

AUTOMOBILE

GLAS

Lief und lief

Deutschlands kleinste Automobilfabrik mit Fließbandproduktion baut 32 verschiedene Typen — zwölf mehr als das Volkswagenwerk, Europas größter Automobilproduzent.

Der 32. Typ der Automobilwerke Hans Glas GmbH zu Dingolfing in Niederbayern (Belegschaft: 4100 Männer und Frauen) ist ihr bisher größtes Auto und geht diese Woche in die Serienherstellung. Es ist der Glas 1700, ein Fünfsitzer der Mittelklasse, der schon bei der Schaustellung des Prototyps im Sommer 1963 von der Fachwelt als „der schönste Glas, den es je gab“ („Auto, Motor und Sport“) gefeiert wurde. Motor: Vierzylinder-Viertakter von 1681 Kubikzentimetern Hubraum und 80 PS Leistung; Höchstgeschwindigkeit: über 150 Stundenkilometer; Preis: 8850 Mark.

Mit diesem Schönheitspreisanwärter ist ein Automobilwerk erstmals in die obere Mittelklasse vorgestoßen, das bisher vornehmlich durch einen Produktionserfolg im tiefsten Keller der Autoklassen bekannt wurde. Glas fertigte seit 1955 rund 300 000 Zweitaktmotor-Kleinstwagen vom Typ „Goggomobil“, dessen billigste Version 3327 Mark kostet und bei 13,6 PS Motorleistung eine Höchstgeschwindigkeit von 85 Stundenkilometern ermöglicht.

Auf dem finanziellen Polster einer Goggomobil-Produktion, die „auf die arbeitende Bevölkerung“ zugeschnitten ist (so Juniorchef Andreas Glas, 41), entwickelten die Glas-Leute ihre Mittelklasse-Limousine, laut Prospekt bestimmt für Menschen mit „Sinn für edle Rasse“. Glas erwartet speziell „Rechtsanwälte, Ärzte und bessere Angestellte“ als Käufer. Von dem neuesten Glas-Automobil sollen zunächst täglich 30 Stück, später bis zu 50 Einheiten gebaut werden.

„Wir können kapitalmäßig nicht mit Riesenstückzahlen aufwarten“, erläuterte Andreas Glas. „Wir müssen uns eine Schicht von Käufern suchen, die ein besonderes Auto will, und wir glauben auch, daß wir qualitativ mehr bieten können als Massen-Automobile von Transferstraßen.“

Tatsächlich stehen die Glas-Werke längst in dem Ruf, zu vernünftigen Preisen Automobile von besonderer Qualität zu bauen. Der Grund liegt nicht zuletzt in den vergleichsweise kleinen Stückzahlen: Bei keinem deutschen Automobilwerk außer Porsche wird noch soviel Handarbeit geleistet wie bei Glas im 12 000-Einwohner-Städtchen Dingolfing.

Und welche Qualitäts-Maßstäbe die Glas-Leute an ihren neuen Typ 1700

anlegen, erhellt aus dem Umstand, daß Glas-Chefkonstrukteur Karl Dompert, 41, seit Monaten im Gegensatz zu sonstigen Gepflogenheiten kein werkseigenes Fabrikat, sondern ausschließlich einen hochwertigen Mittelklassewagen vom Typ BMW 1800 (Preis: 9985 Mark) fährt. Dompert: „Damit ich bis ins kleinste das richtige Gefühl dafür kriege, was an unserem 1700 noch an Feinabstimmung getan werden muß.“ Dompert wird mit dem ersten Exemplar der Null-Serie losbrausen, um die letzten eventuell notwendigen Korrekturen zu ermitteln.

