

Ausstellungen, Möbel und Flugzeuge : drei Firmenbesuche in Willisau, Sarnen und Stand

Autor(en): **Pradal, Ariana**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **24 (2011)**

Heft [10]: **Luzern Design : Gestaltung und Identität als Erfolgsfaktor**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-287205>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

AUSSTELLUNGEN, MÖBEL UND FLUGZEUGE Willisau, Sarnen und Stans. Wir reisen zu den Standorten von drei weltberühmten Zentralschweizer Unternehmen.

Text: Ariana Pradal

Erste Station unserer Zentralschweiz-Reise ist der Möbelfabrikant Wellis in Willisau. Bereits im Zug dorthin zeugen die turmhoch gestapelten Holzstämmen und Bretter entlang der Bahnlinie davon, dass hier im Luzerner Hinterland Holz verarbeitet wird. Auch Wellis gehört dazu und verarbeitet Holz in allen Variationen zu Möbeln. Mit etwa 70 Beschäftigten ist die Firma ein wichtiger Arbeitgeber und Lehrlingsausbildner in der Region. Seit Ende 2010 gehört das Unternehmen dem Schweizer Möbelhersteller deSede.

Bekannt ist Wellis in Design- und Architekturkreisen vor allem mit dem Label «Team by Wellis» und seiner zeitgenössischen Möbellinie, die aus ausgeklügelten Entwürfen besteht, die vor Ort gefertigt werden und Käufer des gehobenen Preissegments bedienen. Eine Stärke der Kollektion sind ihre Behälter- und Staumöbel. So gehören zu den meistverkauften Stücken die Sideboards «MoDu» und «Volare», die Container der «e_serie» und das «VaRe»-Regal. Entworfen hat alle der hauseigene Designer Kurt Erni. Einen eigenen Designer zu haben, ist eine Eigenart dieses Unternehmens, denn die meisten anderen Möbelfirmen arbeiten nur mit Freelancern.

Die «e_serie» ist ein Meilenstein. Damit gelang dem Unternehmen 1998 der Durchbruch im gehobenen Möbelhandel. Designer Kurt Erni hatte beim Entwerfen die zeitgenössische Glasarchitektur vor Augen. Er suchte nach einer Entsprechung im Möbelbereich: Wie musste ein Möbel mit einer Glashülle und einem gebrauchstüchtigen, wandelbaren Kern aussehen? Die gesamte Entwicklungszeit der Container dauerte fünf Jahre. Der lange ungelöste Knackpunkt war die Verbindung zwischen der Glashülle und dem Scharnier aus Aluminium. Es gab keinen Leim dafür. Nach vielen Abklärungen wurde Wellis in der Autoindustrie fündig. «In diesen fünf Jahren haben wir viel gelernt, das wir in späteren Entwürfen wieder verwenden konnten. Es hat sich gelohnt, dranzubleiben», stellt Erni fest.

Auch beim jüngsten Staumöbel «Giro» stand die Architektur Pate. Das Möbel besteht aus stapelbaren Modulen, die dank einer Nut miteinander verbunden sind und trotzdem beweglich bleiben. Man kann die einzelnen Module in der Längs- und Querrichtung bewegen, verdrehen oder auch klassisch gerade übereinander stapeln. Vorbilder dieser kleinen Architektur sind Bauten, deren Erscheinung von auskragenden Teilen geprägt wird. Technisch ausgeklügelte Lösungen wie

beim Staumöbel «Giro» sind eine weitere Eigenart des Willisauers Unternehmens. Man findet sie bei fast jedem Entwurf des Hauses.

VERMITTELN UND UNTERHALTEN Zusammen mit Touristen aus Asien geht die Reise mit dem Zug weiter nach Sarnen – die Chinesen und Inderinnen fahren weiter. Nicht Obwaldens Hauptort ist ihr Ziel, sondern Interlaken und das inszenierte Spektakel der unberührten und zugleich abenteuerlichen Alpenwelt. Vom Inszenieren versteht auch die Firma Steiner in Sarnen etwas. Der von Otto Steiner vor über zwanzig Jahren gegründete Betrieb schafft Unterhaltungs- und Vermittlungswelten für die Tourismusindustrie, für Firmenrepräsentationen und für Museen im In- und Ausland. Der erfolgbringende Auftakt gelang Steiner 1992 mit einem Rundgang für Besucher in der Glasi Hergiswil. Dieser bietet eine Mischung aus Ausstellung, den Handwerkern bei der Arbeit zusehen, der Möglichkeit, sich selbst als Glasbläser zu versuchen, und Einkaufen.

