



MSG Moderne Stadtgeschichte, Bd. 48/1 (2017), 125-139

DOI: 10.60684/msg.v48i1.2017109

Peter Payer

Technisches Museum Wien

Ununterbrochen in Betrieb. Eine Geschichte der Paternoster in Wien, 1906 bis heute

MSG Moderne Stadtgeschichte

ISSN: 2941-6159 online

<https://moderne-stadtgeschichte.de>

Dieses Werk steht unter der [Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International](#).

Bei den Abbildungen sind eingeschränkte Lizenzformen möglich, Weiternutzungsrechte sind gesondert abzuklären.

© Peter Payer 2017



Peter Payer

Ununterbrochen in Betrieb Eine Geschichte der Paternoster in Wien, 1906 bis heute*

Abstract: The vertical expansion of the cities is inseparably connected with the invention and spreading of the lift. This put, beside the steel skeleton construction, one of the essential conditions for the coping of the urban mobility which increased since the end of the 19th century in huge speed upwards as well as in the depth. Beside the passenger lift the paternoster lift was installed in office buildings and commercial premises. The circulation lift without waiting periods increased the efficiency and raised the transport capacities. In the world of the employees he represented the uninterrupted working diligence of the ambitious bourgeoisie just as the unceasing circulation of acts, people or quite in general: of capital. At the example of Vienna it is shown how the paternoster lift spread in town and which architectural, social, but also mental results this had and has until today.

Die vertikale Expansion der Großstädte ist, wie wir aus zahlreichen kulturhistorischen Studien wissen, nicht denkbar ohne die Erfindung des Aufzugs. Dieser stellte, neben dem Stahlskelettbau, eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Bewältigung der urbanen Mobilität dar, die sich seit dem Ende des 19. Jahrhunderts mit enormer Rasanzen in die Höhe wie auch in die Tiefe erweiterte.¹

¹ * Der Artikel stellt die erweiterte Fassung eines Textes dar, der in dem Buch „Auf und Ab. Eine Kulturgeschichte des Aufzugs in Wien“ erscheint (voraussichtlich Wien 2017). Vgl. dazu u. a. George R. Strakosch, Vertical Transportation. Elevators and Escalators, New York u. a. 1983; Jean Gavois, Going up. An informal History of the Elevator from the Pyramids to the Present, New York 1983; Jeannot Simmen/Uwe Drepper, Der Fahrstuhl. Die Geschichte der vertikalen Eroberung, München 1984; Vittorio Magnago Lampugnani u. a., Vertikal. Aufzug, Fahrtreppe, Paternoster. Eine Kulturgeschichte vom Vertikal-Transport, Berlin 1994; Sabine Oth, Nach oben. Der Personenaufzug als Verkehrsmittel, in: Thomas Hengartner/Johanna Rolshoven (Hrsg.), Technik – Kultur. Formen der Veralltäglichen von Technik – Technisches im Alltag, Zürich 1998, S. 105-120; Alisa Goetz (Hrsg.), Up, down, across. Elevators, Escalators and Moving Sidewalks, London 2003; Andreas Bernard, Die Geschichte des Fahrstuhls. Über einen beweglichen Ort der Moderne,

Gleichzeitig veränderte sich damit, wie der britische Stadtforscher Stephen Graham einmal mehr jüngst analysierte, auch unser Blick auf die Stadt. Neue Wahrnehmungsmuster entstanden, bei denen Bewegung und der Blick von oben eine zentrale Rolle spielten.²

Die mit dem Aufzug verbundene Aufwertung der oberen Geschoße modifizierte die soziale Stratigrafie der Gebäude. Einst oft nur mühsam durch eine enge Dienstbotentreppe zu erreichen, verloren die oberen Stockwerke nun ihre benachteiligte Stellung, während die im ersten Stock angesiedelte „Beletage“ ihren von Aristokratie und Großbürgertum bevorzugten Rang einbüßte. Die Geschoße wurden egalisiert, technisch gleichwertig ausgestattet und somit bequem erreichbar. Mit dem Aufzug ‚emanzipierten‘ sich, so Rem Koolhaas in seiner berühmt gewordenen Analyse über Manhattans Hochhauskultur, alle horizontal übereinander gestapelten Flächen, die auf diese Weise gleichberechtigt genutzt werden konnten.³ Bald ergab sich ein neues Ranking. Denn aufgrund ihrer besseren Licht- und Luftverhältnisse und auch des Ausblicks wegen wurden die obersten Geschoße sozial besonders aufgewertet. Mit der Verbreitung des Aufzugs wurde somit unsere Vorstellung von Stadt neu konstituiert, im Baulichen genauso wie im Ökonomischen, Kulturellen oder Sozialen.

Aus technikhistorischer Sicht markieren die Jahre um 1900 eine entscheidende Zäsur, als der zunächst vorherrschende hydraulische Antrieb der Fahrstühle allmählich von der elektrischen Kraftübertragung abgelöst wurde. Diese war es auch, die den Einsatz von zwei weiteren vertikalen Transportmitteln beförderte: Rolltreppe und Paternoster. Bei beiden ging es – im Verhältnis zum herkömmlichen Personenaufzug – um Beschleunigung und Steigerung der Transportkapazitäten, erreicht durch Verkürzung der Wartezeiten. Während die Rolltreppe vor allem im Warenhaus zum Einsatz kam, etablierte sich der Paternoster vor allem in Bürogebäuden.

Die kulturwissenschaftliche Stadtforschung beschäftigt sich seit geraumer Zeit mit diesen beiden Sonderformen der Aufzugstechnik. Doch während es zur Geschichte der Rolltreppe bereits eine ausgezeichnete und detailreiche Einzelanalyse von Andrea Mihm gibt,⁴ liegt eine solche für den Paternoster noch nicht vor. Jeannot Simmen und Uwe Drepper geben ihm zwar in ihren Aufzugsstudien breiten Raum, sodass die „große“ Geschichte des Paternosters als eini-

Frankfurt a.M. 2006.

² Vgl. Stephen Graham, *Vertical. The City from Satellites to Bunkers*, London/New York 2016.

³ Vgl. Rem Koolhaas, *Delirious New York. A Retroactive Manifesto for Manhattan*, New York 1978, S. 82.