Andiegleiche Käuferschicht wie mit dem „1700“, zusätzlich aber an „viele junge

„Petra“ des Hamburger „Constanze“-Verlages und einer der ersten Erwerber des 1300 GT. Isberg: „Man kommt sich vor wie eine Prostituierte. Die Leute halten einen auf der Straße an und fragen nach dem Preis.“

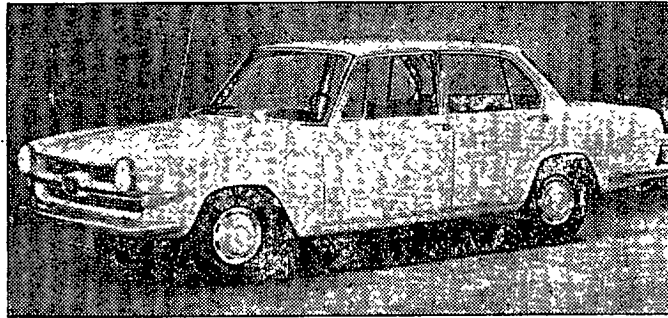
Der Wagen erwies sich auf Anhieb als Verkaufsschlager, so daß Glas die Produktion nunmehr verdoppeln muß. Andreas Glas wundert das überhaupt nicht: „In dieser Klasse gab es ja nichts in Deutschland. Wir haben die Lücke erkannt und ausgenutzt.“

Im Erspähen geschäftsträchtiger Lücken und im Erkennen dessen, was die Kunden wirklich kaufen wollen, wenden die Glas-Leute von jeher ihre eigenen Methoden an. Andreas Glas: „Wir halten nichts von Marktforschung, sondern verlassen uns lieber auf den natürlichen Hausmannsverständnis. Man muß selber am Drücker bleiben, mischt sich bei Ausstellungen anonym unter die Leute, fragt, provoziert, stellt sich doof — und da höre ich ehrliche Meinungen.“

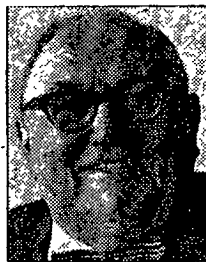
Auf diese Weise kam Glas auch zu dem Entschluß, den seit 1960 entwickelten Mittelklassewagen als 1,7-Liter-Auto herauszubringen, obwohl er zunächst als „Glas 1500“ angekündigt war. Doch der Hausmannsverständnis fand heraus, „daß der Trend nach oben geht und viele sich ärgern würden, wenn wir später mal aufgegängen“ wären. Da der 1,7-Liter-Motor von Anfang an im Versuch mitlief, fiel die Umstellung nicht schwer.

„Wir haben Zeit, und wir haben keine Tradition, wir dürfen alles machen, uns nimmt man nichts übel!“ sagt Andreas Glas. „Wir bauen luftgekühlte Zweitakter und luftgekühlte Viertakter und wassergekühlte Viertakter, und wir bauen Heckmotoren und Frontmotoren ein.“

Neue Glas-Typen „schießen wie Pilze aus dem Boden“, schrieb „Auto, Motor und Sport“ über das Dingolfinger Automobilwerk und lobte: „Die Firma strotzt vor Unternehmungsgeist.“ Außer den beiden neuen Typen Glas 1700 und Glas 1300 GT fertigt die Firma täglich



Glas 1700



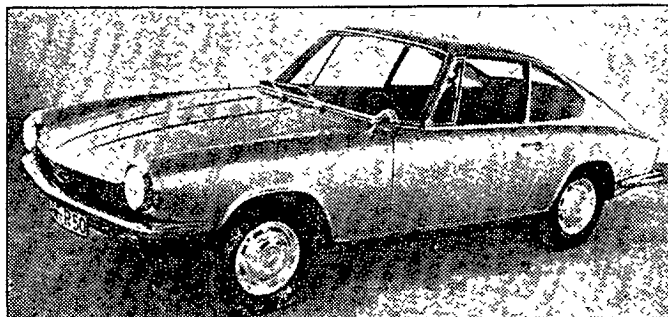
Hans Glas



Chefkonstrukteur Dompert



Andreas Glas



Glas 1300 GT

Glas-Automobile, Hersteller: Turiner Chic aus Dingolfing

Leute vermögender Eltern“ und generell an „Menschen, die Maßkleidung schätzen“ (so Glas), wenden sich die Dingolfinger mit jener weiteren neuen Glas-Schöpfung, die schon vor Wochen mit fünf Exemplaren pro Tag in Produktion ging: der in zwei Versionen angebotene Sportwagen 1300 GT mit Zweivergaser-Motor von 75 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von über 170 Stundenkilometer. Preise: 11 600 Mark (Coupé) und 12 500 Mark (Kabriolett).

