

Barrages mobiles à forte chute, système Boulé

Autor(en): **A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 7

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5821>

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.

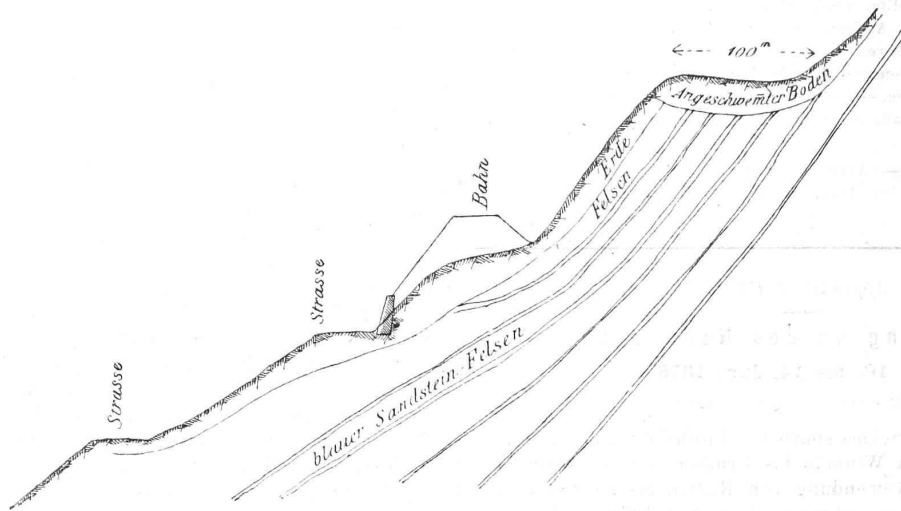
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

die Lehne unmöglich das alleinige Sammelgebiet sein, man kam daher auch sofort zum Schlusse, dass das oberhalb liegende, ziemlich ausgedehnte, muldenförmige Plateau, in welches die

Felsschichten unter einem Winkel von ungefähr 30° ansteigen, die hauptsächlichste Lieferquelle sei. (Siehe nebenstehende Skizze.)



Die Felsschichten dürften zum Theil unter dem Damme auslaufen (der Felsen ist hart zum Sprengen, verwittert jedoch an der Luft äusserst rasch) und vermengen sich überdies mit den Nagelfluh- und Leberschichten aus dem Einschnitt (die Richtungen sind auf der Skizze angedeutet); auch scheint die erste Nagelfluhschicht mit eingebacknem grauem Sandstein die Schichten von der Plateaurichtung zu überlagern, welche dann auch die Bewegung mitmachen musste.

Die früheren Erfahrungen verbunden mit den jetzigen Beobachtungen zeigten, dass hier Gleichgewicht beziehungsweise Ruhe nur durch gründliche Entwässerung erzielt werden könne.

Man entschied sich für Sickerdohlen (I, II, III und IV) deren Anlage Fig. 1 und deren Querschnitt Fig. 4 gibt. Die Sohle, die grösstentheils in Felsen gesprengt ist, wurde gepflastert und mit einem Cementguss versehen; hierauf kamen fünf mit Draht zusammengebundene runde Stangen von circa $5-10 \text{ cm}$ Durchmesser und darüber Kugelsteine, die durch eine starke Reisigschichte abgedeckt sind.

Durch die Anlage der Sickerung I wurde die Vermuthung, dass das oberhalb sich befindliche Plateau die meiste Wassermasse liefere, bestätigt, denn als der harte blaue Sandstein in einer Schichtstärke von $0,3-0,45 \text{ m}$ durchbohrt wurde, sprudelte das Wasser aus dem Bohrloch gleich einer Quelle zu Tage, es ist dies auch die Sickerung, die bei der trockensten Witterung Wasser liefert.

Dass durch diese Anlage das Terrain vollständig entwässert sei, ist wohl kaum anzunehmen, denn tiefer ausmündende periodische Quellen, welche übrigens der Bahnanlage nichts schaden, können noch immer vorhanden sein. Während der letzten Regenperiode (Frühjahr 1877) zeigte der Damm und das Terrain daselbst nicht die geringste Bewegung in Folge der durch die Sickerungen gelieferten Wassermasse.

