

MIT RELIGION

Experten erforschen neue Glaubens-Vielfalt S. 5

MIT TAKTSTOCK

Jüngste Generalmusikdirektorin dirigiert in Erfurt S. 2



MIT FOTOAPPARAT

Zeichner Zille lichtete das alte Berlin ab S. 7

Auf und ab

VON KATHARINA LEUOTH

Es gibt Filme, die dem Paternoster ein Denkmal gesetzt haben. In „Männer“ von Doris Dörrie steigen Julius und Stefan in eine dieser stetig hoch und runter fahrenden Kabinen ein, und wir als Publikum schauen ihnen durch die offene Seite dieses Aufzugs zu. Ein Sinnbild für das Auf und Ab des turbulenten (Film-)Lebens der beiden Männer, die in der Komödie ungünstiger Weise die selbe Frau lieben.

Es gibt auch Anekdoten, die dem Paternoster einen legendären Anstrich verliehen haben. So soll es 14 Mitarbeitern einer Hamburger Behörde nach einer fröhlichen Betriebsfeier gelungen sein, sich gemeinsam in eine Kabine zu quetschen, die für ein bis zwei Personen gedacht ist. Sinnbild menschlichen Übermutens, den manche Zeitgenossen lässig ausleben.

Und es gibt Berichte über Handwerker, die den Paternoster in den Ruch der Gefahr rückten. Handwerker, die sich keine Gedanken über die Länge ihrer aufgeschulterten Leiter machten, während sie in die fahrende Kabine stiegen. Und erst durch das Geräusch brechenden Holzes realisierten, dass die Leiter für die Kabine zu lang war und eine eingeklemmte Leiter einem Paternoster ganz schön zusetzen kann. Eigentlich ein Sinnbild für Dusseligkeit – doch soll keiner sagen, mir wäre das nicht passiert, der noch nie mit einer Leiter vor einem Paternoster stand.

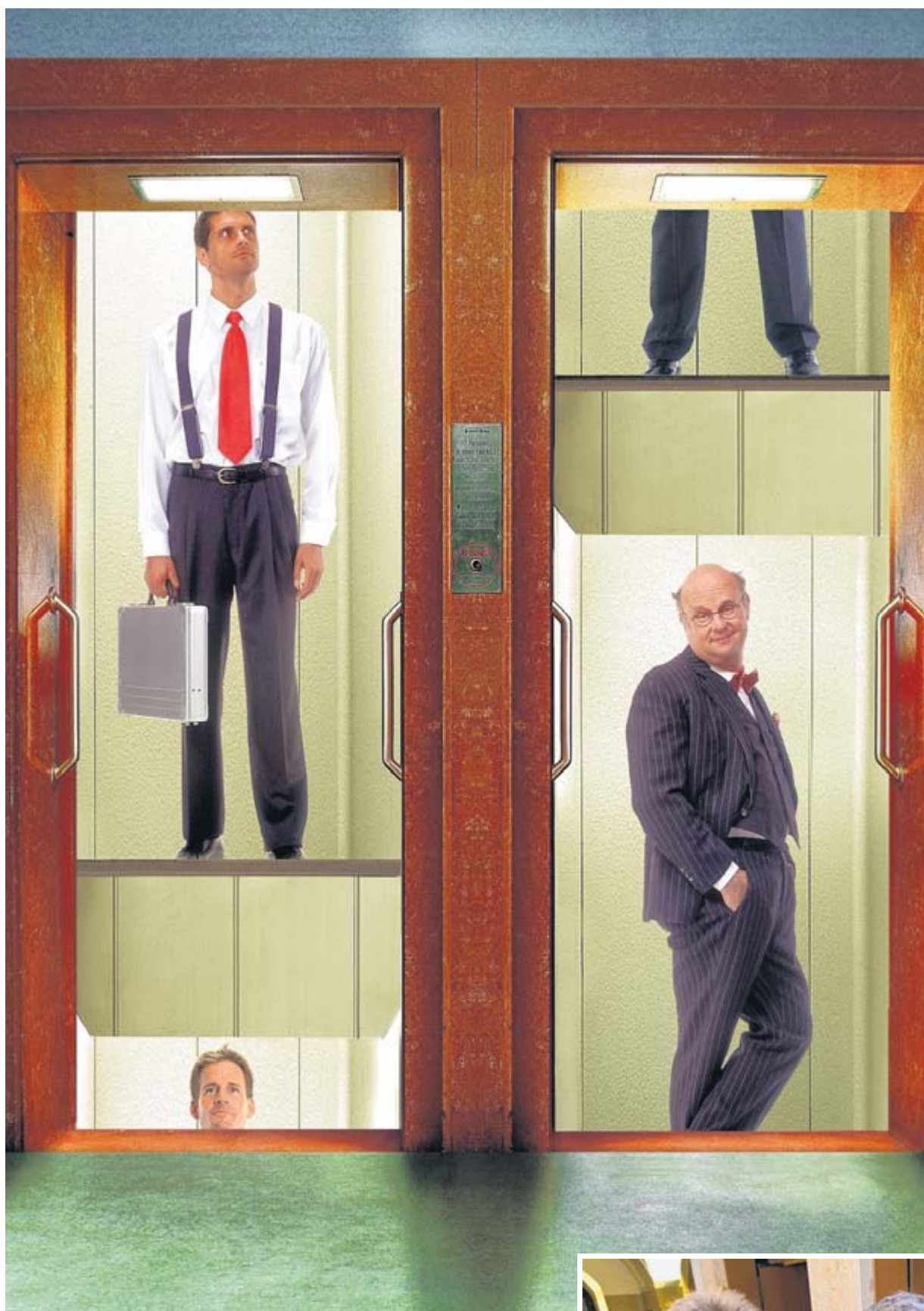
Ist also das Holz der Kabine zerrammelt, der Metallrahmen verbogen, böte sich nun ein Bild des Jammers, wenn es nicht „die Chemnitzer“ gebe. Die Paternoster-Enthusiasten Thomas Grüttner und Heiko Liebert, die wissen, wie man diese alten Aufzüge wieder zum Laufen bringt oder überhaupt am Laufen hält.