„Wie ein echter Ferrari“, beurteilte der Wiener „Kurier“ das Aussehen des Glas-Sportwagens. Wie sich das auf die Käufer auswirkt, verriet Dr. Jürgen Isberg, Verlagsleiter der im August erscheinenden neuen Frauen-Zeitschrift

- ▷ 50 Zweitakter-Goggomobile, Schnelltransporter und „Pick-up“-Fahrzeuge, 25 sportliche Goggomobil-Coupés, sämtlich wahlweise in drei Motorstärken lieferbar;
- ▷ 30 Kleinwagen der Typen Glas-Isar, Isar-Kombi, Isar-Camping und Isar-Krankenwagen, sämtlich wahlweise mit Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor von 600 Kubikzentimeter und 19 PS oder 700 Kubikzentimeter und 30 PS lieferbar;
- ▷ 46 Mittelklassewagen (Coupés und Kabrioletts) der Typen „S 1004“ und „S 1204“, die mit Vierzylinder-Viertaktmotoren von 1 Liter Hubraum (42 PS, 135 Stundenkilometer), 1,2

DAS GESCHÄFT UNTER »KÖNIGEN«

drehte sich um den Hearst-Teppich, als ihn der amerikanische Zeitungskönig Randolph Hearst vom texanischen Ölkönig Clinton für 85 000 Golddollar kaufte. Dann verschwand der Teppich in Schloß Xanadu, das Hearst in Frankreich gekauft und in Kalifornien Stein für Stein wieder aufgebaut hatte.

Hearst starb 1951; aus seinem Nachlaß erwarben GOODMAN CARPET IMPORTERS den Teppich, dessen Schätzwert heute auf über 1 Million DM liegt. Am 25. April 1964 war der Hearst-Teppich Mittelpunkt einer glanzvollen Ausstellung antiker Orient-Teppiche, mit der GOODMAN ihre neue Teppich-Galerie in Köln eröffnete. Der Hearst-Teppich wurde 1810 in Kirman, Persien, geknüpft. Er mißt 7,77 mal 4,55 Meter und besteht aus 25 Millionen Knoten. Theoretisch hätte ein einzelner Knüpfer dafür ca. 45 Jahre gebraucht.

Der Hearst-Teppich ist aber nur ein Juwel in der berühmten GOODMAN-Kollektion. Zudem führt GOODMAN auch noch eine Abteilung auserlesener neuer Teppiche. Der Ruf von GOODMAN CARPET IMPORTERS ist international — ihr Kundenkreis umfaßt Prominente aus aller Welt.

Unsere Teppich-Galerie in Köln auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring 32 steht jedermann zur unverbindlichen Besichtigung offen. Interessenten erhalten gegen Einsendung des untenstehenden Coupons kostenlos eine kleine Orient-Teppich-Kunde.



**GOODMAN
CARPET IMPORTERS
LONDON · KÖLN**
5 Köln, Kaiser-Wilhelm-Ring 32

BII bitte ausschneiden

**GOODMAN
CARPET IMPORTERS
LONDON · KÖLN**
5 Köln, Kaiser-Wilhelm-Ring 32

Bitte senden Sie mir kostenlos ein Exemplar »Kleine Orient-Teppich-Kunde«

Name

Anschrift

Liter Hubraum (53 PS, 145 Stundenkilometer sowie TS-Typen beider Motoren mit 64 PS und 70 PS Leistung lieferbar sind — die 70-PS-Version schlägt in der Beschleunigung von Null auf 100 Stundenkilometer jeden serienmäßigen BMW 1800, Mercedes-Benz 220 SE und Porsche Typ C und läßt sich bis 140 Stundenkilometer nur von dem Mercedes überholen.

