

TRAVERSOLOGIE

DER BIELEFELDER TEDDY GÖTZ ZÄHLT ZU DEN DEUTSCHEN LICHT-DESIGNERN DER ERSTEN STUNDE. SEIT RUND 20 JAHREN IM GESCHÄFT, LÄSST SICH DER "ALTE HASE" IMMER WIEDER NEUES EINFALLEN, UM KÜNSTLER ON TOUR UND IM FERNSEHEN GUT AUSSEHEN ZU LASSEN. WIR WOLLTEN VON IHM WISSEN, WORAUF ES GERADE BEI TRAVERSEN ANKOMMT.

SOUND CHECK: Teddy. Du selbst hast zwar als Lichtdesigner mit dem Traversen-Material und Rigging direkt nichts mehr zu tun, als "Kopf" Deiner Firma Tour Service aber mußt Du Dich natürlich damit auseinandersetzen. Was sollte man denn beim Kauf beziehungsweise beim Leihen von Traversen grundsätzlich beachten?

TEDDY GÖTZ: Zunächst einmal muß man natürlich den Einsatzzweck festlegen. Das heißt, wie groß ist die Bühne und welche Weiten müssen überspannt werden. Danach richtet sich dann beispielsweise die Größe der Traversen, bezogen auf die Kantenlänge.

"WER 200 METER MATERIAL DURCH DIE GEGEND TRAGEN LASSEN MUSS, DER BRAUCHT AUCH DIE ENTSPRECHENDE MAN POWER."

S.C.: Und welche Richtwerte gibt es da?

T.G.: Bei Bühnengrößen von 10 x 8 Meter und einem Equipment von vielleicht 60 Lampen genügen sicherlich noch die kleinen, leichten 30er oder 40er Traversen. Werden die Strecken größer, muß man schon auf Material mit 50 Zentimeter Kantenlänge zurückgreifen und bei wirklich großen Strecken wie 15 oder 16 Meter und richtig schweren Lasten sind mindestens 70er Traversen einzusetzen. Wobei letztere für uns



LICHTDESIGNER TEDDY GÖTZ

heute bei großen Produktionen Standard sind. Der Nachteil hier ist eben nur, daß man ein riesiges Volumen hat und viel Luft kostenträchtig transportiert. Dabei sollte man vielleicht noch erwähnen, daß die Traversen unbedingt auch Rollen haben sollten. Denn wer 200 Meter Material durch die Gegend tragen lassen muß, der braucht auch die entsprechende Man Power. Und das sind wieder zusätzliche Kosten.

S.C.: Nun gibt es ja nicht nur unterschiedlich große Traversen, sondern auch Unterschiede in der Materialstärke. Was gilt es hier zu beachten?

T.G.: Ich halte Wandstärken von mindestens drei bis vier Millimeter für sinnvoll. Denn wenn Scheinwerfer beispielsweise mit Theaterhaken oder Alu-Schellen befestigt werden, und man mit ein bißchen zu viel Kraft oder ohne Drehmomentschlüssel zu Werke geht, können bei eineinhalb oder zwei Millimeter Stärke die Traverse durchaus schon mal verbogen werden.

S.C.: Die Hersteller liefern zusammen mit Traversen auch immer Informationen über Statik. Besonders hervorgehoben wird in der Regel die Gleichstreckenlast. Was verbirgt sich dahinter?

T.G.: Diese Werte besagen, welche Last über eine bestimmte Länge gleichmäßig verteilt angebracht werden kann. Wesentlich wichtiger ist aber die Center Point-Last, also Angaben darüber, was ich genau noch in die Mitte der Traverse hängen kann. Denn wenn ich hier hohe Lasten anbringen kann, habe ich auch entsprechende Kapazitäten über die Strecke.

"MAN MUSS IMMER DIE EIGENE CREW DRANSETZEN, WÄHREND SCHRAUBEN JEDER HELFER ANZIEHEN KANN."

S.C.: Inzwischen gibt es ja eine ganze Reihe von Verbindungssystemen. Ob Splinte, Bolzen, Schrauben oder die sogenannten Schnellverbinder: Stabilität und Verwindungssteife bescheinigt jeder Anbieter seinem System. Was ist in der Praxis noch von Bedeutung?

T.G.: Stabilität und Verwindungssteife sind sicherlich wichtig. Doch dem Anwender kommt es natürlich vor allem auch auf die Schnelligkeit an, mit der der Auf- und Abbau durchgezogen werden kann. Und hier liegen eindeutig die Schnellverbinder vorn. Das Problem bei Bolzen beispielsweise ist eben, daß man immer einen ganzen Sack dieser Kleinteile mit sich herumschleppt, und das kann wirklich nerven. Vor allem, wenn es schnell gehen muß. Dazu kommt, daß bei schon oft genutzten Traversen oder unebenen Böden mit diesem System zusätzliche Schwierigkeiten auftreten können, weil man die Teile schlecht zusammen bekommt. Bei Köpfpfatten und Camlok Schnellverbindern gibt es diese ganzen Probleme nicht. Wir haben deshalb bisher bei unseren Traversen immer Camlocks verwendet. Da reicht eine Viertel-Umdrehung und die Traversen sind fest. Nachteil hierbei ist, daß man das System gut kennen muß. Das heißt im Prinzip: Man muß immer die eigene Crew dransetzen, während Schrauben jeder Helfer anziehen kann. Deshalb sind wir jetzt doch wieder dazu übergegangen, mit Schrauben zu arbeiten. Auch wenn man dann einen ganzen Sack davon mit sich herumtragen muß. ♦

Kai von Schlippe