



GATEWAYS TO NEW YORK

Othmar H. Ammann and His Bridges

Un film de **MARTIN WITZ**

Avec

**EDWARD COHEN, MARGOT AMMANN DURRER, TOM F. PETERS
LAURA NORTON, ALEX MAYO, PAUL DEER, ANDREW L. SICHENZE**

Sortie au cinéma : 19 Juin 2019

Durée: 89 Min.

Dossier de presse/photos : <http://www.frenetic.ch/espace-pro/details//++/id/1134>

Relations média

Eric Bouzigon
079 320 63 82
eric@filmsuite.net

DISTRIBUTION

FRENETIC FILMS AG
Lagerstrasse 102 • 8004 Zürich
Tel. 044 488 44 00 • Fax 044 488 44 11
www.frenetic.ch

LOGLINE

La saga aventurière du bâtisseur de ponts suisse Othmar H. Ammann qui est parti comme jeune homme aux Etats-Unis et y a construit avec ses ponts suspendus visionnaires des icônes de la modernité.

SYNOPSIS COURT

L'histoire du grand ingénieur suisse Othmar H. Ammann qui part aux Etats-Unis en 1904 et redéfinit – pendant des décennies et de manière spectaculaire – les règles de l'art de la construction de ponts. Le début de la motorisation, les années d'après-guerre, l'urbanisation et la société de consommation : Ammann en est non seulement au cœur, il est un acteur clé dynamique avec ses ponts, un agent du progrès et de la croyance dedans.



*It's a pity Ammann can't live another hundred years.
For then he'd build a bridge over the ocean.*

(The New Yorker, 1964)

SYNOPSIS

GATEWAYS TO NEW YORK – l’histoire du grand ingénieur suisse Othmar Ammann qui part en 1904 de Zurich pour aller redéfinir aux Etats-Unis l’art de la construction des ponts. Ses ouvrages ont relié l’île de Manhattan avec la terre ferme et ont changé pour toujours le visage de New York.

Au-delà de la vie et de l’œuvre du protagoniste, le film raconte une période de l’Histoire contemporaine comme elle est rarement racontée sous cet angle : les premières décennies du 20^e siècle, la motorisation, l’urbanisation, la société de consommation en constante accélération. Ammann avec ses constructions à couper le souffle se trouve au milieu de cela, il est lui-même un agent du progrès... et de la croyance dedans.

Le 21 novembre 1964 le gouverneur new-yorkais Nelson Rockefeller inaugure le dernier grand pont bâti par le génial constructeur helvétique : le pont Verrazzano-Narrows qui enjambe l’entrée du port de New York, à l’époque le pont suspendu le plus long du monde. Il est la construction la plus élégante signée Ammann.

Aussi stables que ses ponts suspendus aient été bâti, aussi aventureuse était leur construction. Beaucoup des Skywalker, comme on appelait les travailleurs de l’acier qui risquaient leur vie sur les hauteurs, étaient originaires des Native Americans, de la tribu des Mohawks. Ce sont eux qui (aux côtés des autres bâtisseurs) ont monté les grands ponts. Une partie du film est dédiée à ces Mohawk Skywalker sans crainte. Un hommage à tous ceux qui ont réellement construit ces ponts.

Peu après l’inauguration du pont Verrazzano-Narrows, Othmar Ammann meurt, âgé de 86 ans. C’est l’année 1965 : l’euphorie non démentie de l’Occident de la faisabilité et de l’automobile est à son apogée – et en même temps proche de sa fin.

La vie d’Othmar Ammann couvre une large période allant du 19^e siècle à la fin de la modernité classique – une époque qu’il incarne au sens le plus littéral. En tant que constructeur de ponts en acier le plus important de son temps, il l’a contribué à la façonner. Ses ponts suspendus resteront comme des icônes du 20^e siècle.