Die Tragweite dieser Rutschung konnte wohl Niemand voraussehen, sonst wäre es vielleicht zweckmässiger gewesen, das Trace statt dem natürlichen Terrain anzuschmiegen möglichst tief in den vorstehenden Felskopf zu legen. Mit Anwendung eines Radius von 130 m (strichdoppelpunktirte Linie) wäre die Linie durchgehends in felsiges Material gelegt worden.

Die ursprünglichen Anlagekosten wären höher gewesen, weil ein kleiner Tunnel ausgeführt werden musste, jedoch verglichen mit der Anlage der jetzt wirklich ausgeführten Linie, könnte sich keine grosse Differenz mehr zeigen. Auch hätte diese Abänderung eine Verkürzung der Linie nach sich gezogen, die Steigung von $35,8 \text{ ‰}$ würde wenigstens auf 40 ‰ gewachsen sein.

Ob die zu überwindenden Widerstände bei einem Radius von 84 m in einer Steigung von $35,8 \text{ ‰}$ kleiner wären als bei einem Radius von 150 m und einer Steigung von 40 ‰ liesse

sich noch untersuchen, auch dürfte so die Abnützung der Schienen und des Rollmaterials eine kleinere und die Sicherheit nicht geringer sein. C. S.

Barrages mobiles à forte chute, système Boulé.

Les barrages mobiles jouent, comme on sait, un grand rôle dans la navigation de certaines rivières. Pour rendre navigable une rivière dont le tirant d'eau naturel est insuffisant, on la subdivise par des barrages en un certain nombre de biefs qui se font suite les uns aux autres. Chaque barrage produit dans son bief d'amont un relèvement de la ligne d'eau qui doit être encore assez marqué à la tête de ce bief, c'est-à-dire au pied du barrage précédent, pour qu'à cet endroit la rivière ait encore, même à l'étiage, la profondeur requise par la batellerie. Une écluse, accolée à chaque barrage, le long d'une des rives, permet aux bateaux de franchir la chute qui résulte de la surélévation de la ligne d'eau.

Parmi les voies navigables constituées de cette manière il faut citer en France comme une des plus intéressantes celle qui est formée par l'Yonne, d'Auxerre à Montereau, au confluent de ce cours d'eau avec la Seine, et par la haute-Seine de Montereau à Paris.

