

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 115 (1989)  
**Heft:** 6

## **Wettbewerbe**

### **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:** 13.01.2026

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





## Le concours

Le délai de remise des projets fut fixé au 3 août 1987. Conformément aux décisions prises par le Gouvernement fédéral, le groupe de travail rédigea le programme et fixa l'emplacement, tout en prévoyant que le musée serait construit en deux étapes: la première de 24 000 m<sup>2</sup> de surface utile, et la deuxième de 12 000 m<sup>2</sup> de surface utile.

### Les participants

Le concours était ouvert à tous les architectes de la RFA, ainsi qu'à quelques architectes étrangers invités, soit: Dissing + Weitling, Copenhague; Norman Forster, Londres; Ralph Erskine, Drottningholm; professeur Aldo van Eyck, Pays-Bas; professeur Hans Hollein, Vienne; professeur Wilhelm Holzbauer, Vienne; Arata Isozaki, Tokyo; Helmut Jahn, Chicago; Richard Meier, New York; Elmar Moltke-Nielsen, Aarhus; José Rafael Moneo, Madrid; Jean Nouvel, Paris; I.M. Pei, New York; professeur Reima Pietilä, Helsinki; Kevin Roche, Hamden; Aldo Rossi, Milan; professeur James Stirling, Londres; Robert Venturi, Philadelphie; Yitzhak Yashar, Dan Eitan, Tel-Aviv.

### Le jury

#### Les membres:

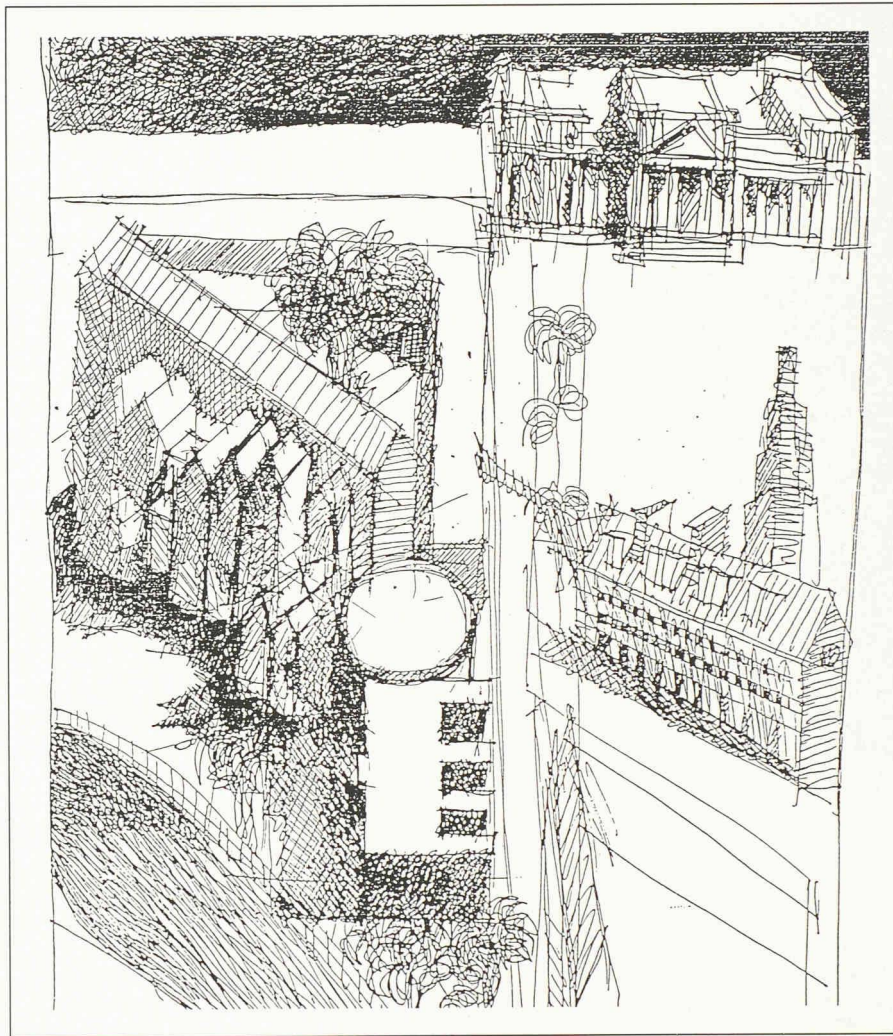
Max Bäcker, professeur, Darmstadt, président; Otto Casser, ministre de l'Aménagement du territoire, de la Construction et des Travaux publics; Harald Deilmann, professeur, Münster; Ingeborg Kuhler, professeur, Berlin; Ernst Maria Lang, professeur, Munich; Gustav Peichl, professeur, Vienne; Karljosef Schattner, professeur, Eichstätt; Fritz M. Sitte, direction des constructions, Berlin; Luigi Snozzi, professeur, Locarno; Eberhard Weinbrenner, professeur, Stuttgart; Georg Wittwer, sénateur.

#### Les experts:

Lothar Gall, professeur, Francfort; Volker Hassemer, sénateur; Werner Knopp, professeur, Berlin; Franz Kroppenstedt, secrétaire d'Etat; l'ancien président Walter Scheel, Cologne; Oscar Schneider, ministre d'Etat; Wolf Jobst Siedler, Berlin; Jürgen Starnick, sénateur; Christoph Stölzl, professeur, Berlin; Detlef Stronk, chef de la chancellerie du Sénat, Berlin.

#### Les suppléants:

Bea Betz, Munich; Joachim Darge, sénateur, Berlin; Klaus Humpert, professeur, Fribourg-en-Brigau; Rob Krier, professeur, Luxembourg; Dieter Rogalla, Hambourg; Karl Winde, ministre d'Etat; Gerhard Zodtner, Berlin.



Croquis de Aldo Rossi, 1<sup>er</sup> prix; à l'arrière-plan, le Reichstag.

Le délai de remise des projets était fixé au 3 mars 1988; 220 architectes ont remis leur projet, alors que 600 environ avaient demandé les documents de participation. Le jury s'est réuni du 17 au 19 mai 1988, puis du 7 au 9 juin 1988.

### Résultats

1<sup>er</sup> prix (avec recommandation pour l'exécution): Aldo Rossi, Milan.

2<sup>e</sup> prix: Schweger und Partner, Hambourg.

3<sup>e</sup> prix: Axel Schultes, bureau Bangert, Jansen, Scholz, Schultes, Berlin.

4<sup>e</sup> prix: Florian Musso, Rhöndorf.

5<sup>e</sup> prix: Gerber + Partner, Dortmund-Kley.

6<sup>e</sup> prix: Wilhelm Holzbauer, Ernst Mayr, Vienne.

1<sup>er</sup> achat: Friedrich Trautmann, Reichelsheim.

#### 1<sup>er</sup> groupe d'achats:

- Goldapp + Klumpp, Brême
- Lothar Eckhardt, Berlin
- Hensel + Bechtloff, Hambourg.

#### 2<sup>e</sup> groupe d'achats:

- Markus Löffler, Stuttgart
- O.M. Ungers, Cologne
- Manfred Anthony, Berlin
- Schneider, Schumacher et Köhler, Darmstadt

- Bollmann + Friedemann, Hanovre
- Beisert, Findeisen, Galedary, Grossmann-Hensel, Wilkens, Hambourg.

#### Achat spécial:

- Juergen Leitner, Cologne.

#### Autres projets distingués:

- O. Seebacher + M. Krauth, Bühl
- Schulte/Stoetzel, Cologne
- Adelhelm + Dittmer, Raimund Kolligs, Hambourg
- Kurt-Hans Lehmann, Düsseldorf.

Le début du chantier est fixé à 1992.

