



GATEWAYS TO NEW YORK

Othmar H. Ammann and His Bridges

Der neue Film von **MARTIN WITZ**

Mit

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

Kinostart : 4. April 2019

Dauer: 89 Min.

Pressematerial : <http://www.frenetic.ch/espace-pro/details//+/id/1134>

Medienbetreuung

Valentina Romero / Micha Schiwow

044 488 44 26 / 044 488 44 25

[valentina.romero@prochaine.ch/](mailto:valentina.romero@prochaine.ch) micha.schiwow@prochaine.ch

DISTRIBUTION

FRENETIC FILMS AG

Lagerstrasse 102 • 8004 Zürich

Tel. 044 488 44 00 • Fax 044 488 44 11

www.frenetic.ch

FRENETIC
FILMS

LOGLINE

Die abenteuerliche Saga des Schweizer Brückenbauers Othmar H. Ammann, der als junger Ingenieur nach Amerika auszog – und in New York mit seinen visionären Hängebrücken Ikonen der Moderne schuf.

KURZSYNOPSIS

Die Geschichte des grossen Schweizer Ingenieurs Othmar H. Ammann, der 1904 auszieht und in Amerika die Regeln der Brückenbaukunst neu definiert – während Jahrzehnten und auf spektakuläre Weise. Der Beginn der Motorisierung, die Nachkriegsjahre, die Urbanisierung und die Konsumgesellschaft: Ammann ist nicht nur mitten drin, er ist mit seinen Brücken ein dynamischer Player, ein Agent des Fortschritts – und des Glaubens daran.



*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 – die Geschichte des grossen Schweizer Ingenieurs Othmar Ammann, der 1904 von Zürich loszieht und in Amerika die Kunst des Brückenbaus neu definiert. Seine Konstruktionen haben die Insel Manhattan mit dem Festland verbunden – und das Gesicht von New York für immer verändert.

Über das Leben und das Werk der Hauptfigur hinaus erzählt der Film ein Stück Zeitgeschichte, wie sie aus dieser Perspektive kaum erzählt ist: Das junge 20. Jahrhundert, die Motorisierung, die Urbanisierung, die Konsumgesellschaft – eine stetige Beschleunigung. Ammann ist mit seinen atemberaubenden Konstruktionen mitten drin, selber ein Agent des Fortschritts ... und des Glaubens daran.

Am 21. November 1964 eröffnet der New Yorker Gouverneur Nelson Rockefeller die letzte grosse Brücke des genialen Schweizer Konstrukteurs: Die Verrazzano-Narrows Bridge über die New Yorker Hafeneinfahrt, die damals längste Hängebrücke der Welt. Sie ist Ammanns eleganteste Konstruktion.

So stabil seine Hängebrücken konstruiert sind, so abenteuerlich war ihr Bau. Viele der Skywalker, wie man die Stahlarbeiter nannte, die in grosser Höhe ihr Leben riskierten, waren Native Americans aus dem Stamm der Mohawks. Sie sind es, die (neben anderen Bauleuten) die grossen Brücken errichtet haben. Diesen furchtlosen Mohawk Skywalkern ist (als Nebengeschichte) ein Teil des Films gewidmet. Eine Hommage an all jene, die diese Brücken tatsächlich gebaut haben.

Kurz nach der Einweihung der Verrazzano Brücke stirbt Othmar Ammann, er ist 86 Jahre alt. Es ist das Jahr 1965, die ungebrochene Machbarkeits- und Auto-Euphorie des Westens hat ihren Höhepunkt erreicht – und bald auch ihr Ende.

Othmar Ammanns Leben schlägt einen weiten Bogen – vom 19. Jahrhundert bis zum Ende der klassischen Moderne – eine Epoche, die er im wahren Wortsinn verkörpert. Und die er als bedeutendster Stahlbrückenbauer seiner Zeit mitgeprägt hat. Seine Hängebrücken werden bleiben als Ikonen des 20. Jahrhunderts.