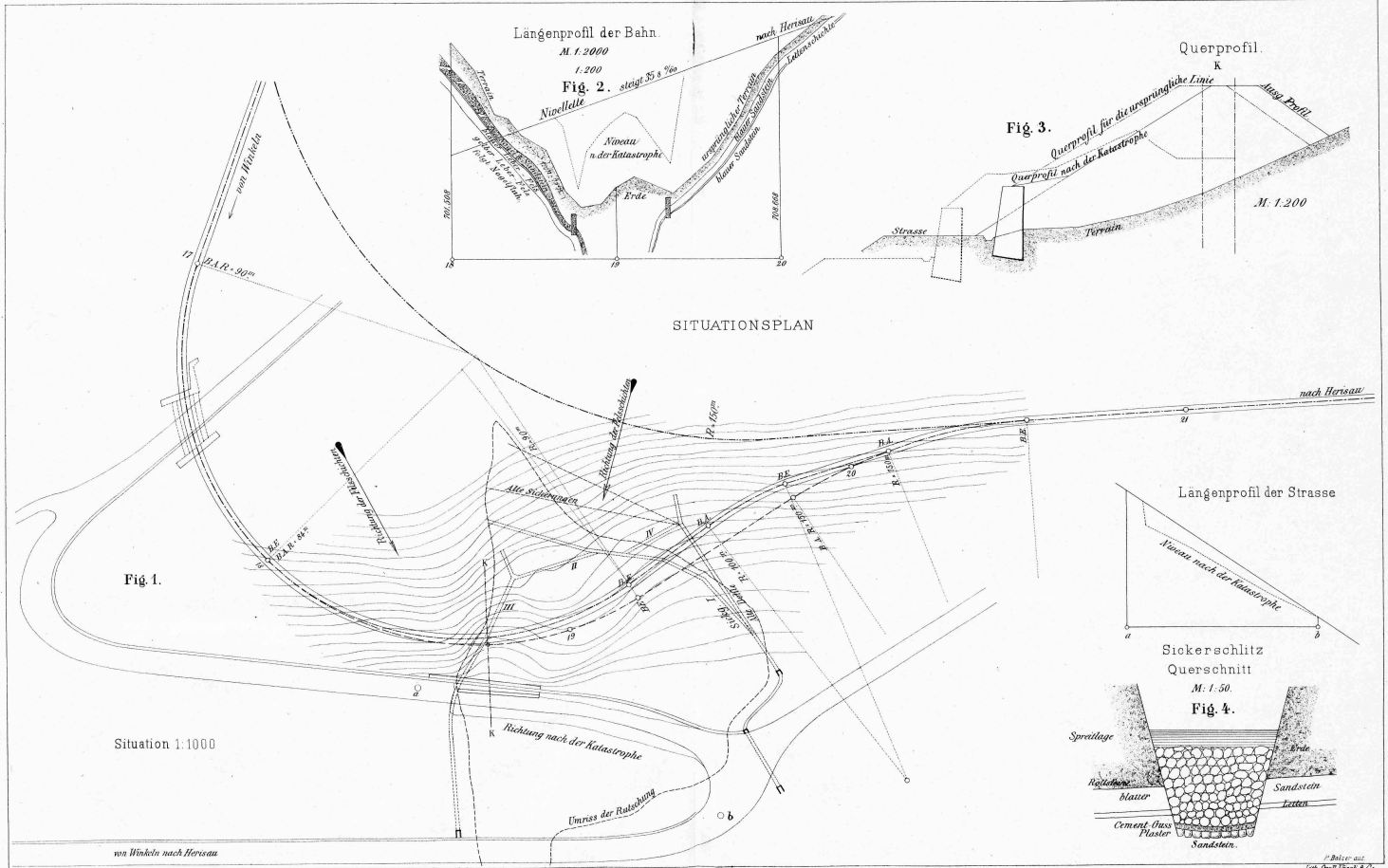
La section d'Auxerre à La Roche comprend 17 barrages dont 15 éclusés.

Celle de La Roche à Montereau comprend 8 barrages, dont 7 éclusés. (Les barrages non éclusés se trouvent placés en tête de canaux latéraux que la batellerie suit dans les parcours où la rivière ne pouvait être appropriée à la navigation.)

Enfin la section de Montereau à Paris comprend 12 barrages tous éclusés dont le plus voisin de Paris est celui de Port-à-l'Anglais.

De tels barrages doivent posséder un degré assez notable d'étanchéité afin de produire un relèvement suffisant du plan d'eau. Aussi on comprend que, s'ils étaient fixes, ils n'offriraient pas un débouché suffisant lorsque la rivière éprouve une crue d'une certaine importance, et qu'ils seraient par conséquent une cause d'inondations. De là la nécessité de rendre les barrages mobiles, c'est-à-dire de faire en sorte qu'on puisse, en cas de crue, effacer en tout ou en partie la construction qui en temps ordinaire fait saillie au dessus du radier.

Le problème des barrages mobiles a préoccupé beaucoup d'ingénieurs. Les solutions qu'il a reçues sont encore souvent l'objet de perfectionnements. On a de plus en plus constaté la nécessité d'augmenter la hauteur des retenues, et par conséquent d'approprier les barrages mobiles à de plus grandes chutes.



Verlag Orell Füssli & Co.

Dr. B. Müller 1877
Verlag Orell Füssli & Co.

Seite / page

leer / vide /
blank

Ceux qui sont usités en France, notamment ceux de l'Yonne et de la haute Seine, appartiennent en général au type de Mr. Poirée et à celui de Mr. Chanoine, plus ou moins modifiés.