### Extrait du rapport du jury

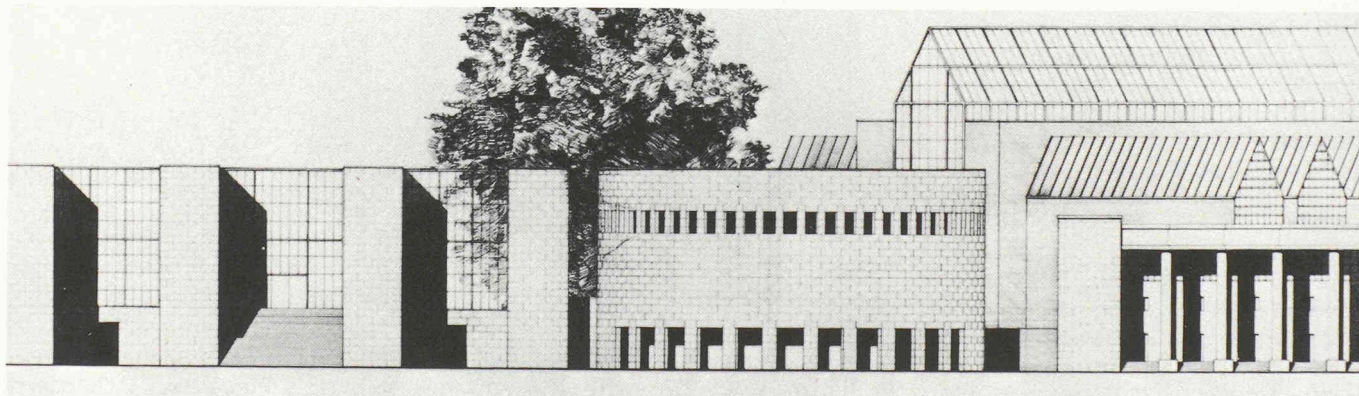
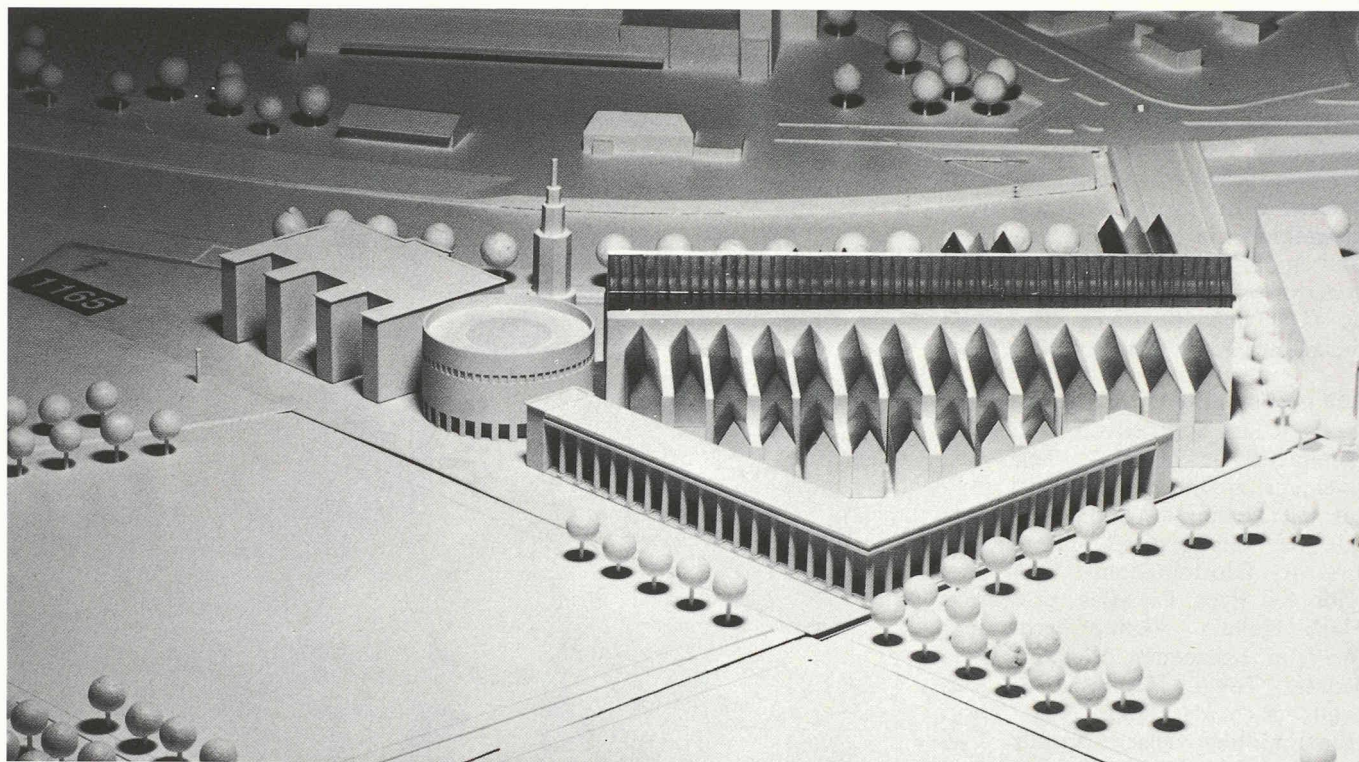
#### Premier prix

Le projet se caractérise par une morphologie pleine de tensions, et par l'application partielle des éléments de construction en tant qu'éléments fragmentaires.

Ces éléments de style sont délibérément utilisés comme porteurs du souvenir, mais ils doivent également exprimer les discontinuités de la tradition.

Le point fort de ce projet réside dans le fait qu'il n'a rien emprunté à l'environnement urbanistique mais qu'il s'affirme au contraire comme étant lui-





1<sup>er</sup> prix: Aldo Rossi, Milan (proposition pour la suite du mandat). Vue du sud-est. En haut: à droite, le pont Moltke, à l'arrière-plan, la Spree. En bas: une partie de la façade.

L'intention de l'architecte de ne présenter ni une architecture chargée de symboles, ni une image de l'Histoire

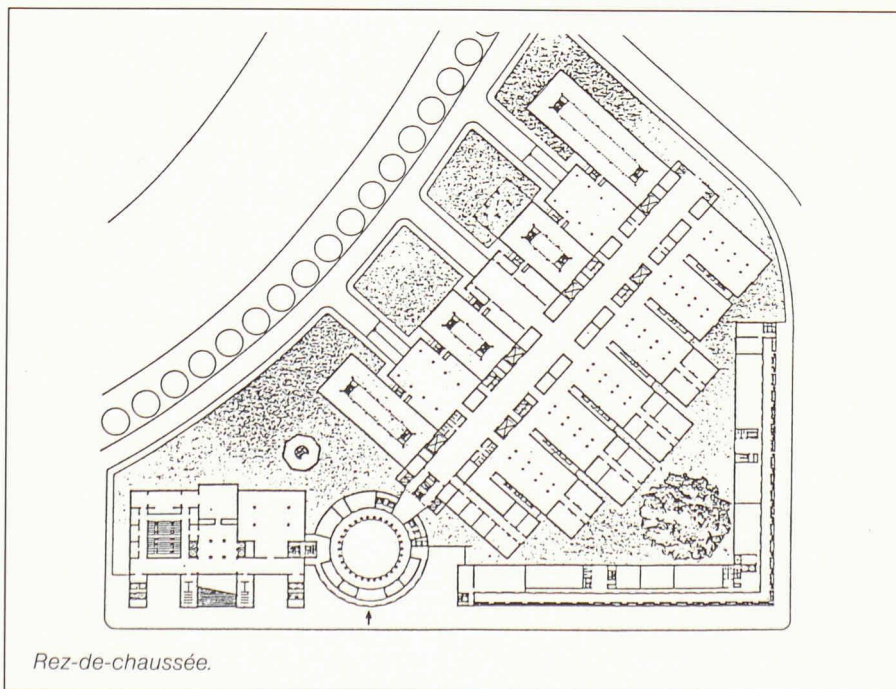
même une réalisation urbanistique, dialoguant avec le Palais des Congrès et le Reichstag.

allemande, pas plus qu'une « clinique aseptisée de l'Histoire », s'exprime dans un jeu d'alternances de grands volumes et de fragmentations en petites unités. Sans cesse, le monumentalisme s'affirme, aussitôt repris – comme l'indique par exemple le contraste entre les parois pleines et les éléments de vitrages légers choisis pour la façade sud du bâtiment de la bibliothèque.

Pour le visiteur, il est très facile de s'orienter: chaque partie de l'ensemble possède ses propres voies de circulation, qui partent du cylindre que forme l'entrée de l'ouvrage.

