

Mobile Repräsentationsorte

Historische Aufzüge als gestalterischer Höhepunkt von Gebäuden

Robin Augenstein

Vom Denkmalschutz lange vernachlässigt, bei Wartungsunternehmen und Betreiber*innen aufgrund der archaischen Technik häufig unbeliebt, führen historische Aufzüge ein Dasein am Rand des Vergessens. Dabei sind sie nicht nur ein technikgeschichtliches, sondern auch ein kulturgeschichtliches Erbe und bilden oftmals eine architektonische Einheit mit ihrer Umgebung, die bei Einbau einer Neuanlage unwiederbringlich verloren geht.¹ Aus diesem Grund ist es wichtig, sich intensiv mit den Möglichkeiten der Erhaltung zu beschäftigen, da Aufzüge in denkmalgeschützten Gebäuden in großer Zahl vorhanden sind. Zudem haftet dem Aufzug heutzutage das Image eines alltäglichen technischen Hilfsmittels an, dessen Gestaltung von seinen Benutzer*innen nur in seltenen Fällen Beachtung geschenkt wird. Deswegen mag es auch verwundern, dass Aufzüge in der Vergangenheit nicht nur mit den auch heute noch sicherlich konsensfähigen Attributen »geräumig und freundlich«, ² »komfortabel«, ³ »solide«⁴ und »bequem«, ⁵ sondern in denselben

1 Der Autor arbeitet derzeit an einer Dissertation zum Denkmalwert und zu Erhaltungsstrategien historischer Aufzüge.

2 Aufzugswerke M. Schmitt & Sohn: Produktkatalog. Nürnberg: o.V. 1961, S. 10.

3 Maschinenfabrik R. Stahl: Kaufhaus-Aufzüge. Stuttgart: o.V. 1938, S. 2.

4 Maschinenfabrik A. Stigler: Elektrische Personen- und Lastenaufzüge. Mailand: o.V. 1925, S. 21.

5 Maschinenfabrik Carl Flohr Berlin N: Personen und Lastenaufzüge. Mit einem Vorwort über ihre Entwicklung. Nachdr. der Ausgabe Berlin: o.V. 1900. o.O., o.J., S. 15.

Quellen auch als »vornehm«, ⁶ »gediegen und elegant«, ⁷ »reizvoll«, ⁸ »kunstvoll«⁹ oder gar »prächtig und imposant«¹⁰ beworben und charakterisiert wurden.

I. Der historische Aufzug – ein unbekanntes Wesen?

Die zeitgenössische Sichtweise auf den Aufzug macht deutlich, dass dieses Objekt weit mehr als ein notwendiger technischer Einbau war, um den vertikalen Verkehr innerhalb eines Gebäudes zu bewältigen. Aufzüge waren bis ins späte 20. Jahrhundert hinein oftmals Prestigeobjekte, eine Projektionsfläche für Kunsthandwerk und Design, kurzum ein bislang kaum beachteter mobiler Ort der Repräsentation, dessen Gestaltungs- und Materialvielfalt und seine Verbindung zu der ihn umgebenden Architektur es zu untersuchen gilt, auch, weil im wissenschaftlichen Diskurs die Designgeschichte von Aufzügen bislang eher gestreift wurde.¹¹ Es lohnt sich also nicht nur nach der Gestaltung, sondern auch nach den Anforderungen an die Gestaltung zu fragen, um historische Aufzüge besser verstehen und gleichzeitig neue Möglichkeiten für ihre Erhaltung und Erlebbarkeit schaffen zu können. Nur so kann erreicht werden, dass die Charakterisierung des Aufzugspioniers Carl Flohr auch noch in Zukunft nachvollzogen werden kann: »Daher ist oft ein moderner Personenaufzug ein Prachtstück des Hauses, eine Sehenswürdigkeit.«¹²

Im Rahmen dieses Beitrags soll daher einerseits eine Übersicht der Gestaltungsvarianten von Aufzügen und ihren Kabinen gegeben und der Frage nachgegangen werden, weshalb manche Designs so erfolgreich waren. Der Untersuchungszeitraum erstreckt sich vom späten 19. Jahrhundert, als sich die Nutzung von Elektrizität als Antriebsenergie durchsetzte und dem Aufzug

6 Stigler 1925 (Anm. 4), S. 21.

7 Schmitt & Sohn 1961 (Anm. 2), S. 10.

8 Stahl 1938 (Anm. 3), S. 3.

9 Unruh und Liebig. Abteilung der Peniger Maschinenfabrik und Eisengießerei Aktiengesellschaft Leipzig-Plagwitz: Spezial-Katalog über Aufzüge für Personen und Lasten. Leipzig: Spamersche Buchdruckerei 1912, S. 50.