Le barrage du système Poirée, dont il existe un spécimen sur la Reuss à Lucerne, est constitué par un rideau d'aiguilles, c'est-à-dire de prismes en bois très-allongés, qui s'appuient par le bas sur une saillie d'un seuil horizontal en pierres de faille faisant corps avec le radier, par le haut sur une passerelle de service. Celle-ci est supportée par des fermettes en fers profilés, placées perpendiculairement à la direction du barrage et mobiles chacune autour de sa base. Elles sont fixées au seuil par des crapaudines dans lesquelles peuvent tourner les tourillons qui terminent leur base, et contreventées en haut par les barres à griffes qui forment les longerons de la passerelle. Si la crue le rend nécessaire, on peut, après avoir fait disparaître tout le rideau d'aiguilles, enlever aussi la passerelle et rabattre toutes les fermettes qui viennent se coucher dans une rainure longitudinale ménagée à cet effet dans le seuil.

C'est cette passerelle supportée par des fermettes qui est la partie la plus originale et la plus utile du système Poirée.

Le barrage imaginé d'abord par Mr. Thénard, puis modifié par Mr. Chanoine, consiste dans des vannes ou hausses mobiles autour d'un axe horizontal. Cet axe fait partie d'un chevalot qui est disposé de manière à se rabattre avec sa hausse sur le radier, en aval, par l'effet de la pression de l'eau, quand il n'est pas maintenu par un obstacle. Un mécanisme assez simple permet d'écarter les obstacles qui maintiennent les chevaux relevés, et par conséquent d'ouvrir à l'eau, en cas de crue, un débouché plus ou moins grand. Le redressage des hausses est une opération plus longue et se pratique au moyen d'un bateau de service manœuvré à l'amont.

Comme les aiguilles du système Poirée s'appuient sur la passerelle, le rideau d'aiguilles ne peut pas servir de déversoir sans quoi la passerelle serait inabordable. Au contraire on peut s'arranger de manière à laisser passer une lance d'eau déversante par dessus la crête des hausses. Il résulte de cette différence qu'il faut annexer aux barrages à aiguilles un déversoir d'une plus grande longueur que pour les barrages à hausses.

En outre les barrages à aiguilles ne se prêtent qu'à des hauteurs de retenue assez restreintes. Si on peut enlever les aiguilles par des moyens mécaniques, il paraît à peu près impossible de les remettre autrement qu'à la main. La manœuvre à faire pour cela exige des mouvements compliqués auxquels une machine ne serait pas propre et pour lesquels la combinaison de l'adresse et de la force est nécessaire. De plus deux hommes ne peuvent guère s'entraider dans la pose d'une aiguille; il faut donc que l'éclusier soit assez robuste pour les poser tout seul. Cette nécessité assigne des limites assez restreintes à la longueur et à la section des aiguilles et par suite à la hauteur des barrages. Le maximum de la hauteur de retenue des barrages Poirée paraît être de 3^m à 3^m,50 au dessus du seuil, et encore on ne l'atteint qu'à l'aide d'expédients qui laissent à désirer.

Pour ces deux raisons on tend à renoncer aux barrages à aiguilles et à leur préférer les barrages à hausses qui se prêtent à des hauteurs de 4^m à 4^m,50.

Indépendamment de l'écluse, les barrages à hausses comprennent 1^o une passe navigable ou pertuis qui sert au passage des embarcations quand le barrage est supprimé et la chute effacée; 2^o le déversoir qui sert à régler la hauteur de la retenue quand le barrage est fermé. Sur la haute Seine les passes navigables ont leur seuil à 0^m,60 en contrebas de l'étiage naturel et les déversoirs à 0^m,50 en contrehaut. Les hausses des déversoirs sont nécessairement moins hautes que celles des passes, et de plus sont automobiles, c'est-à-dire sont disposées de manière à s'incliner d'elles-mêmes quand le niveau d'amont tend à s'élever et par conséquent à contrebalancer cette tendance, et au contraire à se relever dans le cas opposé.

Ce qui limite la hauteur des barrages à aiguilles ce sont seulement les aiguilles et nullement les fermettes. Cette remarque essentielle a donné naissance à une sorte de compromis entre les deux systèmes principaux que nous venons de décrire sommairement. Il consiste à supprimer le relevage des hausses

Chanoine au moyen d'un bateau de service manœuvré à l'amont, et à faire cette opération au moyen d'une passerelle établie, à l'amont de la rangée des hausses, sur des fermettes mobiles toutes pareilles à celles de Mr. Poirée, mais plus hautes et plus solides. La manœuvre se fait avec une chaîne qui d'une part est amarrée aux hausses, et de l'autre s'enroule sur un treuil circulant sur la passerelle.