Mit dieser Aufstockung ihres Programms paßten sich die Glas-Leute den Erfordernissen ihrer Märkte (Glas-Autoexport: 30 Prozent) an, für deren Veränderungen der Dingolfinger Hausmannsverband von jeher ein gutes Gefühl hatte.

1951 entschloß sich Senior-Chef Hans Glas, 73, der bis dahin nur Sä-Maschinen gebaut hatte, zur Produktion des ersten Motorrollers deutscher Konstruktion in Großserie. Der Glas-Roller »Goggo« wurde ein voller Erfolg (Auflage: 60 000), doch schon 1952 witterte der alte Glas das Ende der Zweirad-Konjunktur und schaltete sich mit dem 1955 herausgebrachten Goggomobil in den Kleinwagen-Boom ein.

Zwar vermochte das »Ding aus Dingolfing« als einziges Kleinautomobil den Zusammenbruch des einst so verheißungsvollen Marktes zu überleben. Andreas Glas: »Wir haben davon profitiert, daß alle anderen gestorben sind.« Und immer noch stellt das Goggomobil das größte Kontingent aller Glas-Autos, wird es in der Gegend von Bremerhaven — einer Goggomobil-Hochburg — so unvermindert flüssig abgesetzt wie in Niederbayern, wo die Bauern mit dem Goggomobil aufs Feld und zur Kirche knattern. Und viele Arbeiter halten sich den ökonomischen Mini-Glas als Zweitwagen neben dem gebrauchten Opel-Rekord.

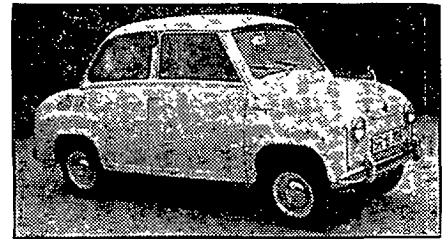
Doch sackte die Produktion von der einstigen Rekordquote von 180 Stück (1956) allmählich auf heute 75 Stück ab. So rechtzeitig sich die Glas-Leute indes in höheren Klassen etablierten, so gewitzt wußten sie trotz beträchtlicher Ausweitung ihres Angebots die Produktionskosten in vernünftigen Grenzen zu halten. Der alte Glas, im Aufgehen von Lohnerhöhungen, Materialverteuerungen und höheren Frachtkosten durch Einsparungen und Verbesserungen schon immer eine Art Rastelli, trieb seine Leute zu Höchstleistungen rationeller Fertigung.

Glas-Autos werden quasi im Baukastenprinzip montiert. Viele wichtige Teile wie etwa Achsen, Antriebssysteme, Motorblöcke oder Zylinderköpfe sind für zahlreiche Glas-Typen gleich und werden auf rentable Weise auf den gleichen Werkzeugmaschinen bearbeitet.

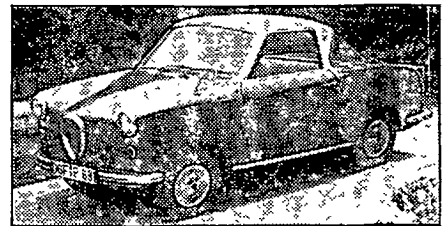
Und ein ebenso simpler wie verblüffender Kunstgriff verhalf sämtlichen Glas-Vierzylindermotoren billiger als irgendwo anders zu höchster Kraftausbeute und zu Eigenschaften, die jeden sportlichen Fahrer genießerisch mit der Zunge schnalzen lassen. Glas versah seine Motoren mit obenliegenden Nockenwellen, einem Merkmal von Hochleistungsmotoren, wie es bei VW, Ford oder Opel nicht zu finden ist. Das war jedoch ohne hohe Kosten nur möglich durch einen gegenüber herkömmlichen Nockenwellenantrieben spottbilligen Antrieb mittels eines Zahnriemens aus Kunststoff.