10 Flohr 1900 (Anm. 5), S. 43.

11 So unternehmen bisherige Publikationen kurze Exkurse zur Gestaltung von Aufzügen, diese haben jedoch hauptsächlich den Zweck, sozialgeschichtliche Aspekte zu untermauern. Siehe hierzu u. a. Jeannot Simmen, Uwe Drepper: Der Fahrstuhl. Die Geschichte einer vertikalen Eroberung. München: Prestel 1984.

12 Flohr 1900 (Anm. 5), S. 14.

eine größere Verbreitung ermöglichte, bis ins späte 20. Jahrhundert hinein, als sich Standardisierung und Baukastensysteme im Aufzugbau endgültig durchsetzten, die, zumindest in der breiten Masse, eine individuelle Gestaltung unmöglich machten. Gerade weil die Zeitspanne dieser Entwicklung gut 100 Jahre und mit zahlreichen und sehr unterschiedlichen gestalterischen Ansätze umfasst, erscheint es sinnvoll, nach dem im jeweiligen Zeitabschnitt dominanten Gestaltungs- und damit Repräsentationsmittel zu fragen, um den Gegenstand besser fassen zu können. Es soll dabei auch gezeigt werden, dass nicht nur der Jugendstilaufzug mit Kunstschmiedearbeiten in vegetabilen Formen erhaltens- und schützenswert ist, sondern ebenso eine Anlage aus den 1960er oder 1970er Jahren, die sich durch Zurückhaltung und eine nüchternere Gestaltung auszeichnet.

Den Korpus der untersuchten Quellen bilden größtenteils Bestände aus Archiven in Deutschland, Österreich und der Schweiz mit historischen Katalogen, Fotografien und Firmenschriften in Verbindung mit zeitgenössischer Fachliteratur. Diese Quellenbasiertheit ist sehr wichtig, denn schließlich ist es mehr oder weniger willkürlich, welche historischen Aufzüge sich bis heute erhalten haben, zumal viel genutzte Anlagen häufig bereits früh ersetzt wurden.¹³

II. Ornament als Repräsentationsmittel (bis 1918)

Das *Handbuch der Aufzugstechnik* führt für Personenaufzüge folgende geeignete Aufstellungsorte auf: »1. Aufzüge im gemauerten Schacht, 2. Aufzüge im Treppenhaus, 3. Aufzüge vor dem Gebäude. [...] Im Falle 2 kann der Aufzug entweder im Treppenauge zwischen den Treppenläufen oder in einem besonderen, im Treppenhaus liegenden Schacht« eingebaut werden.¹⁴ Die

13 So wurden beispielsweise die 1907 von der Firma Stigler erbauten Personenaufzüge im Berliner Kaufhaus des Westens noch vor 1931 durch Anlagen der Firma Otis ersetzt. Eine Postkarte von 1931 zeigt bereits die neuen Aufzüge. Vgl. elevatormuseum.com (6. Mai 2023).

14 Louis Hintz: *Handbuch der Aufzugstechnik*. Eine Zusammenstellung der gebräuchlichsten Systeme und Konstruktionen der Personen- und Lasten-Aufzüge, ihrer Sicherheitsvorrichtungen usw. unter besonderer Bezugnahme auf die neuen preussischen Vorschriften über Prüfung und Überwachung dieser Anlagen. Ein Handbuch für Abnahmebeamte, Ingenieure, Fabrikanten, Gewerbetreibende, Aufzugsbesitzer, Maschinisten und Wärter. Berlin: Seydel 1907, S. 53f.

Lage im Treppenauge, die charakteristisch für Aufzüge zwischen 1880 und 1918 ist, bot sich nicht nur bei bereits bestehenden Gebäuden aus praktischen, ästhetischen und technischen Gründen an: »Ein Personenaufzug soll im Gebäude so gelegen sein, dass der Zutritt von demselben in die Augen fällt und dass die Personen, die den Aufzug benutzen wollen, vor dem Eintreten in den Fahrstuhl keine anderen Räume zu durchschreiten haben.«¹⁵

