattraper la différence de niveau entre les deux rues.

Sur les longs côtés Nord et Sud de la grande halle sont aménagés tous les locaux secondaires; les sous-sols étant occupés au Sud par les locaux réservés au matériel, chaufferie, soutes à charbon etc., au Nord par une cave à bière.

Le premier étage, distribué sur le pourtour de la voûte, est entièrement occupé par les salles d'exposition (fig. 4), accessibles par trois entrées, l'une sur l'angle Nord-Ouest, l'autre sur l'angle Sud-Ouest, la troisième servant d'entrée de service à ces salles.

Les cages d'escaliers conduisent à une galerie de circulation (fig. 3), prenant jour sur la grande halle et donnant accès à toutes les salles d'expositions. Celles-ci d'une surface d'environ 500 m², prennent jour latéralement sur les façades Nord et Sud.

L'angle Nord-Est est réservé au logement du concierge, directement en communication avec l'entrée spécialement consacrée au service de la scène et de ses dépendances.

Observations techniques

Le très court délai imparti aux architectes (6 mois d'hiver) et le crédit de construction de 390 000 Fr. qui ne pouvait être dépassé à aucun prix, ont réclamé de la part des archi-

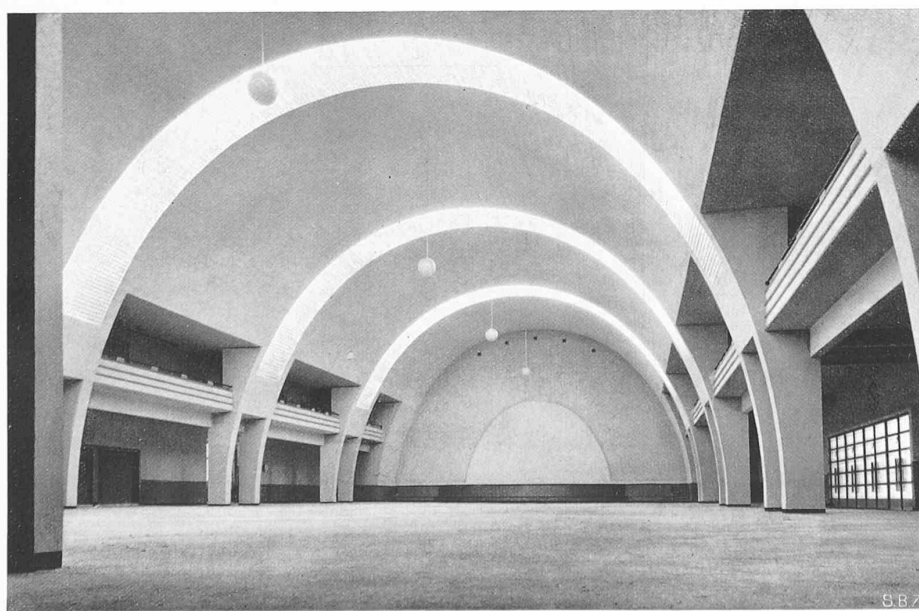


Fig. 2. La grande halle avec ses voûtes jumelées à claire-voie

A. Sarrazin, Ing., Lausanne

tectes une étude des plus serrées jusque dans ses moindres détails. Ils ont fait appel à la collaboration, pour toutes les études de béton armé de M. A. Sarrazin, Ingénieur à Lausanne, dont les connaissances techniques dans le calcul des arcs et des voûtes en béton armé ont permis d'importantes économies. La totalité de la construction, sauf quelques murs de remplissage, est en béton armé à fort dosage et le superciment a été exclusivement employé, celui-ci permettant seul le décoffrage rapide indispensable et les portées exceptionnelles, telles que la voûte en 8 cm d'épaisseur et le porte à faux de l'abri couvert de 8 m de portée.

Le plus grand soin fut apporté aux fondations des arcs dont les semelles reposent à 80 cm au-dessus du niveau lacustre. La poussée des arcs a été absorbée par des voiles en béton armé perpendiculaires aux bâtiments Nord et Sud. Il fut disposé deux joints de dilatation dans le sens de la grande longueur et un joint dans le petit côté. Ces joints, d'un type spécial, ont été garnis de trois feuilles d'asphaltoïde, matière plastique capable d'absorber les mouvements de dilatation du béton armé. La voûte a été coulée en trois tranches distinctes, grâce à un échafaudage spécial, en forme d'arc, dont les pieds furent moulés sur rails, permettant ainsi le déplacement de tout l'ouvrage, après le temps de prise nécessaire.

