

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 73 (1955)  
**Heft:** 4

**Nachruf:** Jungo, Léon

### **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:** 03.02.2026

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

## MITTEILUNGEN

**Schweisskonstruktionen.** In der von der Universität Lüttich veröffentlichten Reihe «Cours de Construction du Génie Civil» sind drei Abhandlungen erschienen, die sich mit praktischen und theoretischen Schweissproblemen auseinandersetzen. In Nr. 83 (Conception, Exécution et Contrôle des Constructions soudées) behandelt H. Louis die Ausbildung, Ausführung und Kontrolle von Schweisskonstruktionen. Im ersten Abschnitt werden grundsätzliche Konstruktionsprinzipien an Hand angeführter Bauwerke aus dem Brückenbau, Stahlwasserbau und Druckleitungsbau besprochen. Es wird auch gezeigt, dass in gewissen Fällen die gemischte Schweiss-Niet-Konstruktion Vorteile bringen kann. An einem instruktiven Beispiel wird nachgewiesen, wie man mit Hilfe von Schweiss-Modellen zu zweckmässigen und wirtschaftlichen Konstruktionen gelangen kann. Im Abschnitt über die Ausführung werden Richten, Anreissen, Behandlung der Schweisskanten, Formgebung der zu schweisenden Stücke, Werkmontage, Schweissfolge und Ausführung der Schweissnähte besprochen. Der letzte Abschnitt behandelt die Kontrolle, die schon beim Entwerfen der Zeichnungen beginnen soll und sich weiterhin auf alle Ausführungsstudien zu erstrecken hat. Insbesondere sind alle Anschlüsse, am wirksamsten mit Ultraschall, zu prüfen. Für die Prüfung der Schweissnähte selbst steht in der Röntgenprüfung ein geeignetes Mittel zur Verfügung. Die beiden andern Aufsätze von F. Campus behandeln mehr die theoretische Seite von Schweissproblemen. In Nr. 82 (Le problème scientifique des assemblages soudés) zeigt F. Campus, dass die wissenschaftliche Abklärung des Problems der Schweissverbindungen heute in mathematischer Weise kaum gelöst werden kann. Daher wird vorläufig der Versuch der späteren mathematischen Behandlung des Problems den Weg ebnen müssen. Dabei werden auch die Fragen der Schweissbarkeit und der Sprödbuchanfälligkeit im Hinblick auf die Schweissverbindungen genauer zu untersuchen sein. Nr. 85 (Réflexion sur les ponts soudés, par F. Campus) berichtet an Hand einer lesenswerten geschichtlichen Betrachtung über die Einführung der Schweissung im belgischen Brückenbau. Dabei werden die für Schweisskonstruktionen kritischen Faktoren, wie Stahlqualität, Schweissbarkeit, Sprödbuchanfälligkeit, Eigenspannungen usw. besprochen.

**Die Verwendung von leichten Aussenwänden** gewinnt in den Vereinigten Staaten immer mehr an Bedeutung. «Engineering News-Record» bringt in seinen Heften vom 10. Juni, 1. und 15. Juli letzten Jahres ausführliche Beschreibungen von mit Leichtmetall verkleideten Hochhäusern. Es handelt sich um ein sechzehnstöckiges Hotel in Hartford (Conn.), ein sechs- und dreissigstöckiges Bankgebäude in Dallas (Tex.) und um ein zweiundzwanzigstöckiges Bürogebäude in New York City. Bei dem letztgenannten wurden die beiden Strassenseiten in weniger als 10 Stunden mit vorfabrizierter Aluminium-Verkleidung versehen. Die zwischen einen Stahlskelettraumen gebrachten Felder bestehen im wesentlichen aus einer etwa 3 mm dicken Aluminiumhaut, die zur Isolierung noch Glaswolle und eine Al-Folie besitzt. Die ganze Dicke beträgt nur 3,2 bis 3,8 cm. Die Wärmedurchgangszahl wird mit 0,20 angegeben, der Preis pro m<sup>2</sup> mit etwa ½ Dollar. Zur besseren Aussteifung wurden beim Gebäude der Nationalbank in Dallas in die Aluminiumbleche ausserdem noch vierarmige Sterne eingepresst. Beim Hotel in Hartford erhielten die Felder ausser und innen auf je 3 mm dicke Asbest-Zementplatten noch einen Farbanstrich.

