

HÜTTER JOURNAL

Jubiläumsausgabe

Freitag 11. Mai 2001

abhängig und überparteilich

www.huetter-aufzuege.de



Vom Liftboy zum Kinostar
Seite 16



Vom Gründer zur vierten Generation
Seite 3



Vom Magazin auf die Bühne
Seite 10

Der Yankee findet den Fahrstuhl gut, er steigt nicht gerne die Treppe. Um sieben Uhr ist die Menschen-Flut, um siebzehn die Menschen -Ebbe.

Wladimir Majakowski, (1893-1930)

Mehr aus dem lyrischen Lift
Seite 15

125 Jahre Aufzüge von Hütter

SPECIALITÄT:

Winden aller Art.

Electrische Winden.

Aufzüge (Fahrstühle)
für Personen- und Lastenförderung mit Hand-, hydraulischem oder electricischem Betrieb.

Paternoster-Personen-Fahrstühle

Drehkrane

feststehend und fahrbar.

Laufkrane

für Hand- und Kraftbetrieb.

Bockkrane.

Velocipedkrane.

Elevatoren.

Transmissionen

System Sellers.

Acetylen-Gas-Apparate

D. R. G. M.

Lieferung und Aufstellung

von

Electromotoren,

Gasmotoren,

Dampfmaschinen.

Dreh- und Hobelarbeiten

in allen Grössen und Längen bei billigster Berechnung.

Reparatur-Werkstatt.

Briefpapier, 1905

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Vier Generationen und 125 Jahre Hebezeuge und Aufzüge von Hütter sind wirklich ein passender Anlaß, unsere Firma einmal etwas ausführlicher vorzustellen. Das Material dazu liefert nicht etwa ein trockenes Archiv. Der Gründer und seine Nachfahren haben ihren Kindern statt dessen eine innere Einstellung zum Aufzugbau hinterlassen, ohne die Grundstücke und Maschinen leblos bleiben müßten. Diese Haltung ist geprägt von Flexibilität, gepaart mit einem hohen Qualitätsbewußtsein.

Mit Worten läßt sich dieser Teil unserer Firmengeschichte kaum beschreiben, doch er schlägt sich in den Aufzügen nieder, die wir gefertigt haben und fertigen. Davon sind einige

seit der zweiten Hütter-Generation in Betrieb.

Wenn wir also feiern wollen, dann muß der heimliche Jubilar ins Rampenlicht: der Aufzug. Er ist anderthalb Jahrhunderte nach seiner Erfindung noch immer noch das einzige vertikale Massentransportmittel. Und egal ob Personenaufzug, Glasaufzug, Paternoster, Schrägaufzug, Kleingüteraufzug oder Lastenaufzug, Hütter produziert, montiert und wartet sie alle. Doch wenn man etwas über die Bedeutung des Aufzugs in der modernen Welt herausfinden möchte, muß man nach den Gebäuden fragen, in denen er fährt; und nach den Menschen, die ihn benutzen.

Die ersten aufzugfahrenden Zeitgenossen waren sehr beeindruckt von dem neuen Verkehrs-

mittel. Noch in den 1920ern gab es eine regelrechte Lift-Literatur. Auch Hollywood erkannte früh, daß spannende Szenen im Aufzug noch spannender werden. Doch wie ist es im wirklichen Leben? Soziologen haben den Aufzug bislang eher vernachlässigt. Wie schade, denn sie hätten feststellen können, daß der Aufzug eine Hochburg der Zivilisation ist.

Diese und andere Facetten wollen wir in diesem kurzen Streifzug durch die Welt des Aufzugs beleuchten. Alle, die mit uns feiern, werden so verstehen, warum wir uns seit 125 Jahren für den Aufzug und damit für unsere Kunden einsetzen.

Ihre

Martina Hütter

Inhalt:

Geschichte

Licht für Hamburg 2
Firmengeschichte 3
Firmenchronologie 5
Der Gott aus dem Aufzug 1867 6

Aufzüge

Kabinenmode 8
Schrägaufzüge 8
Hinter den Kulissen 9
Warburg 10
Hubtür - VKT 2002 11
Paternoster 11
things to do in an elevator 12

Menschen und Kultur

Die Liftfahrt - ein Abenteuer 13
Mitarbeiter 14
Der lyrische Lift 15
Der Sponsor 13
Impressum 15
Der Aufzug als Star 16

Licht für Hamburg

Die Eroberung des 24-Stunden-Tages

Die Nacht zum Tag machen! Das gesamte 19. Jahrhundert war von dieser Idee begleitet. Zunächst waren es die sogenannten Argand-Lampen, konstruiert wie Petroleumlampen, aber noch mit Pflanzenöl betrieben, die die Menschheit diesem Ziel näher brachte. Sehr viel heller wurde es um die Jahrhundertmitte, als das Gaslicht Furore machte.

Als Straßenbeleuchtung konnten beide Erfindungen allerdings kaum mehr leisten, als die sie umgebende Dunkelheit zu beleuchten. Richtig hell waren erst die elektrischen Bogenlampen, die in Deutschland ab 1870 leuchteten. Bei jedem dieser Fortschritte taten sich Skeptiker hervor, die befürchteten, das neue Licht wäre für das menschliche Auge viel zu grell, bald würden alle blind, die ihm zu lange ausgesetzt wären. Das konnte allerdings eine Umstellung auf die jeweils hellste Lichtquelle nicht aufhalten.

Schon für den Vater des Firmengründers gehörte die Installation von Gasbeleuchtung zum Alltag. Wie sein Sohn ließ er sich im Hamburger Adreßbuch unter anderem als „Gasfitter“ auflisten.

H. Hütter jr. ging noch einen Schritt weiter und beteiligte sich am Aufbau der ersten öffentlichen elektrischen Beleuchtung Hamburgs.

Premiere auf der Moorweide

Bereits 1880, auf der Ausstellung des Altonaer Gartenbauvereins auf der Moorweide, konnte eine große Zahl von HamburgerInnen zum ersten Mal elektrisches Licht im Freien bewundern. Das Echo muß positiv gewesen sein, denn als ein Ingenieur namens Huber der Finanzdeputation am 10. Juni 1881 vorschlug, eine öffentliche Beleuchtung zu errichten, beschäftigte man sich umgehend mit dieser Idee. Der Leiter des Beleuchtungswesens, Volbehr, wurde mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt.

Volbehr lernte bald Alexander Wacker kennen. Wacker war als

Ben, daß bei Ausfall einer Lampe nicht gleich die ganze Anlage streikte. Von Wacker erfuhr Volbehr auch, daß es bei Schuckertanlagen, die Huber in Hamburg aufgestellt hatte, deshalb zu Problemen kam, weil dieser sich nicht an Anweisungen hielt. Damit war Huber, der den Stein ins Rollen gebracht hatte, aus dem Rennen.

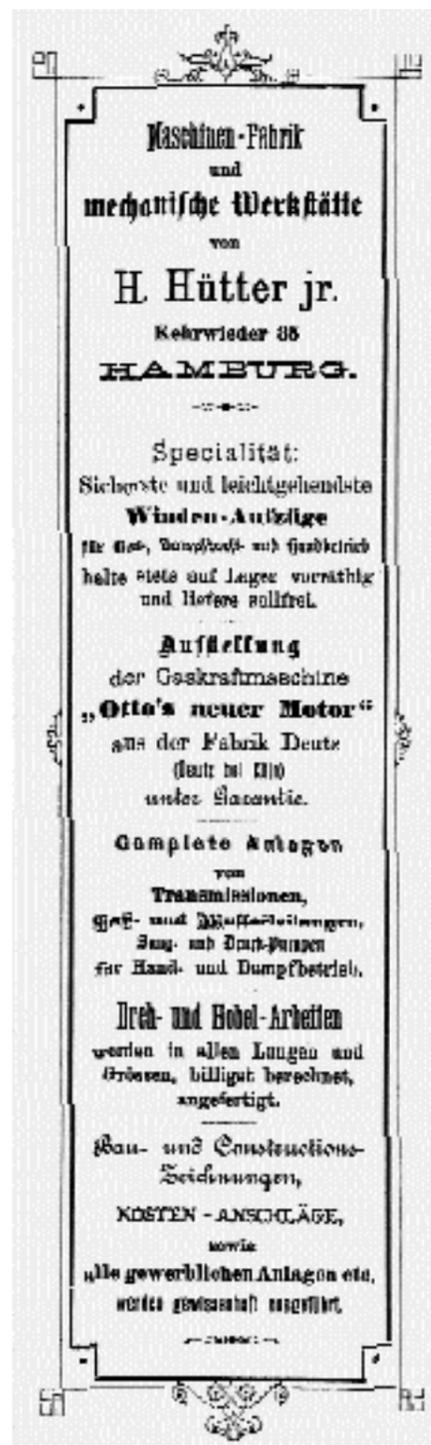
Von vornherein stand fest, daß die Dynamos nicht durch Dampfmaschinen, sondern durch Gasmotoren mit Energie versorgt werden sollten. Und wer in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in Hamburg Otto-Motoren benötigte, der verhandelte mit Adolf Isermann. Isermann war eigentlich Druckereibesitzer. Das genügte ihm allerdings nicht. Er war außerdem Mitglied der Bürgerschaft und die vielfältigen Aktivitäten, die allein sein Briefpapier ankündigt, weisen ihn als Vertreter von vier Firmen aus. Darüber hinaus vermittelte Isermann auch komplette elektrische Beleuchtungen, Stellen im Graphikgewerbe und übernahm Kommissionen. Man kann also sagen, daß er für seine Geschäftspartner die Funktion einer PR-Agentur übernahm. Und nicht zuletzt war Isermann der Generalvertreter der Gasmotorenfabrik „Deutz“.

Nach zähen Verhandlungen akzeptierten Wacker (für die Schuckertwerke) und Isermann (für Otto) die harten Bedingungen der Finanzdeputation. Lampen, Dynamomaschinen und Gasmotoren sollten zunächst ein Jahr lang probeweise installiert werden, bevor die Finanzdeputation sich endgültig für oder gegen elektrische Beleuchtung entschloß. Aber auch Isermann stellte eine Bedingung. Sie zu erfüllen, fiel der Finanzdeputation leicht: Mit der Aufstellung und Wartung der Gasmotoren sollte kein anderer als Johann Heinrich Martin Adolf Hütter betraut werden. Volbehr hatte diese Klausel befürwortet, weil er Isermanns Einschätzung teilte, daß der Firmengründer zu dieser Zeit der einzige Hamburger Ingenieur war, der über das nötige Fachwissen für eine derartige Aufgabe verfügte.

Aufstellung von Gasmotoren durch H. Hütter jr.

Hütter und Isermann arbeiteten bereits seit einiger Zeit zusammen und die von Isermann vermittelten Gasmotoren wurden wohl grundsätzlich von Heinrich Hütter aufgestellt. Darüber hin-

aus war Isermann auch von der Speicherwinde, die H. Hütter jr. entwickelt hatte, so überzeugt, daß er sie vertrieb. Heinrich Hütter bestätigte Volbehr also, daß er die Reinigung und Wartung der Gasmotoren für 60 Pfennig pro Stunde übernehmen



Briefpapier ca.1880

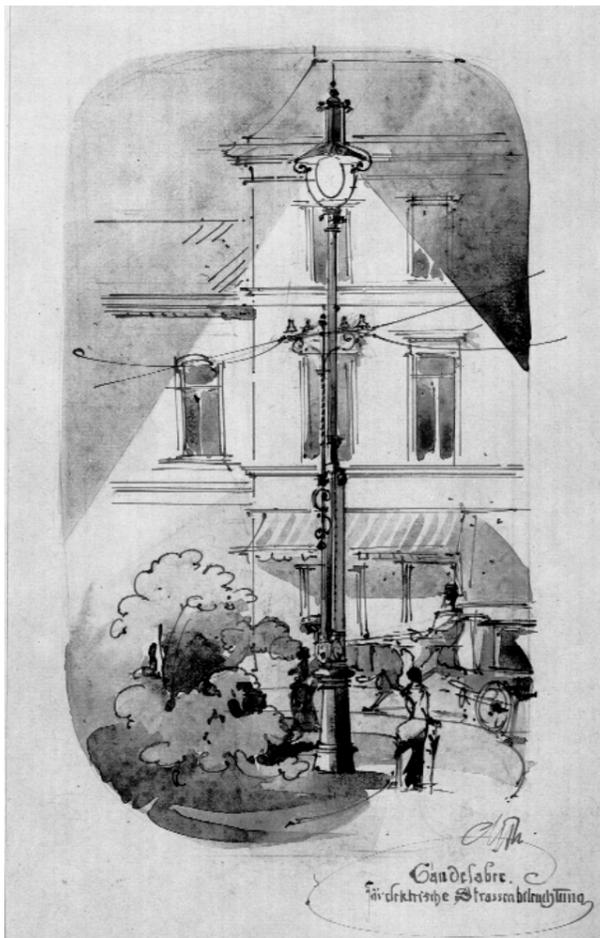
würde. Dieser Stundensatz, für den heute kein Kind sein Zimmer aufräumen würde, erschien auch der Finanzdeputation tragbar, obwohl er damals das Doppelte eines Arbeiterlohns darstellte. Der Auftragserteilung am 22. März 1882 stand nun nichts mehr im Weg.

Am 30. Mai 1882 fand die erste Probebeleuchtung im Sitzungssaal des alten Hamburger Rathauses in der Admiralitätsstraße statt. Anfang Juni wurde auch mit der Elektrifizierung des Sitzungssaals der Bürgerschaft begonnen, die damals im Haus der Patriotischen Gesellschaft tagte. Es stellte sich heraus, daß die Gasmotoren im Keller des Patriotischen Gebäudes zu viel Lärm machten. Da half es nichts, daß diese Motoren in den USA als „silent Otto“ bekannt waren – sie wurden in den Keller der Börse verbannt. Am 5. Juli 1882 tagte die Bürgerschaft zum ersten Mal bei elektrischem Licht.

Die HamburgerInnen mußten noch bis zum 8. Dezember 1882 warten, bis auch der Rathausmarkt im Glanz der Bogenlampen erstrahlte. Eine vierte Beleuchtungsanlage entstand am Kaiserkai für Schuppen 12. Sie wurde am 28. Dezember 1882 in Betrieb genommen. Damit war Hamburg die dritte deutsche Stadt



Briefpapier ca.1880



Entwurf einer elektrischen Straßenlampe

norddeutscher Generalvertreter für Lichtanlagen und Dynamomaschinen der Schuckertwerke der Fachmann, den Volbehr gesucht hatte. Schuckert war es erstmalig gelungen, mehrere Bogenlampen so an eine Dynamomaschine anzuschlie-

mit öffentlicher elektrischer Beleuchtung. Nürnberg, in dem die Schuckertwerke ansässig waren, hatte dadurch einen Heimvorteil und machte am 7. Juli 1882 den Anfang. Berlin, Hauptstandort von Siemens und Halske, hatte im September desselben Jahres nachgezogen.