⁴ Vgl. Andrea Mihm, *Die Rolltreppe. Kulturwissenschaftliche Studien zu einem mechanisch erschlossenen Zwischenraum*, Phil. Diss., Univ. Marburg 2005.

germaßen erforscht gelten kann⁵; was bislang jedoch fehlt, ist eine Verschränkung mit der Stadtgeschichte. Letztere untersucht zwar ausführlich die Genese urbaner Netzwerke und technischer Infrastrukturen, eine vergleichende Städteanalyse oder detaillierte Entwicklungsgeschichte des Aufzugs und seiner Sonderformen im Kontext der Urbanisierung ist allerdings nach wie vor Desiderat.⁶

Wie und wo breitete sich der Aufzug in der Stadt aus? Welche Auswirkungen hatte dies für den Alltag der Bewohner? Wie lernte man damit umzugehen? Derartigen Fragen soll im Folgenden am Beispiel des Paternosters und am Beispiel von Wien nachgegangen werden, einer Stadt, die sich heute dadurch auszeichnet, dass einige der weltweit ältesten Paternoster-Anlagen nach wie vor in Verwendung sind.

Schon 1876 war im General-Post-Office in London ein Vorläufermodell dieses permanent laufenden Aufzugs errichtet worden, allerdings nur für die Beförderung von Paketen. Die ersten Personen-Paternoster gingen 1883 unter der Bezeichnung „Cyclic Elevator“ ebenfalls in London sowie in Glasgow in Betrieb. Zwei Jahre später verbreitete sich das Prinzip auch auf dem europäischen Kontinent: Im Hamburger Geschäftshaus Dovenhof sorgte er für die kontinuierliche Menschen-Zirkulation zwischen den Stockwerken.⁷

Die Vorteile des Rundumaufzugs lagen auf der Hand: keine Wartezeiten, schnelle und andauernde Verfügbarkeit. Und auch ökonomisch rechnete sich sein Einbau. Zwar waren die Anschaffungskosten deutlich höher als beim herkömmlichen Aufzug, der Betrieb jedoch war durch die relativ einfache Technik (keine Fangvorrichtung) und das Wegfallen eines Aufzugswärters deutlich günstiger. Die für ein bis zwei Personen ausgelegten Fahrkörbe bewegten sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 0,2 Meter in der Sekunde und erreichten damit eine Beförderungsleistung von mehreren tausend Personen pro Tag.

Es war die Beschleunigung der Moderne, ihre unbändige Sehnsucht nach Geschwindigkeit und maximaler Effizienz, die im Paternoster adäquaten Ausdruck fand. Wie Peter Borscheid gezeigt hat, drückte das frühe 20. Jahrhundert wie keine Zeit zuvor „aufs Tempo“, was sich insbesondere in den Großstädten und hier allmählich in allen Lebensbereichen manifestierte.⁸ Der Paternoster war Teil dieser großen urbanen Beschleunigungsbewegung, die im Verkehrsbe-

⁵ Vgl. Simmen/Drepper, *Fahrstuhl*, S. 223-232; Jeannot Simmen, *Der Paternoster. Ein Dinosaurier am Ende vom mechanischen Zeitalter*, in: Lampugnani, *Vertikal*, S. 133-139.

⁶ Vgl. jüngst Friedrich Lenger, *Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850*, München 2013.

⁷ Vgl. Simmen/Drepper, *Fahrstuhl*, S. 223.

⁸ Vgl. Peter Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt a.M./New York 2004.

reich zu einer Fülle an technischen Innovationen zur – nicht zuletzt ökonomisch motivierten – rascheren Überwindung des Raumes führte. Aufzüge gerieten zu einem „beweglichen Ort der Moderne“ (Andreas Bernard), insofern sie die Vertikale gleichberechtigt zur Horizontalen erschlossen.

Rasch verbreitete sich der Paternoster in Kontinentaleuropa, vor allem in Deutschland und Österreich. Seine Bezeichnung leitete sich vom katholischen Ritus des Rosenkranzbetens und der dabei verwendeten Zählkette ab, die zehn kleine Kugeln für das Ave Maria sowie eine für das Vaterunser (lat. Paternoster) enthält. Als technischer Fachausdruck etablierte sich Umlaufaufzug, im Volksmund sprach man bald von „Beamtenbagger“. Denn es war der Vertikalverkehr der Administration, der im Paternoster sein adäquates Transportmedium gefunden hatte. Real wie symbolisch repräsentierte er in der Welt der Angestellten den ununterbrochenen Arbeitsfleiß des aufstrebenden Bürgertums genauso wie die unaufhörliche Zirkulation von Akten, Personen oder ganz allgemein: von Kapital.

Die Anfänge

In Wien wurde erstmals kurz nach der Jahrhundertwende über die Einführung eines Paternosters diskutiert. Dieser sollte im neu errichteten Polizeigefangenenhaus an der Roßauer Lände installiert werden.⁹ Die Pläne zerschlugen sich jedoch. So ging der erste Paternoster der Stadt im Juli 1906 im Wiener Landesgericht für Strafsachen (8., Landesgerichtsstraße 11) in Betrieb. Das Gebäude war umgebaut und um ein Stockwerk erhöht worden, der Einbau eines modernen Aufzugs also naheliegend. In unmittelbarer Nähe zum Haupteingang situiert, sollte er dem rascheren Verkehr der Gerichtsangestellten und der vorgeladenen Parteien dienen. Errichtet wurde er von der Firma Wertheim, die Kosten dafür betrugen beachtliche 25.000 Kronen.¹⁰

Der Paternoster fügte sich damit ein in jene boomende Aufzugsentwicklung, die Wien seit rund einem Jahrzehnt erfasst hatte. Bereits 1.022 Personenaufzüge zählte man 1906 in den Gebäuden der Stadt, die unaufhörlich in die Höhe wuchsen. Jährlich kamen mehr als 100 neue Hebeanlagen hinzu.¹¹ Die Bevölkerung lernte mit der neuen Technik umzugehen und sie in ihren Alltag zu integrieren. Mit dem Paternoster galt es nun, sich mit einer weiteren Innovation

⁹ Vgl. Der Bautechniker. Zentralorgan für das österreichische Bauwesen, H. 39/1902, S. 5; Allgemeine Bauzeitung, 1904, S. 129f.