L'abri couvert en ferme de champignon (fig. 6) a nécessité un ferrailage méticuleux, le béton devant travailler au maximum de sa résistance pour permettre une porte à faux de 8 m, sur un pilier central de 75 cm de diamètre. 20 tonnes d'acier furent employées pour réaliser cet ouvrage.

Tous les planchers sont en béton armé, en dalles à nervures, les faux plafonds en «rabbitz». L'étanchéité de la voûte a été réalisée par une application du produit «l'Asphaltoïde» aluminé. Les dilatations du béton, par suite de l'absorption des rayons solaires, étant réduits par ce fait, au minimum. Il y a lieu d'ajouter que toute la surface extérieure de la voûte a été revêtue, avant l'application du produit d'étanchéité, d'une chape de 4 cm de béton ponce, dans le but d'éviter toute condensation. Toutes les autres terrasses furent traitées dans le même esprit. L'écoulement des eaux pluviales est assuré par des descentes en acier, soudées et noyées dans les arcs en béton. Pour le champignon, l'écoulement de la dalle se fait dans le champ.

Le revêtement du sol de la halle est en «bimoïde», celui des salles d'exposition en parquet sapin, recouvert de linoléum.

Une des qualités essentielles de la halle devait être son acoustique parfaite, pour permettre une audition impeccable à n'importe quelle place du sol et de la galerie Ouest. Les architectes ont fait appel, pour la détermination acoustique de la salle, à la collaboration de M. A. Kessler (Paris), ingénieur spécialiste de cette question si délicate. Les résultats obtenus par l'application des procédés de M. Kessler font de cette salle un auditorium parfait. La principale réalisation ayant contribué à cet heureux résultat fut la verrière du grand tympan ouest, dont la valeur esthétique n'est que la traduction d'un problème purement scientifique.

Toutes les façades extérieures ont été enduites et peintes à la peinture minérale «Mineralux» beige-clair. La grande salle en rouge brique très clair, sur béton brut de décoffrage. Les salles d'expositions furent tendues de toile de jute naturelle. Toutes les menuiseries extérieures sont métalliques, peintes en vert amande.

Le chauffage des salles a été réalisé par une installation à vapeur à basse pression.

La ventilation de la salle a été obtenue par deux gaines d'un m² de diamètre chacune, courant sur toute la longueur des faux plafonds des galeries latérales, la ventilation naturelle ayant donné entièrement satisfaction. La construction a duré exactement six mois, les crédits votés ont été scrupuleusement respectés.