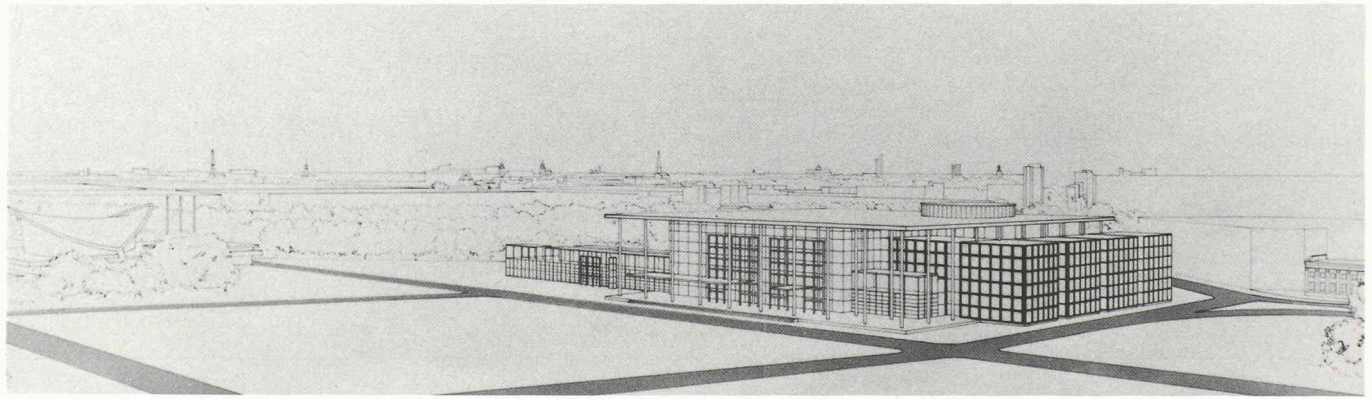
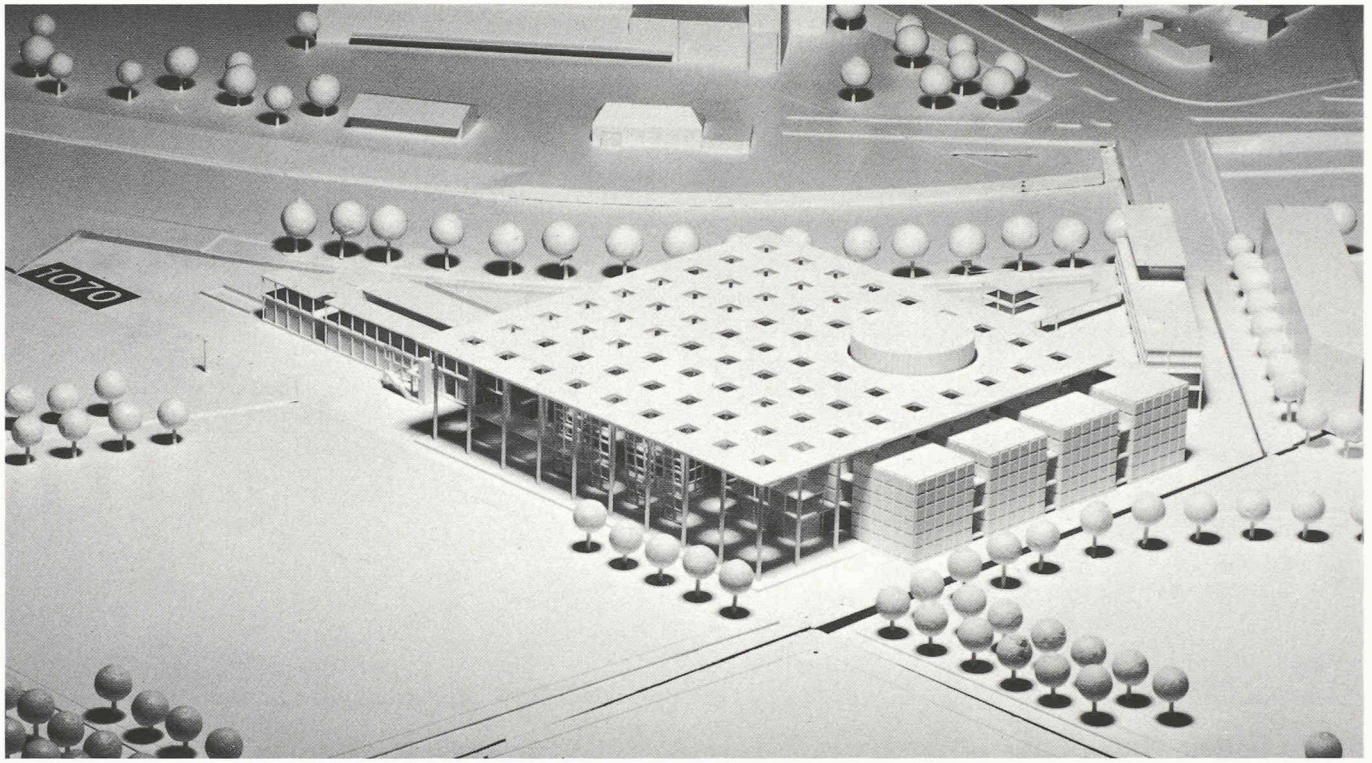
Dans une première phase, seules des surfaces servant à des expositions temporaires seront réalisées, bien que le système modulaire adopté permette d'autres réalisations selon d'autres priorités qui pourraient être fixées ultérieurement.

L'ensemble sera exécuté en briques de terre cuite, en pierre naturelle de teinte claire, en métal et en verre. Il apparaîtra comme un élément signifiant pour Berlin et ses visiteurs.



Rez-de-chaussée.





2<sup>e</sup> prix: Schweger und Partner, Hambourg. En haut: vue du sud-est. En bas: perspective avec, tout à gauche, la Halle des congrès de Hugh Stubbins.

#### Deuxième prix

Le projet se caractérise par une idée clairement formulée, et qui exprime de manière positive les conséquences urbanistiques et la création d'espaces bien délimités.

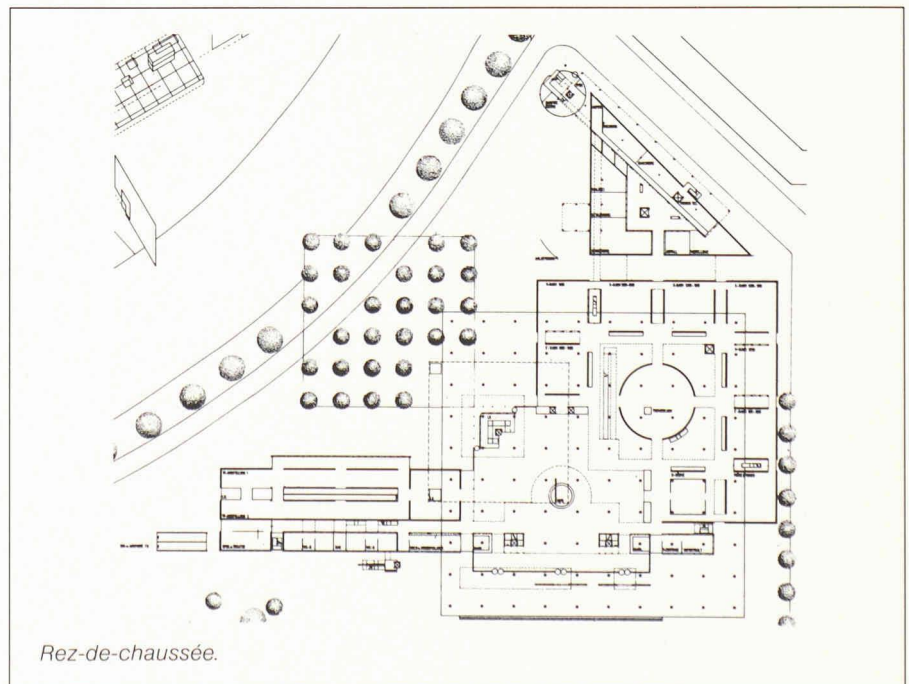
L'expression du tout est positivement accentuée par l'intégration des espaces libres, différenciés et bien disposés. L'accès pour les visiteurs est bien résolu, par le tracé de cheminements pour piétons et d'autres voies de circulation.

La conception de base, recourant au carré, est bonne. La transparence des murs extérieurs et des arcades constitue un élément très attrayant. Les événements créés par les espaces intérieurs et leur succession sont remarquables, grâce à une conception simple. Les salles thématiques du bâtiment cylindrique suivent le déroulement chronologique de l'Histoire, et forment un parcours hélicoïdal. Les relations entre les différents espaces sont modifiables en permanence. L'auteur du projet a résolu de manière intelligente le problème posé par