Allround-Talent gefragt

Aus heutiger Sicht mag man sich fragen, weshalb Heinrich Hütter sich nicht zunächst auf sein Kerngeschäft, die Hebezeuge, konzentrier-

te. Doch heutige Sicht heißt: Strom kommt aus der Steckdose. Grob geschätzt finden sich allein in meiner Wohnung etwa 20 Elektrogeräte mit einem oder mehreren Motoren und wenn ich sie benutzen will, drücke ich auf einen Knopf. Vor der allgemeinen Versorgung mit Strom waren Energiequellen dagegen selten und teuer. Ein Gasmotor oder eine Dampfmaschine mußte sämtliche mechanischen Geräte einer Fabrik antreiben. Zur Übertragung der Energie dienten Transmissionen. Wenn Heinrich Hütter also Hebezeuge verkaufen wollte, die

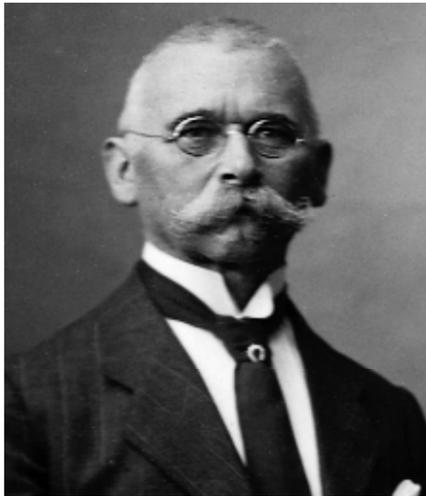
nicht von Menschenkraft betrieben wurden, mußte er wissen, wie er sie in bereits bestehende Anlagen integrieren konnte und besser noch: fähig sein, komplette Anlagen zu liefern und zu installieren.

Heinrich Hütters Beteiligung an der Elektrifizierung des Hamburger Rathausmarkts - so exotisch sie heute wirken mag - ergab sich aus seinem Selbstverständnis heraus, jedem Kunden eine Problemlösung anzubieten, die ganz auf seine Bedürfnisse zugeschnitten war. Ein Selbstverständnis, das sich übrigens auf alle folgenden Hütter-Genera-

tionen übertragen hat. Daß er die Gasmotoren für Hamburgs erstes öffentliches elektrisches Licht aufstellte, hatte darüber hinaus sicher einen willkommenen PR-Effekt. Außerdem entschlossen sich Senat und Bürgerschaft nur sehr zögerlich zum Ankauf der Anlage, so daß sich sein Wartungsvertrag automatisch verlängerte. Und solche Verträge sind auch der vierten Hütter-Generation am liebsten.

Die Firmengeschichte

Es war der 24. April 1876. Johann Heinrich Hütter machte sich am Kehr wieder 41 in der ehemaligen Werkstatt seines Vaters selbständig. Um nicht mit seinem Vater verwechselt zu werden, nannte er das junge Unternehmen: H. Hütter jr. Maschinenfabrik. Das Schlosserhandwerk hatte Johann Heinrich von seinem Vater erlernt. Darüber hinaus genoß er eine Zusatzausbildung zum Ingenieur.



Johann Heinrich Hütter, 1851-1916

Seine "Specialität" waren sicherste und leichtgehende Winden-Aufzüge für Gas-, Dampfkraft- und Handbetrieb. Außerdem stellte er "Otto's neuen Motor" auf und lieferte komplette Transmissionen für Gas- und Wasserleitungen sowie Saug- und Druck-Pumpen für Hand- und Dampftrieb. Selbstverständlich führte er auch Dreh- und Hobelarbeiten aus und erstellte Konstruktions- und Bauzeichnungen.

Quasi um die Ecke, in der alten Gröningerstr. 16, befand sich die Buchdruckerei von Adolf Isermann. Johann Heinrich schloß spätestens 1881, wahrscheinlich aber schon früher mit dem Buchdrucker und Papierhändler eine Bekanntschaft, die über das geschäftliche hinaus durchaus private Aspekte hatte: Am 29. Juli 1882 heiratete Johann Heinrich Hütter Isermanns älteste Tochter Therese Charlotte Wilhelmine (1859-1923).

Umzug nach Eilbek

Verheiratet mochte der Gründer mit seiner jungen Frau nicht länger am zunehmend heruntergekommene

nen Kehr wieder bleiben. Bereits nach dem Ausbau des Sandtorhafens, einige Jahre früher, wurde das Viertel immer mehr von der beginnenden Industrialisierung Hamburgs bestimmt, mit allem Lärm und Schmutz, der damit verbunden war. Außerdem stand die Abrißbirne schon bereit, die Platz für die neue Speicherstadt schaffen sollte.

Johann Heinrichs Vater konnte dank seiner Arbeit als Mechaniker, Gasfitter und Schlosser ein Grundstück am Hammer Steindamm in Eilbek erwerben. Es gab dort drei Wohnhäuser und auf dem Hof war Platz für die Werkstatt. Dorthin zog der Jungunternehmer im Lauf des Jahres 1883 mit seiner Frau. Bei der Eintragung ins Handelsregister, die am 14. Juni 1883 erfolgte, wurde Therese Hütter als Prokuristin eingetragen. Sie konnte wahrscheinlich zu der unbezahlbaren Unterstützung als Ehefrau und Haushaltsmanagerin auch mit materieller Hilfe aufwarten.

Der Neubau der Speicherstadt zwang Johann Heinrich zwar umzuziehen, doch bedeuteten neue Speicher auch neue Winden und Krane. Um in der Nähe seiner Kunden zu bleiben, unterhielt Johann Heinrich mehrere Jahre lang ein Büro in der Niedernstraße 116. Hier war er auch telephonisch erreichbar, während Eilbek damals noch als Vorort galt und im telephonischen Niemandsland lag.

Obwohl er sich schon früh auf die Fördertechnik spezialisierte, war die Differenzierung der Wirtschaft noch nicht soweit fortgeschritten, daß es nicht soweit auf anderen Feldern Aufträge gegeben hätte. Neben dem neuen Medium Elektrizität, mit dem Johann Heinrich anlässlich der Rathaus(markt)-Beleuchtung in Kontakt gekommen war, wurde doch immer noch vorzugsweise mit Gas beleuchtet, da elektrische Beleuchtung teuer und auch noch unwirtschaftlich war. Daher installierte der Gründer bis ins 20. Jahrhundert hinein Gasbeleuchtungen.

Die City entsteht

Für Aufträge sorgte aber auch der Umbau der Hamburger Altstadt zur modernen City. In den traditionellen Hamburger Bürgerhäusern hatte sich noch alles unter einem Dach abgespielt. Waren wurden in wasser-

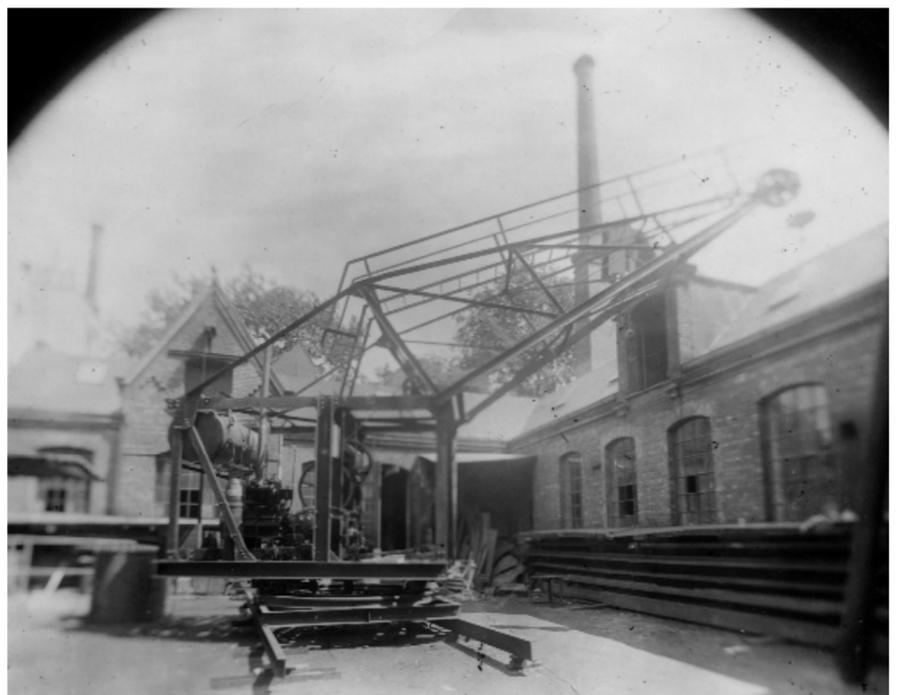
seitigen Speicherräumen untergebracht. Zur Straßenseite lagen Büros und Wohnräume. Mit dem Neubau der Speicherstadt wurden die Warenlager räumlich von den Büros getrennt. Es sollte allerdings noch bis zur Jahrhundertwende dauern, bis sich eine reine City-Bildung durchsetzte und auch das Wohnen in Stadtteile außerhalb der alten Stadtwälle verlagert wurde.

Nun endlich orientierte man sich an der in Amerika schon seit der Jahrhundertmitte gebräuchlichen Stahlskelettbauweise, die eine freie Einteilung der Räume auch nachträglich ermöglicht. Das Hamburger Kontorhaus tritt seinen Siegeszug an. Johann Heinrich Hütter hatte bereits 1886 den ersten Personenaufzug gebaut. Durch die Umgestaltung der Hamburger City stieg der Bedarf an Aufzügen, vor allem aber an Paternostern stark an.

Heinrich Hütter, der älteste Sohn des Gründers, lernte in seinem letzten Schuljahr, 1904, die 19jährige Mercedes Vogeler auf dem Lämmermarkt kennen (ein bis 1914 am Freitag vor Pfingsten stattfindender Jahrmarkt). Es muß Liebe auf den ersten Blick gewesen sein. Wenn man sie gelassen hätte, hätten die beiden sofort geheiratet, doch auf Heinrich wartete sein Maschinenbau-Studium. Erst nach dessen

Abschluß konnte 1911 die Verlobung stattfinden. In den folgenden zwei Jahren stickte Mercedes Monogramme in ihre Aussteuer und Heinrich sammelte nach Abschluß seines Studiums an der Technischen Hochschule in Hannover erste Berufserfahrungen in einer süddeutschen Maschinenfabrik. 1913 wurde er Junior-Chef in der Firma Hütter und heiratete seine Mercedes im selben Jahr.

Sein jüngerer Bruder, Adolf Hütter (1888-1951), hatte mittlerweile ebenfalls das Abitur in der Tasche und den Militärdienst hinter sich. Auch er wollte in den elterlichen Betrieb eintreten, allerdings, um die kaufmännische Seite zu betreuen. Außerdem war er reiselustig - es zog ihn nach Brasilien, wo er berufspraktische Erfahrungen bei der weit verzweigten Verwandtschaft seiner späteren Schwägerin sammelte. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 befand Adolf sich noch in Brasilien. Als Reserveoffizier war er verpflichtet, bei Kriegsbeginn umgehend nach Deutschland zurückzukehren. Auch Heinrich ließ sich am Tag der Mobilmachung vorsichtshalber fotografieren. Doch als verheirateter Mann, ab Oktober 1915 auch als Vater seiner Tochter Asta, mußte er nicht in den Krieg.



Blick auf den Werkstatthof am Hammer Steindamm, ca. 1920

Die zweite Generation

Noch während des Ersten Weltkriegs starb 65jährig der Firmen-



Mercedes Hütter, geb. Vogler
1885-1965

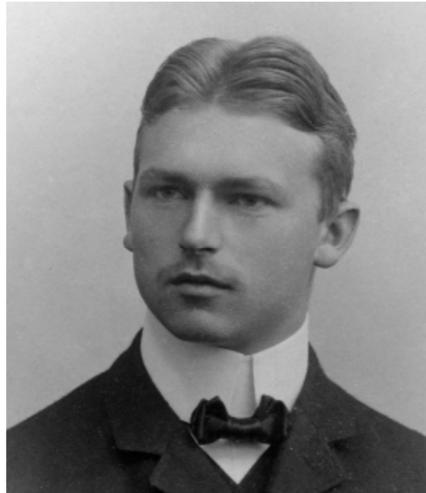
gründer, Johann Heinrich Hütter. Mit seiner Mutter führte Heinrich die Geschäfte weiter, bis die Brüder Heinrich und Adolf die Firma 1921 in eine offene Handelsgesellschaft überführten. Mittlerweile hatte sich die neue Antriebsenergie "Elektrizität" durchgesetzt. Das ermöglichte es den Brüdern, sich ganz auf die Fördertechnik zu konzentrieren. Dabei standen die Aufzüge, Winden und Krane im Vordergrund, doch es wurden auch Rangieranlagen sowie Anlagen zum vertikalen und horizontalen Transport von Gütern und Lasten aller Art produziert; etwa die ersten Bananenelevatoren im Hamburger Hafen oder das damals in Deutschland einzigartige Buchförderband, das Heinrich Hütter 1926 für die Kulturwissenschaftliche Bibliothek Warburg fertigte.

Schon zu Beginn der 20er Jahre wurden Hütter-Produkte ins nahe und ferne Ausland exportiert, etwa Personenaufzüge für Japan und ein Dieselkran für die Niederlande. In Hamburg lieferten die Brüder Heinrich und Adolf die Aufzugsanlagen im ab 1928 in mehreren Bauphasen errichteten Sprinkenhof. In der Zeit von Inflation und Weltwirtschaftskrise war der Sprinkenhof ein willkommener Auftrag. Sein Bau hat für Hamburg insgesamt ein Zeichen gesetzt, daß es wieder aufwärts gehen wird.

Von der aktuellen Modernisierung des Sprinkenhofs, der nach seiner Fertigstellung als Europas größtes Bürogebäude galt, gehen auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts wieder wichtige Impulse für die Entwicklung der Hamburger City aus. Und Hütter-Aufzüge produziert im eigenen Jubiläumsjahr sämtliche modernen Aufzüge; der verbleibende Paternoster erhält eine komplette Modernisierung.

Und nicht nur die Hamburger City bekam ein neues Gesicht. Auch das Leben und die Kultur änderten sich. Spätestens Ende der 1920er war die Moderne nicht mehr nur eine Erscheinung einiger weniger Avantgardisten in Kunst und Architektur - sie setzte sich auch in weiteren Bevölkerungsschichten durch. Mercedes Hütter opferte ihre üppigen dunklen Haare einem Bob. Sie und Heinrich Hütter überhäufte ihre Kinder auch nicht mehr mit einem Schwall traditionsschwerer Vornamen (sie selbst hatten beide insgesamt sieben Taufnamen). So

wird der 1922 geborene Statthalter nicht etwa Heinrich genannt wie schon Urgroßvater, Großvater und Vater vor ihm, sondern erhält den



Heinrich Hütter, 1886-1955



Die zerstörte Werkstatt, 1943

modischen Kurznamen Heinz.

Auch Geselligkeit soll nicht mehr steif und förmlich sein. Privat lösten Kostümparties und Picnics formelle Abendessen ab. Für den geschäftlichen Bereich galt das aber doch noch nicht: Das 50jährige Jubiläum wurde 1926 in Form eines "Herrenessens" im Hotel Atlantic gefeiert.

