

Zeitschrift: Filmbulletin : Zeitschrift für Film und Kino
Herausgeber: Stiftung Filmbulletin
Band: 12 (1970)
Heft: 65

Artikel: Film und Architektur : Interview mit Hans Stürm
Autor: Vian, W. / Fromm, E.P. / Stürm, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-871084>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

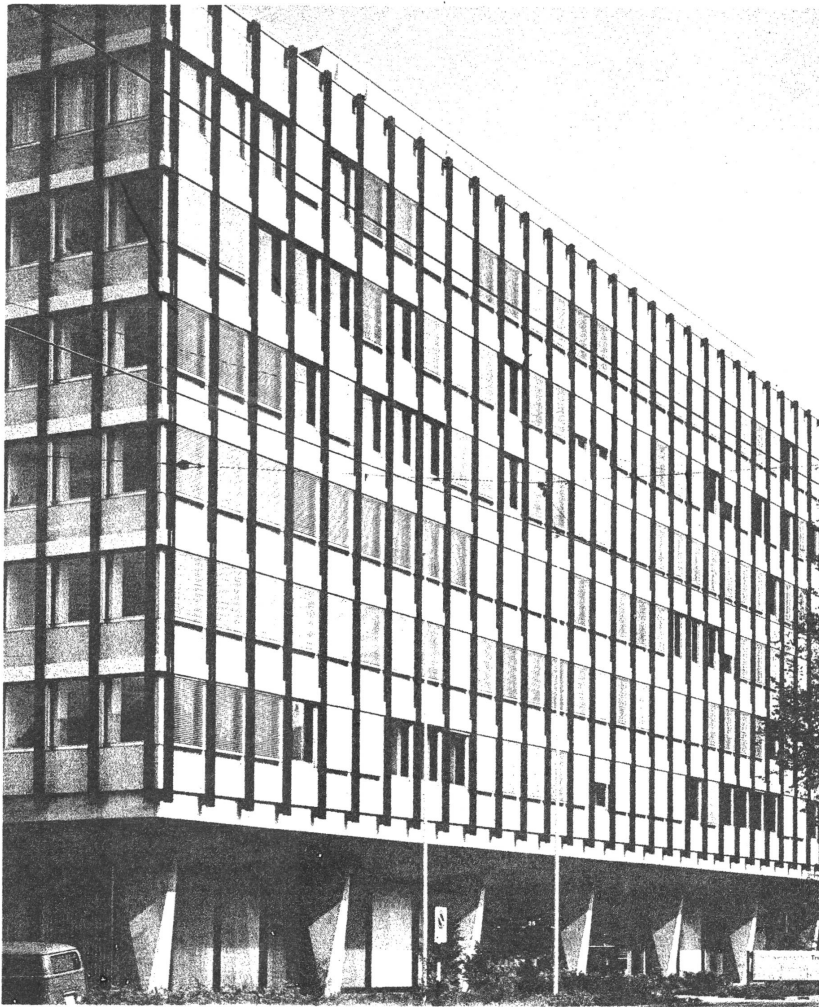
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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



FILM UND ARCHITEKTUR

INTERVIEW MIT HANS STÜRM

GESPRÄCHSPARTNER E.P. FROMM
W. VIAN

MENSCHEN SCHAFFEN SICH IN DEN
STÄDTEN EINEN LEBENSRAUM, ABER
AUCH EIN AUSDRUCKSFELD MIT TAU-
SENDEN VON FACETTEN, DOCH RÜCK-
LÄUFIG SCHAFFT DIESE STADTGESTALT
AM SOZIALEN CHARAKTER DER BE-
WOHNER MIT.

(ALEXANDER MITSCHERLICH)

"Metro" beginnt mit einer langen Fahrt des Vorortzuges in die Stadt Paris hinein. Bei der Endstation strömen die Menschen in Scharen die Stiegen zur Metro hinunter. Hier herrscht Betrieb und Gedränge, Lärm und Eile. Eine ältere Frau spielt Violine und singt, um den Lebensunterhalt zu fristen.

"Metro" - 1967/68 entstanden - will als Fragment (und Experiment) verstanden werden.

Der Autor möchte mit einer Kurzfilmreihe ein "Dokument über das Leben in der Grosstadt" schaffen.

Wir haben Hans Stürm gefragt, warum wir ein solches Dokument benötigen.



Gespräch mit Hans Stürm
(B=Bulletin; S=Hans Stürm)

B: Herr Stürm, "Metro", 1968 entstanden, ist Ihr bisher einziger Film. Werden ihm weitere Arbeiten folgen?