Um diese Forderung zu erfüllen, war es am einfachsten, eine räumliche Nähe zur Treppe zu schaffen, um mit dem Einbau eines Aufzugs eine Alternative anzubieten. Zudem nutzte man mit dem Treppenaug eine im Grunde bereits vorhandenen Raum als Fahrstuhlschacht, was keine großen baulichen Veränderungen erforderte. Ein Aufzug konnte somit, sofern es die Dimensionen des Treppenhauses zuließen, bei bestehenden Gebäuden relativ einfach nachträglich hinzugefügt oder auch bei Neubauten ohne große Änderungen bestehender Entwürfe mit eingeplant werden. Ein weiterer praktischer Vorteil dieser Lage war die gute Belichtung der Aufzugsanlage. Bei den in vielen Treppenhäusern vorhandenen Oberlichtern wurde der Lichtschacht einfach zum Aufzugsschacht,¹⁶ auch eventuell existierende Seitenfenster beleuchteten weiterhin trotz Aufzug beziehungsweise dank einer möglichst transluzenten Schachtumwehung die Treppen. Dieser Umstand wurde in Publikationen der Jahrhundertwende aufgegriffen:

Die Anlage von Aufzügen im Treppenhaus ist sehr beliebt, einestheils wegen der vorteilhaften Ausnützung eines sonst nutzlosen Raumes, andernteils wie sie dort im hellen Tageslicht liegen und daher vom Publikum lieber benutzt werden, auch leichter von Fremden bemerkt werden als die Schachtaufzüge.¹⁷

Hier wird zudem noch eine Verbindung zwischen der Lage im Treppenhaus und der Akzeptanz des Publikums gezogen. Es ist durchaus nachvollziehbar, dass man sich lieber einem Aufzug anvertraute, der gut beleuchtet war und auch einen Blick auf die in Bewegung befindliche Technik zuließ, anstatt das Wagnis einzugehen, in einer nur von künstlichem Licht erhellten, geschlossenen Kabine einen dunklen Schacht hinauf- oder hinabzufahren.

15 Otto Schmidt: Anlagen zur Vermittelung des Verkehres in den Gebäuden. Treppen und Rampen, Aufzüge, Sprachrohre, Haus- und Zimmer-Telegraphen. In: Josef Durm (Hg.): Handbuch der Architektur. Teil 3. Band 3. Heft 2. Darmstadt: Bergsträsser 1892, S. 170.

16 Vgl. Simmen/Drepper 1984 (Anm. 11), S. 143.

17 Flohr 1900 (Anm. 5), S. 43.



Abb. 1: Personenaufzug
im Kaiserhotel, Berlin,
Maschinenfabrik Carl Flohr,
1898.

Zudem unterstrich ein Aufzug im Treppenauge den ohnehin repräsentativen Charakter von Treppenhäusern dieser Epoche, sofern seine Gestaltung der des Treppenraumes um nichts nachstand. Besonders die Anlagen des späten 19. Jahrhunderts zeigen daher eine überreiche Dekoration: Es wurden »sowohl die Fahrkabine als auch die Zugangsthüren und Umwahrungen in reichster Kunstschmiedearbeit aus Eisen oder Bronze, dem Stil der Umgebung angepasst.«¹⁸ Tatsächlich waren Eisen und Bronze die am häufigsten verwendeten Materialien für Schachtumwahrungen, die häufig als feines Gitterwerk ausgeführt wurden und die Führungsschienen der Kabine fast unsichtbar machten. Die Motive dieser waren häufig barocken Ursprungs, kombinierten aber mitunter auch verschiedenste Stilrichtungen (Abb. 1). Allen

18 Ebd.



Abb. 2: Personenaufzug im Gebäude von Herrn Bau-
meister Schütz, Kassel,
Maschinenfabrik Unruh
und Liebig, 1910.

Entwürfen dieser Zeit ist ein gewisser Horror Vacui gemein, welcher sich in der zeitgenössischen Literatur häufig hinter den Begriffen »reich«, »kunstvoll« oder »elegant« verbirgt.¹⁹

Durch den aufkommenden Jugendstil verdrängten bewegte und vegetabile Ornamente die recht statischen Dekorationen des Historismus. Die hierdurch hinzugewonnene Dynamik erschien auch für den in Bewegung befindlichen Aufzug passend. Gleichzeitig wich die Angst vor der Leere einer Konzentration der ornamentalen Gestaltung an den Schachtzugangstüren und den Handläufen der Treppen. Die übrigen Schachtwände blieben größtenteils frei von Dekoration und gaben deutlich mehr Einblick in die Technik des Aufzugs

19 Im Produktkatalog der Maschinenfabrik Carl Flohr (Anm. 5) kommt das Wort »elegant« in Bezug auf die optische Gestaltung der Aufzugsanlagen beinahe inflationär vor.

