

Deutschlandfunk

GESICHTER EUROPAS

Samstag, 15. Juni 2013 – 11.05 – 12.00 Uhr

Im Dienste der eisernen Dame – Hinter den Kulissen des Eiffelturms

Mit Reportagen von Suzanne Krause
Redakteur am Mikrofon: Norbert Weber
Musikauswahl: Babette Michel

(DLF 2011)

Urheberrechtlicher Hinweis

Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden. Die Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in §§ 44a bis 63a Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

© **Deutschlandradio** 

Opening: (Stimmen)

Musik

Eine Kartenkontrolleurin über die Faszination des Eiffelturms:

Obwohl ich nun schon 13 Jahre im Eiffelturm arbeite, hat meine Bewunderung für dieses Bauwerk nicht nachgelassen. Es gefällt mir ungemein. Denn es steht zum einen für die Arbeit, die eine Hundertschaft Männer beim Bau vor 120 Jahren geleistet hat, und zum anderen steht der Eiffelturm natürlich für Paris und auch für Frankreich.

Und der Generaldirektor der Eiffelturm-Betreiber-Gesellschaft SETE über die Zukunftspläne:

In den ersten 120 Jahren hat der Eiffelturm über 250 Millionen Besucher angezogen. Und er soll auch morgen und für lange Zeit weiterhin Touristen anlocken: die Kinder und Enkel der heutigen Besucher. Das ist unser Ziel.

Gesichter Europas: Im Dienste der eisernen Dame –
Hinter den Kulissen des Eiffelturms. Mit Reportagen von Suzanne Krause. Am Mikrofon begrüßt Sie Norbert Weber.

Musik

Seit mehr als 120 Jahren prägt der Eiffelturm die Silhouette von Paris. Er ist nicht nur das Wahrzeichen der Metropole an der Seine, sondern er gilt auch als Symbol für ganz Frankreich. Gustave Eiffel erbaute den Turm anlässlich der Weltausstellung 1889, die zum 100. Jubiläum der französischen Revolution stattfand. Rund sieben Millionen Besucher aus aller Herren Länder lockte die 324 Meter hohe Metallkonstruktion im vergangenen Jahr an. Das erfordert einen riesigen organisatorischen Aufwand. Rund 500 Personen in unterschiedlichen Berufen sorgen für die Instandhaltung und einen reibungslosen Ablauf beim Besuch des weltberühmten Monuments.

Atmo Aufschließen

Eric Traon steht seit nunmehr 20 Jahren im Dienste der eisernen Dame, nachdem er zuvor ein Jahrzehnt lang in der Automobilbranche tätig war. Als die Betreiber-Gesellschaft des Eiffelturms einen Mechaniker mit Spezialgebiet Hydraulik suchte, griff Traon zu. Heute leitet er das Team, das die Aufzüge wartet.

Rep 1: Eric Traon

Atmo

Eric Traon ist pünktlich um 8 Uhr, zur Frühschicht, zum Dienst erschienen. Zu dieser frühen Stunde liegt der Eiffelturm noch im Halbschlaf, denn die Kassen für die Besucher öffnen erst um halb Zehn. Doch für den Mechaniker drängt die Zeit. Bis die ersten Eiffelturm-Touristen eintreffen, muss er seinen allmorgendlichen Sicherheitscheck abgeschlossen haben. Schnellen Schrittes eilt er deshalb ins Untergeschoss des Nordflügels, in den Sperrbezirk, wie er sagt, um die Funktionsfähigkeit der Aufzugsanlage zu überprüfen. Beidseitig stehen die Lifttüren weit offen. Im Inneren der Kabine knien zwei Techniker im Blaumann. Sie haben die Bodenleisten der Türen abgeschraubt und sind dabei Verschmutzungen aus den Ritzen zu entfernen. Tägliche Routinearbeit, sagt der groß gewachsene 50-Jährige und schaut seinen beiden Mitarbeitern kritisch prüfend über die Schultern.

Bevor der Eiffelturm seine Pforten öffnet, warten wir die Aufzüge. Jeden Tag nehmen wir uns etwas anderes vor. Heute sind die Aufzugstüren dran. In einer Stunde muss die Arbeit erledigt sein, denn im Anschluss machen wir eine Probefahrt. Erst wenn wir unsere Checkliste erfolgreich abgearbeitet haben, gibt die Kommandozentrale die Aufzüge für den Besucherverkehr frei.

Atmo Wartung

Die Kollegen schrauben die Leisten wieder an. Der Aufzug im Nordpfeiler wird elektrisch betrieben. Traon sagt, die hiesigen Wartungsarbeiten seien mit denen eines Autos vergleichbar.

Der Lift im Ostpfeiler hingegen funktioniert hydraulisch, wie zu Eiffels Zeiten. Da sind unzählige Teile in Bewegung. Deswegen braucht der Aufzug sehr viel Überwachung. Fast so viel wie bei einem Flugzeug vor dem Start.

Atmo Motoren

Die Wartungsarbeiten sind beendet. Im Saal nebenan fährt die Kommandozentrale langsam die Aufzugsmotoren hoch. Die Maschinen dröhnen und rütteln den Eiffelturm quasi endgültig aus dem Schlaf. Bei der ersten Probefahrt wird der Aufzug alleine losgeschickt, im Schrittempo. Bis zum ersten Stock legt er nur 70 Zentimeter pro Sekunde zurück, statt, wie normal, zwei Meter. Zügig eilt Traon zum Hochparterre, dem normalen Lifteinstieg.

Jetzt machen wir die bemannte Probefahrt für die Türkontrolle. Mein Kollege Alex im unteren Teil der Doppelkabine steuert den Aufzug. Hier vom oberen Kabinenteil aus kann ich nur die Lifttüren schließen.

Atmo

Rasant schwebt der verglaste Aufzug nach oben, Richtung Pariser Himmel. Mit jedem Meter aufwärts wird die Seine gegenüber zum immer schmaleren Band, verwandeln sich die Passanten auf dem Champs de Mars mehr und mehr in kleine Punkte.