S: "Metro" ist mein erster "richtiger" Film. Ich habe vorher einige Filmchen gedreht - schon während meiner Gymnasialzeit.

B: Im 8mm-Format?

S: Ich habe noch nie eine 8mm-Kamera in der Hand gehabt... In einigen Jahren werden wohl nur noch Filme im 16- u. 70mm-Format gedreht werden. Der 16mm

Film vermag allerdings im jetzigen Zeitpunkt das grosse Publikum noch nicht zu erreichen: es gibt nicht genügend Kinos, die mit der entsprechenden Aapparatur ausgerüstet sind.- Was meine weitere Arbeit betrifft: Ich möchte eine Reihe von Kurzfilmen drehen, die das Thema "Leben in der Grosstadt" beinhalten.

B: Haben Sie "Metro" allein gedreht?

S: Die Idee zum Film stammt von mir. Drehbuch hatten wir nicht; es gab zwar fünf Entwürfe, aber ich liess sie dann alle links liegen. Meiner Ansicht nach handelt es sich um ein Thema, bei dem man kein Drehbuch schreiben kann. Mitgearbeitet hat H. Stalder von der "Arbeitsgemeinschaft Jugend und Film". Stalder war damals noch Redaktor beim "Filmliberator". Wir haben viel zusammen diskutiert; sein Einfluss auf den Film dürfte aber - soweit ich das heute feststellen kann - sehr gering gewesen sein. Beim zweiten Mal - wir drehten in zwei Etappen - war meine Frau dabei. Sie half mir auch bei der Montage.

B: Ist Ihre Frau auch in der Filmbranche tätig?

S: Nein, sie ist Lehrerin.

B: Sie verwenden in Ihrem Film gestalterische Mittel, die - unserer Ansicht nach - den Rahmen des Werkes sprengen. Ich denke da vor allem an die zahlreichen Einfärbungen. Zunächst einmal: Ist "Metro" ein Dokumentarfilm?

S: An und für sich schon - wenn man diesen Begriff nicht im herkömmlichen Sinn gebraucht. Dokumentarfilm bedeutet für mich nicht eine Adaption der Realität. Einen Dokumentarfilm zu machen, in dem die Realität nur abgebildet wird, halte ich



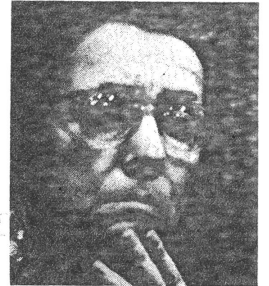
für wenig sinnvoll. Der Dokumentarfilm soll auf der Grundlage der Realität eine Interpretation dieser Realität vermitteln. Es braucht sich dabei nicht um eine verbale oder augenfällige Interpretation zu handeln; sie sollte aber die Realität transparent erscheinen lassen.

- B: Aber man hat doch das Gefühl, der Wechsel zwischen schwarz-weißen und farbigen Sequenzen sei eine rein formale Spielerei...
- S: Man kann das natürlich so empfinden. Von mir war es nicht so gedacht. Meine Intention war, das Material, das ich belichtet hatte, mit diesem Stilmittel zu verdichten. Wenn ich alles "normal" zeige, reagieren die Zuschauer nicht darauf. Allerdings muss ich zugeben, dass es sich um ein Experiment gehandelt hat. Ich halte es heute für misslungen. Schon rein technisch. Beim Einfärben sind nicht die gewünschten Farbtöne entstanden. Trotzdem könnte ich mir vorstellen, dass ich bei meinem nächsten Film das Experiment weiterführe, indem ich S/W-, Farboriginal- und eingefärbtes Material mische. Ich suche nach einem Mittel, den Zuschauern Farbe bewusst zu machen. Vielleicht gelingt mir das, indem ich die Farbe sparsam einsetze, nur in Momenten, wo ich sie konkret beherrschen kann. Es ist aber sehr schwierig, über einen ganzen Film hinweg Farbe als Stilmittel zu beherrschen. In der Theorie mindestens habe ich die Chance, dass die eingefärbte Farbe zwischen zwei originalfarbigen Teilen so akzentuiert wird, dass die vom Betrachter bewusst aufgenommen wird. Ähnliches habe ich schon in "Metro" ausprobiert. Ich glaube, es fehlte mir damals an der nötigen Erfahrung. Die Idee wurde

von der schlechten Technik zu stark beeinträchtigt.