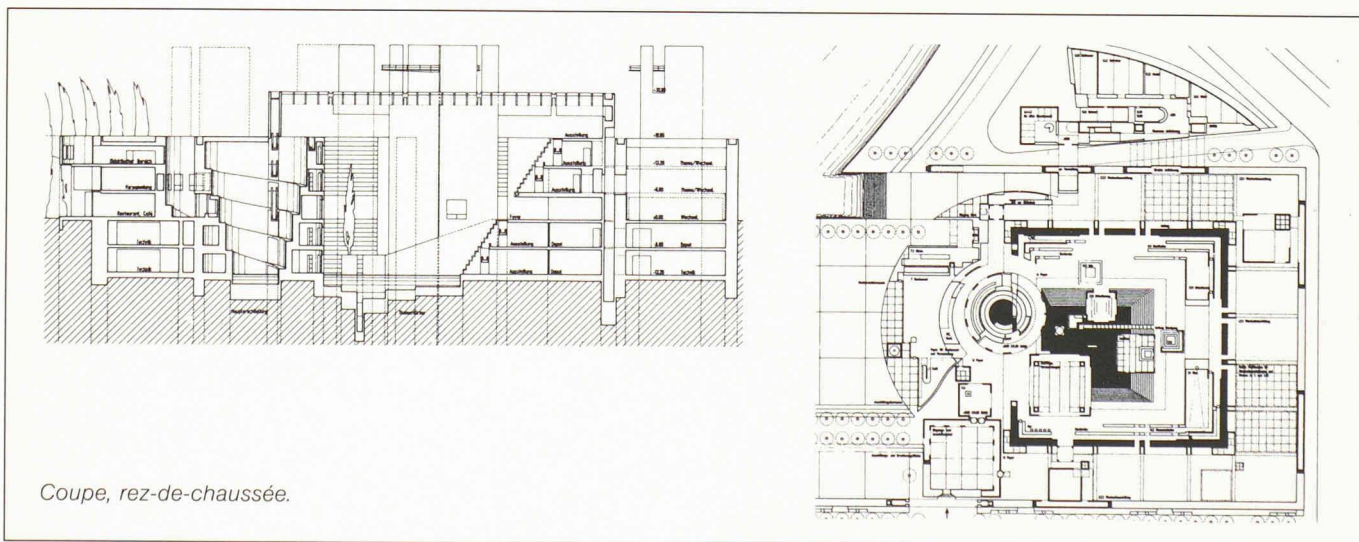
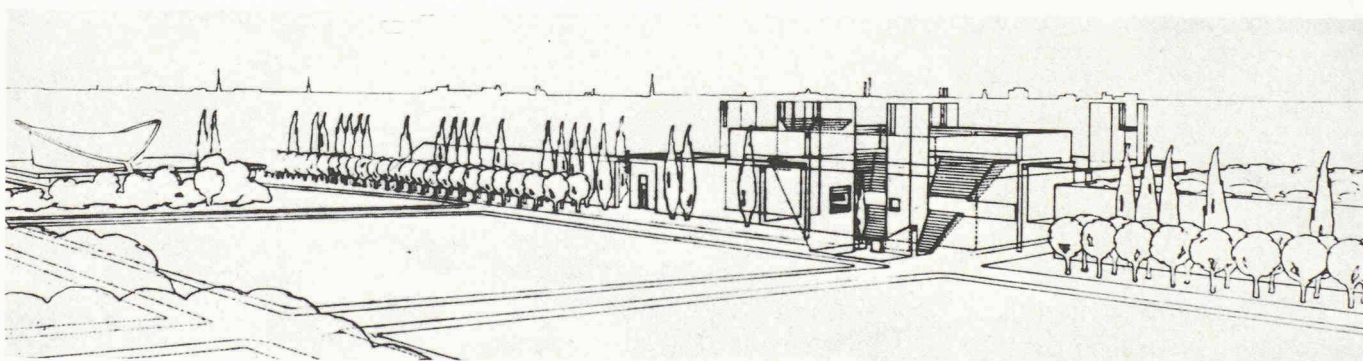
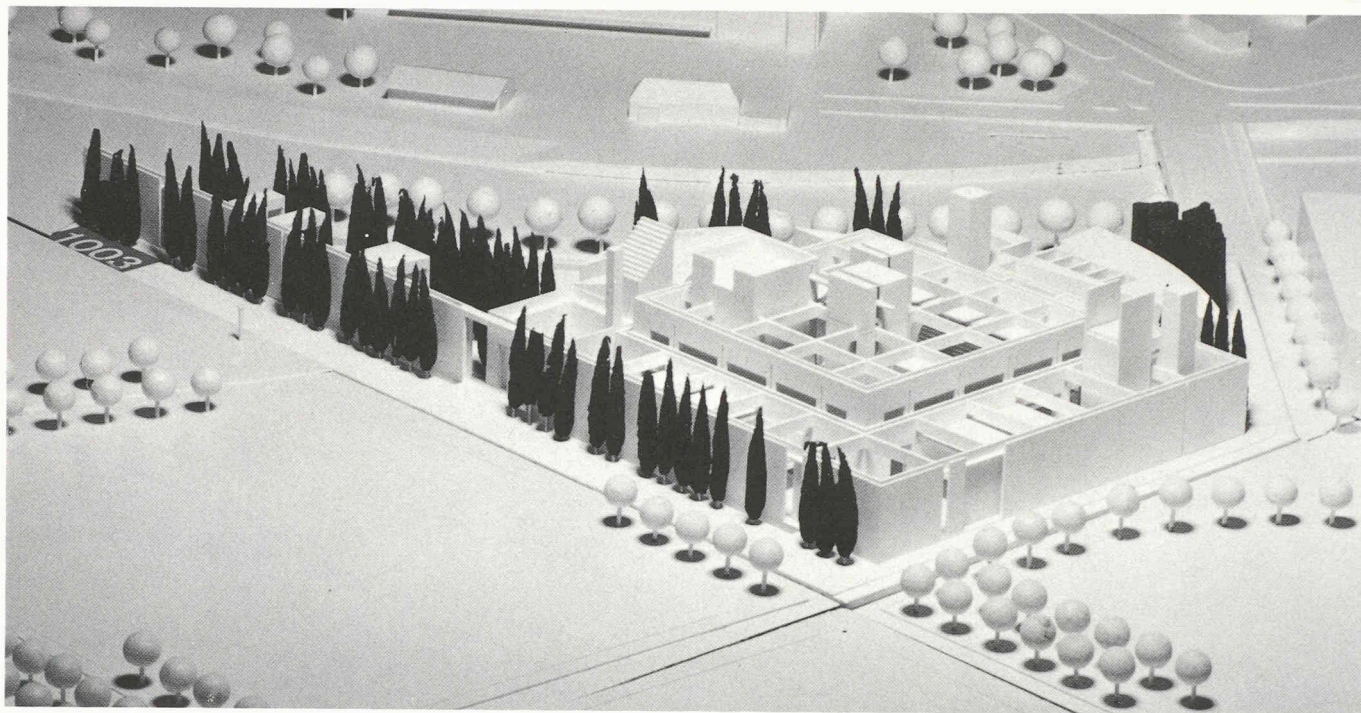
l'éclairage naturel et artificiel. Une utilisation des salles didactiques en dehors des heures d'ouverture du

musée pose certains problèmes dans ce projet.

La conception du grand hall d'entrée







Coupe, rez-de-chaussée.

3<sup>e</sup> prix : Axel Schultes, Berlin. En haut : vue du sud-est. En bas : perspective avec, tout à gauche, la Halle des congrès.

ne correspond pas à l'idée que l'on se fait d'un tel musée, cela essentiellement du fait de la solution choisie pour la toiture et de la conception des rampes. Le projet se distingue par sa clarté, par ses bonnes relations internes et par son apparence modeste.