**Von der Autobahn Karlsruhe—Basel** ist Ende 1954 das erste Teilstück von 6½ km Länge, Karlsruhe—Bruchhausen, eröffnet worden, und zwar erst einbahnig. Die Fahrbahn ist dunkel mit hellen Randstreifen. Bis 1956 soll die Fortsetzung bis Baden-Baden fertig sein, während die finanziellen Grundlagen für den Weiterbau noch fehlen.

## NEKROLOGE

† **Otto Businger**, Dipl. Bau-Ing., S. I. A., G. E. P., ist im alten, zu Ende des 16. Jahrhunderts vom berühmten Schultheissen Jost Pfyffer erbauten Schössli an der Halden in Luzern am frühen Sonntagmorgen des 28. Sept. 1954 einer Herzattacke erlegen.

Otto Busingers Wirken ist immer mit der nähern oder weitem Umgebung Luzerns verbunden gewesen. Geboren am 29. Sept. 1868, ist er dort aufgewachsen, dann hat er seine vier Jahre Ingenieurstudium am Eidg. Polytechnikum in Zürich absolviert, und schon finden wir ihn wieder in der weltbekannten Krienser Brückenbau-firma Bell & Co. Später wirkte er auch an den Bahnbauten zwischen Thalwil und Zug; besonders Anteil hatte er am Bau des Horgenbergtunnels. 1895 band ihn das damals rund 25 000 Einwohner zählende Luzern wieder stärker an sich. Der Stadtrat wählte den damals 27-jährigen zum Stadtgenieur, und während 40 Jahren machte er an leitender Stelle sowohl den stürmischen Baufortschritt des aufblühenden Luzern wie auch die durch die Wirtschaftskrise des ersten Weltkrieges bedingte Stagnation mit.

Seine anerkannten beruflichen Kenntnisse, seine vorbildliche Ruhe, seine Art, über den kleinlichen Wirren des Tageslaufes zu stehen, machten ihn besonders geeignet, in stürmischen und in krisenhaften Zeiten auch als Baudirektor der Stadt Luzern zu amten. Von 1919 bis 1935 versah er in einwandfreier, beherrschender Weise diesen Posten. Unzählige Stadtbaupläne stammen aus der Amtszeit des jetzt Verbliebenen und halfen, der werdenden Stadt Form und Richtung zu geben. Zahlreiche neue Strassen erstanden oder alte wurden korrigiert, so diejenigen von Seeburg, die Haldenstrasse, der Obergrund, die Bundesstrasse und die Bleicherstrasse. Das ganze Hirschmattquartier fand in dieser Zeit seine Form. Schwanenplatz, Bundesplatz und Bahnhofplatz wurden umgestaltet, und die damals so heftig umstrittene Frage der neuen Seebrücke konnte er zielbewusst zu einer prächtigen Lösung führen. Es war die Krönung und der Abschluss seiner Tätigkeit für die Heimatstadt.

Vorangegangen waren noch einige Hochbauten ausserordentlicher Art: Wiederaufbau des durch den Brand beschädigten Stadttheaters, das neue Stadthaus, der Umbau des alten Bürgerspitals, das Dula-Schulhaus, das Kunsthaus, die Sportanlagen. Zahlreiche wohlbegründete Liegenschaftskäufe gingen durch seine Hand, und die Wohnungsnot der Jahre nach dem ersten Weltkrieg forderte dringend helfende Massnahmen.