- B: Aber die schweizerischen Labors erhalten doch allgemein gute Zensuren
- S: Es ist nicht nur eine Frage des Labors - auch die Qualität des Aufnahmematerials spielt eine wichtige Rolle. Kontrastreiches Material eignet sich am besten zum Einfärben. In "Metro" konnten wir aber wegen der schlechten Lichtverhältnisse nur kontrastarmes Material verwenden. Was schliesslich die einheimischen Labors betrifft: Man kann wohl kaum ihre Qualität loben - höchstens ihren guten Willen. Die ausländischen sind ihnen qualitativ weit überlegen.
- B: Wie werden Sie Ihre Kurzfilmreihe fortsetzen?
- S: Meinen nächsten Film werde ich unter dem Arbeitstitel "Banlieue" drehen.
- B: Was interessiert Sie an diesem Thema vor allem? Die Menschen, wie sie leben oder einfach die Atmosphäre?
- S: Banlieue - ist eigentlich nur ein Teilaspekt des ganzen Themas - eben Grosstadt... Ich - das ist eine rein persönliche Erfahrung - lebe wahnsinnig gern in einer Stadt. Ich möchte unter keinen Umständen auf dem Lande wohnen. Meine Erfahrung geht vor allem auf Paris zurück. Dort lebte ich in den drei Jahren meines Aufenthaltes in beinahe allen Bezirken: Quartier-Latin, Bastille, Banlieue... Das Bastille-Viertel ist eine Oase. Sonst aber ist das Leben in Paris trostlos, vor allem in den Aussenbezirken. Diese sind - wie gesagt - nur Teilaspekte. Es geht um die Konzeption der Grosstadt in der heutigen Zeit. Es gibt das Schlagwort "funktionale Trennung", welches in etwa das Thema umreisst: Arbeits-, Dienst- und Wohnbereich - die Funk-

Es sind durch das Grosstadtleben geprägte, manipulierte Aufnahmen. Weder Form noch Inhalt sind unberührt natürlich, sondern stets aus "zweiter Hand".



Von 8,5 Millionen Einwohnern der Region Paris benützen zwei Mil. die Metro Tag für Tag. In der Station St. Lazare drängen sich täglich mehr als 100 000 Menschen zusammen. Zu 9 Stunden Arbeitszeit kommen oft 2 und mehr Stunden Arbeitsweg, Am Morgen Vorortszüge, Metro - am Abend Metro, Vorortszüge. Sie arbeiten zu Tausenden in einer Fabrik, zu Hunderten in einem Warenhaus oder Büro. Sie wohnen zu Tausenden in einem einzigen Haus, sie leben in Wohnungen von weniger als 5 Quadratmeter Wohnraum pro Person. Das Erdrückende, Unmenschliche dieses Alltags zeigt sich vielleicht nirgends so deutlich wie bei den Menschen in der Metro. Müde, abgesspannte Gesichter, fraglose Blicke - apathisch lassen diese Menschen die "Metro" über sich ergehen, als einen täglich zu erduldenen Teil ihres Lebens.

tionen der Stadt werden getrennt und isoliert.

- B: Am Rande bilden sich eigentliche Schlafstädte...
- S: Ja, die Innenstädte degenerieren dafür vollkommen. Wenn Sie zum Beispiel die City in London betrachten - es ist ganz ungeheuerlich: Während des Tages halten sich im eigentlichen Geschäftszentrum rund zwei Millionen Menschen auf - in der Nacht sind es noch knapp fünftausend.
- B: Handelt es sich dabei nicht um ein Versagen der modernen Architektur und Städteplanung?
- S: Moderne Architektur und Städteplanung hat selbstverständlich einen sehr grossen Einfluss auf die Entwicklung. Um mich kurz zu fassen - die moderne Städteplanung basiert auf drei Grundkonzeptionen:
1. Die Gartenstadt - eine Vorstellung, die um die Jahrhundertwende in England entstand: Sie richtet sich in erster Linie gegen den städtischen Betrieb. London, das man ursprünglich dezentralisieren, aufs Land hinausbringen wollte, ist das typische Beispiel dafür, der Modellfall. Nach der Vorstellung der Planer sollten idyllische Zustände herbeigeführt werden, um das typische Milieu zu überwinden.
 2. Die "City beautiful" eine amerikanische Idee... Ihre Wirkung war auch in Europa verheerend. Sie geht aus von der Weltausstellung in Chicago, wo einige amerikanische Architekten propagierten, dass in den Städten ein eigentliches Zentrum - im Französischen kennt man den Begriff "Centre monumental" - aufgebaut wird, wo sich die ganze Verwaltung und

dazugehörenden Prachtsbauten und Prachtshallen. So machte man das in Chicago, in einem Bezirk, der heute fast total verfallen ist. Im Kern der Städte schafft man also ein Zentrum, wo sich Kultur und Geschäftsleben abspielen. Das Ganze schliesst man dann möglichst wirkungsvoll ab. Das eigentliche Leben der Stadt wird auf die Aussenbezirke verteilt.