„Es war geradezu läppisch“, sagte Andreas Glas. „Wir hatten den Nylonriemen an einem Motorenbremsstand, wo er den Drehzahlgeber antrieb. Der lief und lief, und da haben wir es probiert und es ging.“

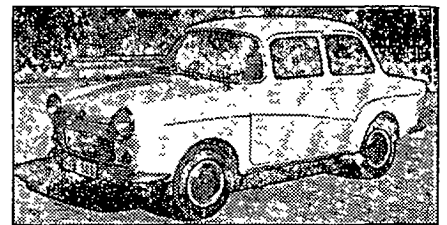
Die Glas-Konstrukteure bauen außerdem die meisten ihrer Maschinen selber. „Eine bestimmte Maschine für 700 000 Mark“, sagte Chefkonstrukteur Dompert, „ist bei Opel sicher rentabel, bei unseren Stückzahlen jedoch nicht. Wir machen sie selber für 5000 Mark und erreichen den gleichen Effekt.“ Manche Maschinen, wie etwa die großen Pressen, mußten von der Spezialfabrik gekauft



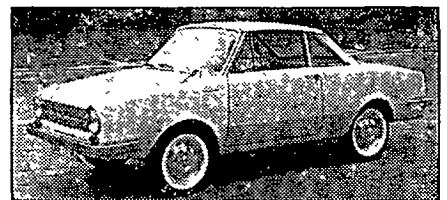
Goggomobil



Goggomobil-Coupé



Isar-Limousine



Coupé S 1004

Glas-Automobile
Mehr Typen als VW

werden. Doch meistens, wenn ihn seine Techniker um Geld für neue Maschinen angingen, knurrte der alte Glas: „Baut erstmal bessere Autos, verkauft mehr, dann kriegt ihr auch die Maschine.“ Er läßt auf seinem Schreibtisch täglich eine altmodische Rechenmaschine schnarren, um die Geschäftslage zu kontrollieren.

So vermochte die Hans Glas GmbH bislang ohne Fremdkapital zu florieren. Der 1963 erzielte Jahresumsatz von 160 Millionen Mark schließt zwar das drei Monate währende Saisongeschäft in Sämaschinen (Glas baut über 1000 Varia-

tionen eines Basistyps und hält 60 Prozent Marktanteil in Deutschland) ebenso ein wie die Kofferaufbauten, mit denen Glas-Arbeiter Feldküchen, Kranken- und Funkwagen der Bundeswehr ausstaffieren. „Die Bundeswehr ist ein nettes, zusätzliches Geschäft, aber davon könnten wir nicht leben“, erklärte Andreas Glas, „und von den Sä-Maschinen könnten wir nur existieren, wenn wir alle Arbeiter bis auf 300 feuern würden.“

Die gesunde Ertragslage seines Unternehmens demonstriert Hans Glas gern an einem Vergleich mit dem 1961 in Konkurs gegangenen Bremer Auto-Konzern Borgward: „Bei Borgward kamen auf einen Arbeiter 23 000 Mark Umsatz, der Glas hat 40 000 Mark Umsatz pro Arbeiter.“ Doch stehen die Glas-Automobilwerker mit einem Durchschnitts-Monatsverdienst von 570 Mark hinter Kollegen zurück (VW: 720 Mark, Porsche: 910 Mark).

Ebenso gern weist der harte Geschäftsmann Glas auf seinen Sohn Andreas hin: Er sei der Kopf des Werks — „ich bin das Gegenteil“. Vater und Sohn sind gleichberechtigte Geschäftsführer, doch gehören dem alten Glas 60 Prozent der Familien-GmbH, Sohn „Anderl“ 25 Prozent, der Rest Glas-Tochter Hertha Mergarten in München.