Den Blick auf die Stadt genieße ich immer wieder aufs Neue. Letzten Sonntag war das Licht wundervoll. Wenn der Ostwind die Wolken und vor allem den Smog wegtreibt, kann man sehr weit sehen. Eigentlich bin ich den Ausblick ja gewohnt, aber jedes Mal, wenn ich im ersten Stock ankomme, schweift mein Blick automatisch in die Ferne. Manchmal recke ich mir den Hals aus, um meine Wohnung ausfindig zu machen und zu schauen, ob daheim alles in Ordnung ist.

Atmo Tür

Der Aufzug kommt im ersten Stock an. Akribisch beäugen die beiden Mechaniker die Sicherheitskontakte an den Außentüren. Eric Traon bittet seinen Kollegen, die Lifttüren nochmals zu betätigen. Ein Stäubchen Dreck auf den Kontaktmeldern, sagt er mit erhobenem Zeigefinger, kann in der Kommandozentrale zu einer automatischen Pannenmeldung führen: „Vorsicht, ungesicherte Tür“. Bis die Mechaniker das Problem nicht eigenhändig durchgecheckt haben, herrscht deshalb absolutes Fahrverbot im pannenverdächtigen Aufzug. Eric Traon seufzt und zuckt kurz mit den Schultern: in seinen zwanzig Dienstjahren hat er so manche Panne miterlebt, zahllose Probleme lösen müssen. Doch gleich strafft er den Oberkörper und sein Tonfall steigert sich ins Leidenschaftliche:

Die alte Dame Eiffelturm hält uns ganz schön auf Trab. Wenn wir Techniker Ersatzteile brauchen, finden wir die garantiert nicht im nächsten Baumarkt sondern wir müssen sie selbst anfertigen. Wenn es uns nicht gelingt, ein Stück anzupassen oder zu reparieren oder bei großen Teilen, können wir nur hoffen, dass wir einen Betrieb finden, der sie für uns herstellt. Denn das kriegen wir selbst nicht hin. Und das ist leider häufig der Fall. Manches Teil ist 120 Jahre alt. Es ist nicht einfach, das nachzubauen. Wir können zwar in Eiffels Bauanleitung nachschauen, aber auch das hilft uns auch nicht immer weiter. Dieses Nachschlagewerk verzeichnet die damaligen Bauarbeiten, von der Struktur des Bauwerks über dessen Untergrund bis zu den Aufzügen und den damaligen Restaurants, inklusive der Wasserrohre und der Telefonleitungen, die damals erstmals ausprobiert wurden. Das ist eine wahre Bibel, ohne die wir gar nicht arbeiten könnten.

Atmo Gang

Die Probefahrt ist erfolgreich abgeschlossen. Eric Traon ist nun auf dem Weg zur Kommandozentrale, um dort grünes Licht für den Tagesbetrieb zu geben. Unterwegs berichtet er nicht ohne Stolz über diverse brenzlige Aktionen, die er und seine Mitarbeiter im Eiffelturm schon überstanden haben.

Als der zweihundert millionste Besucher erwartet wurde, haben wir ein Auto auf die Plattform im ersten Stock hoch gehievt, in einer Holzkiste verpackt, wie ein Spielzeugauto. Da mussten dann alle Techniker am Turm mit Hand anlegen. Hoch gehievt wurde die Kiste zwar mit unserem Flaschenzug im 2. Stock. Aber wir mussten die Seile halten und dafür sorgen, dass die Kiste nicht aneckt oder runter fällt. Das war schon ziemlich spektakulär. Und anschließend haben wir die Kiste im 1. Stock aufgebaut, als Geschenk für den Besucher, der die Jubiläumskarte erstanden hat.

Eric Traon ist kaum noch zu bremsen. Er grinst verschmitzt und erzählt, wie für eine Ausstellung zu Jules Verne der Maschinenraum des Eiffelturms in Kapitän Nemos U-Boot verwandelt wurde, 20.000 Meilen unter dem Meer. Wie er mit seinem Team auf der Plattform im ersten Stock eine Packeis-Landschaft nachbaute, mit Pinguinen aus Pappe.

Im vierten Stock, knapp unter der Turmspitze, befindet sich das Büro von Gustave Eiffel. Da wird mit Wachfiguren von Tussaud nachgestellt, wie Eiffel den amerikanischen Erfinder Thomas Edison empfängt. Eines Tages sollten die Wachfiguren entstaubt und ich wurde beauftragt mich darum zu kümmern. Ich weiß noch, wie ich mit Edisons Kopf unter dem Arm in den Besucheraufzug eingestiegen bin und was für schräge Blicke ich da erntete. So etwas kann man nur bei uns im Eiffelturm erleben.

Musik

Während der Eiffelturm heute als grandiose Ingenieur-Leistung und wirtschaftliches Erfolgsunternehmen gilt, wurde er in der Zeit seiner Entstehung - in den Jahren 1887 bis 1889 - von Teilen der Pariser Bevölkerung abgelehnt. Empörte Künstler und Intellektuelle nannten Eiffels Konstrukt abschätzig „Metallkarotte“ oder „düsteren Fabrikschornstein“. Sie empfanden den Turm als Schandfleck und als Entehrung der Kultur-Metropole Paris. Sie starteten Kampagnen und Flugblattaktionen gegen den Bau des Turms und veröffentlichten am 14. Februar 1887 in der Tageszeitung „Le Temps“ einen offenen Brief, der an den Leiter der Pariser Weltausstellung Jean-Charles Alphand gerichtet war.