¹⁰ Vgl. Neues Wiener Tagblatt (Neues Wiener Abendblatt), 13. Juli 1906, S. 5; 14. Juli 1906, S. 7. Vgl. auch Wiener Zeitung, 12. Juli 1906, S. 25; Illustrierte Kronen Zeitung, 13. Juli 1906, S. 13; 18. Juli 1906, S. 11.

¹¹ Vgl. Statistische Jahrbücher der Stadt Wien 1900 bis 1913, Wien 1902–1916.

vertraut zu machen. Diese wurde Teil jener technischen Infrastruktur, bestehend aus Ver- und Entsorgungs-, Verkehrs- und Kommunikationsnetzen, die als präzise aufeinander abgestimmte „Stadtmaschine“ die Grundlage bildete für Wiens Großstadtwerdung. Dass bei diesem Modernisierungsprozess, wie Sándor Békési gezeigt hat, vielfach ausländisches Know-how eine Rolle spielte, ist auch im Falle des Paternosters gültig, insofern die Vorbilder aus Deutschland bzw. Großbritannien kamen.¹²



Abb. 1: Paternoster im Wiener Landesgericht, 1906

Da der Spezialaufzug eine Neuigkeit für Wien darstellte, wurde seine Funktionsweise in den Zeitungen genauestens erklärt:

„Es ist dies nämlich ein sogenannter Paternosteraufzug, ein ununterbrochen in Betrieb befindliches, aus zwölf offenen Coupés bestehendes Verkehrsmittel, das durch alle vier Stockwerke des Landesgerichtes hinauf- und hinunterfährt, nach einem System, daß dem des Riesenrades ähnlich ist, nur, daß die Coupés nebeneinander laufen. [...] Der Aufzug wird elektrisch betrieben, die zwölf Coupés, die nur für je zwei Personen berechnet sind, hängen an zwei endlosen, sogenannten Gallischen Ketten und übersetzen beim Hinauffahren auf dem Dachboden, beim Hinunterfahren im Souterrain in kaum merkbarer halbrunder Bewegung und unveränderter

Stellung den Schacht, so daß man rund herum, vom Parterre oder den Stockwerken, über den Dachboden hinauf und hinab durch das Souterrain fahren kann. Der Aufzug steigt gleichmäßig 20 Centimeter in der Sekunde, so daß man, einen Handgriff erfassend, leicht in das türlose Coupé einsteigen und ebenso dasselbe verlassen kann. [...] Die Fahrzeit vom Parterre in den vierten Stock beträgt neunzig Sekunden.“¹³

¹² Vgl. dazu Sándor Békési, Auf dem Weg zur Stadtmaschine? Zur Infrastrukturentwicklung Wiens in der frühen Gründerzeit, in: Wolfgang Kos/Ralph Gleis (Hrsg.), Experiment Metropole. 1873: Wien und die Weltausstellung, Ausstellungskatalog des Wien Museums, Wien 2014, S. 94-105.

¹³ Neues Wiener Tagblatt (Neues Wiener Abendblatt), 13. Juli 1906, S. 5.

Besonders deutlich wurde darauf hingewiesen, dass für die Sicherheit der Fahrgäste umfassend gesorgt sei, sowohl in technischer Hinsicht als auch durch die Bekanntgabe von genauen Benützungsvorschriften. So waren Kinder unter 14 Jahren und Personen, die größere Gepäckstücke mit sich führten, vom Gebrauch des Aufzugs ausgeschlossen. Die ausführliche Verschriftlichung der Anleitung, verfasst in einer bürokratisch-umständlichen Sprache, war allerdings umstritten. Das „Deutsche Volksblatt“ etwa ereiferte sich heftig über die penible Empfehlung zum richtigen Ein- und Aussteigen mit Hilfe von „messingenen Handgriffen bei gerader Körperhaltung und mäßig gebeugtem Arme.“ Auch dass es hieß, es könne letztlich „nur eine Folge von Unaufmerksamkeit sein, wenn jemand das gewünschte Stockwerk nicht erreicht“, sorgte für Empörung. Der Hinweis schließlich, bei Versäumen des Ausstiegs sei die Fahrt über den Dachboden oder Keller fortzusetzen bis das gewünschte Stockwerk erneut erscheine, rief nur mehr Belustigung hervor:

„Das mag ja für den Fahrgast ein ganz nette Ueberraschung sein, wenn er statt in das Bureau eines ernsten Untersuchungsrichters auf dem – Dachboden des Hauses gelangt und statt dem Manne des Gesetztes sich eventuell einem vergnügten Dachkater gegenüberstehen sieht. Mit diesen Stichproben glauben wir die Nützlichkeit des Paternosterfahrstuhles und die Schönheit eines landesgerichtlichen Deutsch bewiesen zu haben und schließen mit einer Variante auf das uralte Wienerlied: ‚Verkauft’s mir mein G’wand, i fahr im – Aufzug!‘“¹⁴

Es war das altehrwürdige Image des Gebäudes, seine untadelige Seriosität, die hier mit der Einführung einer technischen Innovation aufs Heftigste kollidierte. Auch das Wiener Satireblatt „Kikeriki“ spottete über den Paternoster: „Und mit dem sollen unsere unartenlosen Advokaten fahren?! Das ist sich doch zum ‚Aus der Haut fahren!‘“¹⁵

Dass die ersten Paternoster in Wien sich ausgerechnet in jenen Gebäuden etablieren sollten, in denen Gesetzesbrecher verkehrten, verführte natürlich zu ironischen Bemerkungen. Recht deutlich spiegelt es aber auch die Vorstellung des städtischen Amtsapparates wider, der steigenden Menschenzirkulation in derartigen Häusern besonders effizient begegnen zu müssen. Und es drückte nicht zuletzt – wie alle Aufzüge – die steigende Sehnsucht nach Bequemlichkeit aus. Der von der Hektik der urbanen Betriebsamkeit ermattete Großstädter nahm das Liftangebot nur allzu bereitwillig an. Ermüdung und Nervenschwäche, die Modekrankheiten der damaligen Zeit, kennzeichneten jene innere Verfasstheit, die dem Lift auf der psycho-physiologischen Ebene zum Durchbruch verhalf: Der Komfort des Fahrstuhls als Mittel gegen die verbreitete Erschöpfungsmanie.