(Abb. 2). Den Wandel in der Dekorationsmode spiegeln auch zeitgenössische Publikationen. Im Jahr 1900 »sieht das Auge zierliches Gitterwerk, oft durch Vergoldung gehoben, kunstvoll verziertes Spiegelglas, reiches Holzwerk, schwellende Polster, u. s. w.«,²⁰ einige Jahre später sind »die Außenflächen [...] mit Kunstschmiedearbeiten verziert, welche je nach den zur Verfügung gestellten Geldmitteln einfach oder reich gehalten werden können«.²¹ Beinahe entschuldigend charakterisiert eine Publikation Carl Flohrs von 1900 eine Designvariante im Jugendstil als »eine neue und eigenartige aus Eisen und Bronze mit geschliffenen Spiegelgläsern«,²² »deren Ausstattung [...] trotz aller Einfachheit eine hochelegante, durch Spiegelglas gehobene« sei.²³ In den Publikationen nach 1910 tauchen historisierende Entwürfe hingegen kaum mehr auf.

Dieselben Stile und Dekore fanden auch im Innern der Aufzugskabinen Anwendung, hier dominierte, auch aufgrund von gesetzlichen Regelungen, Holz als Grundmaterial, das jedoch häufig durch farbige Kunstverglasungen, Schnitzereien und Einlegearbeiten ergänzt wurde. Gerade bei der Gestaltung von Kabinen spielte nicht nur der Repräsentationswille eine Rolle, sondern auch das Streben nach Akzeptanz durch das Publikum:

Furchtsame Gemüter, namentlich Damen, tragen manchmal Bedenken, in einem solchen von aller Welt abgeschlossenen Raum sich einer Maschine anzuvertrauen, von deren die Sicherheit verbürgenden Einrichtungen sie nichts wissen, noch sehen. Sie erinnern sich sensationell gefärbter, grausiger Zeitungsberichte über Fahrstuhlunfälle und der Fuss zögert an der Schwelle des dämmerigen Schachtraumes. Manche sind überhaupt nicht zu bewegen, einen Aufzug zu betreten. Sie ziehen es vor, die Treppe zu benutzen, ohne zu wissen, dass die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls dabei grösser ist, als in dem ängstlich gemiedenen Fahrstuhl.²⁴

Ähnlich wie einige Jahrzehnte die Eisenbahn musste sich der Aufzug erst einen gewissen Vertrauensvorschuss bei den potenziellen Nutzer*innen erarbeiten. Sich einer größtenteils unsichtbaren Technik mit nur ein oder zwei dünnen

20 Flohr 1900 (Anm. 5), S. 43.

21 Unruh und Liebig 1912 (Anm. 9), S. 15.

22 Flohr 1900 (Anm. 5), S. 55.

23 Ebd., S. 57.

24 Ebd., S. 43.

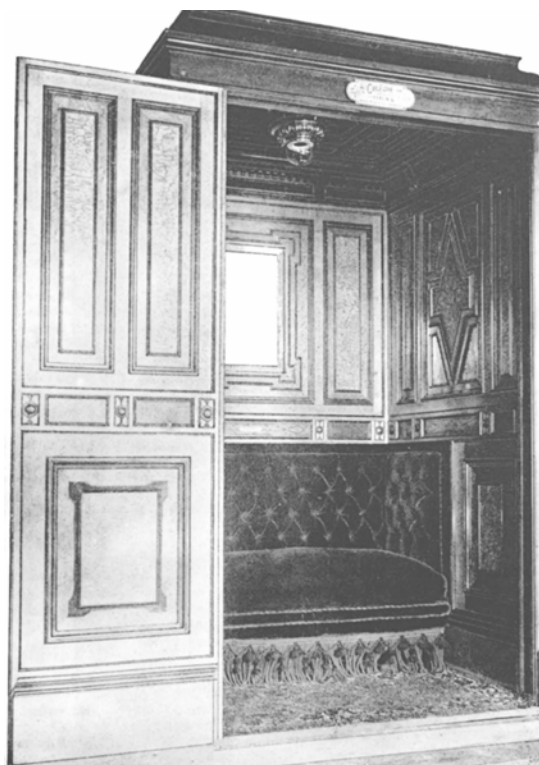


Abb. 3: Aufzugkabine für geschlossene Schächte aus Vogelaugenahorn mit Intarsien, Schnitzereien und echtem Perserteppich, Maschinenfabrik Carl Flohr, 1899.