FILMMAKER'S NOTES

Artist in Steel. Die Konstruktionspläne der meisten Brücken, welche die Skyline von Manhattan heute prägen, stammen aus der Feder eines einzigen Mannes. Es ist der Ingenieur Othmar Ammann, der als junger Mann von Zürich nach Amerika auswanderte und dort eine erstaunliche Karriere machte. Ein stiller Schweizer Ingenieur, der von der Presse seiner Zeit als „Artist in Steel“ gefeiert wurde – und der das Gesicht von New York City für immer verändert hat.

Es war im Jahr 2015, während der Recherchen für ein 'arte' Projekt mit dem schönen Arbeits-Titel 'Unsung Heroes', als ich auf Othmar Ammann gestossen bin. Und bald einmal entdeckte, dass in diesem reichen Leben und Werk der Stoff für einen Kinofilm verborgen liegt.

Denn die reale Ammann-Story folgt in ihren biografischen Stationen einer beinahe klassischen Dramaturgie: Ein junger Held bricht auf – stösst in der Fremde auf Schwierigkeiten, aber auch auf einen väterlichen Förderer (der bald zum Rivalen wird) – dem Held jedoch gelingt ein ganz grosser Wurf: mit der Konstruktion der bahnbrechenden George Washington Brücke – ihre Spannweite mehr als doppelt so lang wie jene der damals längsten Brücke der Welt – setzt er sich auf spektakuläre Weise durch. Dann aber eine private Tragödie, und eine neue Frau – er schöpft neue Kraft, und die macht ihn zum Player in einer Dynamik, die ihresgleichen sucht – und die er letztlich gar nicht will.

Im Alter von 85 Jahren baut Othmar Ammann seine letzte grosse Hängebrücke: Die Verrazzano-Narrows Bridge über die Hafeneinfahrt von New York – sein Meisterwerk. Eine gigantische Autobrücke, doppelstöckig, 12-spurig, eine Ikone der klassischen Moderne, die in der Mitte der 60er Jahre ihren Zenith erreicht. Der alte Held stirbt, aber seine Brücken bleiben. Soweit das Fundament, auf dem der dramaturgische Bogen des Films ruht.



Ein doppelter Glücksfall. Othmar Ammann hat sehr viel geschrieben in seinem Leben – ein dokumentarischer Glücksfall. Schon in den ersten Jahren in Amerika sind es Hunderte von Briefen allein an seine Geliebte Lilly, und auch an seine Eltern. Hinzu kommen Tagebücher, Notizen in seinen Büro-Agenden, ungezählte Aufsätze, Fachartikel und Vorträge, die direkten Einblick geben in seine Welt. Dieser riesige Fundus liegt – die zweite glückliche Fügung – integral im Archiv der ETH Zürich, wo Ammann einst zusammen mit Albert Einstein den Ehrendoktor-Hut bekam. Ammanns Nachlass ist dort sorgfältig aufgearbeitet und zugänglich gemacht worden. Ich habe ihn durchkämmt und daraus eine Textauswahl zusammengestellt.

Diese Original-Aussagen haben es uns am Schneidetisch nun ermöglicht, den Film in wesentlichen Momenten aus Ammanns Ich-Perspektive zu erzählen. Und die Hauptfigur – auch dank der tollen Arbeit von Hanspeter Müller-Drossaart, der die Texte liest – zum Leben zu erwecken. Immer wieder 'plaudert' Ammann 'aus dem Nähkästchen' und schafft im Film so eine angenehme Unmittelbarkeit. Insbesondere die Archiv-Aufnahmen werden mit den Originaltexten direkt in die Ammann-Story eingebunden ... so als würde er uns seine ganz eigene Welt präsentieren.

Biografie oder Zeitgeschichte? Beides! – Die Herausforderung bei der Montage war es, zwischen der Ammann-Biografie und der Zeitgeschichte, der sich beschleunigenden Moderne, eine produktive Reibung zu schaffen. Othmar Ammann muss den Film als Hauptfigur führen, so dass die Nebengeschichten sicher andocken und den dramatischen Bogen mittragen können. Die Nebengeschichten wiederum, die immer heftigere Dynamik von Motorisierung und Urbanisierung, setzt die Hauptfigur einem erzählerischen Druck aus, der den Film weitertreibt.