Heinz Hütter hätte diesen Trend zu neuen Formen des "Lifestyle" gern weitergeführt - er fühlte sich der Swing-Jugend weitaus verbundener als der Hitlerjugend, der er sich jedoch nicht entziehen konnte. Mit 18 machte er sein Abitur und begann ein Maschinenbau-Praktikum bei Heidenreich und Harbeck in Hamburg und eines im väterlichen Betrieb. 1941 wurde er zum Arbeitsdienst einbezogen, 1942 zum Militär.

Das Hamburg, in das er bei Kriegsende nach einer abenteuerlichen Flucht zurückkehrte, war kaum wiederzuerkennen. Besonders die Bombardierung im Juni 1943 - auch bekannt als Hamburger Feuersturm - hatte weite Teile des Ostens der Stadt in Schutt und Asche gelegt. Davon war auch die Firma H. Hütter jr. betroffen, die völlig zerstört war. Bis Ende 1943 waren die wenigen noch verbliebenen Mitarbeiter mit den Aufräumarbeiten beschäftigt. Dennoch nahm Heinrich Hütter die Produktion noch im selben Jahr wieder auf.

In der behelfsmäßig errichteten Werkstatt konnte zunächst nur ein

Bruchteil der etwa 100-köpfigen Vorkriegsbelegschaft Arbeit finden. Und diese Arbeit bestand bis in die späten 40er hinein zum Teil darin, die nach und nach wieder angeschafften Maschinen zu entrostern, da sie in der behelfsmäßig errichteten Werkstatt von einem Pappdach kaum geschützt werden konnten. An den frühen Jahren des wirtschaftlichen Aufschwungs konnte die Firma daher nur mäßig teilhaben.

Heinz Hütter schloß derweil seine Ausbildung zum Ingenieur ab und sammelte 1949/50 erste Berufserfahrungen in Stuttgart. 1951 wurde er Juniorchef. Im selben Jahr starb sein Onkel, der bis dahin das Unternehmen kaufmännisch geleitet hatte. Heinrich Hütter konzentrierte trotz seines schweren Herzleidens all seine Energie darauf, die

aufzügen auch härtesten Bedingungen standhalten und spielten im Export eine zentrale Rolle. Die guten Kontakte nach Skandinavien, in die Benelux- und andere Länder wurden mit den Jahren immer weiter vertieft und ausgebaut. Und der Exportanteil stieg auf 40%. Sonderkonstruktionen aus dieser Zeit waren unter anderem Sargversenkungsanlagen und spezielle Schlauchaufzugsanlagen für Feuerwehren.

Für die wachsende Produktion erwies sich das Fabrikgelände mitten in Hamburg allerdings als zu klein und man beschloß in der zweiten Hälfte der 60er Jahre eine Verlagerung des Betriebs. Im Industriegebiet Glinde, vor den Toren Ham-



Swantje Hütter, geb. Mundt *1934

burgs, erstand die Firma H. Hütter jr. ein 11.000 qm großes Grundstück. Eine moderne Fertigungsstätte mit einer Produktions- und Bürofläche von 3.500 m² konnte errichtet und Anfang 1972 bezogen werden.

Die neue Lage im Industriegebiet Glinde ist logistisch vorteilhaft: Autobahnen vor der Haustür machen die Lage günstiger als ein Standort in der City, wenn es darum geht, Kunden in Schleswig-Holstein, Niedersachsen oder Mecklenburg-Vorpommern zu erreichen. Für Exportaufträge liegt auch der Hamburger Hafen gleich nebenan. Wartungen werden allerdings seit dem Umzug nach Glinde von einem Hamburger Büro aus koordiniert.

Die vierte Generation

1987, nach dem Tod seines Vaters, übernahm Achim Hütter noch während seines Studiums der Betriebswirtschaftslehre Verantwortung für das Unternehmen. Als Vertreter der vierten Generation machte er es sich umgehend zur Aufgabe, H. Hütter jr. in das Informationszeitalter zu bringen. Er sorgte für eine umfangreiche Datenvernetzung, die von der Lagerhaltung über das Konstruktionsbüro bis zur kaufmännischen Leitung alle Bereiche des Unternehmens umfaßt. Dank dieser organisationalen Straffung ist es Hütter heute möglich, mit einer ca. 60-köpfigen Belegschaft Auftragsvolumina zu bewältigen, die in den ersten drei Generationen nicht denkbar gewesen wären. Der Aufzugbau steckt Achim Hütter so im Blut, daß er sich nicht nur für das eigene Unternehmen einsetzt, sondern im Rahmen seiner umfangreichen Verbandstätigkeit für den VfA-Interlift e.V. auch für den

Firma, die sich noch nicht von den Folgen der Zerstörung erholt hatte, wieder in Schwung zu bringen.

Die dritte Generation

Bis zur Mitte der 50er Jahre arbeiteten Vater und Sohn intensiv daran, an den wirtschaftlichen



Heinz Hütter, 1922-1987

Erfolg vor dem Krieg anzuknüpfen. 1955 starb Heinrich Hütter in dem Bewußtsein, daß die Zukunft der Firma gesichert war. In der zweiten Hälfte der 50er Jahre begann nun auch für die Firma H. Hütter jr. das Wirtschaftswunder.

Aufgrund des Wechsels von Stückgut zu Containern in den 70er Jahren, gab die Firma den Kranbau auf und nahm dafür Drehtüren ins Programm. Sie konnten in Lasten-

Aufzugbau insgesamt. Mit seinem Blick für das Wesentliche vertritt er mit Charme und Engagement die gesamte Branche.

Seit 1999 gehört auch Bernd Hütter, der jüngste Sproß der vier-



Achim Hütter, *1963

ten Generation, zur Geschäftsleitung. Wie alle männlichen Nachkommen des Gründers lernte er die Firma bereits in seinen Schulferien kennen. Seitdem stand für ihn felsenfest, daß seine berufliche Zukunft Hütter-Aufzüge heißt. Nach Beendigung seines Maschi-

nenbau-Studiums erprobte er seine Fähigkeiten für ein Jahr in Köln. Bernd Hütter ist qualitätsbewußt und teilt seine Freude an den guten Dingen des Lebens gern mit seinen Mitmenschen. Durch seinen Elan,



Bernd Hütter, *1967

vor allem aber mit individuellen und wirtschaftlich kalkulierten Angeboten überzeugt er seine Kunden, daß unsere Produkte selbstverständlich zu den guten Dingen des Lebens gehören.

Beide werden von ihrer Mutter, Swantje Hütter, unterstützt. Sie

betreut den Einkauf und ist eine Expertin für gutes Betriebsklima.

1994 gründete die H. Hütter jr. KG die Firma Hütter-Aufzüge GmbH. Dabei wurde auch berücksichtigt, daß der umfangreiche Service, den Hütter bietet, längst zu einem eigenständigen Geschäftsbereich geworden war. Wartungen, Reparaturen und Montagen, aber auch Modernisierungen, werden seitdem von der Hütter-Aufzüge Service GmbH ausgeführt.

Auf der Suche nach zuverlässigen Aufzügen erkundigte sich ein Planer der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) bei einem Hamburger Kollegen. Der empfahl Hütter-Aufzüge. 1994 überzeugte die BVG Hütter in mehreren Telefonaten, auch für die Berliner Fahrgäste transparente, vandalensichere und behindertengerechte Aufzüge zu fertigen. Die ersten Anlagen bestanden ihre Bewährungsprobe so glänzend, daß 1997 Hütter-Aufzüge GmbH Berlin gegründet wurde.

Bei allen Betriebsverlagerungen, Änderungen der Rechtsform und Anpassungen an die herrschende Marktlage, die sich während des 125-jährigen Bestehens der Firma ergeben haben, ist doch die Firmenphilosophie über vier Generationen immer konstant geblieben. 1961

beschrieb Heinz Hütter sie so: "Wir sind spezialisiert auf Besonderheiten, die andere Firmen nicht gerne machen mögen, weil sie viel Entwicklungsarbeit und Risiko mit sich bringen"

Hinter dieser schlichten Formulierung verbirgt sich die Fähigkeit, genau auf die Kundenwünsche sowie die baulichen Gegebenheiten einzugehen. Eine weitere Leitlinie, die sich ebenfalls in allen vier Generationen bewährt hat, ist bei Hütter aber auch, selbst die außergewöhnlichsten Projekte so umzusetzen, daß sie nicht nur funktional und ästhetisch überzeugen, sondern auch von den Kosten her attraktiv bleiben. Technische Neuerungen behält man bei Hütter ebenso im Auge wie die Bedürfnisse des Markts und bringt beides kreativ zusammen. Eine solche Innovation war die leichtgängige Speicherwinde, durch die sich der Firmengründer von den Mitbewerbern abhob. Beispiele aus jüngster Zeit sind die Teleskop-Hubtür für Lastenaufzüge sowie unsere Schrägaufzüge. Produkte wie diese stehen für eine Tradition, mit der Hütter zu Beginn des 21. Jahrhunderts so zukunftsfähig ist wie am Ende des 19. Jahrhunderts.



Die Firmen-Chronologie

- 1876 Gründung der Firma H. Hütter jr. am Kehr wieder 41
- 1882 Der Firmengründer stellte die Gasmotoren für Hamburgs erste öffentliche elektrische Beleuchtung auf
- 1883 Umzug der Firma an den Hammer Steindamm 5 in Eilbek
- 1916 Heinrich Hütter übernimmt die Firma nach dem Tod des Firmengründers.
- 1921 Umwandlung der Firma in eine offene Handelsgesellschaft durch die beiden Söhne des Firmengründers
- 1943 Das Firmengelände wird im Zweiten Weltkrieg total zerstört
- 1955 Nach dem Tod seines Vaters übernimmt der Enkel des Firmengründers, Heinz Hütter, die Firma. Sie wird in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt
- 1972 Umzug der Firma in das Industriegebiet Glinde
- 1976 Das Unternehmen feiert sein 100jähriges Bestehen
- 1989 Mit Achim Hütter übernimmt die 4. Generation die Führung der Geschäfte
- 1994 Restrukturierung der Firma in die H. Hütter jr. Verwaltungs-KG, Hütter-Aufzüge GmbH und die Hütter-Aufzüge Service GmbH
- 1997 Gründung der Hütter-Aufzüge GmbH Berlin
- 1999 Bernd Hütter tritt in die Geschäftsleitung ein
- 2001 Die Firma feiert 125jähriges Bestehen



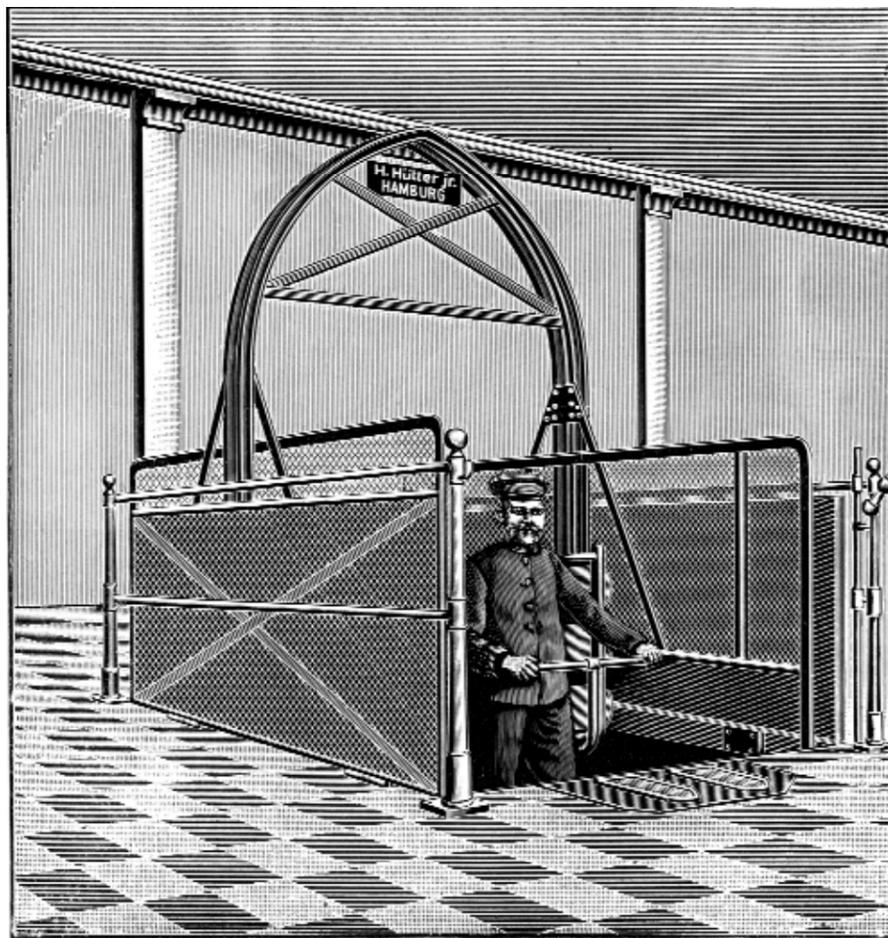
HUTTER
AUFZÜGE

Der Gott aus dem Aufzug

Neros Kissen

Es gab eine Zeit, da durften nur Götter Aufzug fahren. Das war im Alten Griechenland. Zugegeben, die "Götter" waren maskierte Schauspieler und die Unsterblichen vom Olymp hätten die knarrenden,

Begriffe ‚Mechanik‘ (gr.) und ‚Maschine‘ (lat.) beschert. Schon um 340 v. Chr. wurde aus der Götterwinde eine Aufzugplattform mit Gegengewichten, wie sie 1921 im Theater von Priene ausgegraben wurde. Bei diesem Fund kann es sich um nichts anderes als einen Aufzug



Der Gepäckträger aus dem Keller

hölzernen Winden, mit denen man schon im 5. Jahrhundert v. Chr. Theatereffekte erzielte, unter Gelächter verschmäh. Auf der Bühne dagegen, mochten manche Dramatiker bald nicht mehr auf sie verzichten. Wenn eine Handlung so verfahren war, daß sie sich nicht mehr auflösen ließ, half nur noch eins: Deus ex machina, der Gott aus dem Aufzug! Er schwebte aus dem Theaterolymp in die Niederungen der Bühne und sorgte dafür, daß sich alles in Wohlgefallen auflösen konnte.

Ein nicht unumstrittenes Verfahren. Freunde des großen Effekts liebten es; während Puristen es vorzogen, die Handlung ohne Götter zum (guten) Ende kommen zu lassen. Der Satiriker Aristophanes weist noch auf andere Probleme mit der Maschinerie hin: Für den Schauspieler, der sich ihr anvertrauen mußte, war sie nicht ganz ungefährlich und sie blieb auch für das Publikum keineswegs unsichtbar. In seinem Stück *Frieden* läßt er einen Bauern auf einem Käfer zu Zeus fliegen, um für Frieden zu bitten. Doch auf dem mechanischen Insekt ist dem Landmann nicht geheuer: "O Schrecken, wehe! Mir vergeht das Spaßen: / Maschinenmeister, gib wohl acht auf mich!" Auch der Chor ist besorgt um den Bauern: "Es fehlt nicht viel mehr: ziehet! / Laßt ja nicht nach, noch einmal strengt / Euch tüchtig an, nur wacker, seht, / Schon haben wir's gewonnen."

