

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 30-31

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

## Aktuell

**Vor hundert Jahren im Bau: Der Eiffelturm in Paris**

Vor genau hundert Jahren befand sich eine der schönsten und wohl bekanntesten Eisenkonstruktionen der Welt im Bau, d. h. sie ragte gerade zur Hälfte der respektablen Endhöhe von 300 m in den Himmel von Paris.

Aber nicht erst in heutigen Tagen regt sich Unmut gegen Baubehörden – auch das Projekt des Eiffelturms wurde heftig angegriffen. Im «Protest der Künstler», unterschrieben von vielen Malern, Architekten, Schriftstellern und auch vom Baumeister der Pariser Oper, Ch. Garnier, hiess es z. B.: «Wir wollen im Namen der bedrohten französischen Kunst und Geschichte gegen die Errichtung des unnützen und missgestalteten Eiffelturms mitten im Herzen unserer Hauptstadt protestieren...»

Der Aufruf kam viel zu spät, denn die Fundamentgruben waren bereits ausgehoben und am 30. Juni 1887 wurde mit der Montage der Metallteile begonnen.

*Die Bauphasen*

Anfänglich wurden die Enden der einzelnen Strebenabschnitte durch Montagekolonnen mit Hilfe von Bauwinden

aneinandergefügt, befestigt und verschraubt. Danach folgten Nieterguppen, die die Schrauben im Warmnietverfahren ersetzten.

Ab 15 m Höhe wurden die Winden durch vier von Eiffel konstruierte, drehbare Krane ersetzt. Ab 55 m war es nötig, neue Vertikalgerüste von 45 m Höhe zu konstruieren, durch die auf jeder der vier Seiten eine Plattform geschaffen wurde. Die Montage der weiteren Stahlteile erfolgte jetzt im Freivorbau, bis im März 1888 das erste Turmgeschoss fertig war.

Für die letzte Bauphase zwischen der zweiten Etage und der Spitze gab es keine geeigneten Kranlaufbahnen mehr. Der Mittelpfeiler der Aufzüge bot jetzt die senkrechte Stütze für die beiden 3 m hohen Gestelle, auf denen die Montagekrane angebracht waren.

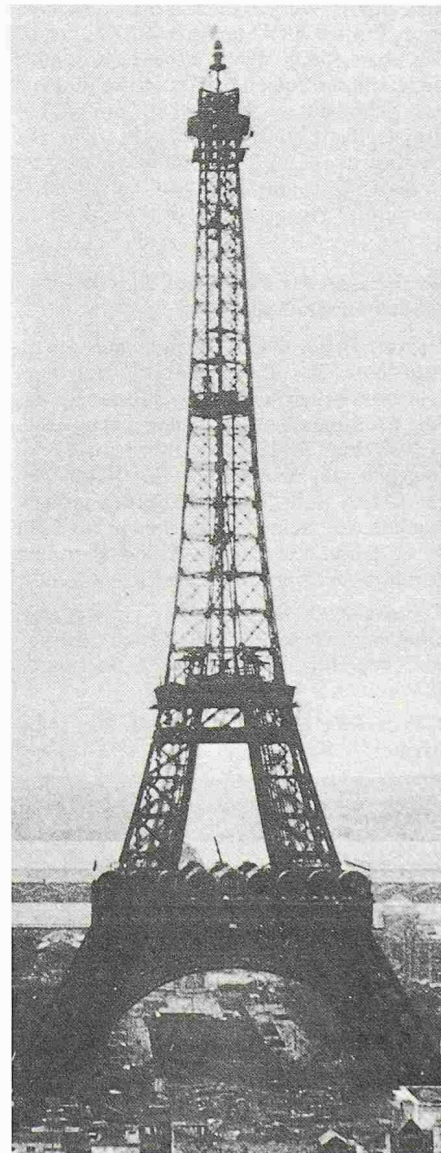
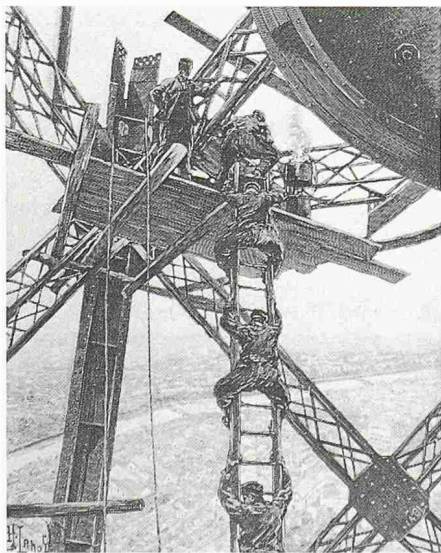
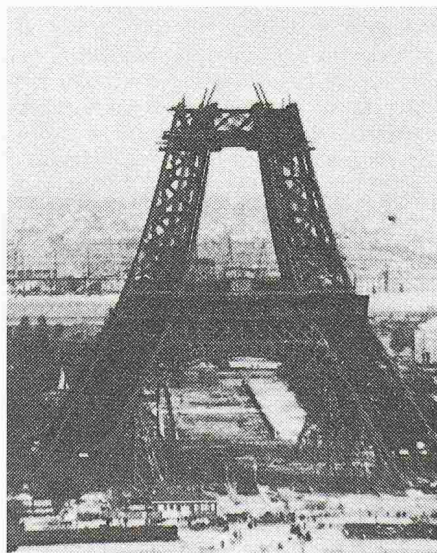
*Enormer Planungsaufwand*

Das Planungsbüro von Eiffel, das unter der Leitung des ehemaligen ETH-Studenten M. Koechlin stand, fertigte für

das Turmskelett mehr als 1700 Gesamtpläne an. Das Detailbüro lieferte 3629 Zeichnungen für mehr als 18 000 Teile.

Am Bau selbst waren nie mehr als 250 Arbeiter beschäftigt. Am 31. März 1889 war der Bau des Eiffelturms beendet.

(Quelle: «Ferrum», Nr. 59, April 88, Nachrichten aus der Eisenbibliothek)

*Der Turmbau war im März 1889 beendet**Montagearbeiter auf der Baustelle**Stand der Bauarbeiten im Juli 1888***Immer mehr ausländische Automobilisten auf Schweizer Strassen**

(wf) Die Schweiz hat sich aufgrund ihrer zentralen geographischen Lage und ihres Charakters als Touristenland zu einem eigentlichen Verkehrsmagneten entwickelt.

Gemäss Schätzungen des Bundesamtes für Statistik reisten 1987 rund 63,3 Mio.

ausländische Personenwagen und Motorräder in die Schweiz ein (ohne Schwerverkehr). Der Transitanteil wird auf rund 10% geschätzt.

Die Anzahl der Einreisen lag im Jahr 1987 um volle 5,6% höher als vor Jahresfrist. Die einreisenden Motorfahr-

zeuge stammten zu 96,4% aus unseren Nachbarländern, wobei Österreich mit 7,4% lediglich einen sehr geringen Anteil beisteuerte. Rund zwei Drittel der Einreisen entfielen auf den eigentlichen Reiseverkehr und ein Drittel auf den Arbeiterverkehr (Grenzgänger).

Eine etwas längerfristige Betrachtung zeigt, wie dynamisch sich das ausländi-