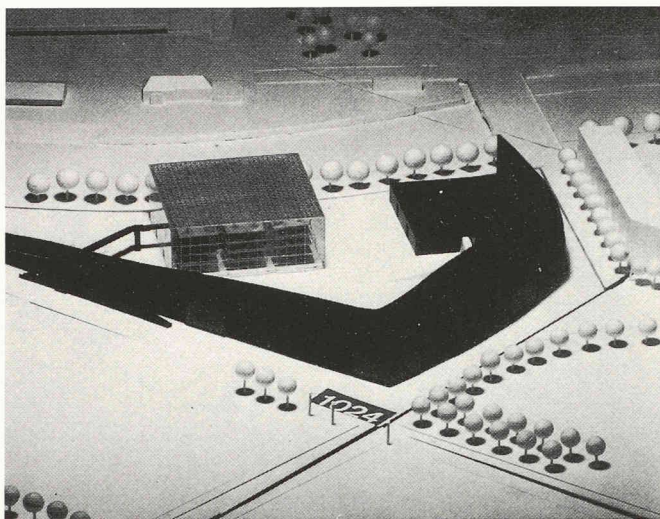
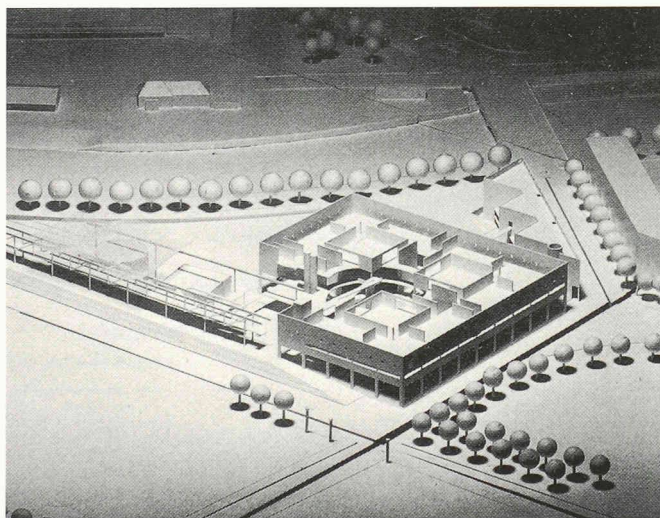
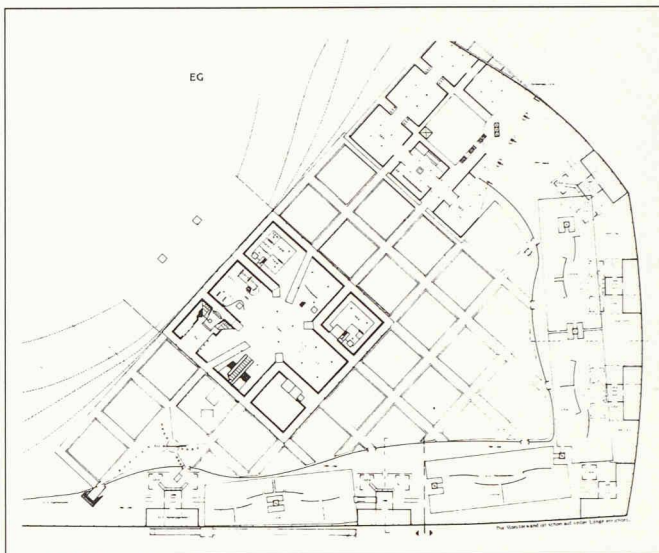
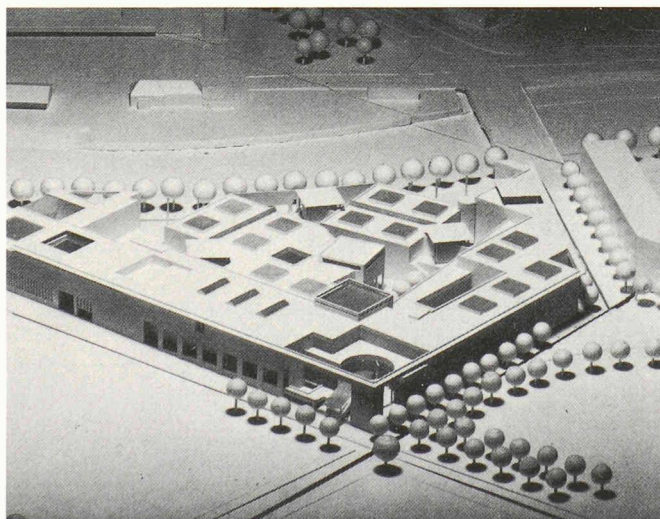
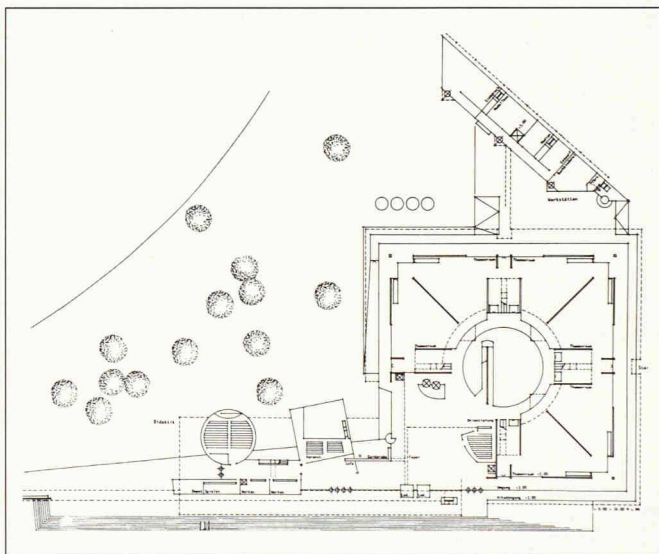
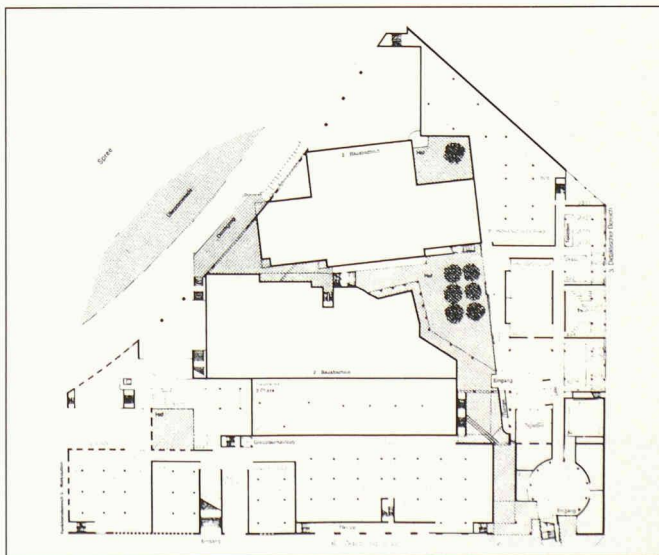
#### Troisième prix :

L'architecte soumet à la discussion une proposition complexe et inhabituelle, pleines de pensées imagées et d'idées, mais autonome et non modifiable dans son aspect, chargée d'un fort pouvoir de suggestion. Il n'a

aucune peine à respecter la situation urbanistique, il maîtrise avec talent la composition, par exemple la conception de la tête de pont de la Moltbrücke.

Le musée apparaît comme une paroi d'une hauteur de 18 m environ, don-



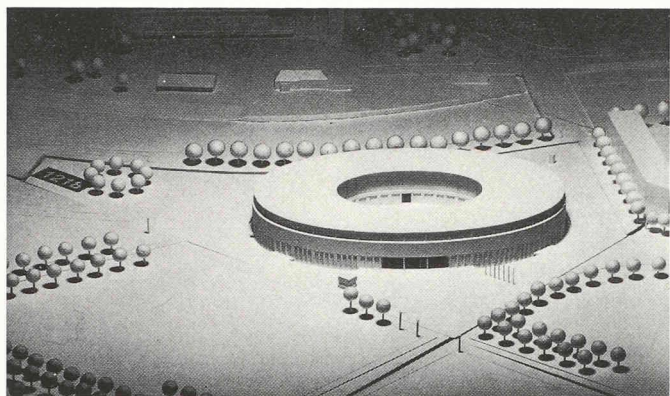
4<sup>e</sup> prix: Florian Musso, Rhöndorf.5<sup>e</sup> prix: Professeur Gerber et partenaires, Dortmund-Kley.6<sup>e</sup> prix: Wilhelm Holzbauer et Ernst Mayr, Vienne.

nant sur l'Alsenplatz et sur la place de la République; cette «muraille» s'ouvre partiellement, ce qui permet de dégager une vue sur la stratification et les cours qui apparaissent derrière cette paroi. De ce fait, cette muraille devient un élément essentiel: elle est non seulement la paroi extérieure du bâtiment, mais encore une enceinte entourant des cours; paroi de protec-

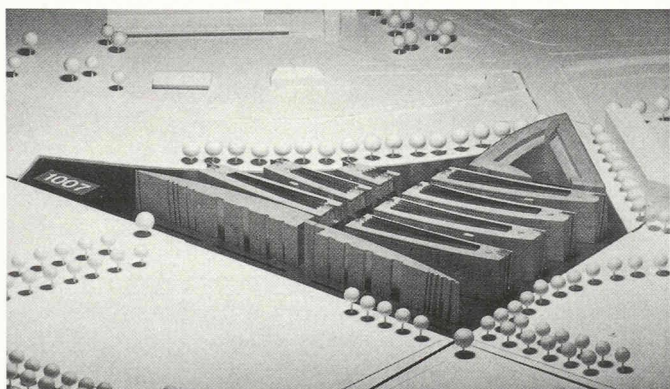
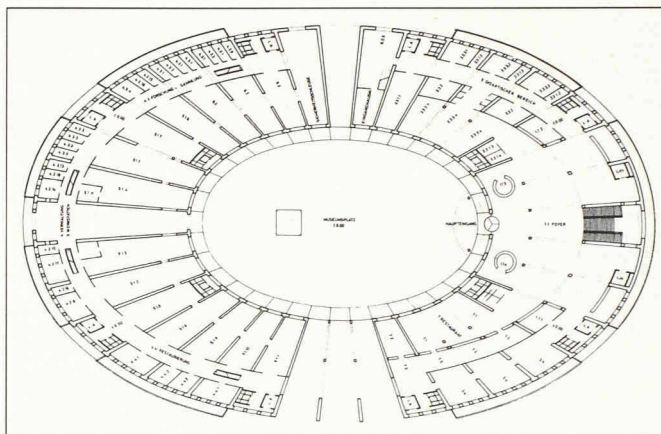
tion du jardin du musée, elle exprime aussi une enveloppe ouverte cernant l'ensemble du musée. Les membres du jury débattent alors des conséquences urbanistiques d'un tel projet: le bâtiment est bien orienté, au nord et à l'est, et entretient un dialogue agréable avec le fleuve coulant à proximité. Le cheminement d'accès présente une poétique pleine de charme et de ten-

sions, en ce qui concerne tant les espaces que les perspectives. Mais ici se manifeste le danger d'une architecture égoïste et quasiment cérémonielle, qui entre ainsi en concurrence avec le vrai symbole d'un musée, qui doit n'être qu'un lieu d'information.