Die Mohawks, furchtlose Skywalker. An bestimmten Punkten greifen die Mohawks in die Geschichte ein: amerikanische Ureinwohner, die zum Stamm der Irokesen gehören. Ich habe mit Alex Mayo und Paul Deer die beiden vermutlich letzten Mohawks gefunden, die als Skywalker (wie man diese speziellen Stahlarbeiter nannte) noch an Ammanns letzter Brücke mitgebaut haben – an der riesigen Verrazzano-Narrows.

Ich bin kein Indianer-Romantiker, aber ich denke, dass den Mohawks eine besondere Bedeutung zukommt, wenn es um den emotionalen Aspekt des Films geht. Denn Ammann selber ist sehr korrekt und ja, auch etwas spröde, sodass seiner Figur (und damit dem ganzen Film) die Lebendigkeit, die Wärme und der Schalk der beiden alten Indianer sehr zu gute kommt. Alex Mayo und Paul Deer leben heute wieder in ihrem Reservat am St.Lorenz-Strom, wo ich sie nach langer Suche ausfindig gemacht habe. Sie sind beide weit über 80 Jahre alt, stolze Arbeiter, die ihre Pensionierung genießen. Die beiden haben dem Film mit ihrem ganz anderen Blick auf Ammanns Brücken und mit ihrem so ganz anderen Lebensentwurf eine wunderbare zusätzliche Dimension geschenkt, die über die eigentliche Ammann-Story hinausweist.

Martin Witz

REGIE, DREHBUCH Martin Witz



Seit 1982 ist Martin Witz als freier Filmschaffender vorab in der Schweiz und in Deutschland unterwegs. Er arbeitet regelmässig als Dramaturg & Cutter und ist Mitglied der Schweizer Filmakademie. Nach Dokumentarfilmen fürs Fernsehen erste Regiearbeit für die Leinwand: **DUTTI DER RIESE**– über den Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler. – Sein international bisher erfolgreichster Kinofilm: **THE SUBSTANCE – Albert Hofmann's LSD** – eine Kulturgeschichte 'des schrägsten Exportartikels' der Schweiz.

Drehbuch, Regie (Auswahl)

- 2018 **GATEWAYS TO NEW YORK – Othmar H. Ammann and His Bridges**
Regie, Drehbuch Dok. Film (89 Min.) – Kinostart Schweiz: April 2019
- 2015 **DEDICATIONS**
– Mitarbeit Drehbuch – Dok. Essay (80 Min.) von Peter Liechti
(Film blieb nach Peters Tod unvollendet)
- 2013 **DIE GENTLEMEN BATEN ZUR KASSE**
– Co-Autor Zweiteiliges Docu-Drama von C.L. Rettinger (2 x 80 Min.),
Lichtblick Köln
- 2011 **THE SUBSTANCE – Albert Hofmann's LSD**
– Regie, Drehbuch Dok. Film (90 Min.) – Première Int. Festival Locarno
(Cinéastes du Présent) 2011 Schweizer Filmpreis 2012 Nomination
'Bester Dokumentarfilm'
- 2007 **DUTTI DER RIESE**
– Regie und Drehbuch – Dok. Film (93 Min.) Première Int. Festival
Locarno (Cinéastes du Présent) 2007 – Zürcher Filmpreis 2007
- 1993 **LUDWIG 1881**
– Drehbuch – Spielfilm von Fosco und Donatello Dubini (90 Min.)
Première Int. Festival Locarno (Wettbewerb) 1994
- 1992 **AM ENDE DER NACHT**
– Drehbuch – Spielfilm von Christoph Schaub (90 Min.)
Première Int. Festival Cannes 1993 (Quinzaine des Réalisateurs)
- 1989 **DREISSIG JAHRE**
– Drehbuch – Spielfilm von Christoph Schaub (90 Min.)
Première Int. Festival Locarno (Wettbewerb) 1990
- 1988 **WENDEL**
– Drehbuch – Spielfilm von Christoph Schaub (60 Min.)
Gewinner Max Ophüls-Preis 1989



Ich persönlich habe immer auf grösste Einfachheit geachtet. – Eine Hängebrücke ist ja nichts anderes, als ein Wäsche-Seil, das man über zwei Pfosten legt ... links und rechts befestigt ... und dann die Wäsche – also in diesem Fall die Fahrbahn darunter hängt ... eigentlich ganz einfach.