NOTES DU RÉALISATEUR

Artiste de l'acier. Les plans de construction de la plupart des ponts qui marquent de nos jours la Skyline de Manhattan, sont de la plume d'un seul homme. C'est l'ingénieur Othmar Ammann qui a émigré de Zurich en Amérique et y fait une carrière étonnante. Un ingénieur suisse discret consacré par les médias de son temps comme „Artist in Steel“ – et qui a modifié pour toujours le visage de la ville de New York.

Il était en 2015, durant les recherches pour un projet commandité par arte avec le beau titre de travail „Unsung Heroes“, que je suis tombé sur Othmar Ammann. Très vite j'ai découvert que dans cette vie et œuvre riches se cachait matière pour réaliser un film de cinéma.

Car l'histoire réelle d'Ammann suit dans ses étapes biographiques quasiment une dramaturgie classique : Un jeune héros part et affronte loin de chez lui des difficultés, mais tombe aussi sur une figure de père qui l'encourage (et devient vite son rival). Le héros réussit bientôt un grand coup : avec la construction du pont George Washington – son envergure est deux fois plus longue que le pont le plus long du monde d'alors – il se fraie son chemin de manière spectaculaire. Puis une tragédie personnelle et une nouvelle femme – il reprend des forces et fait de lui un acteur d'un dynamisme sans égal – un dynamisme qu'en définitive il ne cherche même pas lui-même.

A l'âge de 85 ans, Othmar Ammann construit son dernier grand pont suspendu : le pont Verrazzano-Narrows qui enjambe l'entrée du port de New York – un chef d'œuvre. Un pont routier gigantesque, à deux niveaux, avec 12 voies, une icône de la modernité classique qui atteint son zénith au milieu des années 60. Le vieux héros meurt... mais ses ponts restent. Voici le fondement sur lequel repose l'arc dramaturgique de ce film.



Un double coup de chance. Othmar Ammann a beaucoup écrit sur sa vie – un coup de chance pour un documentaire. De ses premières années en Amérique déjà subsistent de centaines de lettres envoyées à son adorée Lilly, et aussi à ses parents. S’y ajoutent son journal intime, des notes dans ses agendas de bureau, d’innombrables articles, contributions professionnelles et conférences qui donnent un aperçu de son monde. Ce fonds se trouve – et c’est le second coup de chance – intégralement aux archives de l’Ecole polytechnique de Zurich où Amman a été distingué en même temps qu’Albert Einstein. Le fonds Ammann a été répertorié avec soin et rendu accessible. Je l’ai passé au peigne fin et ai constitué une sélection de textes.

Ces paroles d’origine ont permis à la table de montage de raconter le film avec les moments importants dans une perspective à la première personne. Grâce au travail formidable de l’acteur Hanspeter Müller-Drossaart qui lit les textes il a été possible de faire renaître le personnage principal. A de multiples reprises Ammann déballe ses petites histoires ce qui donne au film une agréable immédiateté. Les textes originaux permettent en particulier d’intégrer les images dans l’histoire d’Ammann...comme s’il nous présentait son propre monde lui-même.

Biographie ou histoire contemporaine? Toutes les deux! – Le défi du montage était de créer un frottement productif entre la biographie d’Ammann et l’histoire contemporaine, celle de la modernité accélérée. Othmar Ammann devait conduire à travers le film en tant que personnage principal afin que les histoires secondaires pouvaient s’arrimer et donner récit son arc dramatique. Les histoires secondaires, celles de la dynamique de plus en plus forte de la motorisation et de l’urbanisation, met le personnage principal sous une pression narrative qui pousse le film vers l’avant.

Les Mohawks, les marcheurs du ciel sans peur. A un certain point, les Mohawks se mêlent de l’histoire : ces Indiens d’Amérique qui font partie de la tribu des Iroquois. Avec Alex Mayo et Paul Deer j’ai probablement retrouvé les dernier Mohawks qui avaient travaillé en tant que Skywalkers (comme on appelait ces travailleurs de l’acier spécialisés) à la construction du dernier pont de Amman, l’immense pont Verrazzano-Narrows.