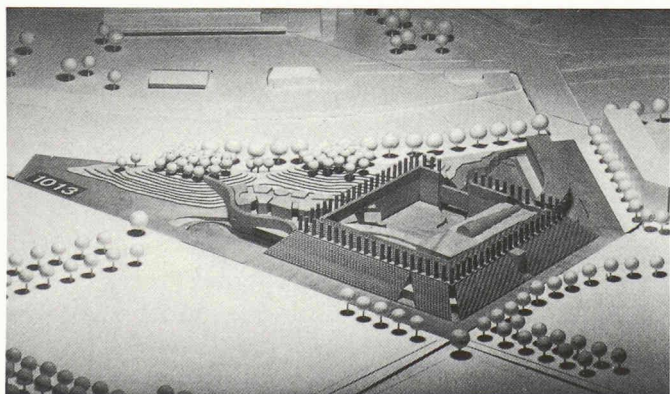
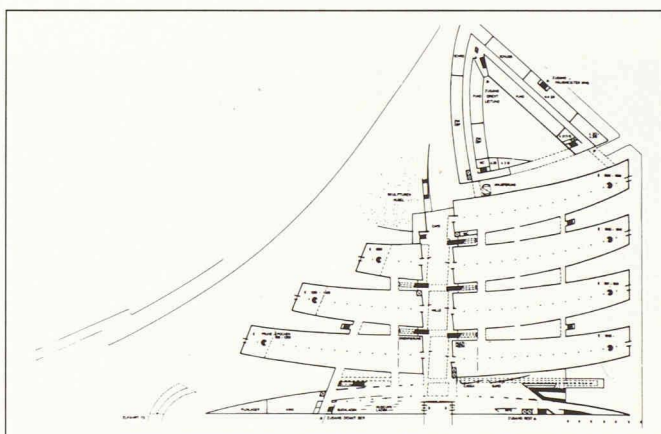




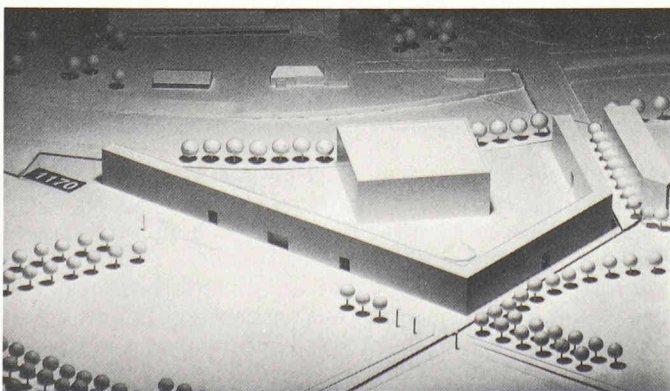
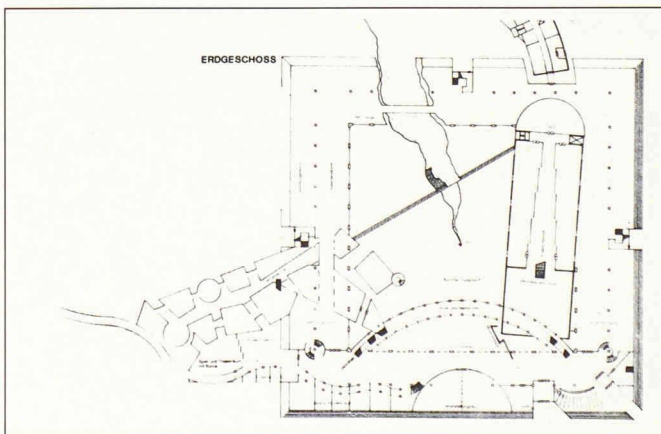
1<sup>er</sup> achat: Friedrich Trautmann, Reichelsheim.



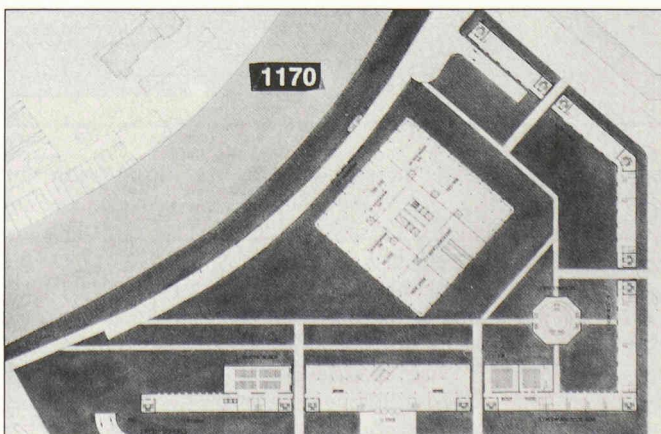
Achat (1<sup>er</sup> groupe): Lothar Eckhardt, Berlin.



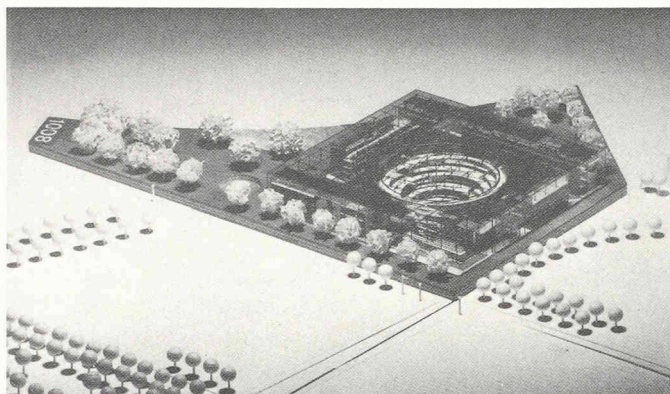
Achat (1<sup>er</sup> groupe): Goldapp-Klump, Brême.



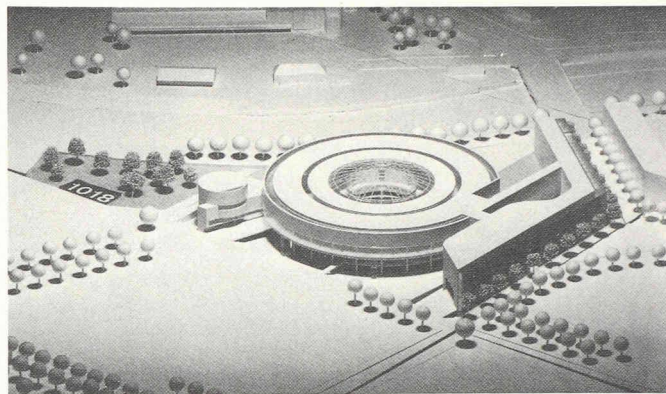
Achat (1<sup>er</sup> groupe): Hensel + Bechtloff, Hambourg.



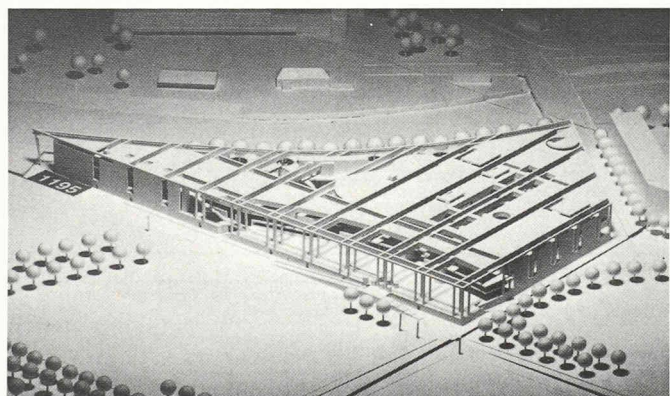




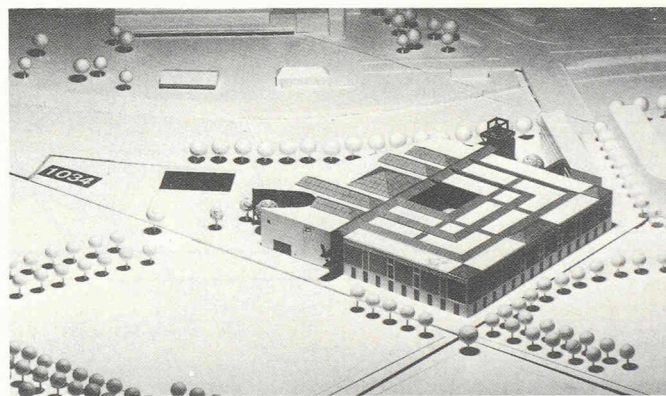
Achat (2<sup>e</sup> groupe) : Schneider, Schumacher et Köhler, Darmstadt.



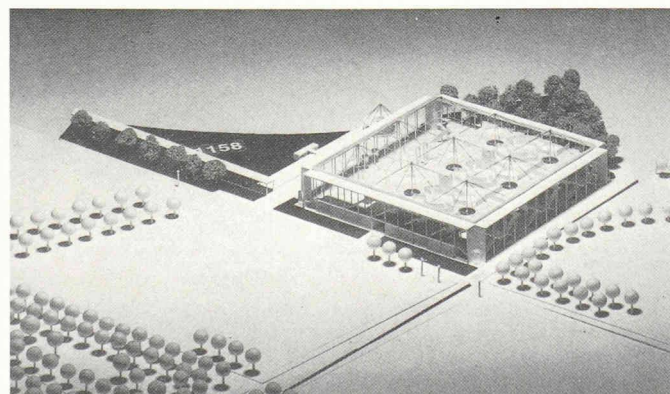
Achat (2<sup>e</sup> groupe) : Manfred Anthony, Berlin.