Der Gründer bringt das Ziel seiner Arbeit so auf den Punkt: «Wir erfinden Dinge für Orte, damit Leute nachher dorthin gehen, um sich genau dies anzuschauen.» Heute zählt Steiner zwanzig Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ist vor allem im deutschsprachigen Europa tätig. Doch seit Kurzem ist das Büro auch mit Konzeptanfragen aus China beschäftigt. Dort wollen Planer aus einem Bergtal in der Nähe von Peking wissen, was aus ihrer Region werden könnte, wenn in absehbarer Zeit der Kohleabbau aufhört. «Bei diesem Projekt ging es darum, dem Kunden in kurzer Zeit viele verschiedene Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sich das Tal entwickeln könnte. Bei einem solchen Projekt trägt man eine andere Verantwortung als bei einer Ausstellung, denn es geht um die Zukunftssicherung von 20.000 Personen», erklärt der Sarnener Gestalter.

Zurzeit beschäftigt das Büro ein weiteres Projekt, das die Koordination vieler Menschen zu bewältigen hat. Es geht um die Reorganisation der Besucherströme in der Bergstation der Jungfrauabahn. An Spitzentagen kommen bis zu 5000 Touristen auf den Berg, und sie alle queren die Bahnhofshalle mehrmals, um von einem zum anderen Ort zu gelangen. Steiners Aufgabe ist es, die Ströme zu entflechten und die Personen neu auf einen Rundgang zu schicken. Dafür wurden neue Stollen und Kavernen gesprengt, die nun bespielt und bis zum 100-jährigen Jubiläum im April 2012 fertig sein müssen. Otto Steiner: >>

>Blick ins Lager von «Team by Wellis».



^Die Glascontainer der «e_serie» gehören zu den erfolgreichsten Produkten der Möbelmanufaktur. Hier im besten Licht einer «Foscarini»-Leuchte.



◀ Ein Palett mit «SaMo»-Beistelltischen wartet auf die Weiterverarbeitung. Das kleine Möbel aus Ahorn gibt es in verschiedenen gebeizten Tönen oder mit einer Oberfläche aus Blattgold.

▼ Verschiedene Containerausführungen der «e_serie», verpackt und bereit für ihre Auslieferung.



▼ Fest gepinnt: Recherche,
Inspiration und Analyse.



► Blick vom Obergeschoss in den
Pausenbereich der Firma Steiner Sarnen.



◀ Das Materialarchiv ist ein wichtiges
Arbeitsinstrument für jedes Gestaltungsbüro.

» «Dort oben gibt es viel zu sehen, aber wenig zu tun. Die Mehrheit der Gäste hat keine Augen im Kopf und fragt: Was kann ich hier noch erleben?» Die neue «Bespielung» findet ganz im Berginneren statt und widmet sich unter anderem dem Thema Erfindergeist. Für Steiner ist dieses Thema eine europäische Eigenart: «Es ist eine kulturelle Errungenschaft der Aufklärung, dass wir Europäer einem Individuum zutrauen, dass er oder sie alleine etwas Grandioses leisten kann.» Anhand des Erfinders der Jungfraubahn – des damals 54-jährigen Grossindustriellen und Finanzpolitikers Adolf Guyer-Zeller – will Steiner den Besuchern aus Übersee diese Eigenart der Pionierzeiten vermitteln. Dazu wird es nebst diversen Ausstellungen auch ein Kino und für die steilen Stellen sogar Rollbahnen geben.

▼ Ein Modell eines Bergreliefs für eine überdimensionale Schneekugel.



