Schucan, Achilles

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 5

PDF erstellt am: **10.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Man muss sich vor allem über das Ineinandergreifen und die gegenseitige Beeinflussung der verschiedenen Faktoren im Klaren sein. Ein noch so schöner Gedankengang, ausgebaut ohne Fühlung mit den Nebenfaktoren, muss zu Fehllösungen führen; besonders muss die Grösse und Form des Saales der Grösse und der Qualität der akustischen Kräfte, im vorliegenden Fall also der Sprechsaal den akustischen Möglichkeiten des Redners und seiner Zuhörer angepasst sein. Einseitige Ueberschreitungen und Extrapolationen ins Ungewisse werden sich bitter rächen. Selbst bei unserm „Minimal-Saal" sind wir schon genötigt, künstliche Hilfsmittel beizuziehen. Solange aber die klangverzerrenden Defekte der Gross-Lautsprecher nicht ausserordentlich verbessert sind, sind Saalabmessungen und Anordnungen, wie sie in Genf zur Schau gestellt waren, verfrüht; sie müssten mit Sicherheit zu gründlichen und folgenschweren Misserfolgen führen.

† Achilles Schucan.

(Hierzu Tafel 5.)

Mit Direktor A. Schucan ist wohl einer der um ihr Land verdientesten Bündner nach reichlich vollbrachtem Lebenswerk zur ewigen Ruhe eingegangen. Die feine und versöhnende Art, die ihn vor den meisten seiner Landsleute auszeichnete, ist ihm wohl schon im milden Avignon in Südfrankreich in die Wiege gelegt worden, wo er am 1. März 1844 das Licht der Welt erblickte. Später schickten ihn seine aus Zuoz im Engadin stammenden Eltern, um einen ganzen Schweizer aus ihm zu machen, auf die Kantonsschule und das Eidgenössische Polytechnikum in Zürich, das er 1864 mit glänzendem Diplom und einem vollgepfropften Schulsack technischen Wissens verliess. Als Assistent des „Bezirksbauschaffners" in Pirmasens begann er eine vielseitige Tätigkeit, namentlich auch in Hochbauten; seine ersten Erfahrungen im Bahnbau erarbeitete er sich als Bauführer des Loses Regensburg-Etterzhausen. So paarten sich in dem jungen Schucan, als er bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges 1870 nach sechsjähriger Auslandspraxis als Sektionsingenieur an die „Schweizerische Baugesellschaft der Jurabahn" in die Heimat zurückkehrte, französische Höflichkeit mit deutscher Genauigkeit und Pünktlichkeit, hervorragende Vorzüge, die ihm zeitlebens eigen blieben. Nach seiner Wahl zum Kontrollingenieur beim Schweiz. Eisenbahndepartement und der 1879 erfolgten Beförderung zum Adjunkten des damaligen Eidg. Eisenbahninspektors wurde nach einer mehrjährigen lehrreichen Tätigkeit in dieser Funktion der Wunsch in ihm rege, die mehr kontrollierende, passive Stellung mit einer aktivern beim Bahnbau oder Bahnbetrieb zu vertauschen. Er übernahm deshalb im Jahre 1885 die Direktion der in Not geratenen Seetalbahn, siedelte nach Hochdorf über, überwand geschickt und erfolgreich die dortigen Schwierigkeiten und verlebte hier in selbständiger, befriedigender Stellung drei glückliche Jahre.

Unerwartet gelangte dann aus seiner engern Heimat die Anfrage an ihn, die Stelle eines Oberingenieurs und Betriebsinspektors der zu bauenden Schmalspurbahn Landquart-Davos zu übernehmen. Ich kann mich noch sehr gut erinnern, wie der Vater des Bündner Schmalspurbahnnetzes, W. J. Holsboer, als Gast meiner Eltern in seiner launigen Art einmal ausführlich erzählte, er habe, sobald ihm der Name Schucan für diesen hochwichtigen Posten genannt worden sei, freudig zugestimmt, dabei aber immer den Bezirksingenieur Schucan, den Vetter des ihm damals noch ganz unbekannten Erwählten, vor Augen gehabt. Als dann alles sich so ganz nach Programm und Wunsch entwickelte, habe er immer wieder dem guten Stern, der in schwersten Entschlüssen jeweilen über ihm gestanden sei, gedankt, und gedacht: „Holsboer, da hast du wieder einmal Glück gehabt". Heute darf man mit Bezug auf Dir. Dr. A. Schucan und die Rh. B. verallgemeinert sagen: „Graubünden, da hast Du wieder einmal Glück gehabt".