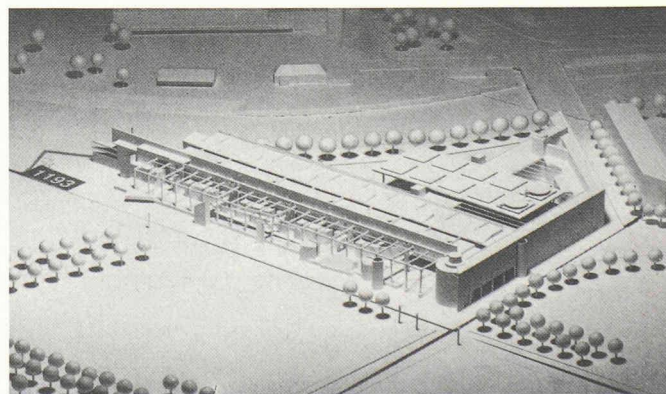
Achat (2<sup>e</sup> groupe) : Beisert, Findeisen, Galedary, Grossmann-Hensel, Wilkens, Hambourg.



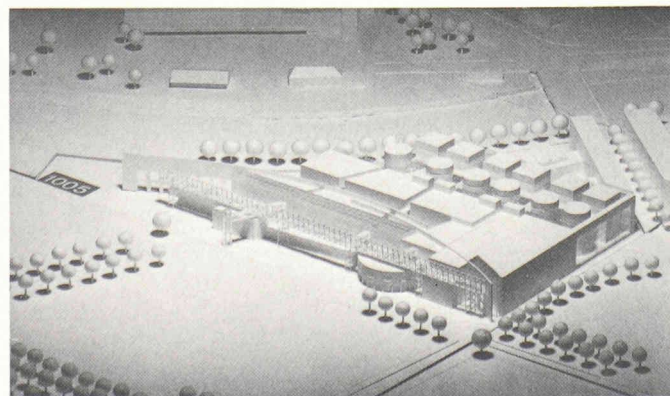
Achat (2<sup>e</sup> groupe) : Professeur O. M. Ungers, Cologne.



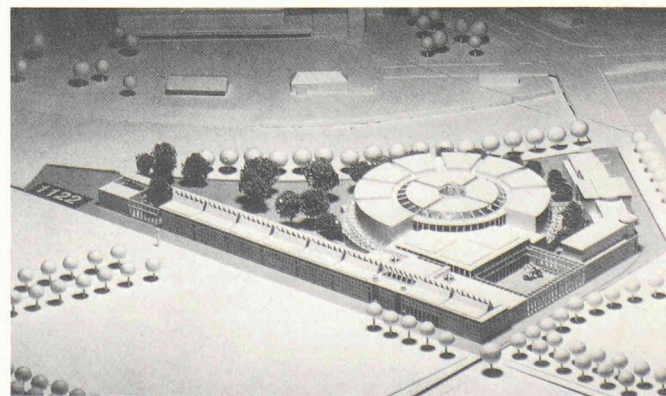
Achat (2<sup>e</sup> groupe) : Markus Löffler, Stuttgart.



Projet distingué : Schulte/Stoetzel, Cologne.

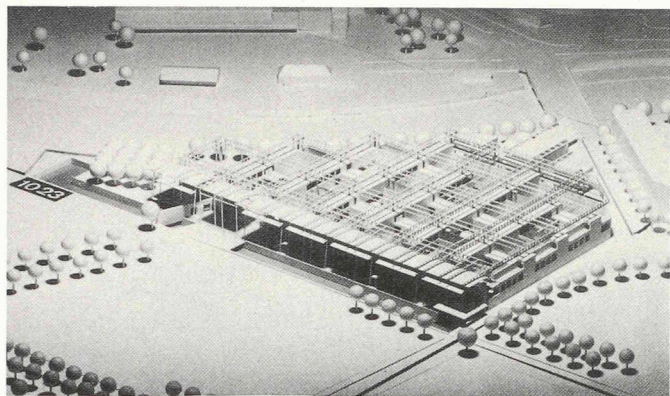


Achat (2<sup>e</sup> groupe) : Bollmann + Friedemann, Hambourg.

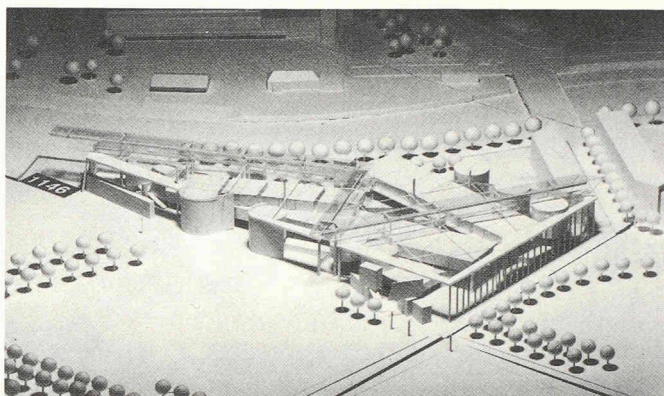


Projet distingué : Adelhelm + Dittmer, R. Kolligs, Hambourg.

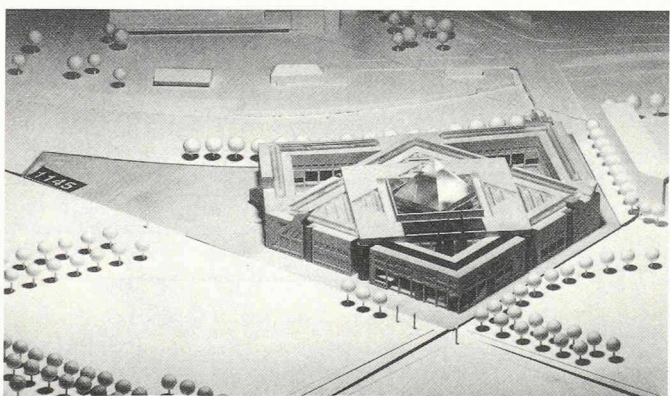




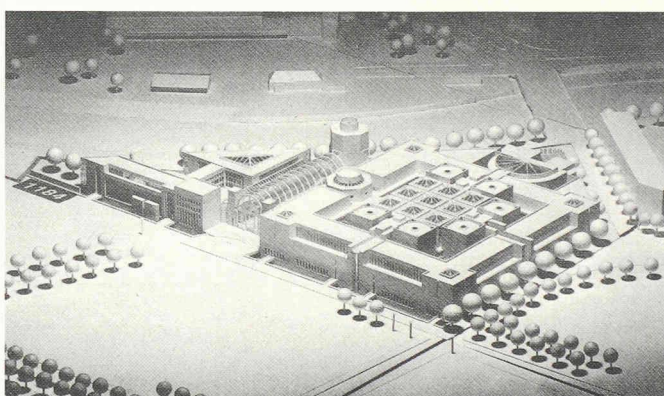
4<sup>e</sup> tour: Kraemer, Sieverts & partenaires, Cologne.



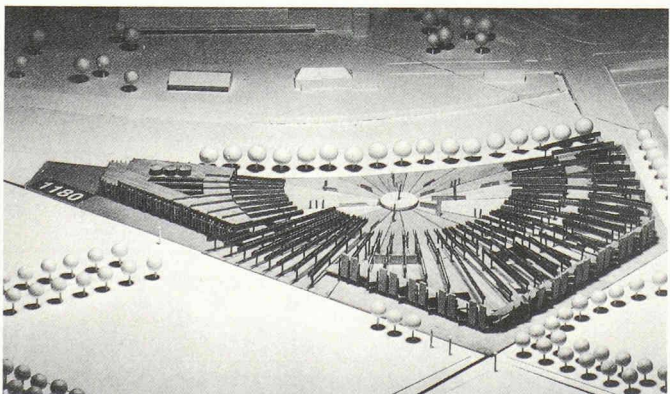
2<sup>e</sup> tour: Jost Gaismyer, Korschenbroich.



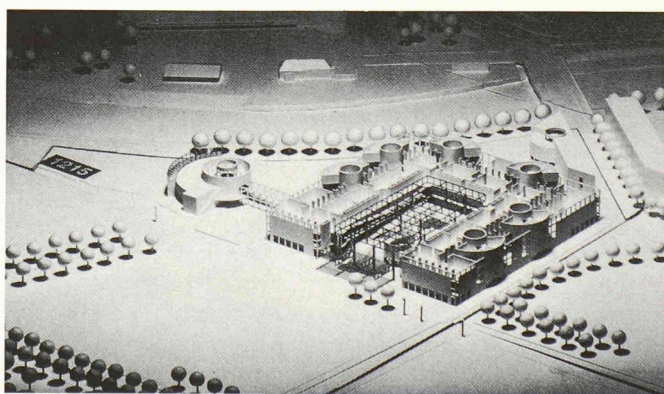
4<sup>e</sup> tour: Professeur Heinz Mohl, Karlsruhe.