Stahlseilen anzuvertrauen, kostete viele Menschen einiges an Überwindung.²⁵ Daher war es eine häufig angewandte Methode der Hersteller, geschlossene Kabinen aus Holz zu fertigen und so zu gestalten und zu möblieren, dass sie einem kleinen eleganten Wohnraum ähnelten. Betraten Fahrgäste eine solche Kabine, ist es gut denkbar, dass sie sich an ein intimes Lesezimmer oder eben an einen eleganten Wohnraum erinnert fühlten, an Räume also, die gemeinhin mit angenehmen Gefühlen und Eindrücken wie beispielsweise Ruhe, Entspannung, aber auch Luxus verknüpft sind und der beklemmenden Angst entgegenstehen, einer unsichtbaren Maschinerie ausgeliefert zu sein. Kabinen und auch ganze Aufzugsanlagen wurden demnach nicht nur aus

25 Vgl. Andreas Bernard: Die Geschichte des Fahrstuhls. Über einen beweglichen Ort der Moderne. Frankfurt am Main: S. Fischer 2006, S. 31–34.

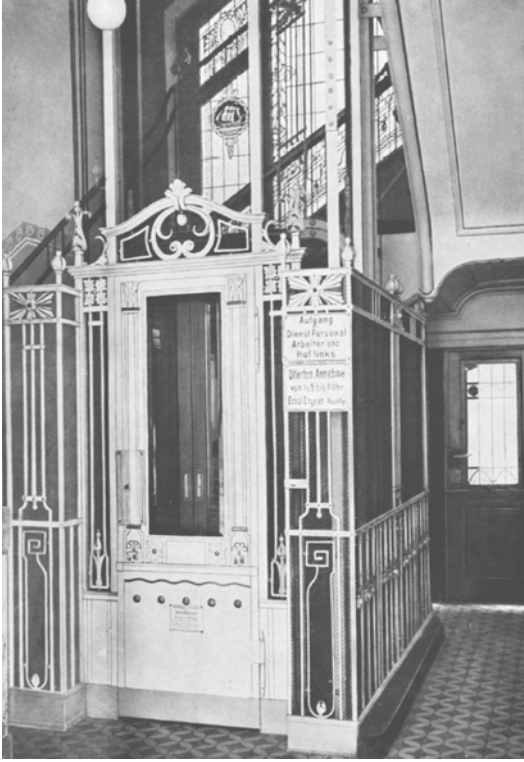


Abb. 4: Personen-
aufzug im Kaufhaus
Dönhoff-Platz, Berlin,
Maschinenfabrik
Unruh und Liebig,
1910. Ein rechts
neben der Schachttür
angebrachtes Schild
trägt die Aufschrift
»Ausgang Dienst-
personal, Arbeiter,
etc. Hof links« und
schließt diese somit
von der Nutzung des
Aufzugs aus.

Prestigegründen kostbar ausgestattet, sondern es ist sehr wahrscheinlich, dass durch die Dekoration versucht wurde, Räume zu inszenieren, die den Fahrgästen auf vielfältige Weise die Fahrt angenehmer machen konnten. Besonders Motive, die bei vielen Menschen schöne Assoziationen auslösen konnten, finden sich in der Zeit zwischen 1890 und 1918 vermehrt. So entstanden Kabinen, die einem Eisenbahncoupé, einer Kutsche, einer barocken Gartenlaube oder einem intimen Boudoir ähnelten, um elegante oder vertraut erscheinende Umgebungen zu schaffen (Abb. 3).

Die luxuriöse Ausstattung vieler Aufzüge und die Anbringung im Treppenauge brachte auch einen sozialen Aspekt mit sich. Nicht nur das Sehen und Gesehenwerden während der Fahrt spielte eine wichtige Rolle, die Benutzung eines eleganten Personenaufzugs erfolgte durch Schlüsselsteuerung, sie war also war denjenigen vorbehalten, die einen Schlüssel zur Aufzugstür und für

das Ruftableau besaßen, also den Mieter*innen oder Besitzer*innen einer Wohnung. Die unerwünschte Benutzung eines Aufzugs in einem gehobenen bürgerlichen Gebäude durch sozial niedriger gestellte Personen wurde somit ausgeschlossen (Abb. 4).