Musik

Lit 1 Offener Protestbrief der Künstler beim Bau des Eiffelturms

Wir, Schriftsteller, Maler, Bildhauer, Architekten, passionierte Liebhaber der bislang intakten Schönheit von Paris, treten an, um mit all unserer Kraft, mit all unserer Empörung, im Namen des verkannten französischen Geschmacks, im Namen der bedrohten französischen Kunst und Geschichte, dagegen zu protestieren, dass mitten im Herzen unserer Hauptstadt der unnütze und monströse Eiffelturm errichtet wird. Ohne in den Überschwang des Chauvinismus zu verfallen, haben wir dennoch das Recht, lautstark auszurufen, dass Paris weltweit keine Rivalen kennt. An seinen Straßen, den erweiterten Boulevards, entlang seiner bewundernswerten Kais ragen die nobelsten Bauwerke auf, die das menschliche Genie gebar. Die Seele Frankreichs, Schöpferin von Meisterwerken, erstrahlt inmitten all dieser erhabenen steinernen Blüte. Italien, Deutschland, Flandern, zu Recht so stolz auf ihr künstlerisches Erbe, besitzen nichts, was dem unseren gleich käme. Wird die Stadt Paris sich somit längerfristig mit den barocken, merkantilen Phantasien

eines Maschinenbauers verbinden und sich in irreparabler Weise hässlich machen und entehren? Denn der Eiffelturm, den selbst das ach so kommerzielle Amerika nicht würde haben wollen, ist, daran besteht kein Zweifel, die Entehrung von Paris.

Musik

Die Argumente der damaligen Eiffelturm-Gegner sind heute nicht mehr nachvollziehbar, denn der Eiffelturm ist längst zu einem Markenzeichen geworden. Der Umsatz im vergangenen Jahr belief sich auf rund 100 Millionen Euro. Der Eiffelturm ist somit eines der wenigen französischen Monumente, das keine Subventionen in Anspruch nehmen muss. Er ist eine Stadt in der Stadt, mit eigenem Postamt und Polizeiwache – ein funktionierendes Unternehmen.

Atmo Empfang

Um die gewaltigen Besucherströme zu bewältigen, bedarf es geschulten Personals, nicht zuletzt um die Sicherheit der Gäste zu garantieren. Das fängt bereits bei den Empfangsdamen an. Karine Guenot ist eine von ihnen.

Rep 2: Karine Guenot

Atmo

Seit wenigen Minuten sind die Pforten des Südflügels, Treppenaufgang zum Eiffelturm, geöffnet. Die ersten Touristen haben den Sicherheitscheck für ihre Taschen und Rucksäcke absolviert und steuern nun mit gezückter Eintrittskarte auf Karine Guenot zu. Die schlanke Frau mit Pagenschnitt und dunklem Arbeitskostüm steht kerzengerade hinter einer kleinen Absperrung und reißt routiniert eine Ecke von jeder Eintrittskarte ab. Eine Schulklasse drängelt herein. Freundlich aber bestimmt spricht sie die Kinder an:

Seid ihr in Form heute Morgen? Habt ihr gut gefrühstückt? Vor Euch liegen 671 Stufen. Wie hoch der Eiffelturm ist? 324 Meter. Jetzt geht mal weiter. Danke schön, danke.

Atmo

Es dauert, bis die ganze Klasse am Empfang durchgeschleust ist. Karine Guenot bleibt ruhig, auch wenn Sie bekennt, dass der Lärm Sie manchmal nervt.

Wenn ich abends nach Hause komme, gehe ich nicht mehr ans Telefon. Dann brauche ich meine Ruhe. Meine Kinder müssen dann still und brav sein. (Lachen)

Atmo Empfang

Kein Wunder: in der Hochsaison, im Sommer, stürmen täglich bis zu 30.000 Besucher den Eiffelturm. Das erfordert starke Nerven, sagt Karine Guenot, die mit ihren Kollegen und Kolleginnen im Schichtdienst arbeitet.

Ein Arbeitszyklus dauert neun Tage. Darin enthalten sind drei Tages- und drei Abendschichten. Anschließend sind drei Tage frei. Die Tagesschicht beginnt um halb zehn und endet um halb sieben. Die Abendschicht dauert von halb sechs bis Mitternacht im Winter und ein Uhr früh im Sommer. Das ist kein einfacher Rhythmus, darunter leiden die Schlaf- und die Essenszeiten. Andere schieben Schicht von Montags bis freitags. Wir

am Eiffelturm arbeiten abends, am Wochenende, an Feiertagen. So ist das nun mal in diesem Job.

Atmo Kinder

Die nächste Schulklasse trudelt ein. Wieder setzt Karine ihr mütterliches Lächeln auf. Trotz der Routine: es kommt von Herzen.

Obwohl ich nun schon 13 Jahre im Eiffelturm arbeite, hat meine Bewunderung für dieses Bauwerk nicht nachgelassen. Es gefällt mir ungemein. Denn es steht zum einen für die Arbeit, die eine Hundertschaft Männer beim Bau vor 120 Jahren geleistet hat, und zum anderen steht der Eiffelturm natürlich für Paris und auch für Frankreich.

Atmo Empfang

Guten Tag, danke. Guten Tag, danke. Der Besucherstrom wird dichter. Die Arbeit bleibt monoton. Deshalb wechseln alle bei jeder Schicht mehrfach den Posten. Immerhin: der Lohn ist mehr als gut, sagt Karine, lacht kurz und schiebt trocken hinterher: das Geld sei hart verdient. Dann nickt sie ihrer Kollegin zu, ruft: Bis nachher und ist schon an der Tür. Flotten Schrittes eilt Sie nun Richtung Nordpfeiler, schiebt sich durch die Touristenmenge auf dem Eiffelturm-Parvis.

Manchmal ist es ziemlich anstrengend, hier zu arbeiten. Spüren Sie den Wind? Zum Teil sind wir draußen im Einsatz, bei Wind und Wetter, bei Schnee und Hitze. Manchmal haben wir es mit unangenehmen, aggressiven Touristen zu tun. Aber die Mehrheit ist zum Glück eher sehr nett. Wir haben schon Fortbildungen zur Konfliktbeseitigung erhalten, ebenso wie zum Thema Sicherheit. Wir werden trainiert, um in der Menge Leute ausfindig zu machen, die unter Stress stehen, denen es seelisch nicht gut geht, die vielleicht sogar mit Selbstmordgedanken hier hin kommen. Es ist das Schlimmste, was man hier erleben kann, wenn ein Besucher Selbstmord begeht. Klar haben wir Sicherheitsgitter am Turm, aber mancher schafft es trotzdem. Die meisten springen vom ersten Stock und wenn sie unten ankommen, ist das kein schöner Anblick.