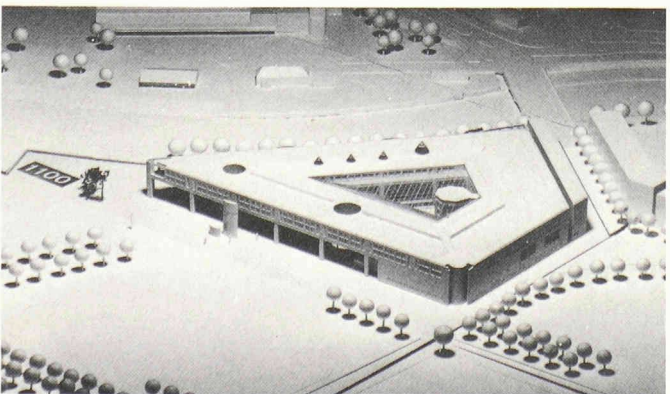
2<sup>e</sup> tour: Alexander baron von Branca, Munich.



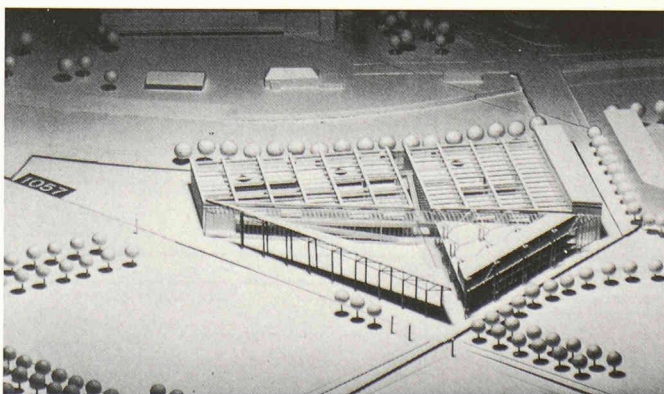
3<sup>e</sup> tour: Erwin Schiffer, Bad Honnef.



2<sup>e</sup> tour: Professeur Meinhard von Gerkan, Hambourg.

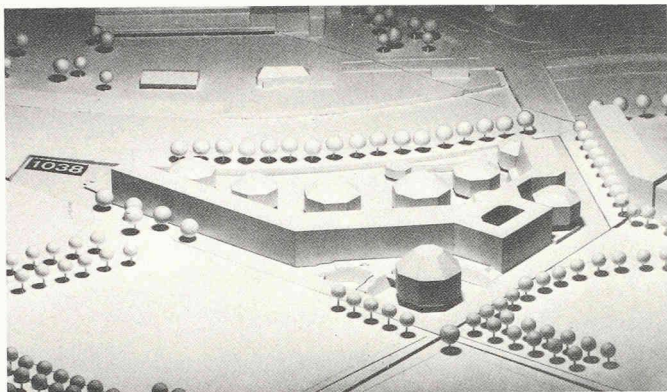
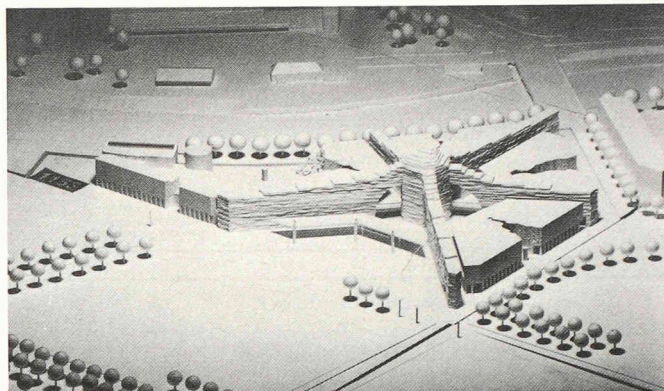


2<sup>e</sup> tour: Dissing + Weitling, Copenhagen.



2<sup>e</sup> tour: Professeur Wilhelm Kücker, Munich.



1<sup>er</sup> tour: Professeur Fritz Bornemann, Berlin.1<sup>er</sup> tour: Busmann & Haberer, Cologne.**Distribution des surfaces**

Expositions permanentes	16 000 m <sup>2</sup>
Expositions itinérantes	5 000 m <sup>2</sup>
Lieu d'accueil	2 000 m <sup>2</sup>
Espaces didactiques	1 900 m <sup>2</sup>
Administration, recherches et collections	2 534 m <sup>2</sup>
Ateliers	2 450 m <sup>2</sup>
Dépôts et fonds	5 500 m <sup>2</sup>
Restaurant	600 m <sup>2</sup>
Logement de l'intendant	300 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>36 300 m<sup>2</sup></b>

**Remarque finale**

Ce texte est tiré de la revue *Schweizer Ingenieur und Architekt* N° 40, du 29 septembre 1988. Il a été librement traduit et adapté par le soussigné. Nous prions nos lecteurs intéressés de se reporter à l'édition alémanique, dans laquelle ils trouveront une analyse plus approfondie et des commentaires de Bruno Odermatt, rédacteur. Nous saisissons cette occasion de remercier nos confrères de nous avoir confié le maté-

riel de base qui nous a permis de présenter ce concours.

François Neyroud

**Actualité**

## Tunnel du Simplon : essais concluants de la ligne de contact rigide

L'utilisation de l'axe ferroviaire du Simplon pour le ferroutage est envisagée, que ce soit à titre provisoire, en attendant la réalisation d'une nouvelle transversale alpine, ou que le choix des autorités fédérales se porte sur la solution Lötschberg-Simplon pour la ligne nouvelle envisagée.

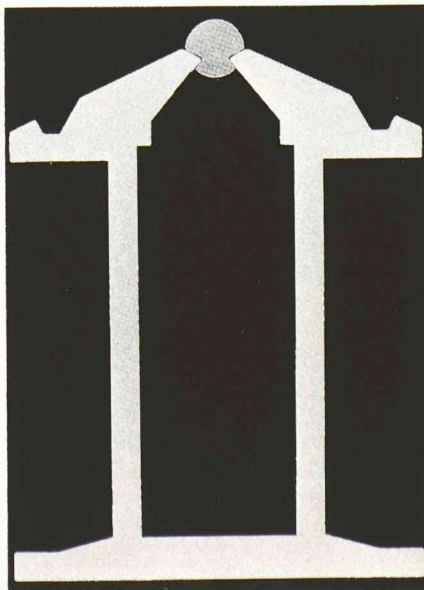
Cela implique comme préalable l'adaptation du profil d'espace libre du tunnel du Simplon. En effet, la hauteur maximale sur angles des camions chargés sur les convois ferroviaires doit atteindre 4,0 m pour satisfaire à la norme européenne en la matière.

Les études entreprises au Simplon ont montré qu'il serait possible d'adapter le profil du tunnel à ces normes, au prix de quelques travaux de modification des voûtes dans la zone des portails nord et sud ainsi qu'en adoptant une nouvelle ligne de contact rigide pour remplacer l'actuelle suspension caténaire souple, fixée latéralement et qui nécessite beaucoup d'espace.

La nouvelle ligne de contact rigide, développée par la maison Furrer + Frey, à Berne, a déjà trouvé des applications sur une voie de la gare d'Opfikon (ZH) ainsi que dans les tunnels du réseau express régional zuricois en cours de réalisation.

**Essais indispensables**

La ligne de contact rigide se présente sous la forme d'un profilé en aluminium de 6,8 kg/m, qui enserré dans sa partie inférieure le fil de contact usuel en cuivre, d'une section de 107 mm<sup>2</sup>.



Profil du rail de contact aérien créé par l'entreprise Furrer + Frey. On observe bien le fil de contact ordinaire en cuivre enserré par les griffes du support en aluminium.

La fixation de ce « rail » à la voûte du tunnel, tous les huit mètres, est très simple et ne demande que peu de place, grâce à l'absence de tout fil de suspension. Les raccords du rail, en revanche, exigent une précision toute particulière, atteinte par un réglage recourant à des rayons lasers.

Jusqu'à l'automne dernier, ce système n'avait pu être mis à l'épreuve que pour des vitesses ne dépassant pas 105 km/h. Or la vitesse maximale prévue dans le tunnel du Simplon est de 160 km/h. Il a donc été indispensable d'effectuer des essais et des mesures approfondis afin d'observer le comportement du pantographe et la qualité de captation du courant à de telles vitesses.

**Tronçon d'essai**

A cette fin, un tronçon de 1071 m de longueur a été équipé de la nouvelle ligne de contact rigide, entre les km 4,5 et 5,5 du tunnel II du Simplon, ce qui a entraîné la fermeture d'une partie de ce tunnel pendant huit semaines.

Les courses d'essai ont commencé à mi-novembre dernier avec des locomotives RE 4/4<sup>IV</sup>, dotées du nouveau pantographe autrichien à grande vitesse destiné aux futures locomotives 460 (destinées à Rail 2000). Le convoi se composait de trois voitures, dont une voiture de mesure, et de deux