

Der Brückenmacher

Film Othmar Ammann, ein verschlossener ETH-Ingenieur aus Schaffhausen, verstreute ganz New York mit seinen Brücken, kühn und einfach, zeitlos schön. Ein neuer Dokumentarfilm zeichnet diese Leistung nach.

«Ich muss noch meinen Mädchen Gute Nacht wünschen», sagte er zum Spass, dabei war er ein ernster Mann. Mit den Mädchen meinte Othmar Ammann zwei seiner Brücken, die er vom Hochhaus in Manhattan sehen konnte, wo er mit seiner zweiten Frau nobel wohnte.

Im Nordwesten schwang sich die George-Washington-Brücke von der Insel hoch über den Hudson zum Festland von New Jersey, eine Hängebrücke ohne Mittelpfeiler. Elegante Konstruktion, filigranes Schweben. Dabei führt die Brücke den Auto- und Lastwagenverkehr 14-spurig und zweistöckig und 1067 Meter lang. Über 100 Millionen Fahrzeuge pro Jahr queren täglich die Brücke, ein Weltrekord.

Diese Brücke gelang als Othmar Ammanns erstes Grossprojekt, erkämpft gegen die Konkurrenz seines früheren Mentors Gustav Lindenthal, durchgesetzt gegen politische Differenzen und fachliche Zweifel. Der schmucklose, die stählernen Verstrebungen vorzeigende Bau begeisterte Le Corbusier und andere und machte Ammann zu einem Wegbereiter der Moderne.

Schaute er beim Gute-Nacht-Sagen flussabwärts, konnte er die Umriss der Verrazano-Narrows-Brücke erkennen, seines letzten Baus, 1964 fertiggestellt, ein Jahr vor seinem Tod mit 86 Jahren. Die Brücke am Eingang der Bucht von New York verband die Stadtbezirke Staten Island und Brooklyn, und sie bleibt mit ihren 4000 Meter Länge und einer Spannweite knapp unter 1300 Meter die längste Brücke der USA, länger noch als die Golden Gate Bridge von San Francisco, deren Bau Ammann als beratender Experte begleitete.

Unzählige Auszeichnungen

Ammann, geboren 1879 in Feuerthalen bei Schaffhausen, der Schweizer ETH-Ingenieur mit dem weiten Blick, war in den USA als Entwerfer, Konstrukteur und Gutachter geschätzt und erhielt unzählige Auszeichnungen. Seine unaufgeregte Bauweise passte gut zu ihm, einem zurückhaltenden Typen. Und obwohl man in der Heimat stolz auf ihn war, erinnern sich heute nur noch die Fachleute an ihn. Aber auch das passt zu ihm: Ammann machte kein Aufhebens.

Diese Zurückhaltung bestimmt auch «Gateways to New York», den neuen Dokumentarfilm von Martin Witz, der an den Solothurner Filmtagen den Publikumspreis gewonnen hat: Ammanns Brücken sind stark präsent, ihr Ingenieur wenig. Der Film macht eine Person greifbar, über die wenig Persönliches bekannt ist und deren grösste Tragik der frühe Tod der ersten, so geliebten Frau war.

In den Filmdokumenten, die von Ammann erhalten sind, steht er immer am Rand des Bildes, als sei ihm ein wenig unwohl. Ein hagerer Mann ist zu sehen, der mit seiner Hornbrille, dem gescheiterten asketischen Gesicht eher streng aussieht. Sein Chef sei ein förmlicher Mann gewesen, sagt ein ehemaliger Mitarbeiter im Film, man habe mit ihm zu Mittag, aber nie Znacht gegessen. Und selbst wenn er wegen eines Fehlers wütend geworden sei, habe er nichts gesagt, «er lief bloss hochrot an und fragte dann: Wie können wir diesen Fehler korrigieren?»

In den USA spricht man gelegentlich von der «Swiss Legacy» und meint damit die auf Einfachheit und Klarheit bedachte Ästhetik in Design, Schrift, Fotografie, Konstruktion oder Architektur. Er selber habe immer auf grösstmögliche Einfachheit geachtet, sagte Ammann einmal und erklärte

das mit einer Analogie, wie sie nur einem Schweizer einfallen konnte. «Eine Hängebrücke ist ja nichts anderes als ein Wäscheseil, das man über zwei Pfosten legt», sagte er «links und rechts befestigt und dann die Wäsche, in diesem Fall die Fahrbahn, darunterhängt.»