(Othmar H. Ammann, 1964, nach Fertigstellung der Verrazzano-Narrows Bridge)

Othmar H. Ammann: Eine Werkbiographie

- 1902 Abschluss als Diplom-Ingenieur ETH, erste Jobs in Brugg und in Frankfurt a./M.
- 1904 Abreise in die USA – am 5. Mai betritt Ammann auf Ellis Island die neue Welt.
Er will nur ein oder zwei Jahre bleiben, um Erfahrungen zu sammeln. – An seinem ersten Job in Manhattan wirkt er mit an über 30 stählernen Eisenbahnbrücken.
Ausgedehnte, einsame Sonntagsspaziergänge am Hudson, er träumt von einer Brücke, 'die man hier einmal bauen sollte'.
- 1905 Heiratet seine Verlobte Lilly Wehrli, die ihm nun auch in die USA folgt.
Beginn der Wanderjahre – er arbeitet viele Jahre als Ingenieur in Harrisburg, Pittsburg, Chicago. – Geburt des 1. Sohnes Werner.
29. August – Einsturz der Quebec Brücke, der damals grössten Brücke der Welt. 74 Todesopfer. Ammann wird in die Unfall-Untersuchungskommission berufen
- 1910 Geburt des 2. Sohnes: Jürg (George Andrew).
- 1912 Februar – wird Chef-Assistent im New Yorker Ingenieurbüro Gustav Lindenthal, dem damals führenden US-Brückenbauer.
- 1920 Er soll Lindenthals gigantisches Hudson-Projekt neu berechnen ... ein Traumjob! Bald aber lokaler Widerstand gegen die Brücke: wegen Abriss vieler Häuser für Zufahrtsrampen, Furcht vor Autolawine und massiv zu hohen Kosten.
- 1922 31. Mai – Geburt von Tochter Margot. – Die US Ökonomie nimmt Fahrt auf: die Verwandlung vom Bürger zum Konsumenten hat begonnen – Autos, Radio als grandioses neues Medium, die ‚Roaring Twenties‘.
- 1923 Ammann hat wachsende Zweifel an der Machbarkeit der Lindenthal-Brücke: zu teuer, zu schwer. Beginnt heimlich, an einer eigenen Hudson-Brücke zu rechnen: nur für Autos, statt für schwere Eisenbahnzüge – leichter, schlanker, preisgünstiger.
April – Austritt aus dem Büro Lindenthal.
Ammann braucht jetzt einen spektakulären Entwurf – nur so wird die Finanzierung seines eigenen Projektes möglich. Zudem braucht es innovative technische Lösungen, denn die Spannweite der Brücke wird enorm.
Er arbeitet tagsüber an der Brücke, tingelt abends durch die Säle: Lobbying, Vorträge, Klickenputzen ... in der Nacht sitzt er wieder über den Tabellen.
Lindenthal weiss nun um Ammanns Pläne, beginnt auf höchster politischer Ebene und auch öffentlich gegen das Projekt zu schießen. – 30 Millionen Dollar soll die Ammann-Brücke kosten. – Lindenthals Entwurf: 200 Millionen.
- 1925 Die Staaten New York und New Jersey geben schliesslich grünes Licht für Ammanns Hudson-Projekt. Der Name der Brücke: George Washington Bridge – es ist Ammann erste eigene Hängebrücke – ihre Spannweite doppelt so lang wie jede andere Brücke der Welt.
- 1927 21. Sept. – Spatenstich für die George Washington Bridge. Bauherrschaft: die New York Port Authority, die ihn dann auch zu ihrem Chef-Ingenieur macht.
Golden Gate Bridge in San Francisco: Ammann wird Mitglied des Board of Engineers: als beratender Ingenieur ist er massgeblich am Konzept der Golden Gate beteiligt.
- 1930 Besuch in der Schweiz anlässlich des 75-jährigen Jubiläums der ETH.
ETH Ehrendoktor – zusammen mit Albert Einstein.
- 1931 24. Okt. – pompöse Eröffnung der George Washington Bridge. Ammann wird zum wichtigsten Brückenbauer seiner Zeit.