¹⁴ Deutsches Volksblatt, 14. Juli 1906, S. 8.

¹⁵ Kikeriki, 26. Juli 1906, S. 3.

Der neue Aufzugstyp bewährte sich. Der Paternoster avancierte zu einer „Sehenswürdigkeit für Wien“, wie das Neue Wiener Abendblatt schrieb. Technische Fachleute interessierten sich, selbst ausländische Staatsgäste, wie der griechische Justizminister, besichtigten ihn und äußerten sich „sehr lobend“ darüber.¹⁶

Die Nachfrage nach Paternostern stieg beständig sodass sich ihre Anzahl in den nächsten Jahren kontinuierlich erhöhte, wobei sich eine Häufung knapp vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs mit drei bis vier Neuanlagen pro Jahr feststellen lässt. Am Ende desselben gab es bereits knapp 20 Paternoster in Wien.¹⁷

Dass im Jahr 1918 mit dem Rathaus auch der Hauptsitz der kommunalen Verwaltung einen Paternoster erhalten hatte, markierte den folgerichtigen Schlusspunkt einer Entwicklung, die das neue Transportmittel innerhalb weniger Jahre fix in der Stadt verankerte. Wobei die Anlage im Rathaus lange vorher geplant und ihre Inbetriebnahme lediglich durch die Kriegsevents verzögert worden war. „Das klerikale Rathaus“, hieß es bisweilen ironisch in Anspielung auf die zweideutige Bezeichnung Paternoster, die sich nunmehr auch in der Hochburg der Beamten verbreitete.¹⁸

Hergestellt wurden die Anlagen von bekannten Wiener Aufzugsfirmen, die ihr Portfolio entsprechend erweitert hatten. Neben dem Erstproduzenten Franz Wertheim waren dies insbesondere die Unternehmen von Anton Freissler, Theodor D'Ester und Stefan Sowitsch.

¹⁶ Neues Wiener Tagblatt (Neues Wiener Abendblatt), 13. Juli 1906, S. 5; 31. August 1906, S. 9.

¹⁷ Da genaue Statistiken fehlen, seien folgende mit Paternoster ausgestattete Gebäude beispielhaft genannt: Industriepalast (1907), Bezirksgericht Innere Stadt (1908), Residenzpalast (1910), Industriehaus (1910), Gewerbliche Fortbildungsschule (1911), Seidenwarenhaus S. Kary & Comp. (1911), Trattnerhof (1912), Wiener Bankverein (1912), Bezirksgericht Leopoldstadt (1912), Riunione Adriatica di Sicurtà (1913), Kriegsministerium (1913), Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (1913), Wiener Bürohaus (1914), Direktion der Städtischen Elektrizitätswerke (1914), Dianabad (1917), Wiener Rathaus (1918). Vgl. dazu Neues Wiener Tagblatt, 7. Juni 1908, S. 75; 27. November 1910, S. 65; 16. Dezember 1911, S. 21; 25. Dezember 1913, S. 161; 22. September 1916, S. 13; Neue Freie Presse, 31. Juli 1906, S. 8; 31. März 1913, S. 8; Deutsches Volksblatt, 31. Juli 1906, S. 3; Der Bautechniker. Zentralorgan für das österreichische Bauwesen, H. 2/1911, S. 23; H. 23/1913, S. 4; Reichspost, 29. Oktober 1911, S. 7; 9. Juli 1914, S. 18; Wiener Montags-Journal, 12. August 1912, S. 5; Das kleine Volksblatt, 3. November 1939, S. 10; Figaro. Humorisches Wochenblatt, 26. Juli 1913, S. 14; Hans Jörgel aus Gumpoldskirchen, 5. August 1913, S. 7.

¹⁸ Vgl. Wiener Caricaturen, 31. Juli 1910, S. 2.

Auf Paternoster traf man nunmehr in Amtsgebäuden, Banken und Versicherungen, vor allem aber im neuen Typus des mehrstöckigen Büro- und Geschäftshauses, dessen Errichtung um 1900 in Wien eine Blüte erlebte. In Stahlskelettbauweise errichtet, changierten die Gebäude in ihrem Stil zwischen Historismus und funktionalistischer Moderne. Die Standorte konzentrierten sich im Wesentlichen auf die City bzw. deren Ausläufer, die Mariahilfer Straße.¹⁹

Wie im Warenhaus wurde in Büro- und Geschäftshäusern Kunden genauso wie Angestellten ein hohes Maß an Mobilität abverlangt, weswegen sich hier schon früh die verschiedensten Arten an automatisierten Hebevorrichtungen etablierten. Der zeitgenössische Architekt Alfred Wiener wies in einer umfassenden kulturhistorischen Studie darauf hin, dass die dortigen Verkehrseinrichtungen, egal ob Treppe, Aufzug, Ein- oder Ausgänge, das Wichtigste und oft Schwierigste bei der gesamten Anlage des Gebäudes seien. Von einer guten Anordnung der Verkehrswege hänge die so wichtige Übersichtlichkeit und praktische Ausnützung des Betriebes, die glatte Abwicklung der Verkehrsströme und nicht zuletzt die Sicherheit im Haus ab.²⁰

Einen besonders bemerkenswerten Gebäudetypus stellte der in der Mariahilfer Straße/Ecke Kaiserstraße gelegene, im Grundriss kreisrunde „Mariahilfer Zentralpalast“ dar. In ihm wird besonders augenfällig, wie sehr der Paternoster auch einen neuen fragmentierten und zugleich mobilisierten Blick konstituierte. Das riesige, im August 1911 eröffnete Warenhaus bot seinen Kunden zahlreiche technische Neuerungen, wozu neben einem „Vacuum-Cleaner“ und Fernrohrautomaten auf der Dachterrasse auch zwei Paternoster gehörten. Mit ihnen konnte man das gesamte Gebäude vertikal bereisen und dabei die verschiedensten Warenabteilungen gleichsam filmisch an sich vorbeiziehen lassen. Ein Eindruck, den auch der Redakteur des „Deutschen Volksblattes“ sichtlich genoss: „Immer höher führt uns der Paternoster, an Küchen und Küchenmöbeln, optischen und photographischen Artikeln, Messingmöbeln, Kinderwagen, Eisenwaren und Sportartikeln, Grammophonen, Heiz- und Beleuchtungsgegenständen vorbei zum dritten Stock. [...] Auf dem Dachplateau sind Ruhe- und Erfrischungsgelegenheiten geboten; auch hier sowie auf der Dachzinn wird uns noch ein freundlicher Eindruck geboten durch den herrlichen Rundblick auf Wien und die Ausläufer der Alpen, den man oben genießt.“²¹

¹⁹ Vgl. dazu Ursula Prokop, *Wien – Aufbruch zur Metropole. Geschäfts- und Wohnhäuser der Innenstadt 1910–1914*, Wien/Köln/Weimar 1994.