Hans Glas ist der munter amtierende Patriarch des Hauses, hemdsärmelig und herzlich. Er zwackt den Bauern angrenzende Grundstücke ab, um sein Werksareal zu vergrößern (Glas über so einen Handel: „70 000 Mark will er haben, ich muß es für 35 kriegen“), und er fährt mitunter auch wie ein Poltergeist unter die Belegschaft: „Willst du wohl aufhören, deine Frau zu prügeln und deinen Lohn zu vertrinken, Lump, Spitzbub!“

Um das leibliche Wohl seiner Leute zeigte sich Glas ebenso besorgt. Er baute einen eigenen Schlachthof (die Stadt Dingolfing hat heute noch keinen) und ein eigenes Hotel mit 26 Betten und angrenzender Werkskantine. Im Hotel gibt es „Goggo-Haustopf“ für 4,50 Mark, in der Kantine werden täglich 800 Esser — der Rest speist aus Tradition mittags zu Hause — noch preiswerter geätzt. Monatskonsum: 120 Schweine, 16 Kühe, zwölf Kälber, 30 000 Knödel und 200 000 Semmeln werden von den Glas-Essern mit 1000 Hektolitern Bier hinuntergespült.

Technisch regiert hingegen Sohn Andreas, gemeinsam mit Kriegskamerad Dompert. Die beiden ehemaligen Ju-88-Piloten haben bisher sogar das Styling neuer Glas-Karosserien gemacht. Andreas Glas: „Man kann nicht sagen, daß sie besonders schön waren — der letzte Pfiff fehlte.“ Den letzten Pfiff für ihre neuesten Autos Glas 170 und 1300 GT holten sich die Glas-Leute daher aus Turin, wo sie sich vom Karosserie-Maßschneider Frua die Entwürfe liefern ließen. Für den 1300 GT müssen Fruas Blechpresser aus Rentabilitätsgründen sogar die fertigen Rohkarossen beisteuern; Glas braucht nur noch zu lackieren.

Daß Glas von den schmalbrüstigen Goggomobiltriebwerken schließlich zu sportlichen Hochleistungsmotoren überging, beruht auf der Neigung des Juniorchefs zum Rasen. Andreas Glas hat zwar einen schweren Pontiac in der Garage, fährt jedoch nur noch sein dunkelrotes Glas-Sportauto 1300 GT, das freilich insgeheim statt der serienmäßi-

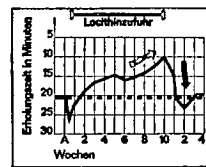


F 6407

Tag für Tag Erholung für Ihre Nerven

„Endlich Feierabend! Jetzt kann ich mich richtig erholen. Die Hetze des Alltags, der Alldruck unerledigter Termine — all das liegt meilenweit hinter mir. Wenn diese entspannenden Stunden auch sehr kurz sind — zu kurz sind sie nie.“

Ja, mit ‚buerlecithin flüssig‘ erholt man sich rascher und fühlt sich bald wieder ausgeruht und frisch. Wenn das Leben Ihnen viel abverlangt, ist ‚buerlecithin flüssig‘ auch für Sie ideal. Gelöst von der Unrast des Alltags sammeln Sie schneller neue Energie. Bald sind Sie wieder ruhig und gelassen. Sie fühlen sich frisch, gesund, leistungsfähig — wie neu geboren. Durch ‚buerlecithin flüssig‘ machen Sie Urlaub vom Schaffen — Tag für Tag.



Wissenschaftliche Versuchsreihen haben bewiesen:

- ‚buerlecithin flüssig‘ beschleunigt die Erholung nach besonderen Beanspruchungen
- Langsamere Erholung nach Aussetzen der Lecithinzufuhr
- Durchschnittliche Erholungszeit

Wer schafft braucht Kraft, braucht

buerlecithin[®] flüssig

Erhältlich in allen Apotheken, Drogerien und Reformhäusern. Auch in der Schweiz und in Österreich in allen Apotheken.

gen 75 PS nahezu 100 PS unter der Haube hat. Glas: „Ich bin ein blödsinniger Autofahrer.“

Für zivilere Automobilisten haben Glas und Dompert schon seit Jahren eine Glas-Neuheit im Versuch, die im April nächsten Jahres auf den Markt kommen soll: Eine verblüffend einfache und billige Getriebe-Schaltautomatik.