Fig. 3. Cortile et portici davanti alle botteghe

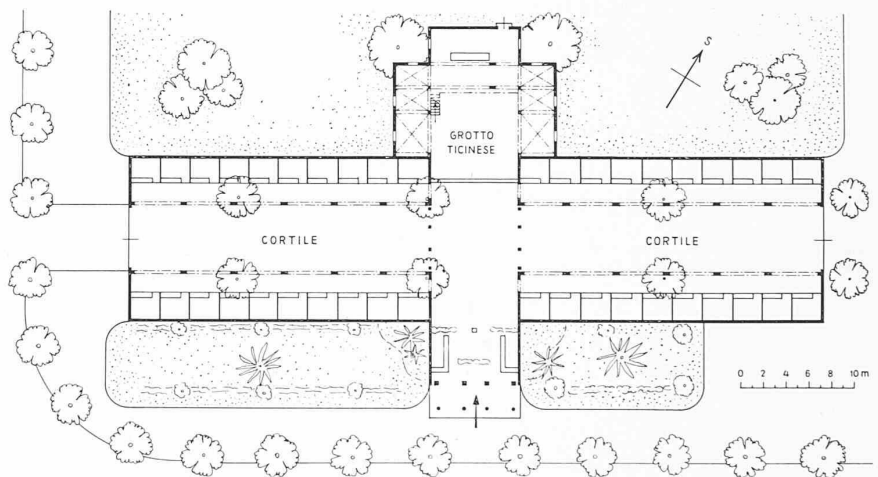


Fig. 1. Planimetria della mostra. — Scala 1:600

Mostra Mercato Cantonale dell'Artigianato Ticinese a Locarno, 1937

Arch. Dr. AGOSTINO CAVADINI, Locarno



Fig. 4. Veduta nell' fondo dell' grottino

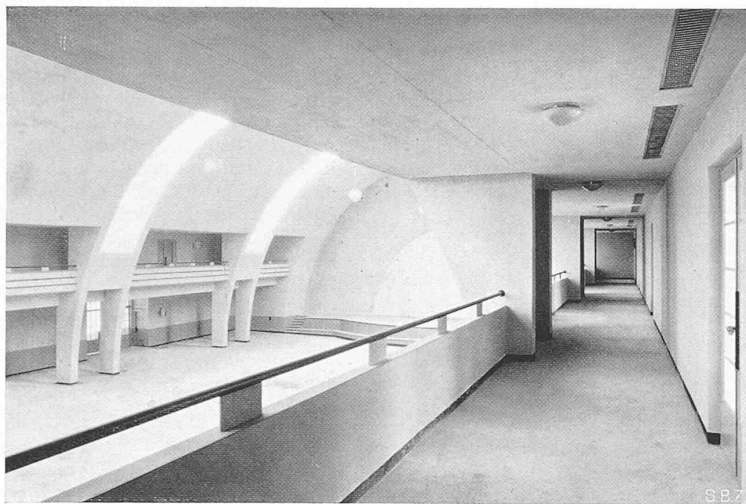


Fig. 3. Galerie de circulation de la grande halle, premier étage

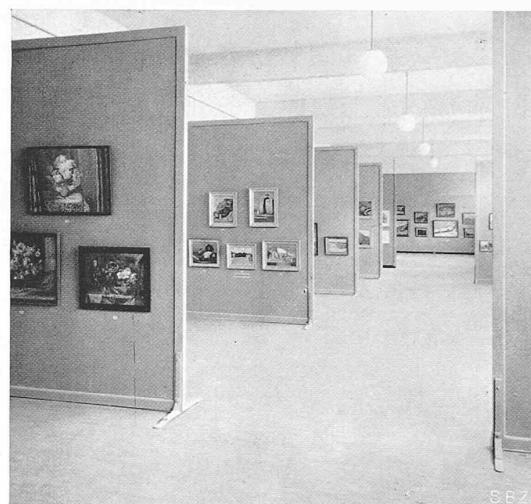


Fig. 4. Une des salles d'exposition au premier étage

eine sehr weiche Abfederung, wogegen bei Ueberlastungen zu grosse Einsenkungen verhindert werden. Die Abfederung des Drehgestellrahmens gegenüber der Achse geschieht in bekannter Weise durch acht Spiralfedern, die mit den oben erwähnten Oel-dämpfern kombiniert sind (Abb. 17).

*

Gewichte. Das Drehgestell wiegt mitsamt der Lichtmaschine 3680 kg, ohne diese 3550 kg. Die übrigen Gewichte sind folgende: Der C¹-Wagen hat ein Kastengewicht von 19,77 t und ein Gesamtgewicht (Tara) von 27,0 t; für den B¹ wiegt der Kasten 20,57 t, die Tara 27,8 t und für den Buffetwagen (C¹) 22,27 t, bezw. 29,50 t. Das Sitzplatzgewicht des C¹ ist 325 kg, des B¹ 580 kg; dabei ist beim C¹ die «sitzende» Nutzlast mit 8 t, und die der zusätzlichen Stehplätze, zum Beispiel im Vorort-Stossverkehr mit 7 t in Rechnung gestellt, somit zulässig. In diesem Fall erreicht die Nutzlast die beachtenswerte Höhe von 55% der Tara. Der Fassungsvermögen des Leichtschnellzuges von 150 t Anhängengewicht beträgt 60%, d. h. 330 Sitzplätze statt bisher 210.