Ihm, als Spross eines alten regimentsfähigen Geschlechtes, war es gegeben, seine Kraft dem Lande auch als Offizier zur Verfügung zu stellen. Neigung und Eignung führten ihn zur Artillerie; als tüchtiger Batteriekommandant diente er der Heimat.

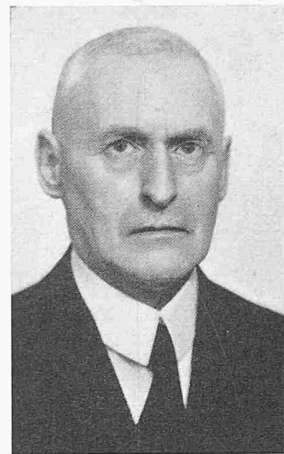
Alt-Baudirektor Otto Businger durfte auf ein wohl ausgefülltes Leben zurückblicken. Wohnte er auch zurückgezogen auf seinem schönen Landgut, so blieb er doch den Wünschen und den Gesuchen der Gemeinde nicht verschlossen. In frühern Jahren und noch in den letzten Monaten half er uns in schwierigen Lagen. Die Stadt Luzern, alle seine Mitarbeiter und der Schreibende als sein Nachfolger im Amte werden das Andenken von Baudirektor Otto Businger in hohen Ehren halten.

L. Schwegler

† **Léon Jungo**, am 23. Okt. 1885 in Freiburg i. Ue. geboren, stammte aus einer alten Bürgerfamilie dieser Stadt. Er besuchte das Collège St-Michel, später das Technikum in Biel, und beschloss seine Studien an der Techn. Hochschule in München.

Schon mit 24 Jahren wurde er Stadtbaumeister seiner Vaterstadt und fünf Jahre später freiburgischer Kantonsbaumeister. Ausserdem diente er der Öffentlichkeit als Präsident der Verwaltungskommission des Kantonsospitals und des Verkehrsvereins sowie in andern Aemtern.

Im Jahre 1925 wurde Kollege Jungo Direktor der Eidgenössischen Bauten, als Nachfolger von Baudirektor Weber.

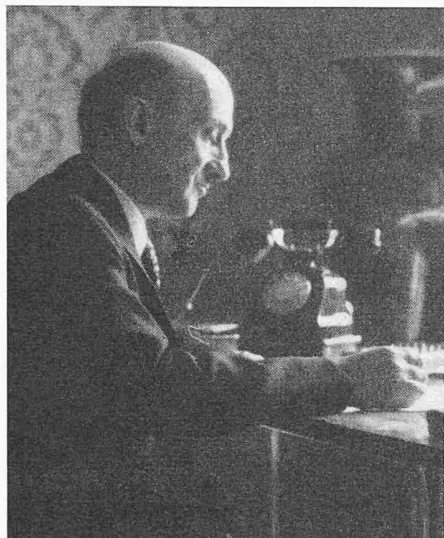


O. BUSINGER

alt Baudirektor

1868

1954



LÉON JUNGO

alt Baudirektor

1885

1954

Mit klarem, methodischem Geist, als überzeugter Föderalist, handhabte er die Baudirektion als geschmeidiges Instrument.

In den Kriegsjahren 1939 bis 1945 entstanden innerhalb kürzester Frist Kasernen, Fabriken, Zeughäuser, Munitionsdepots, Motorfahrzeughallen, Getreidesilos, Depots für flüssige Brennstoffe, alles z. T. im Freien, z. T. unterirdisch. Diese riesige Arbeit mit vermindertem Personalbestand zu bewältigen, war eine schwere Belastung, die Jungo nur dank seinem ausgesprochenen Organisationstalent meistern konnte. Um ein übermässiges Anwachsen des technischen Personals zu vermeiden, zog er private Ingenieure und Architekten der ganzen Schweiz zu. Die Richtigkeit dieses Vorgehens wurde allgemein anerkannt; es hat ausserdem den Vorteil, die Bildung einer «Bundes-Architektur» zu vermeiden, die wenig im Einklang stünde mit der Vielseitigkeit unserer Kantone und ihrer baulichen Traditionen.