Atmo Nordpfeiler

Karine Guenot betritt den Nordpfeiler durch den Hintereingang und schlüpft durch eine Seitentür ins Vestibül. Im Eingangsbereich und ebenso eine Treppe höher, auf einer Art Empore, stehen die Besucher Schlange vor dem doppelstöckigen Aufzug. Mit sanftem Nachdruck bahnt sich die junge Frau ihren Weg bis zum Empfangsschalter hinter der Eingangstür. Es ist nun später Vormittag, Hauptbesuchszeit im Eiffelturm. Karine lässt sich von den anstürmenden Massen nicht aus der Ruhe bringen. Fast stoisch entwertet Sie die Eintrittskarten der Besucher.

Die erste Stoßzeit beginnt um elf, halb zwölf. Und manchmal geht's in einem Rutsch durch bis zehn Uhr abends. Ununterbrochen.

Atmo

Hier bei der Kartenkontrolle stehen wir gewissermaßen mitten im Gewühle und haben dennoch wenig Kontakt mit den Besuchern. Meist beschränkt sich die Konversation auf: Guten Tag! Danke! Bitte rücken Sie ein bisschen vor. Anfangs war es gar nicht so einfach für mich, gleichzeitig diplomatisch und kurz angebunden zu sein. Aber wir vom Empfangspersonal können uns ja von den Touristen nicht überrennen lassen, denn wir

sind schließlich die Hausherren hier. Zwar haben wir die Anweisung, freundlich zu unseren Gästen/Besuchern zu sein, damit sie sich bei uns heimisch fühlen, aber gleichzeitig sollen wir sie auch steuern: diplomatisch aber entschlossen. Mit der Zeit wird man so zu einem gewieften Psychologen. (Lachen)

Musik

Die Kritik der Pariser Künstler und Intellektuellen an seinem Bauwerk schien Gustave Eiffel damals in der Entstehungszeit des Turms schwer getroffen zu haben. Deshalb nahm er – ebenfalls in der Tageszeitung „Le Temps“ - unverzüglich Stellung zu den Vorwürfen der Gegner des Turmbaus.

Musik Lit 2

Lit 2 Antwortschreiben von Gustave Eiffel, veröffentlicht in der Zeitung „Le Temps“

Kümmern wir uns jetzt erst einmal um den ästhetischen Verdienst, betreffs dessen ja die Künstler speziell kompetent sind. Ich würde gerne wissen, auf was sie ihr Urteil stützen. Denn, bitte beachten Sie, meine Herren: niemand hat bislang meinen Turm sehen können und niemand wird, bevor der Bau nicht abgeschlossen ist, sagen können, wie der Turm sein wird. Bislang kennt man davon nur eine geometrische Zeichnung, die Hunderttausende Male vervielfältigt wurde. Seit wann schätzt man die Kunst eines Bauwerks anhand einer geometrischen Zeichnung ein? Ich selbst bin mir sicher, dass mein Turm schön sein wird. Nur weil wir Ingenieure sind, glaubt man deshalb, dass uns die Schönheit unserer Bauten nicht beschäftigt und dass wir, während wir solid und dauerhaft arbeiten, uns nicht anstrengen, elegant zu bauen?

Das erste Prinzip der architektonischen Ästhetik besteht darin, dass die wesentlichen Linien eines Bauwerks von der perfekten Anpassung an dessen Bestimmung abhängen. Welche Bedingung hatte ich an allererster Stelle bei meinem Turm zu berücksichtigen? Die, dass der Turm dem Wind standhält. Also, ich behaupte, dass die Biegungen der vier Kanten des Bauwerks, so, wie ich sie berechnet habe, schön erscheinen werden, da sie dem Auge die Kühnheit meines Entwurfs vermitteln werden.

Mein Turm wird das höchste Bauwerk sein, das je von Menschen errichtet wurde. Wird er damit nicht auf seine Art grandios sein? Und warum wäre, was in Ägypten bewundernswert ist, in Paris abscheulich und lächerlich? Ich suche und suche und muss eingestehen, dass ich diesbezüglich keine Antwort finde.

Musik

Heute gilt der Eiffelturm weltweit als ein Meisterwerk der Ingenieur- Kunst. Er entstand in exakt zwei Jahren, zwei Monaten und 5 Tagen und war der Star der Pariser Weltausstellung 1889, vor allem auch wegen der revolutionären Bautechnik, die Gustave Eiffel anwandte. Als Baumaterial setzte er auf Eisen, genauer gesagt, auf Puddeleisen, ein spezielles Material, das weniger rostanfällig ist. In Fertigbauweise wuchs der Turm in die Höhe: die Einzelteile der Metallstruktur wurden in Eiffels Werkstatt, in einem Vorort von Paris, zusammengesetzt. Insgesamt besteht die Grundstruktur des Eiffelturms aus exakt 18.038 Stücken, die von zweieinhalb Millionen Nieten zusammengehalten werden.

Atmo Stimmen Parvis

Hüter all der Eisenplatten, -Streben und Nieten ist Stéphane Roussin, der Chefingenieur am Eiffelturm. Er ist verantwortlich für den Zustand und die Sicherheit der Bauwerksstruktur. Sein Büro liegt einen Katzensprung vom Monument entfernt, mitten

auf, genauer: unter dem Champs de Mars, dem Marsfeld, im so genannten Bunker, einem geschichtsträchtigen Ort.