*

Die Ergebnisse aller dieser Konstruktions-Massnahmen an den neuen Leichtstahlwagen werden eindrucksvoll veranschaulicht in den Vergleichs-Diagrammen Abb. 18 (Seite 117). Diese wurden durch die SBB-Organe mit einem Dreikomponenten-Schwingungszeichner von Trüb, Täuber & Cie. (Zürich) aufgenommen auf einer Geraden zwischen Schlieren und Wettingen, Km. 12,0 bis 13,0 der Strecke Zürich-Baden. Laut einem Untersuchungsbericht über die Bewertung des Wagenlaufs durch die Organe des Ober-Maschineningenieurs der SBB ist zu bemerken, dass der Mensch in sitzender Stellung physiologisch am empfindlichsten auf horizontale Querschwingungen reagiert, dass diese am unangenehmsten empfunden werden und sich als die stärkste Ermüdungs-Komponente auswirken, besonders wenn sie mit Grund- und Oberschwingungen verbunden sind. Diesen, im Leichtstahlwagen auf einen Bruchteil der bisherigen verminderten Querschwingungen kommt somit zur subjektiven Beurteilung des Wagenlaufs durch den Reisenden die grösste Bedeutung zu. In der Tat ist die Fahrt im Leichtschnellzug auch bei 110 km/h auffallend angenehmer und weniger ermüdend als über die gleiche Strecke (zur Zeit Zürich-Bern-Genf) in den bisherigen Vierachsern bei 100 km/h max. Geschwindigkeit; dies wird übereinstimmend auch vom Fahrpersonal bestätigt und als Erleichterung begrüsst. Erleichtert wird für den Reisenden das Lesen, und ermöglicht sogar das Schreiben im fahrenden Schnellzug, was namentlich von geschäftlich Reisenden sehr geschätzt wird.

Das Dogma, das zum ruhigen Lauf ein grosses Wagen-gewicht nötig sei, ist durch diese Neukonstruktion von Schlieren entkräftet: trotz Verminderung der Tara um ein volles Drittel der bisherigen ein ganz beträchtlich besserer Lauf. Dieses Ergebnis konnte nur erzielt werden durch sorgfältiges Durchkonstruieren nicht nur der Federungen, sondern auch ihrer Dämpfung, insbesondere der seitlichen Kastenschwingungen.

Die neuen Leichtstahlwagen der SBB dürfen somit als ein grosser Fortschritt zur Erhöhung des Reisekomforts bezeichnet werden, umso erfreulicher, als sich diese Wagen im Preise ungefähr gleich hoch stellen wie die übliche Bauart.

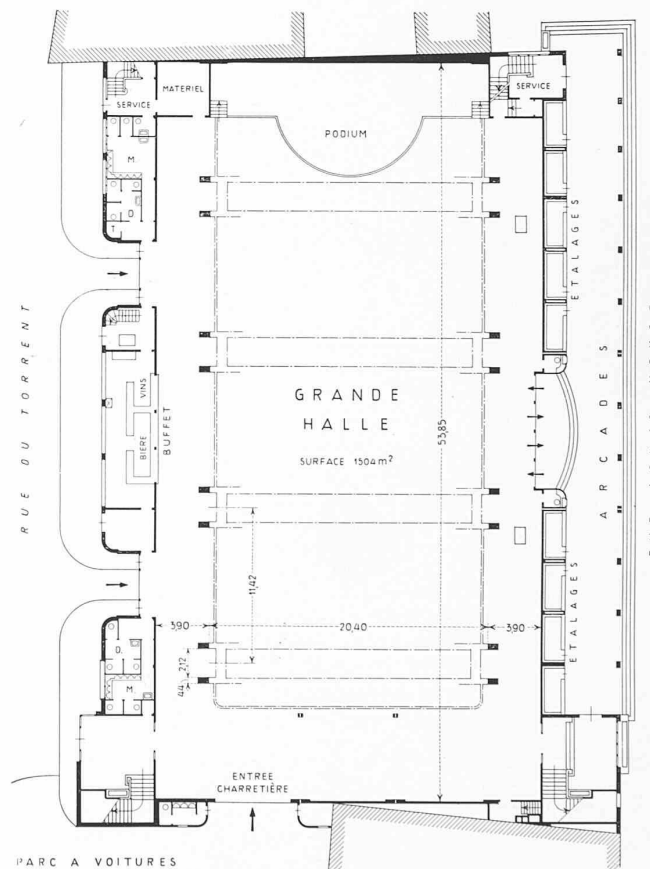


Fig. 5. Marché couvert de Vevey. Rez-de-chaussée. — Echelle 1:500



Fig. 6. Parc à voitures couvert en forme de champignon