III. Material als Repräsentationsmittel (1918–1950)

Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg bedeutete auch für die Gestaltung von Aufzügen einen massiven Umbruch. Die überbordenden Dekorationen der Zeit um 1900 galten in der Innenarchitektur größtenteils als veraltet und wichen in den 1920er Jahren einer nüchternen, technischen und funktionalen Gestaltung, wie sie von Vertretern der Moderne wie Peter Behrens und Walter Gropius gefordert worden war.²⁶ Daher verzichtete man auch im Aufzugbau der Zwischenkriegszeit weitgehend auf Ornamente und beschränkte sich auf klare, einfache und geometrische Grundformen, die auch dazu dienten, die technischen Einrichtungen des Aufzugs zu inszenieren. Anstelle von prunkvollen Dekorationen traten nun großflächige Verglasungen, die eine uneingeschränkte Sicht auf Kabine, Tragseile und Gegengewicht ermöglichten und »deren reizvolle Wirkung großen Anklang« fand, wie ein Aufzughersteller in einer Werbebroschüre formulierte.²⁷ Hinzu kamen neue Materialien wie Aluminium oder vernickeltes Messing für Oberflächen, die den technischen Fortschritt der Weimarer Republik unterstrichen und sich in einer deutlich nüchterneren und auf technische Elemente fokussierten Werbesprache widerspiegelten. So bewarb die Firma Haushahn in den frühen 1930er Jahren ein neues Aufzugsmodell mit dem Hinweis auf dessen »formschöne[n], glatte[n] Tür mit Fenster aus Sicherheitsglas«.²⁸

An der Beliebtheit des Aufzuges im Treppenauge änderte sich in den 1920er und 1930er Jahren wenig, jedoch wurden nun auch mehr Aufzüge in eigenständigen Schächten verbaut, um eine teilweise oder völlige räumliche Trennung von Treppe und Aufzug herzustellen. Hierdurch stand der

26 Vgl. u. a. Walter Gropius: *Idee und Aufbau des staatlichen Bauhauses Weimar*. München: Bauhausverlag 1923.

27 Maschinenfabrik R. Stahl: *Personenaufzüge*. Stuttgart: o. V. 1938, S. 2.

28 C. Haushahn Maschinenfabrik: *Der moderne Selbstfahrer für Jedermann*. Stuttgart: o. V. um 1938 (Werbeblatt).



Abb. 5: Personenaufzug in freistehendem Schacht, Nordstern Versicherung AG, Berlin, Architekt: Otto Firle, Maschinenfabrik R. Stahl, 1936.

Aufzug als gänzlich eigenständiges Transportmittel und Objekt im Raum und konnte seine gestalterischen Reize entfalten, ohne auf die Treppe als Umgebungsarchitektur angewiesen zu sein. Als besonders prägnantes Beispiel hierfür kann der Aufzug im ehemaligen Verwaltungsgebäude der Nordstern-Versicherung in Berlin von Otto Firle gesehen werden, das 1936 errichtet wurde. Hier steht der Aufzug als Glaszylinder mit Kandelabern, als Lichtskulptur im Foyer, während das Treppenhaus sich im hinteren Teil des Gebäudes befindet und ursprünglich durch eine massive und mit Marmor verkleidete Wand räumlich abgetrennt und für die Besucher*innen des Gebäudes nicht sichtbar war (Abb. 5).²⁹ Der Aufzug als Solitär und eigenständiges Architekturelement ist demnach ein Kind dieser Zeit. Auch die holzsichtige Kabine

29 Die Anlage der Firma R. Stahl war so wegweisend, dass sie bis in die 1950er Jahre als Frontispiz von Firmenschriften verwendet wurde.



Abb. 6: Aufzuggruppe in einem Hotel, Maschinenfabrik C. Haushahn, 1927.
Die Kabinenwände sind mit Leder gepolstert.

blieb, nun jedoch in einem auf das Furnierbild beschränkten Dekor, in der Zwischenkriegszeit Standard im Aufzugbau. Stahlblechkabinen, wie sie in der Nachkriegszeit üblich werden sollten, waren in diesem Zeitraum noch sehr selten anzutreffen. Jedoch wurde bereits in den späten 1920er Jahren damit begonnen, die Holzoberflächen der Kabinen mit aus heutiger Sicht eher ungewöhnlichen Materialien wie Leder, Linoleum und Stoff zu verkleiden (Abb. 6). Diese Materialien wurden hierbei häufig, ganz in der Mode des europäischen Art Déco, mit geometrischen und meist vernickelten Zierelementen kombiniert.

Neben der Fokussierung auf das Material als bevorzugtes Mittel der Gestaltung machen sich auch die gesellschaftlichen Liberalisierungen der Weimarer Republik ab Mitte der 1920er Jahre im Aufzugbau bemerkbar. Die Schlüsselsteuerung – in Zeiten des Kaiserreichs nahezu bei allen Aufzügen allgegenwärtig – wurde in der Zwischenkriegszeit weitaus weniger eingesetzt. Stattdessen ermöglichten nun Drucktaster der Allgemeinheit die Nutzung vieler Aufzüge. Mit der Durchsetzung der Drucktaster als Bedienelement und

dem zunehmenden Verschwinden von Hebelsteuerungen wurde auch das Bedienpersonal für Aufzüge in den meisten Bereichen obsolet – die Fahrgäste wurde somit im wahrsten Sinne des Wortes zu Selbstfahrenden,³⁰ lediglich in Warenhäusern, in Hotels und bei besonders schnell fahrenden Anlagen fand der sogenannte Liftboy noch Beschäftigung.³¹