Je ne suis pas un romantique des Indiens d’Amérique, mais je pense qu’il revient une signification particulière aux Mohawks quand il s’agit de l’aspect émotionnel du film. Car Ammann est lui-même très correct et aussi, pour le dire, un peu revêche, c’est pourquoi la vivacité, la chaleur et l’humour des deux vieux Indiens d’Amérique se portent avec bénéfice sur sa figure (et le film dans son ensemble). Alex Mayo et Paul Deer vivent aujourd’hui dans leur réserve située sur la Rivière Saint-Laurent, où je les ai trouvés après de longues recherches. Tous les deux ont dépassé les 80 ans depuis longtemps, ce sont des travailleurs fiers qui jouissent de leur retraite. Avec leur parcours et leur regard totalement différent sur les ponts d’Ammann tous les deux ont offert une magnifique dimension supplémentaire dépassant la véritable histoire de l’ingénieur suisse.

Martin Witz

RÉALISATION, SCÉNARIO Martin Witz



Martin Witz travaille depuis 1982 comme cinéaste indépendant en Suisse et en Allemagne. Il collabore régulièrement comme scénariste et monteur. Il est membre de l'Académie du cinéma suisse. Après des documentaires pour la télévision, arrive son premier film de cinéma : **DUTTI DER RIESE** – consacré au fondateur de Migros, Gottlieb Duttweiler. Son film qui a eu le plus de succès international: **THE SUBSTANCE – Albert Hofmann's LSD** – raconte l'histoire de l'article d'exportation suisse le plus insolite.

Scénario, Réalisation (Sélection)

- 2018 **GATEWAYS TO NEW YORK – Othmar H. Ammann and His Bridges**
Réalisation, Scénario – Documentaire (89 Min.) – Sortie Suisse romande : 2019
- 2015 **DEDICATIONS**
– Collaboration au scénario – Film essai documentaire (80 Min.) de Peter Liechti
(Le film est resté inachevé après la mort de Peter Liechti)
- 2013 **DIE GENTLEMEN BATEN ZUR KASSE**
– Co-Auteur du docudrame en deux parties de C.L. Rettinger (2 x 80 Min.), Lichtblick
Cologne
- 2011 **THE SUBSTANCE – Albert Hofmann's LSD**
– Réalisation, Scénario – Documentaire (90 Min.) – Première au Festival de Locarno
(Cinéastes du Présent) 2011 Prix du cinéma suisse 2012 nominé ‚Meilleur Documentaire‘
- 2007 **DUTTI DER RIESE**
– Réalisation, Scénario – Documentaire (93 Min.) Première au Festival de Locarno
(Cinéastes du Présent) 2007 – Zürcher Filmpreis 2007
- 1993 **LUDWIG 1881**
– Scénario – Long métrage de Fosco et Donatello Dubini (90 Min.)
Première au Festival de Locarno (en compétition) 1994
- 1992 **AM ENDE DER NACHT**
– Scénario – Long métrage de Christoph Schaub (90 Min.)
Première au Festival de Cannes 1993 (Quinzaine des Réalisateurs)
- 1989 **DREISSIG JAHRE**
– Scénario – Long métrage de Christoph Schaub (90 Min.)
Première au Festival de Locarno (en compétition) 1990
- 1988 **WENDEL**
– Scénario – Long métrage de Christoph Schaub (60 Min.)
Lauréat du Prix Max Ophüls 1988



Personnellement j'ai toujours fait attention à la plus grande simplicité. – Un pont suspendu n'est en vérité rien d'autre qu'un fil à linge qu'on pose sur deux poteaux ... attaché à gauche et à droite ... et puis le linge – dans ce cas la voie qu'on suspend en dessous ... au fond c'est très très simple.