Während seiner 25jährigen Tätigkeit in Bern hat Arch. Jungo die Projekte und Ausführungen einer grossen Anzahl mannigfaltiger Bauten geleitet: Bundesgericht in Lausanne, Landesbibliothek in Bern, Landestopographie in Wabern, Erweiterungsbauten der ETH und Meteorologische Zentralanstalt in Zürich, Verwaltungsgebäude Monbijou in Bern, Gebäude der PTT in Biel, Zofingen, Sitten, Chiasso, Locarno, Engehalde in Bern, Luzern, Basel und Zürich, Zollgebäude in Basel, Chiasso und Kreuzlingen. Auch die Bauten unserer diplomatischen Vertretungen im Ausland unterstehen der Eidg. Baudirektion, davon beschäftigten ihn besonders jene in Warschau und Moskau; ferner die Cité universitaire in Paris und andere Schweizer Institutionen im Ausland.

Jungos berufliche Fähigkeiten und sein Geschick als Vermittler wurden auch im Ausland geschätzt: er war Mitglied des ständigen internationalen Comités der Architekten, Vorsitzender der Schweizerischen Kommission für die internationale Ausstellung der Kunst und Technik in Paris 1937, Vorstandsmitglied der Internationalen Architektenunion.

Ende 1950 zog sich Léon Jungo nach Erreichung der Altersgrenze zurück, nach 25jährigem Dienst in der Eidgenossenschaft; am 29. Dezember 1954 ist er in seiner Vaterstadt gestorben. Seine Mitarbeiter und Untergebenen haben ihn um seiner Entscheidungskraft, seiner Vernunft, seiner Freundlichkeit und seines Humors willen hochgeschätzt.

Jakob Ott

† Ed. Geilinger, Bau-Ing. S. I. A., G. E. P., von Winterthur, geb. am 19. Juli 1885, Eidg. Polytechnikum 1905 bis 1908, Seniorchef der Winterthurer Eisenbaufirma, ist am 11. Januar nach längerem Leiden entschlafen.

† E. T. Santschi, Ing. S. I. A. in Thun, ist am 14. Januar nach langer Krankheit im Alter von 68 Jahren verschieden.

† Ernst Homberger, Dr. h. c., Ehrenpräsident der Georg Fischer Werke in Schaffhausen und Inhaber der Uhrenfabrik E. Homberger-Rauschenbach (vorm. IWC Schaffhausen) ist am 13. Januar in seinem 83. Altersjahr entschlafen.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Die Kunstdenkmäler des Kantons Luzern. Band III: Die Stadt Luzern, II. Teil.** Von *Adolf Reinle*. Band 31 des Gesamtwerkes «Die Kunstdenkmäler der Schweiz». 348 S., 280 Abb. Basel 1954, Verlag Birkhäuser. Preis geb. Fr. 46.80.

Dem Band der Kirchen folgt der zweite mit dem Rathaus, dieser selbstsicher-grossartigen Synthese aus italienischer Palastarchitektur und einheimischem Walmdach, mit den riesigen Zweckbauten wie dem Musegg-Magazin, dem Zeughaus und den Privathäusern aus adelig-patrizischen Zeiten, wo die Luzerner Geschlechter durch Kriegsdienste in enger Beziehung zum französischen Königshof und zu den Jesuiten standen. Keine andere Stadt nördlich der Alpen besitzt einen so unmittelbar italienischen Einschlag, der freilich weniger den hellen Ton der Frührenaissance als den etwas düsteren und bitteren des «Manierismus» der Spätrenaissance aufweist.