3. "La Cité radieuse" - eine Idee von Corbusier. Das Modell besteht aus 24 Monumentalen Wolkenkratzern auf relativ engem Raum. Nur etwa 8 Prozent der Grundfläche sind bebaut. Vollständig realisiert wurde das Projekt nie, nur teilweise ausgeführt. Dann gibt es da noch die "Cité" in Marseille. Ich habe sie vor sechs Jahren einmal besucht und schon damals war sie deutlich am Zerfallen. Man muss sich fragen, warum es soweit kommen konnte, dass der Zutritt zu diesem Gebiet heute polizeilich verboten ist. Corbusiers Idee hat vollständige Pleite gemacht. In dieser "Stadt" ist alles bis ins Letzte organisiert und geplant. Das heisst: den Bewohnern ist jede eigene Initiative genommen und damit auch das Verantwortungsbewusstsein. Die Menschen sind ihrer Umgebung gegenüber vollständig passiv geworden. Die ganze Organisation und Planung Corbusiers und seines Mitarbeiterstabes scheiterten an dieser Passivität. Jede Organisation ist nur funktionsfähig, wenn die Beteiligten mitarbeiten. Aber jedes Individuum lebt vollständig isoliert in einem grossen Ganzen: gesell-

schaftliche Zusammenhänge bestehen nicht. In Marseille kam noch hinzu, dass das Ganze für die obere Bevölkerungsschicht geplant war. Aber von Anfang an begann sich das Niveau der Bevölkerung zu senken. Heute leben in diesem Quartier nur noch Proletarier.

B: Gibt es dazu nicht ein Gegenbeispiel in Indien: Chandigor?

S: Ich habe mit Alain Tanner gesprochen der ja einen Film über Chandigor gedreht hat. Obwohl Tanner von Chandigor sehr eingenommen war, musste ich aus seiner Schilderung schließen, dass auch dieses Projekt misslungen ist. Als typisches Beispiel steht in Chandigor ein Haus, das nur von höheren Beamten bewohnt wird. Eigentlich ist es nicht ein einzelnes Haus, sondern ein ganzer Komplex. Wenn ich mir vorstelle, ich müsste mit lauter Filmleuten zusammen in einem Haus wohnen... Das wäre furchtbar!

Was den heutigen Städten je länger je mehr verloren geht, das ist die sogenannte "städtische Mannigfaltigkeit".

B: Bestehen Alternativen? Sehen Sie Möglichkeiten, wie die gegenwärtige Situation überwunden werden kann?

S: Eine absolute Lösung sehe ich nicht. Das Problem "Grosstadt" ist so umfassend, dass es weder eine städtebauliche noch eine psychologische oder soziologische Konzeption gibt, von der man behaupten kann, dass sie alle Probleme löst. Es liegt sehr oft an kleinen Dingen, an Detailfragen. Jane Jacobs schreibt zurecht, man solle keine Strassen ohne Trottoirs bauen. Die Kontaktmöglichkeiten zwischen den Menschen gehen

verloren. Öffentliches und städtisches Leben spielt sich immer auf den Strassen und Plätzen ab.

"Community Spirit" kann sich nur dort entwickeln, wo Menschen einander begegnen können. Es wäre natürlich Unsinn, zu behaupten, dass mit dem Bau von Trottoirs die Grundsatzelemente beseitigt werden. Wesentlich scheint mir, dass man einseht, dass sich die funktionale Trennung einfach katastrophal auswirkt und ausgewirkt hat.

"Supermarkets" sind gut und recht, sie sind praktisch und rationell und wohl auch die einzige Lösung die Probleme zu bewältigen, die der Massenandrang hervorgerufen hat. Andererseits - was ich persönlich an einer Strasse schätze - es mag banal klingen - ist der "Tabakladen an der Ecke". Ein Quartier, das aus lauter Wohnhäusern besteht, finde ich langweilig und tristlos. Für mich liegt die Lösung im Schlagwort "Mannigfaltigkeit" - so undifferenziert sich das im Moment anhören mag.

B: Sie halten also eine Lösung, wie sie in der Nähe von Bern mit Bethlehem angestrebt wurde - übertragen auf die Grosstadt - für erstrebenswert?

S: Bisher hatte ich leider noch keine Gelegenheit, diesen Versuch aus eigener Erfahrung kennenzulernen. Ich habe aber einiges davon gehört und finde, dass man mit Bethlehem einer sinnvollen Lösung sehr nahe gekommen ist.

B: Herr Stürm, wir danken Ihnen für das Gespräch.