(Othmar H. Ammann, 1964, après l'achèvement du pont Verrazzano-Narrows)

Othmar H. Ammann: Biographie et œuvre

- 1902 Diplôme d'ingénieur à l'Ecole polytechnique de Zurich, premiers emplois à Brugg et à Francfort s/M
- 1904 Départ aux Etats-Unis – le 5 mai Ammann foule à Ellis Island le sol du Nouveau Monde. Il veut rester un ou deux ans pour glaner des expériences. – Dans le cadre de son premier emploi à Manhattan il participe à la construction de 30 ponts d'acier de chemins de fer. Des promenades dominicales sur les bords du Hudson le font rêver d'un pont « qu'on devrait un jour construire ici »
- 1905 Il se marie avec sa fiancée Lilly Wehrli qui le rejoint aux Etats-Unis
Début des années migratoires – il travaille de nombreuses années comme ingénieur à Harrisburg, Pittsburg, Chicago. – Naissance de son premier fils Werner.
29 août – Eroulement du pont du Québec, le plus grand pont au monde à cette époque. 74 morts. Ammann est appelé à faire partie de la commission d'enquête.
- 1910 Naissance du second fils Jürg (George Andrew)
- 1912 Février – il devient assistant en chef du bureau d'ingénierie civile Gustav Lindenthal, à l'époque le premier bâtisseur de ponts aux Etats-Unis.
- 1920 Il est censé recalculer l'immense projet de Lindenthal sur le Hudson...une mission de rêve ! Mais bientôt il y a de la résistance locale contre le pont à cause de la démolition envisagée de nombreux immeubles pour les rampes d'accès, par peur de l'avalanche de voitures et le risque d'un coût trop élevé.
- 1922 31 mai – naissance de la fille Margot. L'économie des Etats-Unis boome : la transformation du citoyen en consommateur a commencé – voitures, radio comme nouveau média grandiose : les 'Roaring Twenties'.
- 1923 Ammann a des doutes croissants sur la faisabilité du pont Lindenthal: trop cher, trop lourd. Il commence en secret à faire les calculs sur un propre pont sur le Hudson : seulement pour les voitures au lieu des trains très lourds – plus filigrane, plus légère, plus économique.
Avril – il quitte de bureau Lindenthal.
Ammann a maintenant besoin d'un projet spectaculaire – la condition sine qua non du financement de son propre projet. Par ailleurs, il faut des solutions techniques innovantes car l'envergure du pont sera énorme.
Il travaille en journée sur le pont, et écume le soir les salles de réunion : lobbying, conférences, relations publiques... la nuit il se penche à nouveau sur les tableaux.
Lindenthal a pris connaissance des plans d'Ammann et commence à le contrer au plus haut niveau politique et à le dénigrer en public. 30 millions de dollars pour le pont d'Ammann contre 200 millions pour celui de Lindenthal.
- 1925 Les Etats de New York et du New Jersey donnent finalement le feu vert pour le projet sur le Hudson d'Ammann. Le nom du pont : George Washington Bridge – c'est le premier pont suspendu d'Ammann – son envergure fait le double de tous les autres ponts du monde.
- 1927 21 septembre – Premier coup de pioche pour le pont George Washington. Maître d'ouvrage: la New York Port Authority qui le nomme ingénieur en chef.
Golden Gate Bridge à San Francisco: Ammann devient membre du comité des ingénieurs: en tant que conseiller ingénieur il prend une part significative à la conception du Golden Gate.
- 1930 Visite en Suisse à l'occasion du 75e anniversaire de la création de l'EPF Zurich.
Docteur d'honneur de l'EPF – en même temps qu'Albert Einstein.