IV. Farbe als Repräsentationsmittel (nach 1950)

Zahlreiche Neubauten nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge des Wiederaufbaus führte in beiden deutschen Staaten zu einem großen Bedarf an Aufzügen. Zudem mussten viele im Krieg beschädigte Anlagen grundlegend saniert oder gänzlich erneuert werden. Nachdem in der unmittelbaren Nachkriegszeit noch an die Formensprache der späten 1930er Jahre angeknüpft worden war, ging die Entwicklung bald – wie auch in der Architektur – in Richtung Standardisierung und Rationalisierung. Dies zeigte sich sowohl in der Vereinheitlichung von Schachtmaßen als auch der verwendeten Materialien. Die Stahlblechkabine war dadurch seit Mitte der 1950er Jahre nahezu allgegenwärtig, auch wenn nach wie vor einige Anlagen mit holzverkleideten oder verglasten Kabinen erstellt wurden. Zudem fanden gerade bei den zahlreichen neuerrichteten Wohnhäusern die Aufzüge in geschlossenen und gemauerten Schächten ihren Platz. Der Zugang zum Aufzug wurde in der Regel durch eine Drehtür aus Stahlblech mit mehr oder minder großzügiger Verglasung ermöglicht. Die Etablierung der Stahlblechkabine und der Stahlblechdrehtür bedeutete jedoch bei weitem keine Standardisierung in der Gestaltung von Aufzügen. Auch wenn sich die geschlossene Kabine aus Stahlblech durchsetzte, hieß dies bei weitem nicht, dass alle Aufzüge der Nachkriegszeit gleich aussahen. Durch die zumindest ähnliche Gestaltung der Aufzugskabinen gewannen Farbe und Farbkombinationen bei der Gestaltung enorm an Bedeutung und wurden zum verbindenden Element von Aufzug und der ihn umgebenden Architektur. Angefangen bei einfachen Personenaufzügen, bei denen die Lackierung von Kabine, Schachttür und Treppengeländer häufig die identische Farbe aufwies, über farbige Kabinen als

30 ›Selbstfahrer‹ war auch die Bezeichnung für Personenaufzüge, die ohne Bedienpersonal genutzt werden konnten.

31 Vgl. Simmen/Drepper 1984 (Anm. 11), S. 123f.



Abb. 7: Aufzuggruppe mit automatischen Schachttüren und gestalterisch angepasster Möblierung, ohne Ortsangabe, Maschinenfabrik Schindler, 1957.

bewusster Kontrast zu einem ansonsten nüchternen Treppenhaus bis hin zu farbig durchgestalteten Entrees mit abgestimmter Möblierung (Abb. 7) zeigte sich auch der Aufzug als Spiegelbild einer bunten Nachkriegszeit. Aus diesem Grund finden sich ab den 1950er Jahren im Werbematerial nahezu aller namhafter Hersteller ganzseitige Farbmuster und -tabellen, die den Interessierten die Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Farbtöne vermitteln sollten. Neben den farbig lackierten Oberflächen kamen als strukturierendes Element eloxierte Aluminiumleisten und Handläufe zum Einsatz, die überwiegend in Gold- oder Silbertönen, je nach Ausstattung aber auch in Kupfer oder Schwarz gehalten sein konnten (Abb. 8).

Die starke Farbintensität mag für die 1950er Jahre verwundern, da diese Dekade vielfach mit Pastelltönen assoziiert wird. Die zeitgenössische Fachliteratur empfahl für Aufzugskabinen möglichst kräftige Farben mit der Begründung, dass sich die Fahrgäste lediglich über einen kurzen Zeitraum in der Kabine aufhielten und nur so ein ästhetisches Erlebnis erzeugt werden konnte. Hinzu kam, dass die Personenaufzüge der Nachkriegszeit häufig



Abb. 8: Aufzugskabine mit
profilierter und eloxierter
Aluminiumauskleidung,
Maschinenfabrik Schindler, 1966.

keine Kabinenabschlusstür hatten, sodass während der Fahrt eine meist hell oder ebenfalls farbig geflieste Schachtwand sichtbar blieb, die ein gewisses Gegengewicht zur Farbigkeit der Kabine darstellte. Die in den 1920er Jahren begonnene Liberalisierung der Aufzugnutzung kann bereits Ende der 1950er Jahre als abgeschlossen bezeichnet werden. Abgesehen von wenigen Anlagen der unmittelbaren Nachkriegszeit und an Orten mit sensibler Infrastruktur wurden keine Aufzüge mit Schlüsselsteuerung gebaut.