Die Geschichte des Paternosters ist bald 140 Jahre alt. Sein Name geht auf den Rosenkranz zurück: Wie die Perlen auf der Gebetskette sind die Kabinen eines Paternosters an Ketten aufgefädelt. Sie drehen immerfort ihre Runden, so, wie die Gebetskette immerfort durch die Hände gleiten kann. Auf dieser Kette folgt nach kleinen Perlen eine davon abgesetzte für das Vaterunser. Und das heißt lateinisch: Paternoster. Der erste ging 1876 in einem Postamt in London für den Pakettransport in Betrieb, wenig später beförderte er Menschen. 1886 wurde der erste Paternoster Deutschlands in einem Hamburger Bürohaus eingebaut. Schätzungen zufolge gab es in Hamburg einst über 300 Paternoster, heute sind es etwa 250 im ganzen Land.

Das Besondere des Paternosters: Die vordere Seite der Kabine, dort, wo man einsteigt, ist offen, sie hat keine Tür. Und weil die Kabinen ständig in Bewegung sind, können sie für ein Zusteigen nicht angehalten, sondern müssen während ihres Dahingleitens betreten werden. Am oberen und unteren Wendepunkt werden sie über eine Schienenvorrichtung in den daneben liegenden Schacht umgesetzt – so laufen sie Reih um. Und nein, wer bis zum oberen Wendepunkt fährt, muss nicht auf dem Kopf stehend im anderen Schacht zurück – die Kabine wird nur umgesetzt, nicht umgedreht. Oftmals gibt es auch eine Revisionskabine mit Fenster oder Klappe, die den Blick nach hinten in den Schacht freigibt – gedacht für Experten wie Grüttner und Liebert, die sich so einen Überblick über einen Schaden verschaffen können.

Thomas Grüttner ist Serviceleiter in der Chemnitzer Niederlassung der Aufzugsfirma Schindler. Wenn sich durch einen „Handwerkerschaden“ – also den mit der Leiter – der Metallrahmen des Aufzugs verzogen hat, kommen seine Leute zum Einsatz. Das Gestänge sei früher vor allem verschleißt und vernietet worden, da komme man heute schlecht ran. Deshalb müssten sie gelegentlich den kompletten Rahmen demontieren, nach Chemnitz

Er ist schön, legendär, manchen gilt er als gefährlich: der Paternoster. Zwei Chemnitzer gehören zu den Experten, die die Aufzüge noch am Laufen halten. Dennoch verschwinden sie langsam aus unserer Zeit.



Auch Fotoagenturen halten Paternoster gern als Motiv fest (oben). Der erste derartige Aufzug in Deutschland wurde in einem Bürohaus in Hamburg eingebaut. Die Chemnitzer Thomas Grüttner (kleines Foto, links) und Heiko Liebert gehören zu jenen Experten, die wissen, wie man die alten Aufzüge in Schwung hält.

FOTOS: MAURITIUS/UWE MANN

bringen und dort reparieren. Wenn keinem Handwerker die Schuld in die Schuhe geschoben werden kann, der Paternoster von sich aus klappert oder sich die Kabinen verklemmen, hapert es oft an der Wartung. Dann kommt einer aus Grüttners Mannschaft mit Fett-Topf, Pinsel und

Ganzkörperschutzanzug. Zwei bis drei Stunden sei er mit dem Schmieren des Gestänges beschäftigt und dann selbst angeschmiert. „Den Schutzanzug können sie nach einem Mal Tragen wegwerfen.“ Drittes Haupteinsatzgebiet ist die Innensanierung der Kabinen, wenn über die Jahre Lö-

cher oder Schrammen nur notdürftig mit Blech oder Pappe vernagelt wurden. Dann holt Grüttner Heiko Liebert mit seiner Tischler- und Glaserfirma ins Boot. In den alten Eichen- und Buchenholz-vertäfelten Kabinen entfernen sie Kratzer und Schrammen, malen Holzmaserungen

nach, ersetzen Leisten und Fußböden, erneuern Messingbeschläge und treiben Emailleschilder auf für jene Paternoster, deren Kabinen auf diesen Schildern durchnummeriert sind.

