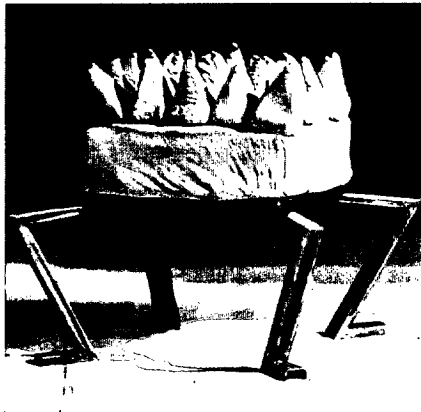


Volle Kanne

Auf der Kölner Möbelmesse stritten Hersteller und Designer um die richtigen Formen für die neunziger Jahre.

Da zersägt einer 'ne Badewanne und erklärt das Resultat zum Stuhl", ärgerte sich Stefan Heiliger vergangene Woche in Köln, wo Designer und Hersteller zur Internationalen Möbelmesse rund 70 000 Neuheiten vorstellten. Heiliger, Professor an der Hochschule für Gestaltung in Offenbach, will „diese ganzen Avantgarde-Scheißer“ endlich in die Schranken weisen.

Die Attacke des Design-Dozenten kommt der Industrie sehr gelegen. Seit Jahren ärgern sich deutsche Möbelhersteller darüber, daß in den Medien zwar häufig über die schrillen Einrichtungsvorschläge sogenannter Avantgarde-Designer berichtet wird, ihre eigenen Pro-



„Drachenhocker“

duktionen dagegen kaum Beachtung finden.

Verächtlich wiesen sie immer wieder auf angeblich mangelnden Alltagsnutzen oder schlampige Verarbeitung hin, mokierten sich über schiefe Regale, Tische aus rostigen Stahlplatten, Filzsessel und Betonschränke. „Ein Stuhl, auf dem ich nicht sitzen kann, ist inhuman“, kanzelte Erich Naumann, Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Deutschen Möbelindustrie, unkonventionelle Möbelideen ab.

In Köln trat Naumann gleich mit neun „deutschen Designern von Weltrang“ an, um die „Welt des Wohnens“ wieder auf den rech-



„Wannenstein“

ten Weg zu bringen. „Vom Nachwuchs ist wenig gekommen“, klagte beispielsweise der Düsseldorfer Möbelentwerfer Volker Laprell, während sein westfälischer Kollege Jochen Flacke verstärkte Anpassung und mehr Karrieredenken empfahl: „Von spektakulären Entwürfen kann doch keiner leben.“

Statt auf „schnelles Amusement, das der Käufer bald wieder satt hat“ (Heiliger), zu setzen, sollten sich die deutschen Designer lieber auf ihre Funktion als Zulieferer der Industrie besinnen. Nicht „l'art pour l'art“ sei beim Verbraucher gefragt, sondern vor allem „praktischer Nutzen“, ausreichende „Sicherheit“ und natürlich „lange Lebensdauer“.

Verärgert, oft auch nur amüsiert, registrierten die so lautstark kritisierten Alternativ-Designer den überraschenden Angriff ihrer arrivierten Kollegen. „Die lästern hier rum, und dann kupfern sie heimlich bei uns ab, weil ihnen schon lange nichts mehr einfällt“, meint etwa Chri-



„Reisesekretär Nr. 1“

stopf Siebrasse, der seine neue Liege „Kontemplation“ aus Filzmatten, Vierkantrohren und rohem, unpoliertem Marmor zusammenfügte.

Tatsächlich werden viele Ideen unbekannter Designer, die in Ausstellungen und auf Messen gezeigt werden, von großen Herstellern zunächst zwar als unverkäufliche Scheußlichkeiten bespöttelt, dann aber unter der Hand ins eigene Programm geschmuggelt. Ein oder zwei Jahre später tauchen die originellen Einfälle, leicht modifiziert, auf den Messeständen bei den Fabrikanten wieder auf. „Ein Geschmacksmusterschutz ist doch viel zu teuer und kann ganz leicht unterlaufen werden“, erklärt Siebrasse die Probleme vieler Gestalter.

„Die klauen volle Kanne“, empört sich auch der Berliner Andreas Brandolini, dessen skurrile Entwürfe (torienstückartige Stühle, vielbeinige Eierbeckerskulpturen) bereits mehrfach kopiert wurden. Die Fabrikanten seien verunsichert, meint Brandolini, seit drei Monaten ordentlicher Professor an der Kunsthochschule Saarbrücken. Keiner wisse, „wo's langgeht“, aber jeder achte darauf, „bloß nicht irgendeinen Trend zu verpassen“.

Die Medien ließen sich in Köln von Möbelmanager Naumanns hausbackenen Ratschlägen („Ein Stuhl muß ein guter Freund für



Designer Siebrasse, Liege „Kontemplation“

Avantgarde-Möbel in Köln: Ein Stuhl wie ein Freund?

den müden Menschen sein“) nicht beirren. Kamera-Teams diverser Sender standen in Warteschlangen an, um auffällige Neuheiten wie Dieter Zimmermanns blechernen „Wannenstuhl“, den aus rohen Brettern vom Sperrmüll gezimmerten Schrank „Reiseseekretär Nr. 1“ oder den krummbeinigen, wie ein krabbelndes Insekt anmutenden „Drachenhocker“ der Kölner Designer-Gruppe „Peripteron“ zu filmen.

