Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 23

Nachruf: Isaak, Raimund

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: 22.07.2025

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

Bei Störungen an Barrieren und automatischen Signalen ist so bald als möglich eine örtliche Bewachung anzuordnen, oder zu veranlassen, dass die Züge die Fahrgeschwindigkeit so ermässigen, dass sie nötigenfalls vor dem Uebergang rechtzeitig angehalten werden können.

Art. 7. Für die Kennzeichnung der Entfernung zwischen dem Vorsignal (Art. 3) und dem Hauptsignal (Art. 4 und 5) sollen ausschliesslich *Distanzpfähle* (s. Abb.) verwendet werden, die am rechtsseitigen Strassenrand in Abständen von 50 zu 50 m aufzustellen sind; die Entfernung vom Bahnübergang ist an ihnen durch schwarze Streifen zu bezeichnen. Aufstellung und Unterhalt dieser Pfähle bleibt der Verständigung zwischen den Interessenten (Bahnverwaltung, Strasseneigentümer, Strassenbenützer usw.) überlassen.

Art. 8. Bei Unsicherheit oder Meinungsverschiedenheit über die Erheblichkeit des Umfangs des Motorfahrzeugverkehrs entscheidet auf Grund vorzunehmender Verkehrszählungen und Prüfung aller übrigen in Betracht fallenden Verhältnisse die Aufsichtsbehörde nach Anhören der zuständigen Kantonsregierung und der Bahnverwaltung.

Art. 9. Die Bahnverwaltungen haben innert einer Frist von drei Monaten, vom Inkrafttreten dieser Verordnung an gerechnet, der Aufsichtsbehörde ein in zwei Exemplaren ausgefertigtes Verzeichnis der nach dieser Verordnung zu signalisierenden Niveaukreuzungen der Strassen und wichtigeren Wege vorzulegen, in dem die für die gegenwärtige Art des Bahnabschlusses vorgesehene Signalisierung anzugeben ist. Dieses Verzeichnis unterliegt, nach Anhörung der zuständigen Kantonsregierung, der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Die Durchführung der Signalisierung der Niveaukreuzungen nach dem vorgenannten Verzeichnis hat unter Vollzugsanzeige an die Aufsichtsbehörde zu erfolgen: bei Strassen mit erheblichem Motorfahrzeugverkehr bis spätestens ein Jahr, bei den übrigen Strassen und wichtigeren Wegen bis spätestens zwei Jahre, und bei den Niveauübergängen von untergeordneter Bedeutung bis spätestens fünf Jahre nach Genehmigung.

NEKROLOGE.

† Raimund Isaak-Mauch. In Wabern bei Bern starb an den Folgen eines Schlaganfalles am 23. April, im Alter von 76 Jahren, Ingenieur Raimund Isaak von Ettiswil, Kanton Luzern. Mit ihm hat uns wieder einer jener Ingenieure verlassen, die während der hoffnungsvollen und begeisterungsvollen Zeit der Hochkonjunktur im schweizerischen Eisenbahnbau mit dabei sein durften.

Nach Absolvierung der Realschule in Luzern studierte Raimund Isaak an der Ingenieur-Schule des Eidgen. Polytechnikums in Zürich, das er im Jahre 1876 mit dem Diplom eines Zivilingenieurs verliess. Der junge Ingenieur begann seine berufliche Tatigkeit beim Bau der Gotthardbahn. Er wurde meist der Sektion Wassen zugeteilt, wo er am Detailprojekt der Nordrampe mitarbeitete. Später war er als Bauführer auf der Nordseite des Gotthardtunnels tätig. Nach der Inbetriebnahme der Gotthardlinie fand Isaak mit andern schweizerischen Kollegen ein neues Arbeitsfeld bei der Generalunternehmung der griechischen Eisenbahn Piräus-Pelopones, die ihn mit der Leitung der Sektion Nauplia betraute. Dem Aufenthalte in Griechenland, der vier Jahre dauerte, folgte eine zweijährige Tätigkeit bei Bahnbauten im Grossherzogtum Baden. Gegen Ende des Jahres 1889 kehrte Isaak in die Schweiz zurück, wo er beim Bau der Schweizerischen Südostbahn mitarbeitete. Nach der Fertigstellung dieser Bahnlinie erhielt er von der Grossratskommission von Basel-Stadt den ehrenvollen Auftrag, verschiedene Projekte für den Umbau des Zentralbahnhofes in Basel zu begutachten und selber ein Projekt hierfür auszuarbeiten. Der Bau des Elektrizitätswerkes in Rathausen, mit dessen Bauleitung er betraut wurde, bot ihm erwünschte Gelegenheit, sich auch seinem Heimatkanton nützlich zu machen. Nach kürzerer Tätigkeit auf dem Eidg. Geniebureau trat Isaak im Oktober 1898 in den Dienst der Jura-Simplon-Bahn als Sektionsingenieur für den Bau des Simplontunnels, Nordseite. Auch den Bau dieses zweiten grossen Alpentunnels machte er mit bis zur Bahneröffnung. Mit der Uebersiedelung nach Bern im Juni 1906 auf das Projektierungsbureau des Oberingenieurs der Generaldirektion der Bundesbahnen fand sein Wanderleben den Abschluss. Es folgten nun fünfzehn Jahre ruhigerer Tätigkeit am Zeichnungstisch, wo Isaak Gelegenheit hatte, sein gut fundiertes Wissen und seine reichen Bauerfahrungen beim Projektieren von Bahnhoferweiterungen und andern Bahnbauten zu verwerten. Am 1. April 1921 ist Isaak in den Ruhestand getreten. Seitdem hat man ihn nicht mehr oft gesehen. Er verbrachte seine letzten Jahre zurückgezogen im engsten Familienkreise in seinem aussichtsreichen Heim am Gurten.