Beitrag 3 Stephane Roussin

Atmo Bunker

Mit seiner elektronischen Schlüsselkarte hat Stephane Roussin die schwere Eisentür entriegelt, nun drückt er sie auf. Wendeltreppenartig führen Betonstufen in die Tiefe zu einer zweiten Tür, dahinter befindet sich ein breiter Betongang. An den Wänden hängen historische Aufnahmen, die die Geschichte dieses Ortes illustrieren. Stephane Roussin weist beim Vorbeigehen mit der rechten Hand auf die Bilderreihe, in seinem Blick liegt Stolz.

1898 wurden vom Eiffelturm aus erste funktelegraphische Übertragungen gestartet; anfangs nur bis zum Panthéon. 1914, bei der Marne-Schlacht, funkte die Armee dann Befehle an die Front. 1921 entstand das öffentliche Radio, anfangs mit einem reinen Nachrichtenprogramm. Vier Jahre später startete Radio Eiffelturm mit Sendungen von Sacha Guitry. Mitte der 1930er Jahre ging dann der Fernsehsender in Betrieb. Und 1953 strahlte er die erste Eurovisions-Sendung aus: die Krönung der englischen Königin, Elisabeth II.

Gustave Eiffel billigte es ausdrücklich, dass 14 Jahre nach der Einweihung des Turms das Militär auf dessen Spitze Antennen installierte, sagt Stephane Roussin, denn damit entkam sein Bauwerk dem Abriss, der ursprünglich rund um dessen zwanzigsten Geburtstag geplant war. Die historischen Daten sprudeln nur so heraus aus dem 50jährigen Chefingenieur, der nicht nur mit der Geschichte des Eiffelturms bestens vertraut ist, sondern auch mit dem Militär. Er war viele Jahre Mitglied der französischen Marine.

Atmo Tür

In seinem winzigen Büro, rechts hinten am Ende des Gangs, verwahrt der Chefingenieur noch das Offiziersjahrbuch auf. Roussin schlängelt sich vorbei am Besprechungstisch linkerhand, umkreist den Computerarbeitsplatz rechts und greift sich von einem niedrigen Aktenschrank das Jahrbuch. In seiner Militärzeit, sagt er, schipperte er mit der französischen Kriegsmarine von einem gefährlichen Einsatz zum nächsten: Kosovo, Libanon-Krise, Golfkrieg. Später war er für die Wartung des atomaren Flugzeugträgers Charles-de-Gaulles verantwortlich, bis er dann schließlich ins Pariser Marine-Ministerium abkommandiert wurde. Eines Tages, es war Ende 2006, erinnert sich Roussin, begann seine zweite berufliche Karriere:

Eines Morgens klingelte das Telefon in meinem Büro und ich hatte jemanden von der Direktion des Eiffelturms an der Strippe. Er sagte mir, dass er einen Ingenieur für das Bauwerk suche. Normalerweise erhielt ich nur Anrufe aus dem Umfeld der Armee. Deshalb war ich so platt, dass ich antwortete: „Sie haben sich verwählt“ und auflegte. Doch das Telefon klingelte gleich wieder und ich hatte dieselbe Person am Apparat. Dann habe ich ein bisschen nachgedacht und schließlich den Job angenommen.

Atmo Anruf

Roussins Telefon klingelt. Ein Techniker meldet ein leckendes Wasserrohr im ersten Stock. Der Chefingenieur beauftragt sofort einen Mitarbeiter, dort nach dem Rechten zu schauen. Dann nimmt er den Gesprächsfaden wieder auf:

Also, das Militär ist bekannt für seine Strenge. Die ist vor allem bei der Marine sehr ausgeprägt. In Kriegszeiten wird ein Schlachtschiff kommandiert, in Friedenszeiten hingegen gemanagt. Das ist beim Eiffelturm genau dasselbe. Wenn bei uns große Wartungs- und Reparaturarbeiten anstehen, muss das gesamte Personal an einem Strang ziehen. Als ehemaliger Marine-Offiziere fällt es mir leicht, den Mitarbeitern eines klar zu machen: wir sitzen alle im selben Boot.

Atmo Schreibtisch

Stephane Roussin hat am Schreibtisch Platz genommen und den Computer angeschaltet. Kurz streift sein Blick den Kleiderhaken an der Wand gegenüber: dort hängt eine Bergsteiger-Ausrüstung. Die trug er heute Morgen: mit Kollegen hangelte er sich am Turm in 60 Meter Höhe von Eisenbalken zu Eisenbalken, auf der Suche nach eventuellen Rostschäden. Alle sieben Jahre leitet der Chefingenieur eine Generalinspektion der alten Dame: wenn die Malerkolonnen den Turm von der Spitze bis zu den Füßen neu anstreicht und dabei in alle Ecken und Winkel klettert. Immerhin stammen noch 95 Prozent der Eisenstruktur aus Eiffels Zeiten. Für die alltägliche Überwachung bedient sich Roussin auch modernster Technik. Mit einigen Mausklicks öffnet er ein Computerprogramm: auf dem Monitor erscheint ein digitaler Eiffelturm. Zwei Jahre Puzzlearbeit stecken in dem Programm, sagt Roussin, mit dem sich die Standfestigkeit des Eisenmonuments simulieren lässt. Sein Gesicht strahlt, während er mit der Computermouse Kreise zieht: der Miniatur-Eiffelturm vor ihm beginnt zu tanzen:

Wir haben das Modell im Computer auf die neuen europäischen Baunormen getestet. Das Ergebnis: der Turm steht felsenfest. Wir haben sogar bei einer Simulation dem Monument einen zweiten Eiffelturm aufgesetzt. Selbst das hält der Originalturm aus. Dennoch kann es manchmal Probleme geben, etwa, wenn partiell eine Plattform vereist, massiv beschwert wird. Das simuliere ich gerade und dabei werden die belasteten Partien im Computer rot markiert. Diese Stellen müssten wir uns dann im Ernstfall auf dem richtigen Turm genauer anschauen.