- 1933 17. Dez. – früher Tod von Ehefrau Lilly Ammann-Wehrli.
Othmar Ammann ist nun allein mit den drei Kindern.
In den USA haben Armut und soziale Not ihren Höhepunkt erreicht, The Great Depression. – Für Ammann aber viel Arbeit für die NY Port Authority und für das Grossprojekt Golden Gate Bridge.
- 1934 Von Robert Moses, dem mächtigen New Yorker Stadtplaner, bekommt Ammann jetzt den Auftrag, die Triborough Brücke zu bauen, im Norden von Manhattan.
- 1935 In Kalifornien hat er Kläry Nötzli kennengelernt, die Witwe eines Schweizer Ingenieurkollegen. – Bald heiraten die Beiden, Kläry zieht um an die Ostküste.
- 1936 Eröffnung von Ammanns Triborough Bridge.
- 1937 Eröffnung Golden Gate Bridge.
- 1938 Baubeginn Tacoma Narrows Brücke, eine Spitzenreiterin im Trend der schlanken, eleganten Brücken. Der verantwortliche Ingenieur ist Ammanns Freund und Berufskollege Leon Moisseiff.
Ende der 30er Jahre gelten Hängebrücken als Inbegriff der Brückenbaukunst: Stabiler, sicherer, billiger und schöner als alle anderen Brückentypen.
- 1939 Als 60-Jähriger zieht sich Ammann von der Port Authority zurück und gründet mit seinem Sohn Werner ein eigenes Büro.
29. April – Eröffnung von Ammanns Bronx Whitestone Bridge – wie geplant zum Start der New Yorker Weltausstellung im Flushing Meadows.
- 1940 7. Nov. – der spektakuläre Einsturz der Tacoma Narrows Brücke.
Ammann wird in die Untersuchungskommission berufen.
- 1944 Ammann beginnt sich mit Studien und Entwürfen für moderne Parkstrassen im Grossraum New York zu beschäftigen (über 60 Brücken).
- 1946 Gründung des Büros Ammann & Whitney, zusammen mit Charles S. Whitney, Weiterer Ausbau der Verkehrs-Arterien um New York mit über 100 Brücken.
Zudem Brücken in New Jersey, Delaware und Pennsylvania.
Suburbisierung immer massiver.
- 1954 Ammann erhält Auftrag für Throgs Neck Bridge über den East River.
- 1955 Auftrag für das 2. Deck seiner George Washington Bridge. Erste Studien für Verrazzano-Narrows Bridge – von Brooklyn nach Staten Island.
- 1959 13. August – Baubeginn Verrazzano-Narrows Bridge.
Insgesamt über 12'000 Mann werden an ihrer Erbauung arbeiten.
In Brooklyn wird bekannt, dass wegen der Zufahrtsrampen über 7000 Einwohner und Gewerbler ihre Häuser verlieren. Widerstand beginnt sich zu formieren.
- 1961 Eröffnung von Ammanns Throgs Neck Bridge.
- 1962 Eröffnung des Unterdecks der George Washington Bridge.
- 1964 13. Nov. – Im West Wing des Weissen Hauses verleiht US Präsident Lyndon B. Johnson Othmar Ammann die begehrte *National Medal of Science*.
21. November – Eröffnung der zweistöckigen Verrazzano-Narrows Bridge. Erneut ist es die längste Brücke der Welt. Sie zeigt Ammanns Ideale in höchster Form: schlankes Deck, funktionale Türme, expressive Anker (expressiv im Sinne: den Verlauf der Kräfte ausdrückend)
Othmar Ammann arbeitet am geplanten 2. Deck für die Golden Gate Bridge.
- 1965 22. Sept. – 10 Monate nach der Eröffnung der Verrazzano-Narrows Bridge stirbt Othmar Ammann in New York.