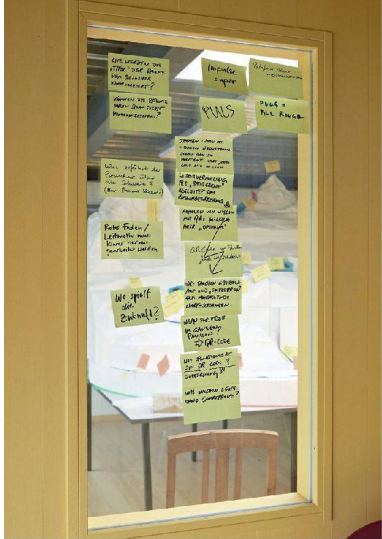
BAUEN UND ABHEBEN Die dritte Etappe führt nach Stans. Vom Bahnhof fährt der Bus in die weite Ebene hinaus, wo sich das ausgedehnte Gelände der Pilatus Flugzeugwerke befindet. Erst mit der Zeit fallen einem die Flugzeuge auf, die parallel zur Hauptstrasse starten und landen. Über ein Dutzend Werkpiloten testen die neu gebauten Maschinen, bevor sie den Kunden übergeben werden. Pilatus baut zwei verschiedene Geschäfts- und Reiseflugzeuge für Private und Firmen sowie drei verschiedene Trainingsflugzeuge, auf denen Militärpiloten ausgebildet werden. Alle Modelle werden von einem Triebwerk, bestehend aus einer Turbine mit Propeller, einem «Turboprop», angetrieben. Diese Bauart hat den Vorteil, dass sie im mittleren Geschwindigkeitsbereich weniger Treibstoff verbraucht als Jets. Pilatus Chief Operation Officer Markus Bucher

erklärt: «Die Entwicklung und Zulassung eines neuen Flugzeugmodells dauert fünf bis sieben Jahre. Die Vorleistungen sind enorm hoch. Nach der Einführung vergehen Jahre, bis sich die Investitionen auszahlen. Deshalb muss sich ein zertifiziertes Modell nachher zwischen dreissig und vierzig Jahren am Markt bewähren. Ein Flop würde den Niedergang der Firma bedeuten.» Eine Zulassung gilt jeweils für die Konstruktion eines sogenannten «Airframes». Dies ist die Primärstruktur des Flugzeugs. An dieser will der Flugzeugbauer nichts ändern, denn sonst muss das Modell wieder zertifiziert werden. Systeme und Innenausstattung jedoch werden laufend verändert und optimiert, um den Kundenbedürfnissen über den gesamten Lebenszyklus des Flugzeugs gerecht zu werden.

An der Entstehung eines neuen Modells arbeiten die beiden Abteilungen Entwicklung und Produktion eng zusammen: Dazu gehören Aerodynamiker, Piloten, Konstrukteure, Flugversuchsingenieure, Elektriker, Spengler, Mechaniker, Industrial Designer und viele weitere Spezialisten. Das Rückgrat des Stanser Unternehmens ist der Typ «PC-12». Seit seiner Markteinführung im Jahr 1994 werden von diesem Mehrzweckflugzeug jährlich etwa hundert Maschinen gebaut. Es wird für Geschäftsreisen, für den Transport von Waren, als Ambulanzflugzeug oder für Spezialmissionen eingesetzt. Der Anteil der zivilen gegenüber den militärischen Flugzeugen hat sich mit der Einführung des «PC-12» verändert. Nun tragen beide Bereiche etwa gleich viel zum Gesamtvolumen bei.

Die Fertigung der verschiedenen Einzelteile bewerkstelligt Pilatus zu einem grossen Stück selbst. Einzelne Komponenten und Verarbeitungsprozesse vergibt das Werk an Unternehmen in der Region. Ein Teil der produzierten Einzelteile aus Aluminium und Kunststoff wird nach Portugal transportiert und zu Flügel und Rumpf zusammengesetzt. Diese kommen anschliessend zurück nach Stans, wo sie fertig ausgerüstet werden. Bei den Trainingsflugzeugen gibt die Luftwaffe die Spezifikation und Cockpitkonfiguration vor. Ziel ist es, dass die Piloten nach der Basis-schulung möglichst effizient auf den nächsten Typus umgeschult werden können. Bei den beiden Modellen für die zivile Luftfahrt entscheidet der Kunde anhand einer vorgegebenen Palette über die Innenausstattung. Das Design stammt von BMW Group Designworks USA – einer Tochtergesellschaft des Automobilherstellers. Ausgeführt und eingebaut wird die Innenausstattung in Stans in der luftigen und hellen Montagehalle des Holzbauingenieurs Beat Lauber. Ist die Maschine fertig, rollen die Werkpiloten diese auf die Startpiste und heben mit ihr zum Testflug ab.

<Festgehalten auf Haftnotizen: Fragen über Fragen zu einem Projekt.



▼ Das fertig montierte «Airframe» einer «PC-12» bekommt in der werkeigenen Halle von Pilatus seine Grundlackierung.



MEHR IM NETZ
 > www.teambywellis.com
 > www.steinersarnen.ch
 > www.pilatus-aircraft.com