Atmo Telefon

Stephane Roussin greift erneut zum Telefonhörer. Mit seiner Sekretärin klärt er den Arbeitsplan für die kommende Woche ab: bei ihm laufen die Fäden aller Einsätze zusammen. Dann steht er auf und zieht sich sein Jackett an. Er will noch schnell rüber zum Turm, den Wasserschaden doch lieber selbst inspizieren. Beim Verlassen seines Büros zeigt er noch grinsend auf ein großes Poster, das an der Stirnwand hängt. Das Foto zeigt einen wellenumtosten Leuchtturm in seiner Heimat, der Bretagne. Dort geht Roussin in jeder freien Minute auf Segeltörn.

Eigentlich ist der Eiffelturm doch eine Art Leuchtturm, der Leuchtturm von Paris. Und zu seinen Füßen schippern die Ausflugsboote der Seine. Darin besteht die Beziehung zu meinem früheren Leben bei der Kriegsmarine.

Musik

Der Eiffelturm macht seinen Erbauer, Gustave Eiffel, dessen Vorfahren aus der Eifel stammten, auf einen Schlag weltberühmt. Da ist der Ingenieur 57 Jahre alt. Bereits zuvor

hat er mit anderen imposanten Bauten schon auf sich aufmerksam gemacht. Er konstruiert in Europa und auch in den USA spektakuläre Brücken und Viadukte, dazu unter anderem den Westbahnhof von Budapest, und das Grundgerüst der Freiheitsstatue in New York. Auch beim Bau des Panama- Kanals ist er beteiligt und gerät dabei in eine Finanz- und Korruptions- Affäre, bei der Tausende kleine Anleger ihr Geld verlieren. Zunächst wird er verurteilt, später jedoch rehabilitiert. Fortan widmet sich der Star-Ingenieur nur noch der Forschung und sorgt vor allem im Bereich Aerodynamik für große Fortschritte. Am 28. Dezember 1923 stirbt Gustave Eiffel 91jährig in seinem Haus nahe Paris.

Atmo ZUG

Sylvain Yeatman-Eiffel ist einer der Nachfahren des genialen Baumeisters. Gustave war sein Ur-Urgroßvater. Sylvain hat sein Leben der Kunst gewidmet: der renommierte Maler stellt seit 1969 regelmäßig in Europa und den Vereinigten Staaten aus, er hat Stoffe für Christian Dior entworfen und ebenso moderne Möbel designt. Zusammen mit seinem Sohn Savin pflegt er das Erbe seines berühmten Vorfahren.

Beitrag 4: Sylvain & Savin Yeatman-Eiffel

Atmo ZUG

Sylvain Yeatman-Eiffel und sein Sohn haben es sich in der ersten Klasse des TGV, des Hochgeschwindigkeitszugs, bequem gemacht. Sylvain, hoch aufgeschossen, hager, graumeliert, trägt einen auffälligen Janker in Hahnentrittmuster mit groben Nähten. Ihm gegenüber sitzt Savin, im schwarzen Pullover und Jeans. Seine langen dunklen Haare hat er zu einem Pferdeschwanz gebunden. Ein winziger Kinnbart und strichschmale Koteletten prägen sein Gesicht. Der TGV bringt die beiden Männer in eineinhalb Stunden von Paris nach Dijon, Gustaves Geburtsort. Eine Art Dienstreise, stellt Sylvain Yeatman-Eiffel klar. Seine Hände unterstreichen jedes Wort.

In Dijon sind wir vom Verein der Ehrenlegion zu dessen Jahresversammlung eingeladen. Ich werde häufig gebeten, einen Vortrag zu Gustave Eiffels Erfindungen zu halten, sei es bei Versammlungen von Bauunternehmern oder auch bei Fachmessen.

Atmo ZUG

Kein Wunder, auch 124 Jahre nach der Einweihung des berühmten Pariser Turms gilt das Bauwerk weiterhin als Ingenieurs-Meisterleistung. Seine Einmaligkeit verdankt es auch seiner Zweckfreiheit.

Gustave Eiffel ging es nicht darum, etwas Nützliches zu erbauen. Sondern er wollte mit seinem Turm einfach nur demonstrieren, dass der Mensch fähig ist, die bis dahin mythische Grenze von tausend Fuß Bauhöhe, das sind an die 300 Meter, zu überschreiten. Ein bislang unerreichtes Ziel, vor allem für englische und amerikanische Ingenieure. Der höchste damalige Turm stand in Washington: er kam auf 165 Meter.

Atmo Zug

Mögen auch mittlerweile andere Bauten das Pariser Wahrzeichen um einiges überragen, für Sylvain ist der Eiffelturm immer noch der schönste aller Türme. Mit dem Bauwerk seines Ur-Ur-Großvaters pflegt er seit frühester Kindheit schon eine innige Beziehung:

Ich bin vielleicht auf dem Eiffelturm gezeugt worden, denn meine Eltern verbrachten ihre Hochzeitsnacht dort in Eiffels Privatwohnung, die später in ein Fernsehstudio umgewandelt wurde. Alle meine Kindergeburtstage wurden auf dem Eiffelturm gefeiert, der Debütantinnenball für meine Schwester wurde dort ausgerichtet, mein Sohn feierte seine Verlobung auf dem Eiffelturm. Alle großen Familienfeste haben schon immer auf dem Eiffelturm stattgefunden. Bis 1983, über 90 Jahre lang, war der Eiffelturm im Besitz meiner Familie. Gustave hatte den Bau mit seinem eigenen Geld bezahlt. Meinem Großvater und dem Onkel unterstand lange die Eiffelturm-Gesellschaft. Das Grundstück allerdings gehörte von je her der Stadt Paris. Unzählige Male wurde uns die Nutzungskonzession verlängert. Aber eines schönen Tages war dann Schluss. Nun bleibt uns nur noch eines übrig: uns die Augen auszuheulen (Lachen).

Atmo Zug

Aufmerksam hat Savin den Ausführungen seines Vaters zugehört. Nun beugt er den Oberkörper vor und zieht die Augenbrauen nach oben:

Ich habe nie gesehen, dass der Eiffelturm uns viel Geld eingebracht hätte.