- 1931 24 octobre – inauguration en pompe du pont George Washington. Ammann est reconnu comme le plus important bâtisseur de ponts de son temps.
- 1933 17 décembre – mort très jeune de son épouse Lilly Ammann-Wehrli.
Othmar Ammann est maintenant seul avec ses trois enfants.
Aux Etats-Unis la pauvreté et la misère sociale sont à leur apogée, la Grande Dépression.
– Pour Ammann beaucoup de travail pour la NY Port Authority et pour le projet gigantesque du Golden Gate Bridge.
- 1934 De Robert Moses, le très influent urbaniste de New York, Ammann reçoit la demande de construire le pont Triborough au nord de Manhattan.
- 1935 En Californie il a fait la connaissance de Kläry Nötzli, la veuve d'un collègue ingénieur suisse. Bientôt ils se marient et Kläry s'installe sur la côte Est.
- 1936 Inauguration du pont Triborough réalisé par Ammann.
- 1937 Inauguration du Golden Gate Bridge.
- 1938 Début de la construction du pont Tacoma Narrows, la championne des ponts filigranes et élégants. L'ingénieur responsable est l'ami et collègue d'Ammann Leon Moisseiff.
A la fin des années 30 les ponts suspendus sont considérés comme l'incarnation de l'art de construction des ponts. Ils sont plus stables, moins chers et plus beaux que tous les autres types de ponts.
- 1939 Agé de 60 ans, Ammann se retire de la Port Authority et fonde avec son fils Werner un office qui leur appartient.
29 avril – Inauguration du pont Bronx Whitestone réalisé par Ammann à l'occasion de l'exposition mondiale de New York à Flushing Meadows.
- 1940 7 novembre – écroulement spectaculaire du pont Tacoma Narrows
Ammann est appelé à faire partie de la commission d'enquête.
- 1944 Ammann commence avec les recherches et les plans pour des avenues modernes dans l'aire de New York (avec plus de 60 ponts).
- 1946 Fondation du bureau Ammann & Whitney, avec Charles S. Whitney,
Développement des artères autour de New York avec plus de 100 ponts.
En plus construction de ponts au New Jersey, Delaware et Pennsylvania.
Le développement des agglomérations prend son essor.
- 1954 Ammann reçoit la commande du pont Throgs Neck sur le East River.
- 1955 Commande de la construction d'un second niveau sur le pont George Washington.
Premières études pour le pont Verrazzano-Narrows, de Brooklyn à Staten Island.
- 1959 13 août – Début des travaux pour le pont Verrazzano-Narrows.
Au total 12'000 hommes vont travailler pour cette construction.
A Brooklyn on apprend qu'à cause des rampes d'accès 7'000 habitants et des commerces perdent leurs immeubles. La résistance commence à se former.
- 1961 Inauguration du pont Throgs Neck réalisé par Amman.
- 1962 Inauguration de l'étage inférieur du pont George Washington.
- 1964 13 novembre – Dans l'aile ouest de la Maison Blanche le président des Etats-Unis Lyndon B. Johnson décore Othmar Ammann de la médaille *National Medal of Science*.
21 novembre – Inauguration du pont Verrazzano-Narrows à deux étages. De nouveau c'est le pont le plus long du monde. Elle montre les idéaux d'Ammann dans sa forme la plus aboutie : un pont filigrane, des tours fonctionnels, des ancrages expressifs (dans le sens d'exprimer le cours de forces)
Othmar Ammann travaille à la réalisation du second niveau Golden Gate Bridge.
- 1965 22 septembre – 10 mois après l'inauguration du pont Verrazzano-Narrows Bridge
Othmar Ammann meurt à New York.



***Pendant longtemps j'ai cru que la plupart des grands ponts étaient déjà construits.
Comment pouvait-on prévoir que les automobilistes allaient devenir les plus grands bâtisseurs
de ponts ce tous les temps !***

(Othmar H. Ammann)

LES PROTAGONISTES

Alex Mayo – Mohawk Skywalker

Alex Mayo a commencé sa carrière de travailleur de l'acier sur l'immense chantier du pont Verrazzano-Narrows. En tant que Connector il a assemblé les portants d'acier balancés haut dans le ciel – le travail de loin le plus dangereux sur un pont. Depuis sa retraite il vit comme presque tous les Mohawks dans la réserve de Kahnawake près de Montréal où il est né.



Edward Cohen – ancien CEO chez Ammann & Whitney



Il a commencé comme jeune ingénieur dans les bureaux d'Ammann, est devenu chef de bureau et est finalement monté jusqu'au grade de CEO. Il est le dernier témoin qui a travaillé pendant de longues années directement avec Othmar Ammann.