Begonnen hatte die Team-Arbeit in Stuttgart. Dort war im Rathaus Mitte der 1990er-Jahre der Paternoster kaputt gegangen. Die Suche nach Experten begann, der Weg führte zur Aufzugsfirma Schindler und zusammen erstellten Experten einen Plan zur Sanierung. Nachdem der Aufzug funktionierte, zeigten die Stuttgarter, welche Paternoster bei ihnen noch flott gemacht werden könnten – über Umwege landete diese Aufgabe auf Grüttners Schreibtisch. Ihm wiederum kam für die Kabinensanierung die Liebert-Firma in den Sinn, die sich damals in Chemnitz schräg gegenüber der Schindler-Niederlassung befand. Man kannte sich und „wenn wir miteinander reden, dann weiß der eine vom anderen, was er meint“, sagt Grüttner. Solche Reparaturteams für Paternoster gebe es nicht wie Sand am Meer, weil die Arbeit aufwändig, teuer und schmutzig sei. „Viele wollen heute nur ein bisschen an der Elektronik basteln“, sagt Grüttner. Die Stuttgarter scheinen davon ein Lied singen zu können. „Die Chemnitzer“, sagt Rainer Hahn vom Stuttgarter Hochbauamt, „wussten damals sofort, was zu tun ist. Unsere Leute haben sich da nicht rangetraut.“ Damals sei unter anderem eines der vier, über einen Meter großen Antriebsräder kaputt gewesen, „die Chemnitzer bauten das aus und sagten, das kriegen wir hin“, erzählt Hahn. Grüttner lächelt. „Das hat auch was mit früher zu tun, in der DDR mussten wir uns ja auch zu helfen wissen“, sagt er.

Er und Heiko Liebert sehen ihre Paternoster-Arbeit als Liebhaberei, sind fasziniert vom Blick in die Vergangenheit: von den einst mit Sinn für Dekor und gute Hölzer ausgestatteten Kabinen, von der Erfindung der simplen, aber stimmigen Technik. „Paternoster sind nach wie vor zeitgemäß, weil sie über einen Tag gesehen viele Menschen ohne lange Wartezeiten transportieren können“, sagt Liebert. Nichtsdestotrotz: Paternoster sterben aus.

Seit 1974 dürfen in Westdeutschland in aller Regel keine neuen mehr gebaut werden, im Osten seit der Wende, bestätigt das Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Das verwaltet die Betriebssicherheitsverordnung, in der – verkürzt gesagt – steht, dass es für bestehende Paternoster zwar kein Betriebsverbot gibt, sie aber ab Juni dieses Jahres nur noch von unterwiesenen Beschäftigten benutzt werden dürfen. Das sind Mitarbeiter einer Firma, in deren Gebäude ein Paternoster betrieben wird und die im Paternoster-Fahren unterrichtet werden. Betriebs-Fremde, nicht-Unterwiesene, haben keinen Zutritt.

Denn seit Jahren streiten Befürworter und Gegner, wie gefährlich die Benutzung eines Paternosters ist. Da die Kabinen zum Betreten nicht angehalten werden können, ist beim Einsteigen eine gewisse Konzentration nötig. Von gelegentlichen Unfällen ist die Rede, meist von Knochenbrüchen, auch auf Panikattacken wird verwiesen. Hinzu kommt, in wie weit die Betreiber die Technik der Paternoster auf den neuesten Stand aufrüsten – nicht zuletzt eine Kostenfrage. Die Diskussion ist auch in Chemnitz bekannt. Das Rathaus verfügt über einen Paternoster, der seit 2009 stillgelegt ist. Die gesetzlichen Anforderungen an den Stand der Technik seien immer strenger geworden, heißt es aus der Pressestelle. So sei man der Empfehlung des TÜVs zur Stilllegung gefolgt.

Dass Paternoster also langsam verschwinden, bedauern Heiko Liebert und Thomas Grüttner. Man könne auch jedes Fenster zunageln, damit keiner heraus fällt. Oder Autos verbieten. Sie sagen das nicht laut, weil sie eigentlich nicht meckern wollen. Formulieren wir es so: Sie seufzen über das deutsche, regelungswütige Sicherheitsbedürfnis, das einem glatt das Auf und Ab im Leben verhaseln kann.