Die Götterwinden waren Weiterentwicklungen aus Belagerungsapparaten. Die kamen zwar schon den Zeitgenossen unbeholfen vor, doch sie haben uns immerhin die

gehandelt haben. Nicht so gesichert ist dagegen der Personenaufzug Neros Nero (37-68 n. Chr.), der das griechische Theater liebte, wollte wohl selbst einmal als Gott aus dem Aufzug erscheinen. Als Gegengewichte mußten Sklaven herhalten und Sklaven betrieben auch die Mechanik seines legendären Aufzugs. Als Sicherheitsvorkehrung gegen einen möglichen Absturz soll ein Lederkissen auf dem Grund des Schachts gedient haben.

Fliegende Stühle

Sklaven und Lederkissen. Das sind die Schwachstellen, die Erfinder und Ingenieure überwinden mußten, damit der Aufzug zu einem Massentransportmittel werden konnte: Antrieb und Sicherheit. Der Antrieb durch Menschenkraft blieb arbeitsintensiv und lohnte sich nur, wenn Lasten oder Menschen anders überhaupt nicht an ihren Bestimmungsort gebracht werden konnten. Im neuzeitlichen Europa wurde weiter experimentiert. Ab 1680 galt es in Paris unter den Reichen als der letzte Schrei, sich einen fliegenden Stuhl einbauen zu lassen, damit man nicht zu Fuß gehen mußte. Diese Mode fand ein jähes Ende, als die Schwiegertochter des Prinzen Condé drei Stunden lang gellend schrie, bis man sie endlich aus dem steckengebliebenen Stuhl, der nun gar nicht mehr flog, befreien konnte.

Es blieb dabei, daß Winden und primitive Aufzüge nur dann eingesetzt wurden, wenn jede andere Transportmöglichkeit noch unbedeutsamer war. Das galt etwa für alters-

schwache und maschinenbegeisterte Fürsten, die allein nicht mehr die Treppe hochkamen und sich sogenannte fliegende Stühle in ihren Schlössern installieren ließen: "Es ist nemlich großen Herren angenehm / wenn sie keine Treppen steigen dörffen / sondern auf einem Stuhl in andere Gemächer sich können in die Höhe ziehen lassen", so der Bauhistoriker L. C. Sturm 1714. Einer eher politischen Notwendigkeit entsprang der Außenlift mit Gegengewichten, den Louis XV. konstruieren ließ. Er bediente ihn selbst und konnte so diskret die Gemächer seiner Geliebten, Madame de Chateauroux, erreichen.

Erst die Dampfmaschine beflügelte eine rasante Entwicklung neuer vertikaler Transportmittel. Zum einen bot sie einen Antrieb, der nicht auf Menschen- oder Tierkraft angewiesen war. Gleichzeitig führte der Hunger der Dampfmaschinen nach mehr und mehr Brennstoff dazu, daß Kohle in Europa in immer tieferen Schichten abgebaut werden mußte. Früh wurden daher im Bergbau abenteuerliche Konstruktionen eingesetzt, die es den Bergbauarbeitern ermöglichen sollten, in die Flöze zu gelangen, ohne sich schon auf dem Weg dorthin zu verausgaben. Allerdings waren viele dieser Maschinerien so unsicher, daß die Bergleute es häufig vorzogen, zu Fuß zu gehen.

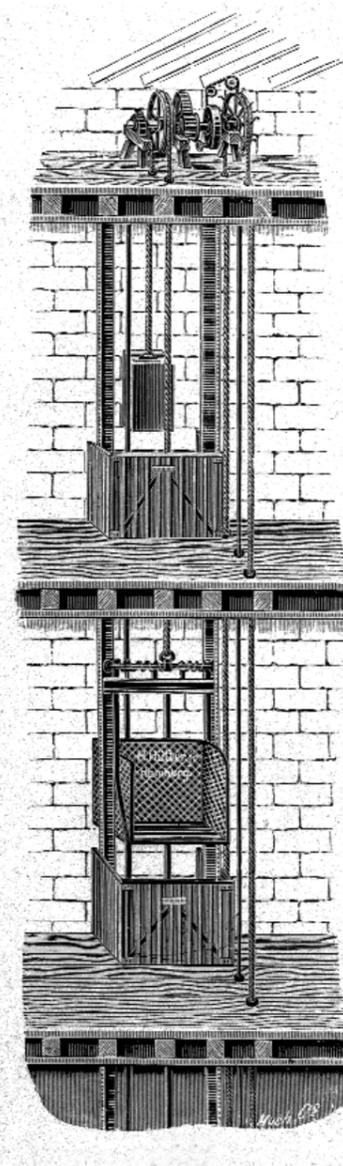
Sicherheit schnappt zu

Die Suche nach effizienteren Antriebsmöglichkeiten endete etwas früher als die bange Frage nach der Sicherheit. Hydraulische Personenaufzüge wurden ab 1846 verwendet. Sie wurden mit dem Wasserdruck der städtischen Wasserleitungen angetrieben, doch sie eigneten sich nicht für Bergwerke, in denen die Förderhöhen schon Anfang des 19. Jahrhunderts zum Teil über 400m betragen. Hier mußten weiter Seilantriebe verwendet werden. In Bergwerken machten auch Fangvorrichtungen die Aufzüge nicht sicher genug. Sie konnten bei Seilbruch zwar das Gewicht der Kabine halten, doch bei den enormen Förderhöhen hatte das Seil ein großes Eigengewicht. Fiel es auf die häufig offene Kabine, konnte es die Passagiere erschlagen und durch sein großes Gewicht die Kabine trotz Fangvorrichtung in die Tiefe reißen. Wenn die Bergleute also nicht schon durch das Seil erschlagen worden waren, stürzten sie nun auf den Grund des Schachts, in dessen Sickerwasser sie dann ertranken. Obwohl es seit 1827 Versuche mit Drahtseilen gab, die ab den 1840er Jahren eingesetzt wurden, waren die Seile durch das Aufwickeln auf Trommeln doch noch viel zu stark beansprucht. Für wirklich tiefe Schächte (600 m und mehr) wurden außerdem die Trommeln viel zu groß.

1877 erfand der Ingenieur Friedrich Koepe den Treibscheibenantrieb. Dabei wird die Reibung genutzt, die entsteht, wenn das Seil über eine Scheibe mit einem Profil geführt wird. Dieses Verfahren machte die unhandlichen Trommeln überflüssig, da das Seil mit Kabine und Gegengewicht verbunden ist und immer in der gesamten Länge genutzt wird.

Zunächst wurde dieser Antrieb vor allem im Bergbau angewandt, und es sollte noch einige Jahrzehnte dauern, bis man Seile nicht mehr automatisch mit Seilbruch assoziierte. Für den Bau von Personenaufzügen herrschten daher Hydraulikantriebe vor. Erst als man in Amerika die Stahlskelettbauweise entwickelte, die den Bau von Wolkenkratzern in das Reich des Möglichen rückte, besann man sich auf den Treibscheibenantrieb, der für den amerikanischen Übertagebergbau keine Bedeutung gehabt hatte.

Während Koepes Erfindung von seinem Arbeitgeber Krupp kaum beachtet wurde, so daß Koepe sie zunächst selbst patentieren ließ, demonstrierte Elisha Graves Otis die größte Errungenschaft für Aufzugssicherheit, die Fangvorrich-



Handbetriebener Aufzug, um 1900

tung, mit einer spektakulären Inszenierung. 1853, bei der Einweihungsfeier des New Yorker Kristallpalasts, stellte er sich auf einen Plattformaufzug und ließ das Seil durchtrennen. Die Fangvorrichtung schnappte zu und Otis rief: "All safe, gentlemen, all safe". Diese berühmten Worte sind der "Urschrei" des Aufzugs.

Im folgenden halben Jahrhundert hagelte es Erfindungen. Sie machten den Aufzug zu dem, was wir heute kennen. Vor der allgemeinen Elektrifizierung war der Otto-Motor ein Meilenstein, denn Dampfkraft lohnte sich nur dort, wo ohnehin den ganzen Tag Energie benötigt wurde. Die hydraulisch betriebenen Aufzüge kranken oft an dem zu geringen Druck der städtischen Wasserversorgung. Die Otto-Motoren hatten einen höheren Wirkungsgrad als

Dampfmaschinen und mußten nicht bis zu zwei Stunden vorgeheizt werden, bis sie einsatzbereit waren.

Der letzte Meilenstein

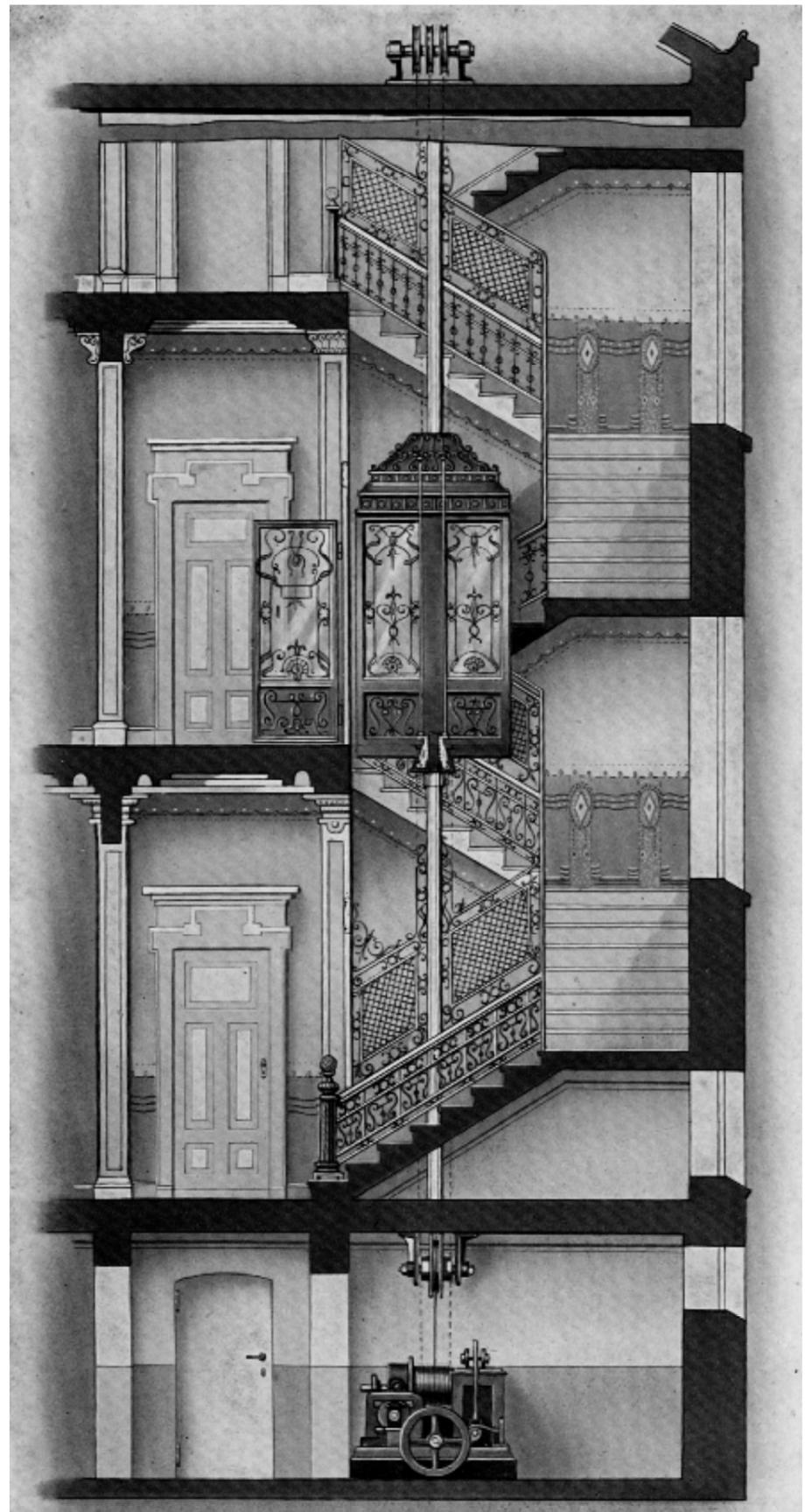
1880 stellte Siemens den ersten elektrischen Aufzug auf der Pfalzgau-Ausstellung in Mannheim vor. Es ist möglicherweise auf das allgemeine Mißtrauen gegenüber Seilen zurückzuführen, daß seine umzäunte Plattform, die auf einen Aussichtsturm führte, einen Zahnstangenantrieb verwendete, der sich über die gesamte Förderhöhe erstreckte.

Schon in den 1860ern hatte man das Schneckengetriebe erfunden. Ab 1874 wurden Türen mit Gegengewichten ausgerüstet, 1882 fuhr der erste Paternoster, 1886 folgte ein getriebeloser Antrieb, um 1900 Druckknopfsteuerungen und 1907 Sammelsteuerungen. Als in den frühen 1920ern noch die Stockwerksanzeigen für Kabine und Stockwerk sowie automatische Türöffner dazukamen, war der Aufzug "fertig".

Aber auch ausgereifte Technologien können selbstverständlich verbessert werden. Zunächst wurden die Steuerungen von Relais auf Transistoren umgerüstet. In den

1970er Jahren kamen elektronische Steuerungen dazu. Ich erinnere mich, daß mein Vater von seinem Starelektriker erzählte, der seinen Beruf aus Leidenschaft ausübte und nichts von den ersten Mikroprozessoren hielt. Er setzte seinen Ehrgeiz daran, mit diesem neumodischen "Schicksnack" zu konkurrieren. Für eine Weile ist es ihm auch gelungen. Dann wurden die Chips immer leistungsfähiger und der Schaltungsfanatiker mußte sich damit abfinden, daß Steuerungen nun auf kleinen Plättchen daherkamen, die er nicht mehr selbst verdrahtet hatte und die seiner Kreativität kaum noch Spielraum ließen.

Und die Zukunft? Wann gibt es den Aufzug ohne Seile oder Kolben? Noch ist ausreichend Energie ein Problem beim Magnetschwebelift. Auch Sprachsteuerung ist seit längerem im Gespräch, aber wird sie auch für Touristen funktionieren? Und werden die Aufzüge antworten? Und wenn ja, werden sie uns mit einschmeichelnder Stimme „Guten Tag“ wünschen, wie der Science-Fiction Autor Douglas Addams befürchtete? Denn die künstliche Fröhlichkeit seiner sprechenden Lifte löste vor allem Depressionen oder Wutanfälle aus.



Elektrischer Aufzug, um 1910

1876 - was sonst noch geschah.

In Hamburg wird die Deutsche Seewarte gegründet. Sie liefert die ersten regelmäßigen Wettervorhersagen.

Alexander Graham Bell benutzt zum ersten Mal sein frisch patentiertes Telephon und Carl Linde erfindet die Ammoniak-Kältemaschine.

Die internationale Meterkonvention tritt in Kraft.

Königin Victoria von England nimmt den Titel "Kaiserin von Indien" an.