²⁰ Vgl. Alfred Wiener, *Das Warenhaus. Kauf-, Geschäfts-, Büro-Haus*, Berlin 1912, S. 78. Zur Anordnung und Konstruktion der Personenaufzüge im Warenhaus vgl. S. 81, 84f., 152f..

²¹ *Deutsches Volksblatt*, 18. August 1911, S. 4. Vgl. dazu auch Wiener *Sonn- und Montags-Zeitung*, 24. Juli 1911, S. 13; *Der Morgen. Wiener Montagblatt*, 15. August 1910, S. 13; *Deutsches Volksblatt*, 26. Juni 1910, S. 27.

Selbstverständlich hob das Warenhaus dann auch den Paternoster in Inseraten und Plakaten gebührend hervor.

Der Paternoster war zu einem derart zukunftssträchtigen Verkehrsmittel geworden, dass er selbst bei den Stationen der Wiener Stadtbahn, deren Elektrifizierung man immer intensiver diskutierte, in Betracht gezogen wurde.²² Er wurde zu einem ‚Star‘ in frühen Filmkomödien²³ und zum frommen Neujahrswunsch für alle vom Stiegensteigen geplagten Postboten: „In jedem Haus einen ‚Paternoster‘ / (Kost er, was kost er).“²⁴

So rasch gewöhnte man sich an ihn, dass bei längerem Stillstand lautstarker Protest ertönte. Als der Paternoster im sechs Stockwerke hohen Gerichtsgebäude in der Innenstadt (Riemergasse) ein halbes Jahr lang außer Betrieb war, empörte sich ein Zeitgenosse heftig. Der im Haus tätige Jurist führte dabei vor allem die – bürgerlich konnotierten – Argumente Zeitersparnis und Gesundheitsförderung ins Treffen: „Es geht aber doch nicht an, daß wir dies ruhig hinnehmen. Bei uns spielt jede Minute eine Rolle. Aber auch aus philanthropischen Gründen, von denen man beim Bau des Aufzuges sich offenbar hat leiten lassen, ist es unverantwortlich, diesen Uebelstand so lange bestehen zu lassen. Man erwäge nur, welche gesundheitliche Schädigung das Hin- und Herhetzen für Herzkrankte mit sich bringen kann.“²⁵ Längst war an diesem wie auch an anderen Orten klar geworden: „Der Geschäftsverkehr pulsierte rascher im Paternosteraufzug.“²⁶

Seine Modernität beruhte nicht zuletzt auf seinem unbestechlich einfachen Gebrauch ohne jegliche Zugangsbeschränkungen. Kein Aufpasser oder Wärter war nötig, keine Tür zu überwinden, keine Taste zu drücken. Die offenen Kabinen verhinderten unangenehme Beklemmungsgefühle, die langsame Bewegung war stets transparent und nachvollziehbar. Paternosterfahren stellte sich als emanzipatorischer Vorgang dar, frei von staatlicher Bevormundung. Im Geiste des Liberalismus setzte der Paternoster den selbstverantwortlichen Bürger voraus, der klar entscheiden konnte, welches Risiko er auf sich nahm. Das Erlernen seiner Benützung durch Selbsterziehung und Übung war, wie man meinte, nichts Besonderes, gerade in der Großstadt. Denn letztlich wäre dazu „keine größere Geschicklichkeit erforderlich als etwa zum Besteigen und Ver-

²² Vgl. Arbeiter-Zeitung, 14. Dezember 1910, S. 6.

²³ Im Lustspiel „Zweite Türe links“ mit Hanni Weisse und Fritz Spira sorgt ein permanent sich bewogender Paternoster für Verwirrung und lustige Irrtümer. Vgl. Kinematographische Rundschau, H. 330/1914, S. 16.

²⁴ Wiener Montags-Journal, 1. Jänner 1912, S. 1.

²⁵ Neues Wiener Tagblatt, 8. Juli 1912, S. 11.

²⁶ Max Eitelberg, Das junge Barreau, in: Der Morgen, 25. Dezember 1911, 22.

lassen der Plattform eines langsam fahrenden Pferdebahnwagens.“²⁷

Das Paternosterfahren fügte sich perfekt ein in jene neuen, zutiefst urbanen Verhaltens-, Wahrnehmungs- und Kommunikationstechniken, deren Beherrschung den „Großstadtmenschen“, der sich – wie Georg Simmel gezeigt hat – auch auf der psycho-sozialen Ebene zu formieren begann, auszeichnen. Wobei im Fall des Aufzugs noch ein weiterer Aspekt hinzukam: Der Kanal des Aufzugs beförderte eine Architektur der Begradigung und Linearität. Er veränderte das gewohnte „Vertikalbewusstsein“ (Gaston Bachelard); die Wahrnehmung und Nutzung der übereinandergestapelten Räume wurde von der Stadtbevölkerung allmählich völlig neu konnotiert. So trug der Aufzug dazu bei, das moderne Menschenbild zu formen und die Vorstellung von sozialer Organisation, von dem, was Gebäude und Stadt darstellten, nachhaltig zu prägen.²⁸

Dies galt auch für die Außendarstellung der Städte, denn die Anzahl der Aufzüge wurde – wie die übrige technische Infrastruktur – angesichts der herrschenden Städtekonkurrenz zu einem wichtigen Gradmesser für Fortschrittlichkeit. Wobei der Paternoster nochmals auf spezielle Weise ökonomische Prosperität und eine funktionierende Stadtverwaltung symbolisierte. Europäisches Paternoster-Zentrum war und blieb die Hansestadt Hamburg. In deren Kontorhäusern verkehrten im Jahr 1905 bereits 80 Paternoster, die jährlich 20 Millionen Personen beförderten; drei Jahre später waren hier bereits 120 derartige Anlagen im Einsatz.²⁹ Genauere Zahlen aus anderen Großstädten sind bislang nicht erforscht, in Berlin dürften es aber zur Jahrhundertwende ähnlich viele Anlagen wie in Wien gewesen sein.