On a vu quels avantages relatifs présentent les barrages Chanoine. D'autre part on leur reproche la complication même du système, le grand poids qu'atteignent les hausses et les autres parties mobiles, enfin les frais d'établissement qui, malgré la diminution de longueur du déversoir, sont importants, et augmentent rapidement avec la hauteur de la retenue.

Ces inconvénients sont nécessairement portés à leur comble dans le système mixte que nous venons d'indiquer.

Mr. Boulé, ingénieur des ponts et chaussées (on sait qu'en France le service des rivières et canaux rentre dans les attributions des ingénieurs de ce corps), a cherché à les supprimer tout en tirant partie des avantages considérables qui résultent de l'emploi des fermettes Poirée et qui consistent surtout dans la suppression de tout mécanisme immergé, et tout en conservant la faculté de donner une grande hauteur à la retenue. Il a réussi à résoudre ce problème d'une manière très-simple qui paraît en même temps très-satisfaisante.

Sa méthode consiste à appuyer sur les montants d'amont des fermettes des vannes rectangulaires qu'on manœuvre au moyen d'un treuil ou d'une grue circulant sur la passerelle.

Semblables aux vannes ordinaires des moulins qui se meuvent entre deux culées en maçonnerie ou entre deux poteaux en bois, les vannes de Mr. Boulé glissent entre les montants d'amont de deux fermettes consécutives. Mais tandis que celles des moulins restent en place entre leurs appuis après qu'elles ont été élevées au dessus de l'eau, et possèdent chacune son appareil de levage spécial, ici il faut les transporter au magasin au fur et à mesure qu'on les retire et avoir pour toutes un appareil de levage commun.

Il est donc nécessaire que la surface de chaque vanne soit assez petite pour que son transport sur la passerelle jusqu'au magasin établi sur la rive soit facile.

„Dans tous les barrages“ dit Mr. Boulé dans son Mémoire (Annales des ponts et chaussées, 1876) „où l'on emploie des fermettes, soit pour supporter la retenue par l'intermédiaire d'aiguilles, soit seulement pour constituer un pont de service, l'espacement des fermettes successives est assez faible et ne s'éloigne jamais beaucoup de 1^m. En effet, la charge qu'elles supportent est proportionnelle à leur écartement, et si cette distance était trop grande, il faudrait leur donner de trop grandes dimensions transversales; elles deviendraient trop lourdes, et il en serait de même des barres à griffes qui les réunissent et forment les rails sur lesquels circule le treuil de manœuvre; il convient même généralement de rapprocher d'autant plus les fermettes que leur hauteur est plus considérable.

„La largeur des vannes que l'on aura à placer entre deux fermettes successives ne sera donc pas très-grande; mais si ces vannes avaient la même hauteur que les fermettes, cette hauteur serait exagérée dès que celle de la retenue serait un peu forte.

„On superposera donc, dans l'intervalle compris entre deux fermettes, plusieurs vannes, dont la hauteur sera à peu près égale ou un peu supérieure à leur largeur, et c'est cette disposition qui est la clef du système et qui rendra toutes les manœuvres faciles.

„Le vannage appuyé sur les fermettes se composera ainsi de plusieurs étages horizontaux de vannes rectangulaires. Pour ouvrir le barrage, on procédera en enlevant d'abord toutes les vannes de l'étage supérieur, puis celles de la rangée suivante, et ainsi de suite.

„Lorsqu'on aura enlevé sur toute la longueur du barrage la rangée supérieure des vannes, évidemment très-peu chargée, le bief d'amont s'abaissera. Le levage du deuxième rang de vannes se fera donc à très-peu près dans les mêmes conditions que pour le premier rang, et il en sera de même jusqu'à l'étage inférieur reposant sur le seuil. Le levage des vannes inférieures, complètement noyées dans le bief d'aval, sera même plus

