

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 17

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

Bibliographie

- [1] EIFFEL, GUSTAVE: *Travaux scientifiques exécutés à la tour de trois cents mètres de 1889 à 1900*, Paris, 1900.
- [2] EIFFEL, GUSTAVE: *Recherches expérimentales sur la résistance de l'air exécutées à la tour Eiffel*, Paris, 1907.
- [3] BRAIBANT, CHARLES: *Histoire de la tour Eiffel*, Plon, Paris, 1964.
- [4] *Ponts de France*, Presses de l'Ecole nationale des ponts et chaussées, Paris, 1982.
- [5] LOYRETTE, HENRI: *Gustave Eiffel*, Office du livre, Fribourg, 1986.
- [6] RITTER, W. ; TETMAJER L. : « Bericht über die Mönchensteiner Brücken-Katastrophe », *Schweizerische Bauzeitung*, 1891, Band XVIII.

son vivant et qu'il regretta souvent lui-même que son œuvre personnelle fût masquée par sa tour.

Conclusions

Si le nom d'Eiffel reste donc gravé dans l'histoire grâce à la tour, justifiant l'adage « il n'y a que le provisoire qui dure », c'est malgré tout l'essor que ce grand constructeur et entrepreneur a apporté à la construction métallique qui est l'aspect le plus significatif de son œuvre. Eiffel tira parti du développement du chemin de fer au XIX^e siècle pour donner à la construction métallique ses plus grandes lettres de noblesse. C'est dans la construction des ponts surtout qu'il innova par ses méthodes de montage audacieuses et par la création d'ouvrages démontables, précurseurs des constructions préfabriquées d'aujourd'hui. Il n'a en

revanche que peu ou pas contribué à l'essor de la statique graphique qu'il a su au contraire utiliser en maître. Une fois renommée et fortune faites, ce génial entrepreneur devint mécène et savant dans les domaines de la météorologie, de l'aérodynamique et de la radiodiffusion. A cet égard, il peut donc être considéré comme le premier protecteur de la recherche, alors même que n'existait encore, en France, aucun centre national dédié à ce but.

Adresse de l'auteur :

Michel Crisinel
 Chef de section
 Construction métallique (ICOM)
 Département de génie civil - EPFL
 1015 Lausanne

d'autres domaines, tels ceux liés à la télégraphie sans fil. Il faut noter qu'Eiffel fut honoré pour ses travaux d'ingénieur, d'entrepreneur et de savant de

Actualité**Notre Ville fédérale soigne son paysage urbain**

Les ponts sont des agents de liaison. Ils franchissent vallées et dépressions pour établir des voies de communication plus rapides, créant des contacts qui rapprochent les gens - à l'instar de l'un des éléments du paysage urbain de notre Ville fédérale, le pont du Kirchenfeld qui, depuis plus d'un siècle, relie deux quartiers de Berne fort animés. Un pont qui, grâce au fait qu'il est fait d'acier, est aujourd'hui en cours de rénovation.

Les bâtisseurs du pont du Kirchenfeld ont jadis fait preuve de clairvoyance en optant pour une construction en acier. Leur œuvre, en dépit d'un trafic toujours plus intense, a parfaitement tenu son rôle pendant des dizaines d'années. La force de résistance et l'élasticité nécessaires, c'est à son ossature en acier, noyau de l'ouvrage, qu'on les doit. Et sa haute résistance à la corrosion, caractéristique bien connue de l'acier, a permis à ce pont de subir sans

dommages irréversibles les continuelles attaques des gaz d'échappement et autres pollutions diverses.

Conservé et rénové sont à l'ordre du jour. Il faut aujourd'hui faire du neuf avec du vieux. Et quand on s'y emploie, c'est toujours l'acier qu'on retrouve. Ainsi pour le pont du Kirchenfeld : d'une part, son ossature en acier a assumé une fonction porteuse pour des milliers et des milliers d'usagers de chaque jour et, d'autre part, c'est grâce à l'acier qu'on peut aujourd'hui le conserver et le rénover. Les démontages nécessaires, l'indispensable remplacement de certains éléments, les adaptations et réorganisations exigées par l'exploitation, ainsi que les éléments et renforcements à ajouter après coup, seul l'acier permet de le faire, sans que se posent de gros problèmes d'ordre technique et financier.

Les ouvrages en acier satisfont également des exigences légitimes en ce qui concerne l'environnement et le paysage. De volume réduit, plus « sveltes » que les ouvrages en dur, ils s'insèrent mieux dans l'image d'un site, urbain ou autre.