Die Aussicht, in seinem damals von Bahnen noch kaum berührten Heimatkanton eine vielversprechende Periode der Bahnentwicklung einleiten zu können, bewog Schucan, die angebotene Stelle anzunehmen, die er 1888 antrat, zuerst mit Sitz in Küblis, dann in Davos, und nach Eröffnung der Strecke Landquart-Chur-Thusis in Chur, als Direktor des nun erweiterten Bahnunternehmens, der „Rhätischen Bahn". Ein ihm nahestehender Mitarbeiter schreibt hierzu: „An die Erreichung einer solch schönen Lebens-Aufgabe, in seinem geliebten Heimatkanton ein so grosses, für dessen wirtschaftliche Entwicklung so weittragende Bedeutung in sich schliessendes Werk bau- und betriebstechnisch zu leiten, hatte er nie zu hoffen gewagt, und allen, die ihm in seinen Bestrebungen beigestanden sind, fühlte er sich zeitlebens zu grossem Danke verpflichtet". Volle 30 Jahre, bis zum 1. Oktober 1918, hat Dir. Achilles Schucan in Freud und Leid, von der bloss 50 km langen Prättigauer-Bahn bis zum fertigen Ausbau des 277 km umspannenden Rhätischen Schmalspurbahnnetzes, auf diesem verantwortungsvollen Posten unseres kleinen kantonalen Staats-Haushaltes ausgehalten, und diese schwere Last bis in sein 75. Lebensjahr getragen. Bei seiner Arbeitsmethode, möglichst alles durch seine Hände gehen zu lassen und selbst durchzudenken, hat er im Grossen wie im Kleinen in diesen 30 Jahren eine Riesenarbeit geleistet. Und wenn unser ganz eigenartig komplizierter Kanton nach schweren Krisenjahren nunmehr wieder eher einer starken Entwicklung entgegen blicken darf, so hat er dies zum guten Teil einem seiner aufopferndsten und tätigsten Söhne, Achilles Schucan, zu verdanken. Eine wohlverdiente Anerkennung war es deshalb, dass der Bündnerische Ingenieur-Verein, den Schucan in der Uebergangsperiode vom Strassen- zum Eisenbahnbau präsidierte, ihn zum Ehrenmitglied erhob, worauf, als noch grössere Auszeichnung, die Ernennung zum Ehrenmitglied des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins, und anlässlich des 25jährigen Bestehens der Rh.-B. und seines eigenen silbernen Dienstjubiläums die Verleihung des Ehrendoktors der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich folgten.

Minister Alfred v. Planta, der damalige Präsident der Rh.-B., kleidete den Dank Graubündens in der Jubiläums-Rede vom 8. Februar 1913 am treffendsten in den Satz: „Gerecht und unparteiisch nach oben wie nach unten, streng sachlich in der Erfassung aller Aufgaben, wohlmeinend für seine Untergebenen und treu besorgt um deren Wohlergehen, ein Vorbild für alle in der Gewissenhaftigkeit seiner Pflichterfüllung, anspruchslos und bescheiden, wie ein wahrhaft Grosser, so hat Schucan für unsere Sache gewirkt".

Nun hat auch er, unser Leiter und Lehrer, die olympische Ruhe gefunden. Das dankbare Rh. B.-Personal und mit ihm sein geliebtes Bündnerland wird Achilles Schucan einen hohen Ehrenplatz in der glänzenden Verkehrsentwicklung Alt fry Raetiens zuerkennen. G. Bener.

Mitteilungen.

Kritische Betrachtungen über die Wertung von Verbrennungskraftmaschinen. Nach einem Vortrag von Prof. P. Langer von der Technischen Hochschule Aachen an der diesjährigen Hauptversammlung des V. D. I. Am 4. August d. J. wird das deutsche Patent auf den Viertaktmotor von Otto 50 Jahre alt. Nicht nur der Viertakt, sondern auch die Vorverdichtung vor der Verbrennung hat dieses DRP Nr. 582 in die Technik der Verbrennungsmaschinen eingeführt. Den vor 50 Jahren nicht unberechtigten Wunsch, den „Explosionsstoss" durch eine künstliche Verlangsamung der Verbrennung zu vermeiden oder doch zu mildern, findet man heute unter dem Namen „Gleichdruckverbrennung" bei Dieselmaschinen wieder. Bei der Gleichartigkeit der Wärmezufuhr und der Wärmekraftwirkung in allen Verbrennungskraftmaschinen darf der Gleichdruckprozess jedoch nicht als Kennzeichen der Unterscheidung für Diesel- oder Halbdieselmaschinen genannt werden. — Infolge der verschiedenen Vergleichsprozesse für Gasmaschinen und Dieselmaschinen („Verpuffungsprozess" und „Gleichdruckprozess") ist eine Spaltung in die

Dr. h. c. ACHILLES SCHUCAN, Ing.
ALT DIREKTOR DER RHAETISCHEN BAHN
EHRENMITGLIED DES S. I. A.
1. MÄRZ 1844 — 18. JULI 1927