FILM

CARSTEN

Nicht gefummelt

Tadellos“, sagt der Baron, „das ist eine Spezialität unserer Zeit: der Mörder aus Gehorsam. Wer auf Befehl tötet, darf mit mildernden Umständen rechnen.“

Derlei Dialog enthält ein neuer deutscher Film, den kein Produzent und kein Verleiher in der Bundesrepublik realisieren wollte. Drei Jahre lang, vom Frühjahr 1960 bis zum Frühjahr 1963, wurde das Sujet von den Vorzimmerdamen deutscher Filmbosse zurückgeschickt — das Schauspiel „Zeit der Schuldlosen“ von Siegfried Lenz.

Schließlich, vor einem knappen Jahr, verlangte ein Außenseiter aus Bayern das Skript: „Ich werde nachweisen, daß es möglich ist, in Deutschland auch solche Filme zu machen.“ Mit dieser Prophezeiung erwarb der Filmschauspieler Peter Carsten, 35, Lenzens dramatische Kollektivschuld-Parabel, die im September 1961 am Deutschen Schauspielhaus Hamburg uraufgeführt worden war (SPIEGEL 40/1961). Vor wenigen Tagen hatte Carsten sein Versprechen erfüllt: Am Mittwoch vergangener Woche wurde das Lenz-Lichtspiel im Münchner „Arri“-Atelier abgedreht.

Mit „Zeit der Schuldlosen“ gibt der couragierte Carsten (bürgerlich: Günter Ramsenthaler) sein Debüt als Produzent. 1954 hatte er sich den deutschen Kinoguckern als Obergefreiter Kowalski in dem Kommiß-Stück „08/15“ bekannt gemacht. Seitdem spielte er in insgesamt 57 deutschen Filmen, so in „Nachts, wenn der Teufel kam“ und „Hunde, wollt ihr ewig leben“, aber auch in „Krach um Jolanthe“ und „Am Anfang war es Sünde“.

„In all meinen Filmen aber“, sagt der blonde Bayer, „habe ich immer mit einem Auge auf die Produktion geschaut.“ Für den Entschluß, seine Produzentenkarriere mit „Zeit der Schuldlosen“ zu beginnen, gab ihm „der Stoff den Ausschlag“.

Das Lenz-Stück besitzt äußere Ähnlichkeit mit dem US-Erfolg „Die zwölf Geschworenen“ von Reginald Rose: Eine Gruppe von Männern, in einen Raum gesperrt, debattiert das Thema der Schuld. Einer dieser unbescholtenen Bürger eines anonymen Staates hat einen Attentäter, der mit ihnen eingepfercht war, erwürgt. Wer war es? Der Autor entläßt sein Publikum in Ungewissenheit. Er deutet: Mitschuldig wurden alle.

Auch in ihrer Erfolgsgeschichte folgt Lenzens Parabel den „Zwölf Geschworenen“, die als Fernsehspiel, Film, Theaterstück und Hörspiel reüssierten. Der

38jährige Wahlhamburger aus Masurien Lenz hatte den Schuld-Komplex zunächst zu einem zweiteiligen Hörspiel verarbeitet, dann für die Bühne dramatisiert.

1962 sendete der NDR eine Fernsehversion, „Zeit der Schuldlosen“ wurde in zwölf Fremdsprachen übersetzt und in vierzehn Ländern als Bühnenstück oder als Hörspiel aufgeführt, darunter in Polen, der Türkei und Israel. Eine Aufführung am New Yorker Broadway steht bevor.

Als Peter Carsten im vergangenen Jahr mit dem in Deutschland mehrfach preisgekrönten Stück bei den deutschen Verleihern antichambrierte, erfuhr er, daß weder das Sujet noch der Titel den in der Branche herrschenden Erfolgsvorstellungen entsprechen.