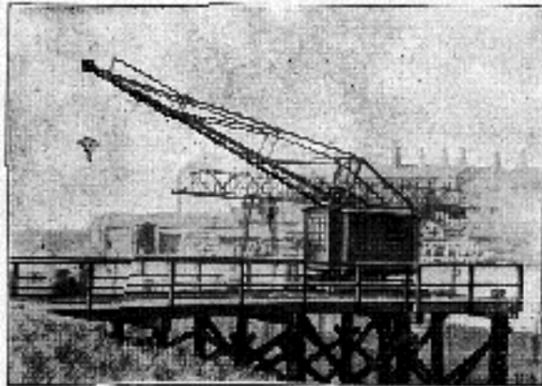
Mata Hari, der Cellist Pablo Casals, Wilhelm Pieck, Mitbegründer und Vorsitzender der KPD, sowie Konrad Adenauer erblicken das Licht der Welt.

Mark Twains Tom Sawyer erscheint, Johannes Brahms komponiert seine Symphonie Nr. 1 in c-moll, Tschairowskij Schwanensee. Die ersten Bayreuther Festspiele erleben die Gesamtauführung von Richard Wagners Ring der Nibelungen.

Auf der Weltausstellung in Philadelphia entdeckt eine breite Öffentlichkeit die Banane und findet sie lecker.

In Amerika erhält der erste Schwarze einen Dokortitel und in Berlin läßt sich die erste approbierte Ärztin, Franziska Tiburtius, nieder.

Diverse Asteroiden werden entdeckt und die ersten Sardinen in Dosen kommen in die Läden.

		
<p>Aufzüge Krane Winden jeglicher Art Herbert</p>	<p>Lifts Cranes Winches of every description supplied by</p>	<p>Montecargas Gruas Tornos de toda clase ministra</p>
<p>Maschinenfabrik H. Hüttner jr. Hamburg 23</p>		

Anzeige 1922

Kabinenmode

Als griechische Säulen verkleidete Stahlträger, Autos im Kutschenlook und Fabriken wie gotische Kathedralen. Zur Zeit der Gründung der Firma H. Hütter jr. gingen Design und Funktion noch getrennte Wege. Obwohl Dampfma-

um, wenn auch mit anderen Mitteln als in den Palästen der Adligen. Auch die frühen Aufzüge in Kaufhäusern verströmten Luxus pur - bis sie von den Fahrtreppen abgelöst wurden, die den KundInnen jederzeit einen guten Überblick über das

schweife und Geschwindigkeit wurde gefeiert wie eine Gottheit. In den futuristischen Entwürfen des italienischen Architekten Sant'Elia schlängeln sich Aufzüge aus Glas und Stahl außen an Hochhauskomplexen empor.

Während Sant'Elia's Ideen für Panorama-Aufzüge erst viel später wieder aufgegriffen wurden, gab es schon früh Glasaufzüge. Auch bei Hütter boten der Firmengründer und sein Sohn sie kurz nach der Wende zum 20. Jahrhundert an. Schon damals verband der Glasaufzug Modernität mit repräsentativer Eleganz. Leider blieb die erste Hochzeit des Glasaufzugs recht kurz.

Vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg war an Eleganz nicht zu denken. Man baute mit knappen Ressourcen und möglichst nüchtern. Das wirkte sich auch auf die Ausstattung der Kabinen aus. Der komfortable Luxus der Frühzeit des Aufzugbaus war einer nüchternen Kabine gewichen, die mit möglichst vandalismusresistenten Materialien wie Resopal oder Stahl ausgestattet war. Kabinen hatten Normgrößen und wirkten austauschbar. Obwohl der Aufzug längst zur Selbstverständlichkeit geworden war, konnte es dennoch geschehen, daß die Aufzüge schlicht vergessen wurden oder doch zumindest keine Fachleute zu ihrer Planung herangezogen wurden. "Immer noch ist es leider kein seltenes Kuriosum, daß an Aufzugsanlagen spät oder zu spät gedacht wird und dann ein krummes, völlig falsch gelegenes Plätzchen für die Schächte übrig bleibt," schrieb Heinz Hütter 1962 in seinem Aufsatz "Planung und Ausführung von Aufzügen". Damals machte man bei Hütter aus der Not eine Tugend und produzierte Aufzüge für jeden Schacht.

Eine Wende dieses Trends zeichnete sich erst in den 1970ern ab. Der Architekt John Portman konzipierte Hotels, die sich in einen gigantischen Innenhof öffneten. Auch die Aufzüge waren nicht mehr in Schächten versteckt, sondern wurden zu überdimensionalen, bewegten Skulpturen aus Glas und Stahl. Als große Konzerne die

'corporate identity' für sich entdeckten, wurden auch bald die Eingangshallen großer Verwaltungsgebäude mit repräsentativen Aufzügen ausgestattet. Die Zeit der tristen Nüchternheit war vorbei, denn nun sollte vom Briefpapier bis zur Architektur ein Image transportiert werden.

Die Neigung, Aufzüge als Blickfang zu realisieren setzt sich auch im



Hydraulikaufzug mit Komfort

schinen schon seit fast 100 Jahren das Innere von Fabriken prägten, blieb den Zeitgenossen der Anblick der neuen Maschinen suspekt. Um den Schock des Neuen abzdämpfen, 'kleidete' man die technischen Geräte in bekannte Formen. Für den Aufzug war das das Eisenbahnabteil.

Das immerhin war ein Vorzug, von dem wir uns heute kaum noch eine Vorstellung machen konnten, denn in eleganten Wohnhäusern konnte man sofa-ähnliche Sitzgelegenheiten in Aufzügen finden. Zum Teil waren die Kabinen mit aufwendigen Schnitzereien und Intarsien verziert. So setzte das Bürgertum sein Bedürfnis nach repräsentativer Architektur ganz selbstverständlich

Warenangebot ermöglichen.

Ab etwa 1910 schienen alle technologischen Errungenschaften des 19. Jahrhunderts mit einem Schlag in den Köpfen der Menschen anzukommen. Eine kulturelle Revolution setzte ein. Maschinen sollten nun nicht mehr unter schnörkeligen Verzierungen versteckt werden. Innenausstattungen stellten überrascht fest, daß Fenster zum Hinaussehen da sind und nicht, um meterweise düsteren Samt davorzuhängen. Architekten gingen noch einen Schritt weiter und wollten ganze Häuser aus Glas bauen. In Italien malten die sogenannten Futuristen alles, was schnell war, Dampflok



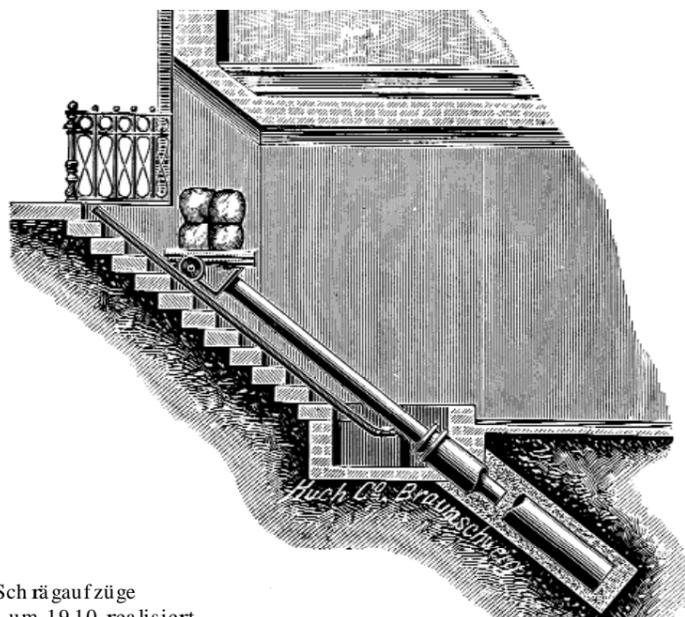
Repräsentativer Personenaufzug, 1912

21. Jahrhundert fort. Auch hier bringt jedes Projekt neue Herausforderungen für die Aufzugsfertigung. Bei Hütter stellt man sich diesen Herausforderungen mit Elan, denn 'maßgeschneiderte' Aufzüge sind und waren schon immer unsere Stärke. Glas, der bevorzugte Werkstoff, hat seit den Zeiten des Gründers nichts von seiner spektakulären Modernität verloren. Einer der vielen Glasaufzüge, die Hütter in den letzten Jahren realisiert hat, befindet sich in Hamburgs ständiger Vertretung in Berlin. Er ist mehr als ein Beispiel für die gelungene Verbindung von Technik und Ästhetik - er ist auch ein Zeichen für unsere Verbundenheit mit Hamburg und für unsere Präsenz in der Hauptstadt in Form von Hütter-Aufzüge GmbH Berlin.

Schrägaufzüge

Eine besondere Hütter-Spezialität sind Schrägaufzüge. Diese Methode, vorhandene Treppen durch Aufzüge zu ergänzen, kannte schon der Gründer. Die Schrägaufzüge der ersten Hütter-Generation waren noch hauptsächlich für den Transport von Lasten entwickelt worden. Denn als Schrägaufzüge schon ganz selbstverständlich in einem unserer Kataloge angeboten wurden, hatte man gerade mal mit dem Bau der Hamburger Hochbahn begonnen. Zwar gab es seit 1824 Pferdeomnibuslinien, die 1894 elektrifiziert wurden, doch selbst als 1912 die Hamburger Hochbahn AG ihr Streckennetz ausbaute, blieben öffentliche Verkehrsmittel noch lange ein unbezahlbarer Luxus für die ärmsten Bevölkerungsschichten. An behinderten gerechte Zugänge zu Bahnhöfen war damals noch nicht

Hydraulische Schrägaufzüge wurden bereits um 1910 realisiert



zu denken. Das hat sich in der modernen Wohlstandsgesellschaft glücklicherweise geändert.

In Hamburg wie in anderen Städten werden immer mehr U- und S-Bahnzugänge mit Schrägaufzügen nachgerüstet. Wenn sie von Hütter sind, erfreuen sie sich besonderer Beliebtheit. Sonderkonstruktionen, die drei verschiedene Antriebsmöglichkeiten vorsehen, garantieren einerseits Wirtschaftlichkeit, andererseits eine hohe Flexibilität. So ist gewährleistet, daß unsere Schrägaufzüge auch bestehende Fahrtreppen ersetzen können. Da diese Aufzüge öffentlich sind, müssen sie leider auch gegen Vandalismus geschützt werden. Doch hier läßt sich das Nützliche mit dem Schönen verbinden. Denn das Zauberwort heißt 'Transparenz': die Kabinen von Schrägaufzügen werden über-



U-Bahn Station Hamburg Hauptbahnhof Süd

wiegend aus Glas gestaltet. So sehen sie den modernen Prestige-Aufzüge in so manchem eleganten Foyer zumindest ähnlich.

Davon können sich RollstuhlfahrerInnen, Eltern mit Kinderwagen etc. längst nicht mehr nur in Hamburg überzeugen. Auch in Berlin und Stuttgart können

Reisende den Komfort unserer Schrägaufzüge genießen. Auf Bali, im Bali Cliff Resort, verbindet ein Hütter-Schrägaufzug den Empfang mit den am Strand gelegenen Bungalows - er schlägt die Brücke von Europa nach Asien.

Unsere Schrägaufzüge verbinden verschiedene Ebenen des Hauptbahnhofs



Hinter den Kulissen



Bettenaufzug 1912

Auch wenn man kaum je über Aufzüge nachdenkt - aus der Welt des 20. und 21. Jahrhunderts wegdenken kann man sie nicht, denn das würde etwa so aussehen: Aus dem ebenerdigen Operationsaal wird der frisch Operierte in die Intensivstation im zweiten Stock verlagert. Dazu bettet man ihn auf

eine Trage; Pfleger hieven ihn die Treppe hoch. Vorneweg bringen Schwestern diverse Beutel mit Medikamenten, Kochsalzlösung etc. mit. Den Abschluß dieser gefährlichen Prozession bilden wieder Pfleger. Sie haben hochempfindliche Überwachungsmonitore und lebenserhaltende Maschinen auf

Sackkarren geladen... Ein solches Szenario ist so makaber wie undurchführbar, aber es zeigt, daß zeitgemäße Krankenpflege ohne Bettenaufzüge geradezu unmöglich wäre. Bei Hütter wurden denn auch bereits vor dem Ersten Weltkrieg Bettenaufzüge gebaut. Damals wie heute werden hier besondere Anforderungen gestellt. Bettenaufzüge müssen erschütterungsarm fahren und besonders sanft beschleunigen und bremsen. Selbstverständlich muß die Kabine bündig halten, denn schon beim kleinsten Höhenunterschied zwischen Fahrkorb und Fußboden könnte man die schweren Betten kaum noch auf den Flur schieben, und streiken darf so ein Aufzug eigentlich auch nicht. Hier ist Hütters Service gefragt, denn ein gut gewarteter Aufzug ist zu 99,4 Prozent verfügbar - sicherer als die Pille.

Während man Krankenhausaufzüge vielleicht noch aus eigener Erfahrung kennt, gibt es eine Klasse von Aufzügen, die die meisten Menschen nie zu Gesicht bekommen: Lastenaufzüge. Nehmen wir Sabine P. Sie ist Gärtnerin und wohnt in einem Bungalow im Grünen. Im Urlaub mietet sie für sich und ihre Familie ein Haus in Dänemark. Mit Aufzügen kommt sie also nur alle Jubeljahre in direkten

Kontakt. Wenn man sie fragen würde, ob der Aufzug ihrer Meinung nach zu einer der größten Errungenschaften des 19. Jahrhunderts gehört, würde sie vermutlich sagen, daß sie sich ein Leben ohne Aufzüge problemlos vorstellen kann. Aber schauen wir mal.

Heute hat Sabine P. sich einen Tag frei genommen. Die Sonne scheint und sie schnippelt sich eine Banane in ihr Müsli. Die Banane ist mit einem Bananenelevator vom Schiff ins Lagerhaus gebracht worden. Das sind paternosterartige Vorrichtungen mit Leinentaschen statt Kabinen. Sie können entweder am Hafenkai oder direkt auf dem Schiff installiert sein. Bis in die 1960er hat Hütter beide Sorten Bananenelevatoren hergestellt. Die ersten Taschen soll Mercedes Hütter, die Großmutter der aktuellen Hütter-Generation, noch selbst genäht haben.

Zum Frühstück trinkt Sabine P. einen blumigen Darjeeling. Eine Mischung, die schon seit Jahren ihr Lieblingstee ist. Die Teesorten, aus denen er hergestell wird, lagerten in der Hamburger Speicherstadt. Dort sind sie selbstverständlich mit einer Speicherwinde hingekommen. Sabine P. wirft einen Blick auf die Post. Zwischen der Werbung und ein paar Rechnungen ist auch eine

Postkarte von einer befreundeten Kollegin, über die sie sich sehr freut - die sie aber sehr viel später erreicht hätte, wenn sie nicht mittels eines Lastenaufzuges in die moderne Sortieranlage gekommen wäre. Bevor Sabine P. sich zu ihrem Einkaufsbummel in der Hamburger



Bettenaufzug,
Hospital zum Heiligen Geist

City aufmacht, ruft sie noch schnell in der Buchhandlung an, um zu fragen, ob sie das Gartenlexikon, das sie gestern bestellt hat, abholen kann. Klar, der Grossist hat pünktlich geliefert - Teil seines aufwendigen Logistik-Konzepts ist natürlich ein Aufzug.