RAIMUND ISAAK
INGENIEUR

24. Aug. 1852 23. April 1929

Das Leben Raimund Isaaks war von dem Zeitpunkte an, wo er mit dem Diplom in der Tasche das Polytechnikum verlassen hat, bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand ausgefüllt mit rastloser und erfolgreicher Berufstätigkeit. Er hat den Bau der beiden grössten Alpentunnel von Anfang ;bis zu Ende mitgemacht; er war bei andern Bauten, der Bahn in Griechenland, der Schweizer. Südostbahn und dem Elektrizitätswerk in Rathausen von Anfang bis zum Ende dabei. Diese Beharrlichkeit und Gewissenhaftigkeit bei der Durchführung von Aufgaben, die ihm anvertraut wurden, war ein hervorstechender Charakterzug Isaaks. Von seinen Leistungen machte er so wenig Aufhebens, dass jüngere Kollegen, die jahrelang neben ihm arbeiteten, von seiner Laufbahn und frühern Tätigkeit nur wenig wussten. So wie er war, als tüchtigen und bescheidenen Kollegen, wollen wir ihn im Andenken behalten. H. E.

† William Cosandey, ingénieur en chef au département des Travaux publics du Canton de Vaud, est mort à Lausanne, le 10 mai dernier, à l'âge de 68 ans. Nous empruntons au „Bulletin technique" les indications suivantes sur la carrière du défunt.

W. Cosandey était né le 17 août 1864. Il fit ses études à l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne et en sortit, muni de son diplôme, en 1886. Il fut successivement conducteur de travaux à la Compagnie du régional des Ponts, à La Chaux-de-Fonds, ingénieur à la construction du Viège-Zermatt, ingénieur au chemin de fer transandin, dans la République Argentine, ingénieur au Bureau fédéral des fortifications, directeur des travaux de la commune du Châtelard (Montreux). En 1902, William Cosandey devenait ingénieur adjoint au service de l'entretien du Département des travaux publics, en 1903 chef de ce Service. Il le quittait en 1907 pour reprendre le poste d'ingénieur directeur des travaux de la Commune du Châtelard. Enfin, en 1918, il assumait au Département des travaux publics le poste qu'il a occupé jusqu'à sa mort.

W. Cosandey était un technicien du plus grand mérite, qui a exécuté pour le compte de l'Etat de Vaud d'importants travaux. Citons, pour ne parler que des plus récents, les entreprises de travaux de routes et de ponts des Gonelles, de la Venoge, de la Promenthouse etc. Tous ceux qui ont eu commerce avec W. Cosandey, gardent un charmant souvenir de cet homme affable et discret.

MITTEILUNGEN.

Eidgen. Technische Hochschule. Der durch den Rücktritt von Prof. Dr. A. Stodola freigewordene Lehrstuhl ist in zwei Professuren aufgeteilt worden. Der Bundesrat wählte am 3. Juni d. J. zum ord. Professor für technische Wärmelehre, Brennkraftmaschinen, insbesondere Dieselmotorenbau, und Kältetechnik Dr. sc. techn. Gustav Eichelberg von Zürich, zurzeit Oberingenieur der Gebr. Sulzer A.-G., Winterthur, und zum ord. Professor für Dampfturbinen und Turbokompressorenbau einschliesslich Regulatortheorie und Wärmekraftanlagen im allgemeinen, Ing. Henri Quiby von Genf, zurzeit Oberingenieur bei Escher Wyss & Cie. in Zürich. Dr. Eichelberg stammt von Zürich, wo er am 21. November 1891 geboren wurde. Im Jahre 1914 erwarb er an der E. T. H. das Diplom als Maschinen-Ingenieur und war sodann ein Jahr Assistent bei Prof.