The outstanding characteristic of Ammann's design is simplicity.

He was the enemy of the ornate, the complicated, the extravagant, the ponderous.

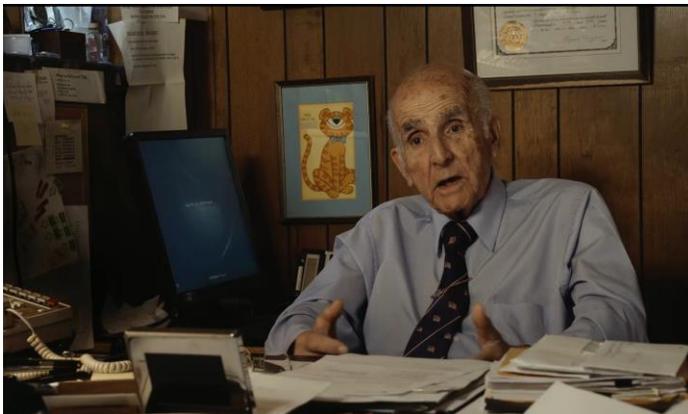
(Edward Cohen)

Laura Norton – Mohawk Senior Lady

Jusqu'à sa retraite Laura Norton était l'une des trois des Clan Mothers: des femmes fortes de caractère qui jouaient un rôle important dans la cohésion de la tribu. Leur responsabilité s'étendait à la nomination du chef de tribu. Laura Norton offre au film un regard éclairant et chaleureux dans l'intérieur de la réserve.



Andrew L. Sichenze – Avocat à Bay Ridge, Brooklyn



Lorsqu'à la fin des années 1950 il a été annoncé que d'innombrables maisons devaient être détruites pour permettre la construction des immenses rampes d'accès au pont Verrazzano-Narrows, le jeune avocat Andrew Sichenze a rejoint le groupe d'activistes 'Save Bay Ridge', un des premiers mouvements de citoyens qui s'opposait à l'avalanche de voitures sur les routes

They were displacing thousands and thousands of people. They were doing something to us that that they should not have the right to do! Of course they had the legal right. – But as far as we were concerned they didn't have the moral right to do this. This was just a mortal sin!

(Andrew Sichenze)

Tom F. Peters – Architektur und
Konstruktions-Historiker

Der Amerikaner Tom Peters, ausgebildet an der ETH Zürich, hat von Berkeley bis Hong Kong an vielen Universitäten gelehrt. Sein Spezial-Interesse gilt dem Brückenbau, und in Bezug auf das Werk von Othmar Ammann gilt er weltweit als Experte. Seit seiner Emeritierung publiziert er und hält Vorträge rund um die Welt.



Margot Ammann Durrer – la fille d'Othmar Ammanns



C'est grâce à Margot Ammann Durrer que les archives sur Ammann ont été transférés à l'Ecole polytechnique de Zurich – sans cela le film n'aurait pas été possible d'être réalisé. Margot Ammann est morte en décembre 2010 à Manhattan où elle travaillait comme médecin. L'interview utilisée date de l'année 2006.

My parents took in an apartment at the Carlyle in Manhattan that looked north, east and west. – So every night before going to bed father would say: 'I have to say Good Night to my girls!' ...and he looked out toward his George Washington Bridge, and then down to the Verrazzano-Narrows Bridge.

(Margot Ammann Durrer)

L'ÉQUIPE

Patrick Lindenmaier, Caméra

Avec son arrière-plan technique unique Patrick Lindenmaier est très demandé en tant que caméraman mais aussi comme expert pour l'étalonnage. Ses films ont été nominés aux Oscars et aux Emmys et ont reçu de nombreuses récompenses à travers le monde. En 2015 l'Académie du cinéma suisse lui a décerné son Prix spécial pour son Digital Picture Design. En tant que chef opérateur Patrick Lindenmaier travaille régulièrement avec des réalisateurs de renom tels Wayne Wang et Lionel Baier ainsi que des artistes comme Lucien Taylor, Fischli Weiss et Pipilotti Rist. En 2017 il était chargé de l'étalonnage du film d'animation MA VIE DE COURGETTE nominé aux Oscars et en 2018 pour le film THE TALE doublement nominé aux Emmy.