*Lange Zeit glaubte ich, die meisten grossen Brücken seien schon gebaut.
Wie konnte auch jemand voraussehen, dass die Automobilisten einmal die grössten
Brückenbauer aller Zeiten würden!*

(Othmar H. Ammann)

DIE PROTAGONISTEN

Alex Mayo – Mohawk Skywalker

Alex Mayo bekam als junger Stahlarbeiter seinen ersten Job auf Ammanns riesiger Verrazzano-Narrows Bridge. Als Connector hat er hoch oben die schwebenden Stahlträger zusammengebaut – der weitaus gefährlichste Job auf der Brücke. Seit seiner Pensionierung lebt er wie fast alle Mohawks wieder im Kahnawake, dem Reservat unweit von Montreal, wo er geboren wurde.



Edward Cohen – ehemaliger CEO bei Ammann & Whitney



Er hat als junger Ingenieur in Ammanns Büro begonnen, wurde dort Bürochef und stieg auf bis zum CEO. – Er ist der letzte Zeitzeuge, der mit Othmar Ammann über viele Jahre direkt zusammengearbeitet hat.

***The outstanding characteristic of Ammann's design is simplicity.
He was the enemy of the ornate, the complicated, the extravagant, the ponderous.***

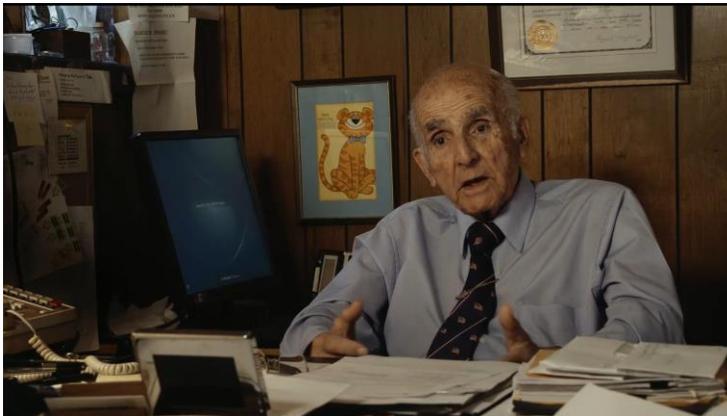
(Edward Cohen)

Laura Norton – Mohawk Senior Lady

Bis zu ihrer 'Pensionierung' war Laura Norton eine von drei Clan Mothers: starke Frauen, die für den Zusammenhalt des Stammes eine wichtige Rolle spielen, ihre Zuständigkeit reicht bis hin zur Ernennung des Häuptlings. Laura Norton schenkt dem Film einen aufschlussreichen und warmen Blick ins Innenleben des Reservates.



Andrew L. Sichenze – Rechtsanwalt in Bay Ridge, Brooklyn



Als Ende der 1950er Jahre bekannt wurde, dass für die gewaltigen Zufahrtsrampen der Verrazzano-Narrows Bridge unzählige Häuserblocks zerstört werden sollten, schloss sich der junge Andrew Sichenze der Aktivistengruppe 'Save Bay Ridge' an, eine der ersten US-Bürgerbewegungen, die gegen die Autolawine auf die Strasse ging.

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 – Othmar Ammanns Tochter



Margot Ammann Durrer ist es zu verdanken, dass der grossartige Ammann-Nachlass, ohne der Film nicht machbar gewesen wäre, gesichert und an die ETH Zürich überführt werden konnte. Margot Ammann ist im Dezember 2010 in Manhattan gestorben, wo sie als Ärztin gearbeitet hat. Das Interview, das wir im Film verwenden stammt aus dem Jahr 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)