Es verspricht wirklich ein guter Tag zu werden, die Sonne scheint immer noch und Sabine P. ergattert sofort einen Parkplatz. In einem Kaufhaus findet sie die Stehlampe, die sie seit Jahren gesucht hat. Vorsichtig balanciert sie das edle Stück die Rolltreppe hinunter. Und wie ist sie in den 4. Stock gekommen? Nachdem sie das Buch abgeholt hat, ist noch Zeit für einen kurzen Museumsbesuch. Sie geht auf der wunderschönen Treppe des Museums für Kunst und Gewerbe in den ersten Stock und gönnt sich erstmal einen Kaffee. Dann sieht sie

sich die Ausstellung an. Die sperrigen Ausstellungsgegenstände sind natürlich nicht über die Treppe, sondern per Hütter-Aufzug an Ort und Stelle gebracht worden.

Sabine P. hat wirklich einen erfüllten Tag, denn jetzt trifft sie noch eine gute Freundin, mit der sie ins Theater will. Diese Freundin weiß übrigens, was sie an Aufzügen hat. Sie arbeitet in der Harburger Finanzbehörde und benutzt dort täglich den Hütter-Paternoster. Wenn sie in die Hamburger Innenstadt will, benutzt sie gern den alten Elbtunnel, der meist nicht annähernd so verstopft ist, wie der neue. Es ist immer ein kleines Abenteuer, das Auto in den Aufzug zu fahren. Wäre sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs, könnte sie mit einem Hütter-Aufzug an die Oberfläche gelangen.

Sabine P. und ihre Freundin sehen sich ein Stück im Hamburger Deutschen Schauspielhaus an. Sie sind begeistert. Von der schauspielerischen Leistung bis hin zum Bühnenbild übertrifft die Inszenierung all ihre Erwartungen. Das Bühnenbild ist mittels eines Hütter-Aufzugs vom Magazin auf die Bühne gebracht worden. Seit 1999 können die Bühnenarbeiter dabei klotzen, statt kleckern. Mit seinen Traumbaßen von 7,5 Metern Höhe, acht Metern Tiefe und drei Metern Breite ermöglicht der größte Aufzug Hamburgs den Bühnenarbeitern, ganze Dekorationsteile zu transportieren. Aber Sabine P. und ihre Freundin sind längst nicht mehr im Theater. Zum krönenden Abschluß des gelungenen Abends gehen beide noch etwas essen. Und obwohl die Küche des Restaurants im Keller liegt und ihr Essen ohne Wärmehaube serviert wird, ist es noch schön heiß. Der Speisenaufzug wünscht guten Appetit!

Wieder hat Sabine P. einen Tag ihres Lebens verbracht, ohne auch nur an Aufzüge zu denken. Damit ist sie nicht allein. In meinem Konversationslexikon findet sich eine Liste wichtiger Errungenschaften aus



Bananen-Elevator, um 1930

Wissenschaft und Technik. Natürlich kann eine solche Liste nicht vollständig sein, doch wenn eine Technologie die Lebensqualität der Menschen so dramatisch verbessert wie der Aufzug, dann ist es schon überraschend, daß mit Ausnahme des Flaschenzugs (Archimedes, ca. 236 v. Chr.) vertikaler Transport mit keinem Wort erwähnt wird. Statt Hydraulikaufzug, Fangvorrichtung oder Treibscheibenantrieb findet man Mordwerkzeuge wie Maschinengewehr und raucharmes Schießpulver, auf das die Menschheit gut hätte verzichten können.

Die Autoren dieser Liste gehören wahrscheinlich, wie Sabine P., zu den Menschen, die

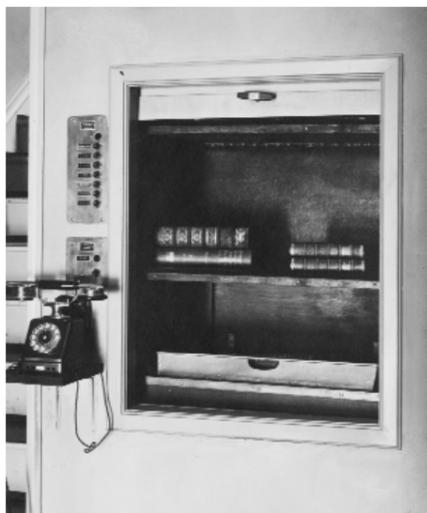


Alter Elbtunnel, Personenaufzug ohne Schacht

Aby Warburg, Sproß der renommierten Bankdynastie, war wohl der erste Kulturwissenschaftler überhaupt. Kunstgeschichte, Philosophie, Ethnologie - Warburg wollte die engen Grenzen all dieser Wissenschaften sprengen, um herauszufinden, wie stark Bilder die menschliche Kultur von der Antike bis zum journalistischen Photo prägen. Dazu benötigte er Bücher - waschkörbeweise Bücher; Bücher in der Eingangshalle, Bücher im Keller. Sein Haus in Harvestehude war so voller Bücher, daß man keinen Platz fand, sie zu lesen. Daher nahm Warburg den Umbau des Nebenhauses, der Heilwigstraße 116, zur Bibliothek in Angriff.

Als 1926 die Kulturwissenschaftliche Bibliothek Warburg (KBW) eröffnet wurde, waren Bücher immer noch der einzige Datenträger für Bild und Schrift. Doch die gesamte restliche Ausstattung der Bibliothek war durch modernste Technologie geprägt. 28 Telephone, ein Diaprojektor, Rohrpost, ein Personenaufzug und eine Förderanlage, erleichterten den Umgang mit den Büchern. Auf der Förderanlage gelangten die Bücher automatisch in

Warburg



Bücher aufzug KBW, 1926

den ebenfalls vorhandenen Bücher-aufzug, der im Lesesaal endete. Für Heinrich Hütter, der beide Aufzüge sowie die Förderanlage baute, war dies möglicherweise ein Auftrag unter vielen, bei dem lediglich das

damals in Deutschland einzigartige Förderband für Bücher ein interessantes Konstruktionsproblem darstellte. Aus der Distanz von 75 Jahren sind wir jedoch froh, daß unser Großvater seinen verschiedenen Beitrag zu dieser unvergleichlichen Bibliothek leisten konnte.

Die Kulturwissenschaftliche Bibliothek Warburg war nicht nur intern vernetzt, sondern auch eng an die noch junge Hamburger Universität angeschlossen. Warburgs Bücherreichtum ergänzte die noch dürftig ausgestattete, 1919 gegründete Hamburger Universität. Außerdem öffnete Warburg seinen spektakulären ovalen Lesesaal für Vorträge und Veranstaltungen. Warburg erlebte die KBW nur noch drei Jahre - er starb 1929. So mußte er nicht mehr miterleben, wie die Bibliothek 1933 vor der nationalsozialistischen Regierung nach London flüchtete. 1993 wurde aus dem zuvor kommerziell genutzten Gebäude in der Heilwigstraße 116 wieder das Warburg-Haus. In Zusammenarbeit mit der TU entsteht die Warburg Electronic Library, durch die eine Vernetzung möglich wird, von der Aby Warburg nicht einmal hätte träumen können.

Aufzug fahren lassen und die Aufzüge um sie herum nicht einmal sehen. Wenn es um Lastenaufzüge geht, ist das nicht überraschend. Das ungeschulte Auge nimmt sie kaum wahr. Vor allem bei Unterfluraufzügen sieht man nur ein als Fußboden 'getarntes' Dach. Solche Aufzüge sind nur in Ausnahmefällen ein Hingucker. Etwa wie der eines unserer Kunden, der seinen Fernseher nur sehen mag, wenn es auch etwas zu sehen gibt. Wenn nicht, verschwindet sein TV-Gerät ferngesteuert in einem Podest. Zurück bleibt eine glatte Fläche - allerdings mit High-Tech-Untergrund.

Im Normalfall dienen Lastenaufzüge nicht ästhetischen Erwägungen, sondern profaner Arbeitserleichterung. Vielleicht sehen sie nach längerem Gebrauch nicht mehr sehr attraktiv aus und führen in kalte, schmutzige Lagerräume, von deren Existenz man nichts wissen möchte. Aber niemand, auch nicht Sabine P., will wissen, was die Dinge, mit denen wir täglich umgehen, in einer Welt ohne Aufzüge kosten würden.



Kulissenauzug, 1999
Deutsches Schauspielhaus, Hamburg

Hubtür - VKT 2002

Auf der INTERLIFT '94 präsentierte die Hütter-Aufzüge GmbH ihre neueste Entwicklung auf dem Gebiet von Türen für Lastenaufzüge, die Kabinenabschlußtür VKT 2002. Die vertikale Kabinenabschlußtür VKT 2002 wurde für die Erstinstallation und auch für den nachträglichen Einbau in Lastenaufzüge entwickelt, wobei die geringe Schachtbreite einen nicht zu übersehenden Pluspunkt darstellt. Hier wurden die Vorteile einer modernen, geregelten Hubtür in der Kabine mit einer widerstandsfähigen, langlebigen Drehtür im Schacht erstmals optimal kombiniert.

Wie bekannt, sind die Tage der Lastenaufzüge ohne Kabinenabschluß gezählt. Der Nachrüstungsbeschluß des Deutschen Aufzugausschusses, die neueste Umsetzung durch das Sozialministerium in Niedersachsen und die aktuelle EN 81 Teil 1+2 sind hierfür klare Zeichen.

Was bietet die VKT 2002?

Alle Teile sind verzinkt oder aus Edelstahl, nur die Flügel werden grundiert geliefert - mit automatischem Rücklauf, Schließkraft unter 150 N - in Segmenten vormontiert, müssen nur wenige Teile zusammengefügt werden - läßt sie sich problemlos mit einer Drehtür kombinieren - die robuste, stabile Konstruktion erfordert nur geringe Einbaumaße - der geregelte Türantrieb sorgt für niedrigen Stromverbrauch durch sein ausgeglichenes System - bei Netzausfall sind nur



VKT 2002, Türbreite 800 bis 3000 mm, Türhöhe 1800 bis 3000 mm.

geringe Kräfte zur Türöffnung erforderlich. Zu guter Letzt ist auch die Montage übersichtlich und einfach bei nur geringer, erforderlicher Schachtbreite.

Bei nachträglicher Installation ist die Ansteuerung über vorhandenen Riegelmagneten möglich, nur 2 Adern im Hängekabel sind für Türkontakt erforderlich, am Kabinenboden müssen keine Veränderungen vorgenommen werden. Durch die kurze Einbauzeit ergeben sich kurze Ausfallzeiten. Zusatzausstattung für Kabinen Anpassung und Entriegelungskurve ist erhältlich. Der Schachtkopf erweist sich in der Regel als ausreichend.

Lift-Report

Der Paternoster

Er riecht nach Holz und ein ganz kleines bißchen nach Schmierfett. Sein dezentes Rumoren beruhigt und versetzt uns in ein mikrochiploses, mechanisches Zeitalter zurück. Wer sich auf die ungefährliche Weiterfahrt durch Boden oder Keller macht, kommt dem Rumpeln näher. Nach dem letztmöglichen Ausstieg weiß man, daß man hier eigentlich nichts zu suchen hat, denn dann wird aus repräsentativen Holzturnieren eine Verschalung aus groben Brettern. Und dann taucht die Kette auf: schwarz, massiv, öglänzend. Es folgt ein kleiner Ruck, die Zeit steht für einen Moment still. Die Fahrt verläuft sekundenlang horizontal, während die Kabine in den anderen Schacht transportiert wird. Der Ausflug im Paternoster kombiniert Karussellfahren mit einem Hauch Geisterbahn.

Als der Paternoster 1882 in England erfunden wurde, sah man vor allem, daß dieses vertikale Fortbewegungsmittel in jeder Hinsicht effizienter war als herkömmliche Aufzüge. Da alle 12 Sekunden eine

neue Kabine bereitsteht, verkürzen sich die Wartezeiten. Außerdem benötigt der Paternoster nur einen Bruchteil der Energie von Aufzügen. Das war gerade in der Frühzeit der Aufzüge, als die allgemeine Elektrifizierung noch ein Wunschtraum war, ein wichtiger Faktor. Paternoster sind außerdem wartungsarm und viel weniger störanfällig als herkömmliche Aufzüge.

Paternoster waren Weiterentwicklungen aus der Lastenbeförderung. Schon um 1780 findet sich im "Technologischen Wörterbuch" von Jacobsen eine Definition für eine endlose Eimerkette, mit der sich Wasser oder Erde heben ließ. Dieses Prinzip scheint ursprünglich in China entwickelt worden zu sein. Über Indochina fanden die schräggestellten Endlosschöpfescheiben zu Beginn des 16. Jahrhunderts den Weg nach England. Dort wurde die Technologie weiterentwickelt. Bereits 1876 beförderte ein einfacher Vorläufer des Paternosters Postgüter im Hauptpostamt in London. Bei dieser Anlage wurde erstmals das Kopfüber-Prinzip aufge-

geben: Die Lastkübel waren nicht fest montiert, sondern hingen lose an einem umlaufenden Transportband. Auf diese Weise konnten Waren nicht nur auf-, sondern auch abwärts befördert werden.

Paternosterhochburg Hamburg

Nach einem Englandbesuch im Jahr 1885 war ein Hamburger Großkaufmann so überzeugt vom Prinzip des 'Cyclic Elevator', daß er einen solchen Aufzug im Hamburger Dovenhof installieren ließ. Hamburg wurde schnell zur Hochburg der Paternoster. Schon 1905 gab es in Hamburg 80 Paternoster, die etwa 20 Millionen Menschen im Jahr beförderten. In der Blütezeit des "Beamtenbaggers" soll es etwa 600 Paternoster in der Hansestadt gegeben haben.

Im übrigen Preußen tat man sich schwer mit dieser neuen Technologie. Anders als in frühen Personenaufzügen wurde für den Paternoster kein Aufzugsführer benötigt. Das machte den Paternoster zum einzigen Verkehrsmittel, das automa-

tisch fuhr. Für die Berliner Behörden sah das nach zu viel Freiheit aus und sie befürchteten Kontrollverlust. Deshalb machte der VDI 1907 Druck und forderte vom Kanzler, Paternoster vorrangig zu behandeln, da sie nicht nur effizienter große Mengen von Passagieren beförderten, sondern auch "sicherer und billiger in Anlage und Betrieb" seien. Dem konnte sich auf die Dauer auch die preußische Bürokratie nicht verschließen und der Umlaufaufzug trat seinen Siegeszug an.

Obwohl nicht bekannt ist, wann die Firma H. Hütter jr. den ersten Paternoster fertigte, ist doch sicher, daß sie ihren Anteil an dieser Blütezeit hatte. Bis heute laufen zahlreiche Hütter-Paternoster, einige davon seit den 1920er Jahren.