Stefan Kälin, Montage

En tant que monteur indépendant Stefan Kälin a participé à une trentaine de longs métrages pour le cinéma et la télévision. Il travaille avec des réalisateurs comme Stefan Haupt, Martin Witz et Sabine Boss. Ses films ont été plusieurs fois récompensés au Prix du cinéma suisse, entre autres, DER GOALIE BIN IG de Sabine Boss où il a été nominé dans la catégorie « montage » nouvellement créée. Stefan Kälin est animé d'une grande passion pour le récit cinématographique dans toute sa diversité. Ainsi il aime monter des formats hybrides comme le documentaire animé CHRIS THE SWISS de Anja Kofmel montré à Cannes en 2018 et pour lequel il est nominé dans la catégorie « meilleur montage » aux Prix du cinéma suisse 2019.

Marcel Vaid, Musique

Marcel Vaid a composé les musiques de plus de 70 films de fiction et documentaires à travers le monde. Il est à la tête du collectif expérimental électro-acoustique 'Superterz' avec lequel il fait des tournées en Europe et au Japon.

Collaboration avec Fredi M. Murer, Milo Rau, Léa Pool, Greg Zglinski, Nils Petter Molvaer, Lauren Newton ou Toshinori Kondo. Marcel Vaid est membre des académies du cinéma suisse et européenne. Pour ses compositions il a obtenu trois fois le Prix du cinéma suisse (en 2009, 2011 et 2016), le Prix Fondation Suisa, le Prix de la meilleure musique de film aux festivals internationaux d'Angers (2003) et Valencia (2009). Par ailleurs, il a obtenu en 2018 une nomination pour la meilleure musique originale du film «Chris the Swiss» au Festival international de musique de films à Pula.

Andres Pfäffli et Elda Guidinetti, Producteurs

ventura film produit depuis 1991 des documentaires et des films de fiction créatifs qui dépassent de nouvelles frontières par leur forme et leur contenu. En plusieurs langues et en collaboration avec des producteurs internationaux ventura film a collaboré avec des réalisateurs tant innovants que courageux comme Pedro Costa, Philip Groening, Lisandro Alonso, Michelangelo Frammartino, Paolo Franchi, Mimmo Calopresti, Silvio Soldini, Corso Salani, Emma Dante, Alina Marazzi, Carlos Quintela, Pippo Delbono, Michele Placido, Fabio Grassadonia et Antonio Piazza qui ont fêté leurs premières aux festivals les plus réputés comme Cannes, Venise, Berlin, Sundance, Rotterdam, Locarno, etc. et y ont obtenu de nombreuses récompenses.

LISTE ARTSTIQUE

Scénario/Réalisation	MARTIN WITZ
Producteurs	ELDA GUIDINETTI ANDRES PFAEFFLI
Voix Lettres O.H. Ammann	HANSPETER MÜLLER-DROSSAART
Voix commentaire	CLAUDIA MISCHKE
Caméra	PATRICK LINDENMAIER
Montage	STEFAN KÄLIN
Musique	MARCEL VAID
Conseillers	TOM F. PETERS MARCEL MEILI
Recherches Archives	KATHRYN LORD SUSAN HORMUTH
Production	ventura film
En coproduction avec	RSI Radiotelevisione svizzera Italiana SRG SSR
Avec le soutien de	Office fédéral de la culture OFC, Zürcher Filmstiftung, Suissimage, Fondation culturelle UBS, Fondation Ernst Göhner, SIA Société suisse des ingénieurs et des architectes



It is a crime to build an ugly bridge.

(Othmar H. Ammann)