

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 27 (1901)
Heft: 12

Nachruf: Rychner, Adolphe

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: 22.11.2024

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

Pour les transmissions par courroies, une vitesse de 25 m par seconde est très convenable et, à cette vitesse, un volant en fonte bien établi présente une belle marge de sécurité, mais, malgré les précautions prises, toute machine à vapeur est sujette à s'emporter pour une cause ou pour une autre et, comme l'effort de rupture croît comme le carré de la vitesse, il suffit de quelques secondes pour réduire à zéro un facteur de sécurité de 5 à 6.

A poids égal, une jante en bois de pin a beaucoup plus de résistance qu'une jante en fonte; une expérience de dix ans a convaincu l'auteur que, pour des machines tournant à 100 tours au plus, cette solution est la plus sûre. Un volant en fonte de 9,15 m de diamètre éclata en octobre 1891 à Manchester, N. H. et fut remplacé par un volant à jante de bois qui existe encore aujourd'hui dans d'excellentes conditions. On a établi, depuis, plus de 20 volants de 6,10 m à 9,15 m de diamètre à jante de bois et aucun n'a donné lieu au plus léger inconvénient, bien que plusieurs aient été à l'occasion plus ou moins submergés par des crues. Lorsque la vitesse des machines est supérieure à 100 tours par minute, pour ne pas dépasser la vitesse tangentielle de 25 m par seconde, le diamètre du volant ne doit pas atteindre plus de 4,90 m, c'est la limite inférieure à laquelle il est possible de faire une jante en bois. Au-dessous de ce diamètre, on peut faire des jantes en tôle, ainsi l'auteur en a fait une de 24 tôles de 12,5 mm d'épaisseur et 0,75 m de largeur, qui a donné d'excellents résultats. En Allemagne on a construit des volants marchant à des vitesses tangentielles de 50 m et même plus par seconde en enroulant du fil d'acier à section carrée sur une jante en fonte et les résultats ont été, paraît-il, très satisfaisants.

Mémoires et comptes rendus de la Société des ingénieurs civils de France.

TUNNEL DU SIMPLON

Etat des travaux au mois de mai 1901

		Côté Nord		Total
		Brigue	Iselle	
Galerie d'avancement				
1. Longueur à fin avril 1901	m.	4863	3766	8629
2. Progrès mensuel	»	183	130	313
3. Total à fin mai 1901	»	5046	3896	8942
Ouvriers				
<i>Hors du Tunnel</i>				
4. Total des journées	n.	19847	19340	39187
5. Moyenne journalière	»	685	689	1374
<i>Dans le Tunnel</i>				
6. Total des journées	»	39048	30098	69146
7. Moyenne journalière	»	1340	1094	2434
8. Effectif maximal travaillant simultanément	»	540	440	—
<i>Ensemble des chantiers</i>				
9. Total des journées	»	58895	49438	108333
10. Moyenne journalière	»	2025	1783	3808
Animaux de trait				
11. Moyenne journalière	»	28	14	42

Renseignements divers

Côté nord. — La galerie d'avancement a traversé des mica-schistes et chistes cristallins. Le progrès moyen de la perforation mécanique a été de 6 m 03 par jour de travail effectif. On a travaillé à la main dans la roche tendre entre les km 5010-5012.

Les eaux provenant du tunnel ont comporté 110 litres par seconde.

Côté sud. — La galerie d'avancement a traversé le gneiss d'Antigorio et des couches de mica-schiste noir entre les km 3831-3858. Le progrès moyen de la perforation mécanique a été de 4 m 40 par jour de travail effectif; il a été entravé par les eaux rencontrées entre les km 3806-3858 et 3882-3896. Les eaux provenant du tunnel comportent 150 litres par seconde.

Les 26-27 mai, les travaux ont été suspendus pendant 32-40 heures pour la vérification de l'axe du tunnel.

NÉCROLOGIE

† **Adolphe Rychner.** Nous venons d'éprouver une perte douloureuse en la personne de notre excellent ami *Adolphe Rychner*, entrepreneur à Neuchâtel, mort dans cette ville le 5 juin. Il a été enlevé après neuf semaines de maladie excessivement douloureuse pendant lesquelles et jusqu'au dernier jour, grâce à une extraordinaire énergie et force de caractère il n'a cessé de présider à la direction de ses affaires. Sa fin a été très paisible, il ne se doutait pas de la gravité de son mal; les angoisses du départ et les affres de la mort lui ont été heureusement épargnées.

Adolphe Rychner, originaire d'Aarau, était né en 1844. Il a fréquenté l'école cantonale de Zurich vers 1858-59, en vue d'apprendre la langue allemande. Cédant à son goût prononcé pour le travail du bois, souvent manifesté, son père le plaça ensuite, en qualité d'apprenti charpentier chez feu Martin Koch au Seefeld à Zurich. Rychner y porta le tablier de cuir traditionnel de cette époque à laquelle on ignorait les bienfaits des syndicats, grèves et journée de 10 heures. Les ouvriers vivaient en communion d'idées avec leur patron et en bonne intelligence. Il parlait encore souvent de ce temps — ce beau temps comme il disait; on travaillait ferme, 12 heures au moins, mais on était gai et content. En 1862 et 1863 il fréquenta l'école polytechnique de Zurich en qualité d'assistant, et, après avoir travaillé pendant quelque temps à Neuchâtel au bureau de son père, il continua ses études à l'école polytechnique de Stuttgart. Plus tard il fut occupé chez un grand entrepreneur de cette ville et passa enfin plusieurs années à Hambourg à la tête d'un « Baugeschäft ». Le mal du pays le prit et il accueillit avec plaisir vers 1872 l'appel qui lui fut fait de diriger la briqueterie de Lentigny (canton de Fribourg) dont le siège était à Berne. En 1875 il se rendit à Grenoble et à Genève en vue d'étudier spécialement l'industrie des ciments et fonda la même année à Neuchâtel une maison devenue depuis très florissante — et dont la spécialité était: les travaux en ciment, l'asphalte, les carrelages et, depuis quelque temps, surtout les « ciments armés ». Son activité s'étendait bien au delà des frontières cantonales et s'est exercée à Zurich, Aarau, aux cantons de Berne et Vaud où il a fait de grandes entreprises. Il affectionnait beaucoup Zurich où il avait de bons et nombreux amis, de beaux souvenirs.

Adolphe Rychner était un innovateur et un chercheur, ennemi de la routine, il cherchait toujours à perfectionner. Il était connu pour sa droiture en affaires; ses ouvriers l'aimaient et l'estimaient car c'était un homme foncièrement bon, affectueux et probe, et ses collègues parmi lesquels son caractère franc et loyal lui avait acquis de nombreux amis lui conserveront à toujours le meilleur souvenir.

(Schweiz Bauzeitung).