Noch in den 1960ern wies Heinz Hütter darauf hin, daß ein "Schnellfahreraufzug" häufig nur scheinbar schneller ist als ein Paternoster: "Bei der Hast, die unserer Zeit ihr Gepräge gibt, ist man häufig geneigt, Schnellfahreraufzügen gegenüber dem Paternoster den

Vorzug zu geben". Doch in größeren Bürohäusern, in denen mehrere Stockwerke von einer Firma belegt wurden, zeigten sich die Vorzüge des Paternosters, der gerade auf kurzen Strecken viel schneller als normale Aufzüge arbeitet. Denn die Zeit für das Türöffnen, Einsteigen bei stehendem Korb, Türschließen, Druckknopf betätigen und Tür öffnen an der Zielstation sowie Beschleunigen und Verzögern des Fahrkorbes fällt weg.

Aus für den "Beamtenbagger"?

Dennoch wurde Anfang der 70er Jahre der Einbau neuer Umlaufauf-

züge verboten. Mit den unübertroffenen niedrigen Unfallzahlen herkömmlicher Aufzüge konnte der Paternoster nicht mithalten. Doch gerade die Menschen, die besonders auf Aufzüge angewiesen sind, läßt der Paternoster im Stich. Eltern mit Kinderwagen, Menschen im Rollstuhl oder an Krücken, Handwerker, die schwere oder sperrige Geräte mit sich führen - sie alle sind von der Benutzung ausgeschlossen, und wenn sie sich doch in den Paternoster wagten, kam es gerade mit diesen Personengruppen immer wieder zu Unfällen. Wenn es etwa älteren oder gehbehinderten Personen nicht gelang, innerhalb weniger Sekun-

den eine Kabine zu betreten oder zu verlassen. Auch Versuche, Lasten wie Leitern, Schubkarren oder Kühlschränke zu transportieren, schlugen verständlicherweise oft fehl. Außerdem stellte der Umlaufzug für Besucher, die noch nie einen Paternoster gesehen hatten, eine Herausforderung dar.

Schonfrist

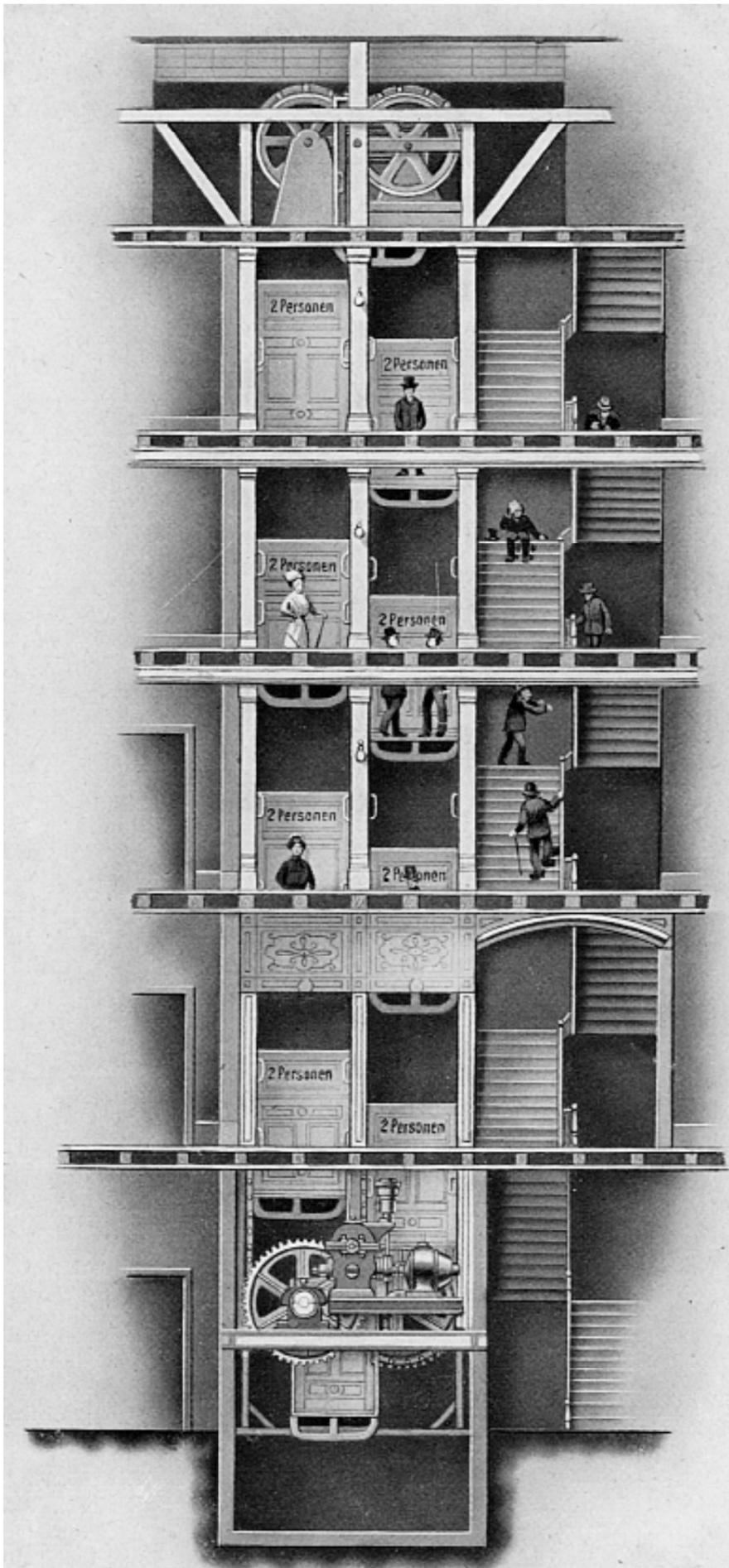
Bereits in der Aufzugsverordnung von 1972 wurde festgelegt, diese Urviecher der vertikalen Personenbeförderung bis Ende 1994 abzuschaffen. Ende der 80er Jahre bildete sich ein "Verein zur Rettung der letzten Personenumlaufaufzüge", es gab Unterschriftenaktionen und nostalgische Presseberichte. Doch nicht nur Nostalgie, sondern auch handfeste wirtschaftliche und rechtliche Erwägungen führten bald dazu, das Aus für den Paternoster noch einmal zu überdenken. Es war weder geklärt, welche rechtliche Stellung Umlaufaufzüge im Gebiet der neuen Bundesländer haben sollten, noch wie die Kosten für den Einbau neuer Aufzüge aufgebracht werden sollten. Daher dürfen bestehende Anlagen

weiter ihren Dienst tun.

Böse Zungen hatten behauptet, daß die Aufzugindustrie selbst für die Ersetzung aller Paternoster durch Aufzüge war. Zweifellos hätten sich lukrative Aufträge ergeben, wenn die Paternoster, die in Deutschland zu diesem Zeitpunkt noch ihre Runden drehten, auf einen Schlag ausgetauscht worden wären. Doch bei Hütter ist man stolz auf die letzten fahrenden Paternoster. Mehrere unserer Monteure wurden zu einer Zeit eingestellt, als Umlaufaufzüge noch gebaut wurden. Ihr unvergleichliches Know-How teilen sie mit ihren jüngeren Kollegen, wenn es um die Wartung der noch laufenden Paternoster geht. Bei so viel Expertise ist es nicht überraschend, daß nicht nur alle Hütter-Paternoster auch durch Hütter-Service gewartet werden, sondern diverse weitere Anlagen. Zwei dieser Paternoster wurden außerdem von Hütter-Aufzüge modernisiert. Weiterhin ist Hütter eine der wenigen Firmen, die auch heute noch umfangreiche Modernisierungen an Paternostern durchführt.

Wer mal wieder - oder vielleicht zum ersten Mal im Leben - Paternoster fahren möchte, findet den nächsten Paternoster auf dieser Internet-Adresse:

<http://members.surfeu.de/awin/paternoster.html>



Der Paternoster versprach schon in unserem Katalog von 1912 Bequemlichkeit



Paternoster, 1912

things to do in an elevator

Was geschieht, wenn ein Liftfahrer sich nicht an die Konventionen hält? Der Soziologe Harold Garfinkel hat diese Frage Ende der 60er Jahre für alle möglichen Alltagssituationen untersucht. Er gab seinen StudentInnen auf, Alltagsrituale zu stören. Schon mit einfachsten Abweichungen von der erwarteten Norm kann man bei seinem Gegenüber eine schillernde Gefühlspalette von Frustration über Wut bis hin zur Panik auslösen. Garfinkels Experimente haben so viel Furore gemacht, daß noch heute amerikanische Erstsemester losgeschickt werden, um ihre Umwelt durch 'Garfinkeln' aus dem Konzept zu bringen. Wer das im Aufzug ausprobieren möchte, findet hier ein paar Anregungen

Schauen Sie angelegentlich in Ihr Portemonnaie oder ihre Handtasche. Murmeln Sie dabei hörbar: Hast Du auch genug Luft da drin?

Halten Sie im höchsten Stockwerk die Türen auf und bestehen Sie darauf zu warten, bis Sie hören, wie der Pfennig, den Sie zwischen Kabine und Schacht haben fallen lassen, unten ankommt und 'ping' macht.

Zeichnen Sie ein kleines Kreidequadrat auf dem Fußboden und bestehen Sie darauf, daß dieser Platz Ihnen zusteht.

Starren Sie eine Weile grinsend einen Mitfahrenden an und verkünden dann: "Ich hab' frische Socken an".

Sagen Sie den Menschen, Sie könnten ihre Aura sehen.

Der Sponsor



Die Mannschaft der TuS Dassendorf



Fußball begann sich in Hamburg zu etablieren als 1876, im Gründungsjahr der Firma Hütter, die Schüler des Johanneums erstmals die Regeln dieses Sports niederschrieben. Ganz so alt ist die Turn- und Sportvereinigung Dassendorf noch nicht. Aber als der Verein 1948 gegründet wurde, hatten die ersten

25 Mitglieder vor allem Fußball im Sinn. Heute gehört ein knappes Drittel der 3.000-Seelengemeinde Dassendorf zum Verein, in dem mittlerweile elf weitere Sportarten betrieben werden. Fußball ist aber immer noch das Herzstück des Vereins. Seit 1994 pendeln die 1. Herren der TuS Dassendorf nun auch

nicht mehr von der Kreis- in die Bezirksliga und zurück. Das haben sie einem Dassendorfer Fußballer der (fast) ersten Stunde zu verdanken, Günter Wunder. Mit seiner Unterstützung ließen die 1. Herren der TuS Dassendorf bald auch die Bezirksliga hinter sich. Die Trikots der Mannschaft ließ der zurückhal-

tende Sponsor jedoch leer. 1998 sprang Hütter-Aufzüge in die Bresche und ist seitdem Trikot-Werbepartner der TuS. Schon eine Saison später gelang den Dassendorfern der Aufstieg in die Oberliga. Hütter-Aufzüge wünscht weiterhin "aufwärts bitte" – die Regionaliga ruft.

Die Liftfahrt - ein Abenteuer

„Elevator-Sickness“

Über die Reise im Aufzug ist nur wenig bekannt. Und daß, obwohl mit diesem Massentransportmittel täglich Millionen von Menschen befördert werden und man beispielsweise davon ausgeht, das ein durchschnittlicher New Yorker bis zu 8 Minuten täglich im Lift verbringt.

Als man begann, Personenaufzüge zu bauen, erhielt dieses neue Verkehrsmittel allerdings große Aufmerksamkeit. So erregte in den 1890er Jahren eine rätselhafte Krankheit namens „Elevator Sickness“ große Besorgnis. Man vermutete, daß während der Liftfahrt nicht alle Körperteile gleichzeitig beschleunigt würden und empfahl den Patienten, sich mit Kopf und Rücken an die Kabine wand zu pressen, um dieses Übel zu verhindern. Tatsächlich kann Mitfahrende gelegentlich eine Art Reisekrankheit im Aufzug befallen. Eine Untersuchung aus den 1970er Jahren hat festgestellt, daß die Symptome (Schwindel und Übelkeit) mit zunehmendem Alter stark abnehmen, weil Vertikalreisende sich mit der Zeit an die verwirrte Gleichgewichtsempfindung gewöhnen.

Aufzug ist Aufstieg

Schon 20 Jahre nachdem die ersten Lifte durch amerikanische Wolkenkratzer sausten, klagten nur noch Europäer, die sich in amerikanische Schnellifte verirrt hatten, über sonderbare Befindlichkeitssstö-

rungen. Der Reiseautor Arthur Holitscher beschrieb 1912 eine turbulente Fahrt. Man würde meinen, es ginge um eine Achterbahn, wenn er nicht wiederholt die Stockwerksanzeige in der Kabine erwähnen würde: „Hinauf geht's ja noch – aber hinunter! Die Zahlen flitzen an den inneren Türen der Stockwerke in absteigender Richtung vorbei. Ungefähr bei Nummer 35 schießt einem der Magen mit einem Ruck inwendig zur Schädeldecke hinauf, hüpfert dort ein bißchen, wie ein Kinderluftballon an den Plafond, und bleibt dann stehen. Wie bei Nummer 7 der Elevator anfängt, etwas langsamer zu fahren, sinkt der Magen infolge des veränderten Tempos sachte, sachte auf seinen vorgeschriebenen Platz zurück, man hat selber wahrhaftig einen Lift im Leib und wenn auf der Tür innen Nr. 1 erscheint, hüpfert einem der Magen auf leiser Gummisohle drei-, viermal auf den Gedärmen herum, die das nicht vertragen und sich bäumen, und steht dann still.“

Doch für viele nicht ganz so empfindliche Liftfahrer gehörte der Aufzug zum Inbegriff der Modernität, zu einer Zeit, in der alles stromlinienförmig und immer schneller wurde, in der Technik ein neues Lebensgefühl, ja eine bessere Welt schaffen sollte. Dann war der Tonfall begeistert: es rasen die Lifte lautlos. Flammtäfelchen funkeln auf, grüngleißend, rotgleißend... Bei allen Liftführern leuchtet's. (Alfred Kerr). Die Befürchtung,

einzelne Körperteile könnten unterschiedlich schnell beschleunigt werden, stellte sich als absurd heraus. Ebenso wie die Angst vor der ungeheuren Geschwindigkeit, die nach der Einführung der Eisenbahn die Gemüter jahrelang beschäftigte. Damals glaubten bedächtige Zeitgenossen ernsthaft, sie könnten die ungeheuren Geschwindigkeiten (ca. 30 kmh) der frühen Dampfzüge nicht aushalten. Wer sich heute angesichts neuer Technologien unbehaglich fühlt, wird wahrscheinlich ohne nachzudenken mit der Bahn fahren oder in einen Aufzug steigen, sich aber vielleicht fragen, ob mobiles Telefonieren das Hirn wie in einer Mikrowelle gart.

Sicherer als Treppen

Der Aufzug gilt dagegen als das sicherste Verkehrsmittel überhaupt. Vielleicht nicht ganz so sicher wie Zähneputzen oder auf dem Sofa sitzen, aber doch sicherer als Treppensteigen. Auch der von Holitscher beschriebene „Lift im Leib“ fährt längst nicht mehr mit, weil Beschleunigung und Bremsung bestens reguliert sind. Das nimmt der Aufzugsfahrt viel von ihrem ehemals abenteuerlichen Charakter. Einen Kick vermittelt heute allenfalls noch das Paternosterfahren, vor allem, wenn man sich dazu überwinden kann, das Ein- und Aussteigen durch einen Sprung vorzuziehen. Für die von Holitscher beschriebenen Erfahrung müßte man sich heute in einen Freifall-

Aufzug begeben.