Othmar Ammann vereinte Pflichtbewusstheit, Pünktlichkeit, Präzision, Arbeitseifer und Sparsamkeit. Er brachte alle seine Projekte termingerecht durch und innerhalb des vorgegebenen Budgets. Ihn deshalb als spezifisch schweizerischen Ingenieur zu bezeichnen, will Tom Peters trotzdem nicht einfallen. «Man sollte nicht vom Individuum auf die Nation schliessen, sonst drohen Klischees», sagt der Konstruktionshistoriker, der auch im Film auftritt. Peters nimmt Ammann nicht nur als Visionär der Konstruktion wahr, sondern als exzellenten Taktierer, der bei den Politikern unermüdlich für seine Pläne warb. «Ammann war insofern schweizerisch, als er aus einem kleinen Land kam und sich in einem grossen durchsetzen musste und das tat er auf seine Art mit grossem Erfolg.»

Und mit welcher Wirkung, das zeigt der Film immer wieder. Von allen Seiten fährt die Kamera von Patrick Lindenmaier Ammanns Brücken ab, unterfährt und überfliegt sie, steigt mit den Arbeitern auf die Spitze der Pfeiler, von denen die Kabelstränge in die Tiefe weisen. Der Film kombiniert Horizontale und Vertikale, die lange, leicht gewölbte Fahrbahn der Brücken mit den angehängten Drahtseilen, die auf beiden Seiten zu den Brückenpfeilern hochsteigen, um dann wieder steil abzufallen in den Uferboden.

Arbeiten unter Lebensgefahr

Wie dieses Legen und Spannen und Hängen bei langen Brücken funktioniert, wie komplex die ganze Planung geht, was für Gefahren bei der Realisierung drohen, wird eindrücklich klar, wenn der Film in historischen Rückblenden den Bau der Brücken zeigt, die Arbeit auf den windigen Pfeilern, die Verstrebungen der Kabel, den Einzug der Fahrbahnen. Ammann realisierte früh, dass man beim Bau weder am Material sparen noch die Planung beschleunigen darf.

Mit jedem Bau lernte er für den nächsten. Er verstand es, das Gewicht der Fahrbahn so einzusetzen, dass seine Brücken schwer genug waren, um dem Wind standzuhalten, und leicht genug, um von den Kabeln getragen zu werden. So steif wie nötig und so flexibel wie möglich.

Othmar Ammanns Brücken sehen aus wie Metaphern eines aufstrebenden, nach Westen greifenden Landes, Meisterwerke aus Stahl und Beton, gebaut nach den Regeln von Statik und Ästhetik. Welche Ironie, dass Opfer der weissen Expansion an den Brücken bauten, vornehmlich Mohawk-Indianer aus dem Stamm der Irokesen, oft über Generationen. Sie konnten besonders gut mit den Höhen und Winden des Brückenbaus umgehen, und wenn man hört, wie sie Martin Witz im Film Auskunft geben, schwingt Berufsstolz mit. «Ich kann von mir sagen», sagt der Stahlarbeiter Paul Deer, «ich hätte eine der grössten Brücken der Welt mitgebaut.»

Das konnte auch Othmar Ammann von sich behaupten. Dass er so bescheiden war, wie er sich gab Tom Peters, der Konstruktionshistoriker, sieht darin eher eine Taktik als einen Charakterzug.

Ammann habe seinen Kollegen und Auftraggebern den grossen Auftritt gelassen, um seine eigenen Ziele durchzubringen. «Diese hat er dann hartnäckig vorgetragen, eingebracht und mit allen Leuten durchdiskutiert», sagt Martin Witz in den Hinterzimmern der Politik ebenso wie in öffentlichen Auftritten. Witz und Peters ist zudem aufgefallen, dass Ammann beim Bau der Brücke durchsetzte, die Arbeiter durch Sicherheitsnetze vor dem Sturz in die Tiefe zu schützen. Man könne das, sagt Tom Peters, «als altkapitalistischen Impuls eines Patrons bezeichnen, der zu seinen Leuten schaut».