Amerikanismus nach Wiener Art

Analysiert man die Standorte aller damaligen Personenaufzüge Wiens, so zeigt sich zunächst eine deutliche Konzentration auf den 1. Bezirk. Erst ab 1905, mit dem Ausbau der Stromversorgung, konnten die daran anschließenden Innenstadtbezirke nachziehen, mit Ausnahme des proletarisch geprägten Margareten, wo deutlich weniger Anlagen entstanden. Hinterher hinkten auch die Außenbezirke, in denen es bis 1913 nur ganz vereinzelt Personenaufzüge gab und wenn überhaupt, dann eher in den bürgerlich geprägten Bezirken 13, 18 und 19.³⁰

All dies spiegelt einerseits den jeweiligen Stand des Stromnetzausbaus, andererseits auch wesentlich die sozialräumliche Gliederung des Stadtgebietes

²⁷ Zit. nach Simmen/Drepper, Fahrstuhl, S. 226.

²⁸ Vgl. Bernard, Geschichte des Fahrstuhls, S. 63f..

²⁹ Vgl. Simmen/Drepper, Fahrstuhl, S. 224f..

³⁰ Vgl. Statistische Jahrbücher der Stadt Wien 1900 bis 1913, Wien 1902–1916.

und das unterschiedliche Niveau der Wohlhabenheit der Bezirksbewohner. Noch war der Aufzug ein elitäres Verkehrsmittel, das in erster Linie der gehobenen bürgerlich-aristokratischen Schicht zur Verfügung stand.

Bescheidener als andere Metropolen und ohne spektakuläre Einzelobjekte entwickelte sich Wien zu einer „Hochhausstadt“, als welche sich die Agglomerationen der Moderne zunehmend verstanden.³¹ Mehrgeschoßige Gebäude begannen das Stadtbild zu prägen. Zentrale und wirkungsmächtige Referenzorte waren dabei die nordamerikanischen Großstädte, allen voran New York und Chicago, wo die Einführung des Stahlskelettbaus in Kombination mit dem Personenaufzug die Gebäude in immer größere Höhen schraubte. Sie symbolisierten – hier wie dort – ökonomischen Erfolg, technischen Fortschritt und gesellschaftliche Dynamik sowie die Fähigkeit, auf einem begrenzten Platz maximale Effizienz und technische Innovation zu generieren.³²

Im Wiener Hochhausdiskurs, der Ende des 19. Jahrhunderts begann und sich vor dem Ersten Weltkrieg intensivierte³³, spielte dieser Blick nach Amerika in Verbindung mit dem Aufzugsbau eine entscheidende Rolle. So hieß es bereits 1885 in der Zeitschrift „Der Bautechniker“: „Die praktischen Amerikaner wissen den Vortheil, welcher in der Benützung von Aufzügen nicht nur wegen Raumersparnis, sondern auch wegen der Schnelligkeit der Beförderung liegt, sehr wohl bei ihren Bauten zu verwerthen.“³⁴

Begegnet wurde der „Amerikanisierung“ in Wien jedoch deutlich kritischer als etwa in Berlin. In der stark historisch konnotierten Donaumetropole wurde die Faszination von großer Skepsis begleitet. Zerstörungs- und Untergangphantasien tauchten vor allem im konservativ-bürgerlichen Milieu auf. Schon 1908 stellte Hermann Bahr treffend fest, Wien sei „eine kleine Stadt, die zu groß wird und Angst davor kriegt.“³⁵ Der Journalist Karl Marilaun befürchtete den Verlust der „altväterlichen Behaglichkeit“. Deutlich verspürte er schon jetzt den „ruhelosen Atem eines amerikanisch sich gebärdenden Jahrhunderts“ und warnte vor den „neuamerikanischen Riesenmetropolen“ und ihren „un-

³¹ Vgl. Bruno Flierl, Hundert Jahre Hochhäuser. Hochhaus und Stadt im 20. Jahrhundert, Berlin 2000, S. 8f.; Jaan Karl Klasmann, Das (Wohn-)Hochhaus. Hochhaus und Stadt, Wien u.a. 2004.

³² Vgl. Jörn Weinhold, Das Hochhaus, in: Alexa Geisthövel/Habbo Knoch (Hrsg.), Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts, Frankfurt a.M./New York 2005, S. 174-182.

³³ Vgl. Sabine Gruber, Wiener Hochhausdiskurs. Zur Legitimation von Stadtentwicklungsstrategien, Phil. Dipl.-Arb., Wien 2002.

³⁴ Personen- und Waarenaufzüge in öffentlichen und Privatgebäuden, in: Der Bautechniker. Zentralorgan für das österreichische Bauwesen. H. 4/1885, S. 40.

³⁵ Hermann Bahr, Tagebuch, in: Morgen. Wochenschrift für deutsche Kultur, H. 5/1908, S. 151.

glückseligen Zinsburgen, die mit der wahnwitzigen Schnelligkeit einer Spargelassaat [...] in die Höhe [schießen].⁴³⁶

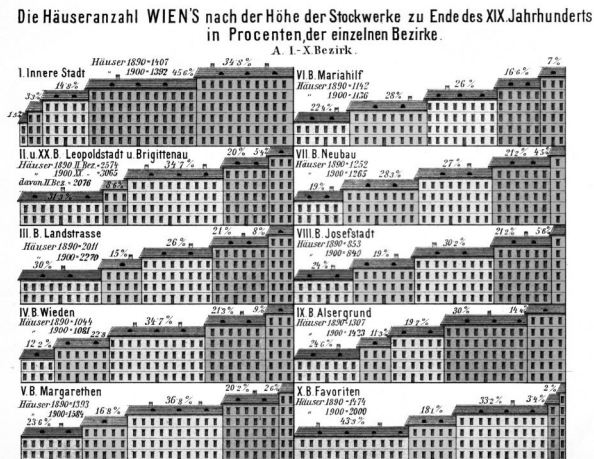


Abb. 2: Gebäudehöhen in den Wiener Bezirken 1 bis 10, Grafik:
A. L. Hickmann, 1903.