Die Verleiher beanstandeten den Titel als „zu künstlerisch“. Carsten: „Aber auf so dämliche Sachen wie ‚Schuß aus dem Hinterhalt‘ lasse ich mich nicht ein.“ Sie vermißten eine weibliche Rolle. Carsten: „Womöglich sollte darin noch der Rex Gildo ‚rumtanzen‘. Sie mäkeln



Produzent Carsten, Autor Lenz: Wer war es?

ten: Der Mörder bleibe unbekannt. Carsten: „An der Substanz des Stückes wird nicht gefummelt.“

„Die Argumente der Zurückweisung“, so resümiert Autor Siegfried Lenz, „lauteten auf ‚zu intellektuell‘, ‚zu anspruchsvoll‘ und ‚dem Publikum nicht zumutbar‘.“

Daß Deutschlands angeschlagene Kino-Zubringer der neueren deutschen Literatur mit Zurückhaltung begegnen, ist ihnen nach einem ersten, enttäuschend verlaufenen Liebesfrühling allerdings kaum zu verargen.

Zwar erklärte der Schriftsteller Alfred Andersch 1961, die Misere des deutschen Films sei „nicht auf die Unbildung und Profitgier der Produzenten zurückzuführen“, sondern auf „die vollständige Interessenlosigkeit der deutschen Lite-

ratur am Film“, denn, „würde die Haltung des deutschen Schriftstellers zum Film sich aus aristokratischer Verachtung und passivem Abwarten in aktiven Anspruch verwandeln, so wäre der deutsche Film morgen die Kunst, die er sein könnte“.

Doch dieser Zuversicht entsprachen die ersten Resultate einer Annäherung von Film und Literatur in der Bundesrepublik keineswegs. Sowohl die Verfilmungen der Lenz-Geschichten „Der Mann im Strom“ und „Das Feuerschiff“ als auch die Andersch-Aufbereitung „Die Rote“ und die Böll-Adaptation „Das Brot der frühen Jahre“ erwiesen sich als künstlerische und kommerzielle Fehlschläge. Auch Autor Jakob Lind scheiterte mit seinem selbstgedrehten Filmversuch „Die Öse“.

Filmpläne der Literaten Heinz von Cramer, Ingeborg Bachmann, Günter Graß und Gerhard Zwerenz, die im Herbst 1962 auf einer Tagung der „Gruppe 47“ den „Oberhausener“ Kinobubis nahegekommen waren, wurden bislang nicht verwirklicht — wie auch die „Oberhausener“ selbst nicht weit über ihre Manifeste für eine Erneuerung des deutschen Spielfilms hinausgingen.

„Mit den Oberhausenern“ haben wir überhaupt nichts zu tun“, betont darum Neu-Produzent Peter Carsten. Er übertrug die Inszenierung von „Zeit der Schuldlosen“ dem langjährigen Regie-Assistenten des Routiniers Frank Wisbar („Hunde, wollt ihr ewig leben“), dem 36jährigen Tschechen Thomas Fantl, und reichte das von Lenz und Fantl erarbeitete Drehbuch dem Bundesinnenministerium ein.

Ende vergangenen Jahres wurde ihm eine Drehbuchprämie von 200 000 Mark zugesprochen. Seine Hauptdarsteller — neben anderen Erik Schumann, Peter Pasetti, Wolfgang Kießling — mußte er „unter Preis“ engagieren, denn die Produktionskosten durften 400 000 Mark nicht übersteigen.

Am Donnerstag dieser Woche reist Carsten mit einer Rohfassung seiner Erstlings-Produktion nach Wiesbaden, wo eine Auswahlkommission den bundesdeutschen Beitrag für die diesjährigen Berliner Filmfestspiele bestimmen soll. Der Neuling hat eine Chance: „Ich sehe weit und breit keinen anderen neuen deutschen Film als den von Carsten“, sagt Festival-Leiter Dr. Alfred Bauer.

Und nun zeigen auch die deutschen Verleihfirmen Interesse. Carsten: „Jetzt auf einmal rufen sie an. Aber jetzt bin ich stolz. Jetzt mach' ich den Film erst mal fix und fertig, denn ich will ihn mir nicht noch zu guter Letzt versauen lassen.“