Das neunzehnte Jahrhundert hat Luzern übel mitgespielt, doch freut man sich zu sehen, wie viel Eigenartiges in schwer zugänglichen Privathäusern noch erhalten ist. Hier gehen spätgotische Formen noch bis nach 1600 weiter, die Stilphasen lösen sich nicht einfach ab, sondern schieben sich eigenartig übereinander, womit die oft gehörte Behauptung widerlegt wird, jede Zeit habe nur eine einzige Formenwelt als gültig anerkannt. Die Kunstgeschichte ist eben doch komplizierter, als man sich das so vorstellt. Viele Häuser besitzen steinerne Wand-Tresore — eine kuriose Luzerner Spezialität —, andere haben eigenartige Oefen. Von dem erst 1825 ruchloserweise abgebrochenen Hertensteinhaus mit den Holbeinschen Wandgemälden werden die erhaltenen Originalentwürfe und die spärlichen Nachzeichnungen abgebildet, die sich erhalten haben, nebst dem einzigen Originalfragment im Luzerner Kunsthause.

Durch stilgeschichtliche Einleitungen zu den einzelnen Epochen wird das Detail in den grossen Zusammenhang eingebunden, und ein aufschlussreicher «kunstgeschichtlicher Ueberblick» beschliesst den überaus wohl gelungenen, viel Unbekanntes zeigenden Band.

Peter Meyer

**Beitrag zur Frage der Belüftung von Tiefschützen.** Von *D. Dettmers*. Dissertation an der Techn. Hochschule Hannover, erschienen im Eigenverlage der Hannoverschen Versuchsanstalt für Grundbau und Wasserbau, Franzius-Institut der T. H. Hannover, 1953, Heft 4, 46 Seiten.

Bei Tiefschützen — oder Grundschieben, wie die in der Schweiz geläufigere Bezeichnung lautet — ist das Problem der Belüftung zur Vermeidung von Kavitationschäden von grosser Bedeutung. Der mit dem Bau einer derartigen Anlage beschäftigte Stahlwasserbauer war bis jetzt auf vereinzelte, beschreibende Angaben in technischen Zeitschriften oder teure, zeitaufwändige, und in diesem Falle problematische Modellversuche angewiesen. Es ist daher für den Wasserbauer sehr wertvoll, mit vorliegender Veröffentlichung u. W. erstmals konkrete, zur unmittelbaren Anwendung reife Angaben über den Luftbedarf von Hochdruck-Auslässen zu erhalten. Die Angaben beruhen auf Messungen an in Form und Abmessung vergleichbaren Tiefschützen mit 30, 60 und 90 Meter Druckhöhe in der Lumiei-Talsperre der Società Adriatica di Elettricità; sie werden mit den Ergebnissen ähnlicher Messungen am anders gearteten Querschnitt der Entleerung des Norfork-Dammes in den USA verglichen. Die Tatsache, dass alle diese Messungen an Ausführungen zu einheitlichen Ergebnissen führten, rechtfertigt die daraus gezogenen Folgerungen und Bemessungsregeln für das Belüftungssystem. Diese laufen darauf hinaus, dass das Kriterium für genügende Belüftung hinter den Grundschieben in der Begrenzung des Druckabfalles der Luft zwischen der freien Atmosphäre am Belüftungseintritt und dem Raum unterstrom der Schütze bei rd. 1500 kg/m<sup>2</sup> liegt. Die Angabe des Luftverbrauches pro m<sup>3</sup> Abflussmenge und die Einhaltung des Druckverlust-Grenzwertes in den Belüftungskanälen lassen somit durch elementare Rechnungen die am Tiefbau und vor allem an den Abschlussorganen und deren Antrieben sehr gefährlichen Schwingungen und Kavitationserscheinungen vermeiden. Es hat sich nämlich gezeigt, dass starke Vibrationen auftraten, wenn durch Drosselung der Luftkanäle die Windgeschwindigkeit und damit die Druckverluste auf über rd.