Luffahrt

Blaue Striemen

Ein amerikanischer Jet-Liner verlor über Florida eines seiner drei Triebwerke. War ein Defekt im WC-System die Ursache?

Am 4. Januar dieses Jahres startete eine mit 139 Passagieren und sechs Crew-Mitgliedern besetzte Boeing 727 der Northwest Airlines frühmorgens in Miami zum Flug nach Minneapolis. Das nach einstündigem Reiseflug offerierte Frühstück blieb ungegessen.

„Ein dumpfer Schlag“ unterbrach, wie etliche Passagiere später berichteten, das normale Fluggeräusch, dann kippte die Maschine nach rechts ab. Im Cockpit registrierten die Piloten „null Leistung“ vom rechten Triebwerk ihres dreistrahlig-Flugzeugs.

Mit nur noch zwei funktionierenden Triebwerken steuerten die Flugzeugführer ihren Liner zur sicheren Notlandung nach Tampa: Das rechte Triebwerk war aus seiner Halterung gebrochen und über dem nördlichen Florida vom Himmel gestürzt.

Die Sachverständigen brauchten über die Quelle des Ungemachs nicht lange zu rätseln. Verräterische blaue Striemen an der Flugzeugflanke, herrührend von Desinfektionssensenz, wiesen auf den einzigen Ort, wo Flugzeugpassagiere an Bord ohne Aufsicht walten dürfen: das WC-Kabinett.

Dort, in der fliegenden Naßzelle, gibt es ein chronisches Problem, über das die Luffahrtmanager seit über einem Jahrzehnt Bescheid wissen, aber nicht gern reden: Das weitverbreitete Flugzeug-Modell Boeing 727 schleppt praktisch bei jedem Flug ein in das Toilettensystem eingebautes Sicherheitsrisiko durch die Wolken.

„Der Gummiring des Ventils war defekt“, befand Andrew Alston, Unfalldektektiv der US-Verkehrssicherheitsbehörde, nachdem er in Tampa die Fäkalienabflußleitung der notgelandeten Boeing inspiziert hatte. Aus der unzureichend abgedichteten Leitung für die

Entsorgung am Boden, so das Fazit der Unfallforscher, war während des Fluges Toiletteninhalt, vermischt mit blauer Desinfektionsflüssigkeit, ins Freie geraten und zu einem immer mehr anschwellenden Eisklumpen erstarrt.

Dann fetzte das Eis, womöglich durch eine Turbulenz von der Flugzeughaut abgelöst, in die rasend rotierenden Schaufelblätter des Triebwerks. Dadurch kam es zu einer so starken Unwucht – Passagiere bemerkten „ein kräftiges Schütteln des Flugzeugs“ –, daß ein für solche Fälle technisch vorgesehenes „Freibrechen“ das rund 1,5 Tonnen schwere, wildgewordene Turbinenmonstrum vom Flugzeug abtrennte.

Bei wenigstens zwei anderen Unfällen haben, amtlich ermittelt, zwei Boeing 727 amerikanischer Luftfahrtgesellschaften infolge Klosett-Eises jeweils



Notgelandete Boeing 727 in Tampa*
Eisbombe aus dem Klo?

das rechte Triebwerk verloren, zuletzt 1985. In ungezählten anderen Fällen überstanden die Maschinen das Eisbombardelement ohne Triebwerkverlust, kamen jedoch mit schweren Turbinenschäden ans Ziel. So hatte die Lufthansa zwischen 1977 und 1982 an Boeing-727-Maschinen viermal Eisschlag-Schäden zu bewältigen, darunter einen besonders schlimmen, der während eines Landeanflugs auf Hamburg eintrat und Reparaturkosten von über einer Million Mark verursachte.

Wie durch ein Wunder gingen die Eisattacken bisher ohne Personenschäden ab. Glück hatten auch der Mercedes-Verkäufer Charles Stiegler und seine Frau

* Nach Verlust des rechten Triebwerks (Pfeil).

Anthea, als ein blaugrüner Eisklumpen, „so groß wie ein Basketball“, das Dach ihres Hauses im kalifornischen Westlake Village durchschlug und stinkend im Ehebett auftaute – das Ehepaar lag gerade nicht drin.

Die Kalamität mit dem Klo-Kabinett der Boeing 727 rührt her von dem vergleichsweise altertümlichen Prinzip der „Schwerkraftentleerung“. Jedes Flug-Klo dieser Generation hat einen eigenen Rohrstrang nach draußen – wenn auch, gottlob, nicht direkt.

Anders als die Deutsche Bundesbahn, die sich dessen, was ihre Fahrgäste unterwegs von sich geben, im freien Fall auf den Bahnkörper entledigt, halten Flugzeuge wie die Boeing 727 unter jeder Notdurft-Schüssel einen 70 Liter fassenden Tankbehälter bereit. Er birgt beim Start etwa zehn Liter Spülwasser

samt blauem Farbstoff und „Geruchsbinder“. Sie werden per Pumpe und Filter immer wieder zum Spülen benutzt, bis auf dem Landeflugplatz so diskret wie möglich der Toilettenwagen zur Entsorgung andockt.

Das Risiko der Klo-Eisbomben resultiert aus dem Procedere der Entsorgung: zuerst Entnahme durch einen dicken Fäkal Schlauch, danach Spülen und Nachfüllen durch eine dünne Extraleitung. Das vom Flughafen angestellte Toilettenpersonal hantiert dabei mit einem per Bowdenzug betätigten Ab-



WC-Absaugung an einer Boeing 727
Risiko im Rohrstrang?