TEAM

Patrick Lindenmaier, Kamera

Mit seinem einzigartigen technischen Hintergrund ist Patrick Lindenmaier nicht nur für seine Arbeit als Kameramann, sondern auch für Color Grading und Postproduktionsüberwachung gefragt. Seine Filme wurden für Oscars und Emmys nominiert und erhielten zahlreiche Auszeichnungen auf der ganzen Welt. Im Jahr 2015 wurde ihm von der Schweizer Filmakademie der Life Time Achievement Award für sein Digital Picture Design verliehen. Als DP arbeitete Patrick regelmäßig mit renommierten Regisseuren wie Wayne Wang und Lionel Baier sowie mit Künstlern wie Lucien Taylor, Fischli Weiss und Pipilotti Rist zusammen. 2017 betreute er das Color Grading für den Oscar nominierten Animationsfilm MY LIFE AS ZUCCHINI und 2018 für den Doppel-Emmy nominierten Film THE TALE.

Stefan Kälin, Schnitt

Als freischaffender Filmeditor an über dreissig Spiel- und Dokumentarfilmen für Kino und Fernsehen beteiligt. Zusammenarbeit mit zahlreichen Regisseuren wie Stefan Haupt, Martin Witz und Sabine Boss. Seine Filme wurden mehrfach mit dem Schweizer Filmpreis ausgezeichnet, ua. DER GOALIE BIN IG von Sabine Boss, für den er auch in der neu geschaffenen Sparte „Beste Montage“ nominiert war. Stefan bewegt eine grosse Passion für das filmische Erzählen in seiner ganzen Spannweite und montiert auch gerne hybride Formate wie jüngst CHRIS THE SWISS von Anja Kofmel, der 2018 in Cannes gezeigt wurde.

Marcel Vaid, Musik

Komposition von über 70 Spiel- und Dokumentarfilmen weltweit. Kopf des elektro-akustischen Experimentalkollektivs 'Superterz', Tourneen in Europa und Japan. Zusammenarbeiten mit Fredi Murer, Milo Rau, Léa Pool, Greg Zglinski, Nils Petter Molvaer, Lauren Newton oder Toshinori Kondo. Marcel Vaid ist Mitglied der Schweizer und Europäischen Filmakademie. Für seine Arbeiten erhielt er u.a. dreimal den Schweizer Filmpreis Quartz (2009, 2011, 2016), den Prix Fondation Suisa, den Preis für Beste Filmmusik an den internationalen Festivals von Angers (2003) und Valencia (2009). Zudem erhielt er 2018 eine Nomination 'Best Original Score' für die Musik in «Chris the Swiss» am internationalen Filmmusikfestival ISFMF in Pula.

Andres Pfäffli und Elda Guidinetti, Produzenten

ventura film produziert seit 1991 kreative Dokumentar- und Spielfilme, die in Form und Inhalt neue Grenzen überschreiten. Mehrsprachig und in enger Zusammenarbeit mit internationalen Produzenten hat ventura film über die Jahre hinweg Filme mit so innovativen und couragierten Regisseuren wie 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 and Antonio Piazza, welche an den wichtigsten Festivals wie Cannes, Venezia, Berlin, Sundance, Rotterdam, Locarno etc., Premiere feierten und weltweit Preise und Anerkennungen gewannen.

CREDITS

Drehbuch/Regie	MARTIN WITZ
Produzenten	ELDA GUIDINETTI ANDRES PFAEFFLI
O.H. Ammanns Briefe	HANSPETER MÜLLER-DROSSAART
Kommentarstimme	CLAUDIA MISCHKE
Kamera	PATRICK LINDENMAIER
Schnitt	STEFAN KÄLIN
Musik	MARCEL VAID
Fachberatung	TOM F. PETERS MARCEL MEILI
Archivrecherche	KATHRYN LORD SUSAN HORMUTH
Produktion	ventura film
In Koproduktion mit	RSI Radiotelevisione svizzera Italiana SRG SSR
Mit Unterstützung von	Bundesamt für Kultur BAK, Zürcher Filmstiftung, Suissimage, UBS Kulturstiftung, Ernst Göhner Stiftung, SIA Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein



It is a crime to build an ugly bridge.

(Othmar H. Ammann)