Meine Mutter, alle in der Familie, haben nach und nach ihre Aktien von der Eiffelturm-Gesellschaft verkauft. Dennoch waren damals die Beziehungen zum Eiffelturm noch sehr eng. Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass bei uns zuhause ganze Blocks von Eintrittskarten herumlagen, die wir an unsere Freunde verschenkten. Diese Zeiten sind aber endgültig vorbei.

Atmo Bahnsteigansage

In Dijon steigen Vater und Sohn aus dem Zug und trotten gemächlich zum Ausgang. Auf dem Vorplatz steht schon ein Mitglied des Vereins der Ehrenlegion. Unterwegs im Auto kündigt Sylvain an, bei der Versammlung Anekdoten zu seinem Urahnen zum Besten geben zu wollen.

Man hat ja hier Eiffel alles andere als nett behandelt.

Ich weiß, nach dem Skandal um den Panama-Kanal wurde ihm die Ehrenlegion aberkannt. Unser Vereinspräsident hat herausgefunden, dass ihm die Auszeichnung später erneut zugestanden wurde.

Nein, die Ehrenlegion wurde ihm nie aberkannt.

Aber die Franzosen haben im Kopf behalten, dass er die Auszeichnung verloren hat.

Nein, nein, die Einzigen, die Eiffel für die Panama-Affäre bestraften, waren die Stadtväter seiner Geburtsstadt, Dijon. Sie ließen das Quai, das sie einige Jahre zuvor auf seinen Namen getauft hatten, umbenennen. Erst 1952 wurde das rückgängig gemacht. Bis dahin hat Eiffel 90 Jahre lang hier nicht mehr existiert.

Vom Rücksitz beugt sich Savin nach vorn, um der aufkommenden Spannung diplomatisch ein Ende zu setzen:

Mit unserem heutigen Besuch wollen wir die endgültige Aussöhnung zwischen der Stadt Dijon und der Familie Eiffel besiegeln.

Atmo Saal

Bei der Versammlung des Vereins der Ehrenlegion sind die beiden Eiffel-Nachfahren die Stars. Breitbeinig steht Savin am Rednerpult, er scheint ganz in seinem Element, als er vom Verein der Nachfahren Gustave Eiffels berichtet, der 1995 gegründet wurde. Savin ist der Kassenwart dieses Vereins, sein Vater war lange Jahre der Präsident:

Damals wurde deutlich, dass wir einen neuen Zusammenhalt in der Familie brauchten, um den Namen und das Image von Gustave zu verteidigen. Vor allem, weil ein Nachfahre den Familiennamen zu kommerziellen Zwecken ausnutzte. Das aber wäre keinesfalls im Sinne unseres Urahnen gewesen. Ebenso wenig wie im Interesse der großen Mehrheit in unserer Familie.

Atmo Saal

Savin Yeatman-Eiffel berichtet mit Verve, dass der Verein nicht nur gerichtlich gegen jede Image-Ausbeutung vorgehe sondern sich auch um vernachlässigte Bauten des berühmten Ahnen kümmere, sein Werk mit den bescheidenen Mitteln der Familie am Leben erhalte. Mag auch der Name Eiffel weltweit alle Türen öffnen: das Erbe ist nicht einfach zu tragen, gesteht Savin nach der Veranstaltung seufzend ein:

Unser tagtäglicher Einsatz für Gustave verschlingt viel Zeit. Ich habe eigentlich genügend berufliche Verpflichtungen. Aber gleichzeitig meine ich, es lohnt, den Namen Eiffels zu verteidigen. Das kostet viel Einsatz, aber schließlich handelt es sich um ein Erbe, dem man gewachsen sein muss.

Musik

Das florierende Unternehmen Eiffelturm ist selbst gegen weltweite Finanz- und Wirtschaftskrisen resistent. Die Umsatz- und die Besucherzahlen klettern jährlich, zur großen Freude der Société d'Exploitation de la Tour Eiffel, der Betreiber-Gesellschaft, kurz SETE genannt, die Ende 2005 gegründet wurde. Die Stadt Paris hält 60 Prozent der Aktien und gibt den Routenplan bis 2015 vor: der SETE obliegt es, den Eiffelturm zu pflegen und zu warten, den Besuchern den best möglichen Empfang zu bieten, die Strahlkraft des Bauwerks rund um den Globus zu erhalten.

ATMO 5 TURM

Nicolas Lefebvre ist seit 2006 Generaldirektor der Betreiber-Gesellschaft SETE. Bei seinem Amtsantritt zählt der hohe Beamte, Absolvent einer Elite-Wirtschaftsschule, gerade mal 46 Jahre. Und dennoch gilt er als alter Hase: Lefebvre war unter anderem schon in drei Ministerien als Berater tätig. Nun fühlt er sich als Unternehmer eines mittelständischen Betriebs – der weltweit einmalig ist.

Beitrag 5: Nicolas Lefebvre

Atmo Turm

Nicolas Lefebvre ist auf Inspektionstour auf der ersten Plattform des Eiffelturms. Dort pfeift der Wind um die Ecken. Den großen schlanken Mann scheint dies nicht sonderlich zu stören. Er klappt den Kragen seines Mantels hoch und setzt ein joviales Lächeln auf, als er sich der Wärterin am Ostaufzug nähert.

Guten Tag, wie geht es Ihnen?

Danke, gut.

Ist bei Ihnen alles okay heute?

Ja, alles okay.

Ist Ihnen nicht kalt?

Ach, es geht. Ja, es ist sehr frisch heute.

Einen schönen Tag noch und auf Bald.

Atmo Schritte

Regelmäßig stattet Lefebvre dem Personal einen Besuch ab, um die aktuelle Stimmung zu sondieren. Fast mechanisch späht er im Vorübergehen mit kritischem Blick in alle Winkel, ob nicht irgendwo etwas herumsteht, was da nicht hingehört. Das größte Risiko am Eiffelturm, sagt der Generaldirektor und stemmt die Hände in die Manteltaschen, sind Sicherheitsprobleme.