Während bis in die frühen 1950er Jahre die Orte der Repräsentation bei Aufzügen vor allem die (offenen und freistehenden) Schächte und die Kabinen waren, erweiterte sich der gestaltete Bereich im Zuge der Errichtung großer und mit vielen Stockwerken ausgestatteter Verwaltungs-, Hotel- und Behördenbauten. Wo in der Zwischenkriegszeit bei langgestreckten und meist nur vier- bis fünfgeschossigen Gebäuden ein oder mehrere Paternosteraufzüge



Abb. 9: Aufzuggruppe mit möbliertem Aufenthaltsbereich, Verwaltungsgebäude der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, Köln, Maschinenfabrik C. Haushahn, 1962.

den Vertikalverkehr problemlos bewältigen konnten, entstand in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg in zahlreichen Hochhäusern die Notwendigkeit, den möglichst schnellen senkrechten Personentransport zu organisieren und zu leisten. Hierfür waren bereits Ende der 1930er Jahre erste Schnellaufzüge entwickelt worden,³² die ab den 1950er Jahren vermehrt als Aufzuggruppen und ausgestattet mit intelligenten Steuerungen auf relativ kleinem Raum viele Fahrten in kurzer Zeit absolvieren konnten und, ähnlich wie zuvor bereits in den USA, teilweise von Verkehrsplanern berechnet wurden.³³ Hierdurch entstanden neue Transit- und Wartezonen vor den Aufzügen, die, ganz im Sinne der Repräsentation, ansprechend gestaltet wurden. Diese sogenannten Liftlobbys zeichneten sich häufig einerseits durch die Übernahme von Farbkonzepten der Kabinen und Schachttüren, aber auch durch eine zum Aufzug

32 Aufzüge mit einer Fahrgeschwindigkeit größer 1,5 m/s – herkömmliche Personenaufzüge erlaubten Geschwindigkeiten bis maximal 0,8 bis 1 m/s.

33 Vgl. E. Hoehr: Personenaufzüge in Hochhäusern. Stuttgart: o. V. um 1955 (Broschüre).

passende Möblierung aus. Ein prägnantes Beispiel einer derartigen Liftlobby befand sich im Verwaltungsgebäude der Klöckner-Humboldt-Deutz AG in Köln (Abb. 9). Die dezente Farben- und streng geometrische Formensprache der Schachttüren und Laibungen setzte sich hier in der Möblierung und Ausstattung der Lobby im Erdgeschoss fort. Als besonders reizvolles Moment und eng mit der Nutzung verbunden zeigten sich bei Ankunft eines Aufzugs für den kurzen Moment, in dem die Schachttüren geöffnet waren, Kabinen in kräftigen Grüntönen als Gegenpol zur zurückgenommenen Farbigkeit ihrer Umgebung.

Gerade derartige Liftlobbys mit ihrer nicht zwingend ortsfesten Ausstattung waren und sind ganz besonders von Veränderungen betroffen, weil hier nicht nur der Aufzug selbst, sondern auch die übrigen, ihn umgebenden Elemente über die Zeit Abnutzung und sich wandelndem Geschmack unterlagen. Und gerade der Zeitgeschmack der 1960er und 1970er Jahre galt lange als wenig erhaltenswert. Derartige innenarchitektonische Konzepte haben nur in den wenigsten Fällen überlebt, aber auch der farbenfrohe Personenaufzug in einem Wohngebäude der Nachkriegszeit ist seit längerer Zeit gefährdet, nicht zuletzt, weil die ursprünglich gedachte und ausgeführte gestalterische Einheit aus Aufzug und ihn umgebender Architektur von vielen nicht gesehen und erkannt wird. Zerfällt diese Einheit – beispielsweise durch den Neubau eines standardisierten Aufzugs, ist sie meist unwiederbringlich verloren. Auch aus diesem Grund ist es wichtig, die Gestaltungs- und Repräsentationskonzepte der jeweiligen Zeit zu verstehen, um sie bewahren zu können. Dazu ist ein erhöhter Vermittlungsaufwand notwendig, wenn es um die Anlagen der Nachkriegszeit geht. Dieser lohnt jedoch auch deshalb, weil nicht nur der gemeinhin als schön empfundene Jugendstilaufzug gestalterische Qualitäten besitzt und nur so die Bandbreite der Aufzugsgestaltung aus mehr als hundert Jahren erlebbar und – im besten Wortsinn – erfahrbar bleibt.