Der Aufzug, freilich, fügte sich in den USA in eine ganz andere Bautradition und einen anderen kulturellen Hintergrund ein als in Europa. Massentransport war in Amerika ein wesentlicher Faktor bei der Aneignung des Landes gewesen. Ihn verfolgte man, kreativ und rücksichtslos, auf allen Ebenen und mit großer Geste. Der Vertikaltransport folgte dem kapitalistisch angetriebenen Wildwuchs in die Höhe, wobei der Aufzug samt dem dazugehörigen Schacht von Beginn an als eigenständiges architektonisches Element begriffen wurde.

Ganz anders in Europa, wo die Höhenentwicklung schon früh in Bauordnungen festgeschrieben wurde und die vertikale Achse eines Gebäudes traditionsgemäß durch das Treppenhaus bestimmt war. In dieses hatte sich der Aufzug zu integrieren, beide sollten gleichrangig nebeneinander existieren.

In Wien konnte der Paternoster sein zur Jahrhundertwende erworbenes positives Image trotzdem auch in der Folge beibehalten. Gemeinsam mit dem klassischen Personenlift galt er in den Jahrzehnten der Zwischenkriegszeit weiterhin als modernes metropolitanes Requisit. Dessen Betriebsgeräusch fügte sich ein in die vielstimmige „Symphonie der Großstadt“, wurde gleichsam zur akustischen Signatur: „Paternoster und Aufzüge singen, surren auf und

³⁶ Karl Marilaun, Die demolirte Gemütlichkeit (1913), zit. nach Arnold Klaffenböck, Sehnsucht nach Alt-Wien. Texte zur Stadt, die niemals war, Wien 2005, S. 127-132, hier S. 130f.

nieder.“³⁷ Als der Schauspieler und Regisseur Fritz Kortner in einem Interview gebeten wurde, das herrschende Zeitgefühl auf den Punkt zu bringen, meinte er apodiktisch: „Ein gut funktionierender Paternosteraufzug muß für mich wichtiger sein als die Säulen der Karlskirche.“³⁸

Zahlreiche neue Anlagen kamen hinzu, etwa im Amalienbad (1926), in der Wiener Gebietskrankenkasse (1928) oder im umgebauten und neu eröffneten Justizpalast (1931).³⁹ In ersterem integrierte man den Paternoster in der Faschingszeit sogar kurzerhand in eine nächtliche Tanzveranstaltung: „Man steigt im Parterre ein, tanzt im ersten Stock einen Tango, im zweiten einen Slow, im dritten einen Rumba und wenn man im vierten ankommt, ist man so gut wie verlobt.“⁴⁰ Doch nicht immer ging es derart vergnüglich zu. Der reale Gebrauch des Paternosters erwies sich mit den Jahren doch als weit gefährlicher als anfangs gedacht. Unfälle kamen vor, leichte zwar zumeist, die mit Quetschungen und Knochenbrüchen endeten, sie zeigten jedoch deutlich, dass vor allem das Ein- und Aussteigen ein mühevoller Lernprozess war.⁴¹

Nichtsdestoweniger vertrauten auch die Architekten der Nachkriegsmoderne weiterhin auf den „Stetigförderer“. Man strebte sogar eine Steigerung an und errichtete ein Paternoster-Hochhaus. So war der 1955 fertiggestellte Ringturm der Wiener Städtischen Versicherung zwar nicht so hoch wie seine Vorbilder in Berlin oder Turin⁴², sein aus 18 Kabinen bestehender Paternoster, errichtet von der Firma Freissler, lief jedoch immerhin über acht Stockwerke. Bis Anfang der 1970er Jahre entstanden noch weitere Anlagen⁴³, die Verschärfung der Sicherheitsvorschriften – nach wie vor kamen Unfälle vor – bedeutete dann allerdings das Ende des Paternosters, in Österreich genauso wie in Deutschland. Ab 1973 durften keine neuen Umlaufaufzüge mehr errichtet werden, die alten wurden genauestens überprüft und sukzessive nur mehr für die Mitarbeiter der jeweiligen Institutionen zugänglich gemacht.

³⁷ Symphonie der Großstadt, in: Wiener Bilder, H. 22/1930, S. 2.

³⁸ Karl Marilaun, Gespräch mit Fritz Kortner, in: Neues Wiener Journal, 13. April 1934, S. 6.

³⁹ Vgl. Arbeiter-Zeitung, 8. Juli 1926, S. 9; Das Kleine Blatt, 7. Dezember 1928, S. 6; Neue Freie Presse, 31. Dezember 1931, S. 9.

⁴⁰ Der Morgen, 15. Februar 1932, S. 3.

⁴¹ Vgl. Das Kleine Blatt, 7. Dezember 1928, S. 6; 15. Februar 1940, S. 4; Kleine Volks-Zeitung, 30. März 1939, S. 6; Das Kleine Volksblatt, 3. November 1939, S. 10; Illustrierte Kronen-Zeitung, 3. November 1939, S. 3; 16. April 1941, S. 5.

⁴² Der Paternoster des Verlagshauses Axel Springer befuhr 19 Stockwerke, jener des Autoherstellers Lancia 16.

⁴³ U. a. im Neuen Institutsgebäude (1962), Felderhaus (1964), der Wiener Städtischen Versicherung (1968) und im Bundesrechenzentrum (1972/73, zwei Stück).