Wir machen diesbezüglich viele Fortbildungen, haben das Bauwerk bestmöglich abgesichert und verfügen über Einsatzpläne. Außerdem führen wir häufig Übungen durch, auch mit den Turm-Besuchern. Beispielsweise üben wir, den Turm in kürzester Zeit zu evakuieren. Unser Ziel ist es, selbst an einem Tag mit sehr hoher Besucherzahl, wie zum Beispiel im August, wenn gleichzeitig 5.000 Personen auf dem Turm sind, alle Besucher in maximal einer halben Stunde herunter zu holen. Und normalerweise kriegen wir das auch hin.

Atmo Turm

Nicolas Lefebvre schüttelt kurz den Kopf: je nachdem, was gerade auf der Welt passiert, sagt er, nimmt die Anzahl der anonymen Bombendrohungen drastisch zu. Mehr als einmal haben die Sicherheitskräfte ein verdächtiges Objekt vernichtet, das sich im nach hinein als eine von einem Besucher vergessene Tasche entpuppte. Der Eiffelturm-Chef kreuzt seine Finger, so als wolle er mit dieser Geste alles Unheil abwenden. Sein schlimmster Alptraum: eine Panik auf dem Turm. Denn neben der potentiellen Gefahr für die Eiffelturm-Touristen und das Personal, ist sich Nicolas Lefebvre sicher, hätte dies auch weltweit desaströse Folgen für das Image des Pariser Wahrzeichens. Immerhin verfügt der Markenname La Tour Eiffel über eine Strahlkraft, die rund um den Globus ohnegleichen ist.

Ich glaube, dass der Eiffelturm ein sehr universelles Symbol darstellt. Einerseits ist dieses Symbol sehr eng lokalisiert: auf Paris, auf Frankreich. Andererseits steht es weltweit für ein Bauwerk ohne Konnotation. Sonstige historische und ebenso bekannte Monumente wurden allesamt aus religiösen Gründen errichtet. Nehmen wir beispielsweise die großen Tempel, in Ägypten, in Griechenland, in Rom, in China, Japan, in Südost-Asien, die Tempel der Mayas und der Azteken: allen gemeinsam ist ihr religiöser Ursprung. Sie stehen jeweils für eine bestimmte Religionszugehörigkeit. Nicht so der Eiffelturm. Jeder Erdenbürger kann sich somit den Eiffelturm zu Eigen machen, ohne dass dies seine Überzeugungen, seine Lebenseinstellungen erschüttert.

Atmo Pavillon

Der Generaldirektor betritt den Pavillon im Westflügel. Rechterhand ein_Souvenirladen, linkerhand ein Imbiss. Eine Etage höher der Ausstellungsbereich und das Eiffel-Kino. Im Erdgeschoss, der Eingangstür gegenüber, steht eine hohe Glasvitrine mit einem Sammelsurium von Eiffelturm-Nippes. Gustave Eiffel selbst bestimmte, von Anfang an, sein Meisterwerk nicht rechtlich unter Schutz zu stellen. Schon bei der Weltausstellung 1889 zogen unzählige der zwei Millionen Besucher hoch beglückt mit einem Mini-Turm aus Eisen ab. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Markenrechtlich geschützt sind lediglich der Schriftzug: La Tour Eiffel sowie Abbildungen des nächtlichen, beleuchteten Eiffelturms. Mit amüsiertem Blick, die rechte Hand ausgestreckt, weist Nicolas Lefebvre auf die teils antiquarischen Schätze in der Vitrine.

Sehen Sie hier, die Form des Eiffelturms wurde beispielsweise für Messergriffe genutzt, es gibt Flaschen und Tortenheber in Eiffelturm-Manier. Oder auch wie hier gelöcherte kleine Löffel. Erst kürzlich habe ich herausgefunden, wozu die dienen: zur Zubereitung von Absinth. Das Teufelszeug war wegen seiner massiv gesundheitsschädlichen Auswirkungen sehr lange Zeit verboten. Auf den Löffel wurde ein Zuckerstück gelegt, dann ließ man Wasser darüber laufen und zuckerte so den Absinth im darunter stehenden Glas. Eines unserer modernsten Ausstellungsstücke sind ein Paar schicke Pumps; als Absatz dient ein kopfstehender Eiffelturm.

Nicolas Lefebvre muss los, zurück in sein Büro. Auf der Plattform macht er kurz vor einem Bauzaun Halt: die Renovierungsarbeiten der gesamten ersten Etage gehen in die Endrunde. Eine Verjüngungs-Kur für die alte Dame. Seit 2010 können Besucher ihre Eintrittskarte im Internet reservieren und auch auf ihrem Handy ein detailliertes Führungsprogramm abrufen. Knapp unter der Turmspitze eröffnete zudem eine Champagner-Bar, belagert von Pärchen aus der ganzen Welt. Lefebvre schmunzelt kurz, dann zieht er seinen Mantel enger um sich: eine seiner Prioritäten sei, die Zukunft vorzubereiten:

In den ersten 120 Jahren hat der Eiffelturm über 250 Millionen Besucher angezogen. Und er soll auch morgen und für lange Zeit weiterhin Touristen anlocken: die Kinder und die Enkel der heutigen Besucher. Das ist unser Ziel. Und deshalb muss der Eiffelturm auch mit der Zeit gehen. Wir müssen also einen Kompromiss finden zwischen dem Denkmalschutz eines Bauwerks, das wir von Gustave Eiffel und seinem Team geerbt haben, und dem Bedürfnis, den Eiffelturm zu modernisieren, damit die in den kommenden Jahrzehnten erwarteten Millionen Besucher ihn unter bestmöglichen Umständen besichtigen können.

Musik

Sie hörten Gesichter Europas: Im Dienste der eisernen Dame – Hinter den Kulissen des Eiffelturms. Autorin der Reportagen war Suzanne Krause, Babette Michel wählte die Musik aus und führte Regie. Für Ihr Interesse dankt, auch im Namen von Ton und Technik, Norbert Weber.

Musik