In das Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit drang diese Entwicklung im September 2007, als der Paternoster im Neuen Institutsgebäude (NIG) demonstrier-
te. ⁴⁴ Dieser hatte Generationen von Studierenden geprägt. Immerhin konnten einige Teile davon erhalten werden. Sie befinden sich heute im Technischen Museum Wien; die Österreichische Mediathek bewahrt zudem einen knapp dreiminütigen Film aus dem Jahr 1996, der den NIG-Paternoster in Funktion zeigt und heute im Internet abrufbar ist. ⁴⁵

Inzwischen haben sich nostalgische Gefühle breit gemacht gegenüber einem mechanischen Fortbewegungsmittel, das heutzutage vielen wie aus einer längst vergangenen Zeit erscheint. Die Schriftsteller Heinrich Böll und Hans Erich Nossack haben dem Paternoster früh zu literarischen Ehren verholfen und jenes charakteristische Wahrnehmungsdispositiv beschrieben, das ihn auszeichnet: das Knirschen und Knacken der Kabinen, ihr oft unheimlich wirkendes Hinübergleiten an den Wendepunkten, die stets wiederkehrende Spannung beim Ein- und Aussteigen. ⁴⁶ Angesichts des zunehmenden Verschwindens der alten Anlagen entstand auf internationaler Ebene eine technikhistorisch begeisterte Community, die bestehende Anlagen penibel verzeichnete und fotografisch und filmisch dokumentierte. ⁴⁷

Auch in Wien wurde in den Medien immer öfter auf das „Aussterben“ des Paternosters hingewiesen und die unbedingte Erhaltungswürdigkeit dieser „bedrohten Aufzugsart“ betont. ⁴⁸ Die bisherige „Paternosterweltmetropole Wien“ drohte ihren einzigartigen Ruf zu verlieren, hatte es doch in den 1990er Jahren noch mehr als 40 Stück in Wien gegeben. ⁴⁹ Doch die enorm hohen Wartungs- und Reparaturkosten konnten und können immer weniger Betreiber

⁴⁴ Vgl. Judith Lecher, Unsicher, teuer: Paternoster stirbt aus, in: Die Presse, 19. September 2007, S. 10.

⁴⁵ Vgl. <http://www.mediathek.at/atom/144E7027-125-0006E-00000524-144DCAC7> (2.2.2017).

⁴⁶ Vgl. Heinrich Böll, Doktor Murkes gesammeltes Schweigen, in: Ders.: Nicht nur zur Weihnachtszeit. Erzählungen II, München 1966, S. 87–112; Hans Erich Nossack, Paternoster, in: Ders.: Um es kurz zu machen. Miniaturen, Frankfurt a.M. 1975, S. 98f.

⁴⁷ Vgl. www.flemming-hamburg.de/patlist.htm;
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Paternosteraufzügen (2.2.2017).

⁴⁸ Vgl. Andrea Katschthaler, Bedrohte Aufzugsart: Paternoster, in: Wiener Zeitung, 26. Dezember 2007; Andrea Maria Dusl, Eine Fahrt mit dem Repetitivgebet, in: Falter. Stadtzeitung Wien, Nr. 15/2009, S. 40; Lukas Kapeller, Paternoster. Ein hundertjähriger Dauerläufer, in: derStandard.at, 5. April 2012; Florian Kobler, Paternoster vom Aussterben bedroht, in: wien.ORF.at, 14. Dezember 2013.

⁴⁹ So die Mitteilung von Thomas Maldet (Geschäftsbereichsleiter Aufzugstechnik des TÜV Austria) an den Autor, 26. 11. 2016. Vgl. dazu auch Michael Ponstingl/Manfred Steiner, Paternoster. 30 existentielle Turnübungen, in: Der Standard/Album, 2. 11. 1997, S. 10.

aufbringen. Eine im Jahr 2015 formierte Facebook-Initiative „Pro Paternoster“ versucht gegenzusteuern; mahnend verweist man darauf, dass in Wien immerhin noch einige ganz alte Exemplare in Betrieb sind.⁵⁰ Insgesamt sieben Paternoster versehen derzeit in der Stadt ihren Dienst, vier davon – weltweit einzigartig – aus der Zeit vor 1918. Der älteste befindet sich im Haus der Industrie, der am leichtesten zugängliche im Wiener Rathaus. Zum Vergleich: In Hamburg, Berlin, Prag und Budapest sind derzeit jeweils etwa 30 Paternoster in Betrieb. Allerdings sind nur wenige davon öffentlich zugänglich und die ältesten stammen aus den 1920er Jahren.

Fragt man nach den Gründen für die Persistenz dieses Aufzugstyps in Wien, lässt sich wohl vordergründig der oft konstatierte nostalgische Blick auf die Vergangenheit und die ausgeprägte „Retro-Haltung“ ins Treffen führen. Vielleicht sind es aber auch ganz einfach handfeste praktische Gründe und die viele Jahrzehnte lang gebremste ökonomische Dynamik der Stadt, die die Paternoster der Anfangsjahre für die Nachwelt derart zahlreich bewahrt haben.

Tabelle 1: Paternoster in Wien (Stand: April 2017)

Gebäude	Adresse (Bezirk, Straße, Haus-Nr.)	Zeit der Erbauung/ Hersteller
Haus der Industrie	3., Schwarzenbergplatz 4	Err. 1910, Hersteller: Anton Freissler, 13 Kabinen
Trattnerhof	1., Trattnerhof 2	Err. 1912, Hersteller: Anton Freissler, 14 Kabinen
Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau	6., Linke Wienzeile 48-52	Err. 1913, Hersteller: Anton Freissler, 16 Kabinen (derzeit stillgelegt und revitalisiert)
Wiener Rathaus	1., Friedrich-Schmidt-Platz 1, Stiege 6	Err. 1918, Hersteller: Anton Freissler, 15 Kabinen
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft	1., Stubenring 12	Err. 1952, Hersteller: Theodor D'Ester, 14 Kabinen
Wiener Städtische Versicherung	1., Schottenring 30 (Ringturm)	Err. 1955, Hersteller: Freissler, 18 Kabinen
Wiener Städtische Versicherung	2., Obere Donaustraße 53	Err. 1968, Hersteller: Wertheim, 16 Kabinen

Abbildungsnachweis: Abbildung 1 und 2 Sammlung Peter Payer

⁵⁰ Vgl. <https://www.facebook.com/groups/356515794555479/?fref=ts>;
<http://wien.orf.at/news/stories/2754900/> (2.2.2017).