Dabei eignet sich der Aufzug vielleicht kein zweiter Ort, die Anforderungen sichtbar zu machen, die die städtische Zivilisation an jeden einzelnen von uns stellt. Schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts bemerkte der Soziologe Georg Simmel: „Vor der Ausbildung der Omnibusse, Eisenbahnen und Straßenbahnen im 19. Jahrhundert waren die Menschen überhaupt nicht in der Lage, sich minuten- bis stundenlang gegenseitig anblicken zu können oder zu müssen, ohne miteinander zu sprechen.“ Wenn das schon für öffentliche Verkehrsmittel gilt, so trifft es erst recht auf den Aufzug zu, in dem man in der Regel den Blick weder durch die Landschaft schweifen lassen kann, noch Zeit zum Lesen hat, um seine Unabhängigkeit gegenüber den Mitfahrenden zu zeigen.

Als es noch Liftboys gab, konnten sie all die sorgfältigen Bemühungen der Aufzugsfahrenden, nicht miteinander in Kontakt zu treten, wie Blitzableiter auf sich ziehen und neutralisieren. Mit dem Liftboy waren Gespräche möglich. Wenn man Ringelatz und Thomas Mann glaubt, konnte man sogar mit ihm flirten. Zweifelsohne eine sehr effiziente Methode, die Spannung zu entladen, die durch die räumliche Enge im Lift entsteht. Eine andere Möglichkeit, der Unpersönlichkeit des Aufzugs etwas entgegenzusetzen, haben Liftboys unserer Tage in Bombay gefunden: Sie schmückten ihre Aufzüge mit Heiligenbildern.

Zivilisationsballett

Alltag in der Zivilisation, das bedeutet eine Reihe von routiniert ablaufenden kleinen Theaterszenen, die meist nur ein Ziel haben: Nicht-Ereignisse. Man fährt nicht Aufzug, um nette neue Leute kennenzulernen oder der Welt eine besonders elegante Krawatte oder ein Designerkostüm vorzuführen. Wenn man sich nicht gerade in einem Panorama-Aufzug befindet, kann man auch keine schöne Aussicht bewundern. Kurz, man will unauffällig bleiben, man ist ‚nicht da‘. Man wünscht beim Aufzugfahren ebensowenig Kontakt zu den Mitreisenden wie in anderen Transportsituationen. Gerade im Lift führt das zu einem Minimalismus dessen, was überhaupt geschehen kann. Ist man im Aufzug nicht allein, dann wird die Gemeinschaft der Vertikalreisenden einmütig das Stück ‚Liftfahrt‘ aufführen. Darin sind drei Rollen zu verteilen: die etablierten Insassen, die Zusteigenden und die Aussteigenden.

Als Zusteigende wirft man einen

schnellen Blick: Fährt Quasimodo mit? Oder jemand, der schon so aussieht, als würde er streng riechen? Wo stelle ich mich also hin? Doch viel Zeit bleibt nicht für diese erste Orientierung, sonst könnten die Insassen denken, ich starre sie an. Und auch die Insassen müssen mit ihren Augen irgendwo hin, wenn ich also nicht meinerseits angestarrt werden will, sehe ich am Besten auf den Boden oder die Stockwerksanzeige, denn Blickkontakt ist unerwünscht. Auch das Aussteigen will sorgfältig kalkuliert sein. Wird es mir gelingen, mich zwischen der Frau mit dem sperrigen Einkaufskorb und dem korpulenten Herren zur Tür durchzuschlängeln und wenn ja, wie lange wird es dauern? Wenn ich zu früh losgehe, wird noch während der Fahrt der Platz in Türnähe knapp. Zu spät, dann halte ich die Weiterfahrenden auf. Ah, die Frau und ihr Einkaufskorb sind kein Problem mehr, sie steigen vor mir aus. Aufatmen! Denn der Platz im Aufzug ist knapp

bemessen. Das muß er sein, damit nicht zu viele Mitfahrer einsteigen und die Überlasteinrichtung auslösen. Aber selbst wenn sie längst auf Tuchfühlung gegangen sind, verhalten sich Liftreisende für gewöhnlich so, als sei immer und für alle genug Platz. Ich rücke also nur zentimeterweise von dem Ellenbogen weg, der sich in meine rechte Seite bohrt. Auch der korpulente Herr rückt vorsichtig in die entstandene Lücke. Jetzt rückt der Ellenbogenbesitzer etwas nach. Kurz, alle sind gerückt. Das allgemeine Rücken spielt sich kaum wahrnehmbar ab und ist doch durchchoreographiert wie ein Ballett.

Man kann sagen, daß dieses Rücken, zusammen mit der Frage, wer wann wohin sieht, das Aufzugfahren mindestens so komplex wie den Tanz der Bienen macht - allerdings ist es weit weniger erforscht. Solche Alltagsszenen ‚spielt‘ man wie im Schlaf. Die Regeln lernt man ohne zu wissen wie. So ist man in der Lage, seine Handlungen mit den

anderen Liftinsassen zu koordinieren und das Ziel ist immer noch: Nicht-Ereignisse. Kein Zusammenstoß, keine bösen Blicke, keine gehässigen Bemerkungen über Mundgeruch oder Schuppen.

So gestaltet sich die Vertikalreise fast immer reibungslos. Und das, obwohl sich Wildfremde nirgends auf so begrenztem Raum so nah kommen wie im Aufzug. Das Potential für (unerfreuliche) zwischenmenschliche Ereignisse ist also hochverdichtet. Doch - anders als im Straßenverkehr - kommt es nicht zur Explosion. Zwischen AutofahrerInnen, FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind Pöbeleien und andere aggressive Akte längst an der Tagesordnung. Über das Liftfahren wird nichts Vergleichbares berichtet. Der Aufzug ist demnach nicht nur das sicherste, sondern auch das bei Weitem zivilisierteste Verkehrsmittel der Welt.

Mitarbeiter damals

Bis kurz nach dem Zweiten Weltkrieg bedeutete ‚Familienunternehmen‘ nicht nur, daß die Firma in der Hand einer Familie ist. Damals hieß es auch, daß der Chef Aufgaben übernahm, die heute unvorstellbar wären. Die Firma übte beispielsweise für gestandene Mitarbeiter Bankfunktionen aus. Arbeiter wurden noch in den 1950ern bar bezahlt. Wer sparen wollte, ließ einen Teil seines Lohns im Safe des Chefs. Wenn es um die Ausbildung ging, wurde der Lehrherr gar zum Teilzeit-Erziehungsberechtigten. Wie schon sein Vater nahm Heinrich Hütter diese Rolle sehr ernst und begegnete seinen Lehrlingen fast wie seinen eigenen Kindern: streng, gerecht und mit väterlichem Wohlwollen.

Ein ehemaliger Mitarbeiter erinnerte sich daran, während seiner Lehrzeit in den 50er Jahren einen Anzug gesehen zu haben, der ihm partout nicht mehr aus dem Kopf ging. Seine Mutter konnte ihm das teure Stück nicht kaufen: Es sollte immerhin fünfzehn Mark kosten. Der Lehrling ging also zum Chef und bat um einen Vorschuß. Heinrich Hütter ließ sich überzeugen, daß der Anzug lebensnotwendig war und fragte, wie der Lehrling diese Summe zurückzahlen wollte. Der schlug zwei Drittel seines Wochenlohns - eine Mark - vor. "Das ist doch viel zu viel, Junge, sagen wir 50 Pfennig".

Es ist fraglich, ob der damals 15Jährige nach 30 Wochen Ratenzahlung nicht schon aus seinem Traumanzug herausgewachsen war. Doch wie viele andere blieb er der Firma bis zur Rente treu.



Ehemaliger Mitarbeiter mit Laufkatzenflasche, 50 to Nutzlast

Mitarbeiter heute

Unser Mitarbeiter ist 2445 Jahre alt und arbeitet seit 730 Jahren bei Hütter. Er ist unglaublich vielseitig und dennoch trotz seines wahrlich erstaunlichen Alters lernbereit. Daher ist er immer noch Auszubildender; gleichzeitig ist er als Schlosser so versiert wie als Dreher, Lackierer, Aufzugsmonteur, Servicemeister sowie Fertigungs- und Konstruktionsleiter. Darüber hinaus ist er technischer Zeichner, versteht sich auf technische Projektierung und Konstruktion. Auch kaufmännische Bereiche sind ihm selbstverständlich geläufig, ob es nun um Sekretariatsaufgaben, Sachbearbeitung, Finanzbuchhaltung oder Einkauf und Vertrieb geht. Diese Vielseitigkeit ist ein unschätzbares Kapital. Qualitätskontrolle? Kein Problem, denn der Hütter-Mitarbeiter ist immer an 60 verschiedenen Orten gleichzeitig und seine 120 Hände können jederzeit zupacken.

Zum Feierabend hin löst sich dieses geradezu legendäre Wesen allerdings in 60 Individuen auf. Doch die Vielseitigkeit des Hütter-Teams setzt sich auch in der Freizeit fort. Da wird eine große Anzahl von Sportarten betrieben: Mountainbiking, Golf, Schießen, Aerobic, Schwimmen, Fußball, Tischtennis, Reiten und Joggen sind nur einige davon. Ebenso breit gefächert ist die Palette der ausgeübten Hobbies: Theaterbesuche, Lesen, Reisen,

Heimwerken, Gartengestaltung, Gemeindearbeit, Kochen, Photographieren etc. gehören fest zum Leben unserer MitarbeiterInnen.

Wenn sie nicht Sport treiben, ihren Hobbies nachgehen oder sich ganz einfach mit ihren PartnerInnen und Kindern entspannen, haben immerhin fast 70% der MitarbeiterInnen auch privat Kontakt zueinander. Freundschaftliche Beziehungen im Job gehören laut einer aktuellen Studie des Gallup Instituts zu den wichtigsten Indikatoren für Zufriedenheit am Arbeitsplatz. Also ist es nicht überraschend, aber um so erfreulicher, daß knapp 80% unserer MitarbeiterInnen unter anderem wegen des guten Betriebsklimas gern bei Hütter arbeiten. Gut 60% schätzen es aber auch, daß ihre Arbeit bei Hütter abwechslungsreich ist.

Das ist gut so, denn die Fertigung und Montage jedes einzelnen Hütter-Aufzugs stellt täglich neue Anforderungen. Sie werden immer wieder gemeistert, weil alle an einem Strang ziehen. Dann ist es bisweilen tatsächlich so, als wäre da nur ein Mitarbeiter und wenn man das Team fragt, wen sie zum Mitarbeiter des Jahres wählen würden, antworten nicht wenige: "Alle". Und genau so ist es!

Paris brennt

Von den Kirchturmmasten von St. Sulpice
Fliegen die Engel auf
In unsichtbaren Lifts
Es singen Pianolas
Angelus
5 Uhr früh

Ivan Goll (1921)

Was der Liftboy äußert

Fahrstuhl ahoi!
Ich bin der Boy
An Silbersteins Lift.
Bin ich einmal nicht dabei,
Reißen alle Stricke entzwei
Und zermalmt oder zerquetscht, wen's gerade trifft.

Aber wenn ich bediene,
Saust die Maschine
Im Nu
Aus dem Hochparterre bis zum dritten.
Um ein Trinkgeld darf ich nicht bitten,
Aber feine Herrschaften drücken ein Auge zu.

Am Zahltage sagte Herr Silberstein:
Ich dürfe stolz auf den Posten sein,
Wo ich immerfort stiege,
Und ich bekäme nur kleines Salär,
Weils für den Lift so geeignet wär',
weil ich so wenig wiege.

Da lernt man so allerlei,
Und da ist viel Verantwortung bei.
Aber ich kenne schon meine Kunden.
Da hat's eine auf mich abgesehn,
So eine dicke mit rundem
Busen, die will mir den Kopf verdrehn.
Und da blieb der Fahrstuhl im Dachstuhl stehn.
Und da meinte sie, müßte was geschehn,
Und da hat sie plötzlich entbunden.

Das geht so ungefähr:
Bitte sehr! Immer herein!
Wer will noch mal von unten geliftet sein?
So 2, 4, 8 Halt! Nicht mehr!
RRRRR!
Unsereins leidet am Nervenschock.
Das kann auch nicht jeder.
Halt!!!
Meine Damen, bitte schön! Zwischenstock!
Abteilung Knochen und Leder!

Joachim Ringelnatz (1921)

Impressum

Copyright
und Herausgeber: Hütter-Aufzüge GmbH, Glinde

Text + Recherche: Martina Hütter

Bilder: Firmenarchiv
Hans-Jürgen Darlison
Staatsarchiv Hamburg

Layout: Hans-Jürgen Darlison

Produktion: PrintWorld

Wir danken: Stephan Loutas
Christiane Zschirnt
Allen Mitarbeitern
Herrn Remmert (Handelskammer Hamburg)
Herrn Bollmann (Staatsarchiv Hamburg)
Frau Wunderlich (Staatsarchiv Hamburg)
Herrn Ziolk (TuS Dassendorf)
Herrn Thode (Institut für Wirtschaftsforschung)

Literatur: Vertikal · Eine Kulturgeschichte vom Vertikal-
Transport, Vittorio Magnago Lampugnani und
Lutz Hartwig (Hg.), 1994, Berlin
Der Fahrstuhl · Die Geschichte der vertikalen
Eroberung, Jeannot Simmen und Uwe Drepper, 1984,
München
Die Entwicklung der öffentlichen
Elektrizitätsversorgung in Hamburg,
Rainer Schubach, 1982, Hamburg
Lift-Report
Die Kulturwissenschaftliche Bibliothek Warburg,
Tilman von Stockhausen, 1992, Hamburg

Der lyrische Lift

Lift

Der Lift hält im siebzehnten Stock. Die Türe
Geht auf, niemand steigt ein, niemand
Steigt aus, ein leerer Korridor...

aus Jürgen Becker, "Lift" (1977)

HÜTTER HEUTE

Die Uhr zeigt 7, es wird schon geschnitten.
(Unser Standort: die Fertigungshalle in der Mitten).
Vom Schneiden, vom Kanteln, vom Stapeln und Bohren
dröhnt es uns ziemlich grell in den Ohren.

Die Siemensstr. 11 füllt sich zu früher Stunde,
dann wird es laut, dann geht es rund.
Die Hütter-Drehtür ist seit langem gefragt
auch die Hubtür ist äußert angesagt.

Für Schrägaufzüge, unsere "Hütter-Spezialität"
wird so manches gewichtige Teil gesagt.
Das dauert auch eine geraume Zeit,
dann ist das gewaltige Stück lieferbereit.

In einer Ecke stehen die Kabinenwände gerade
aus geschliffenem Edelstahl und mit Glaseinlage;
Fußboden nach Wunsch: Gramablend oder Stahl:
der Kunde hat bei uns immer die Wahl.

Werksleiter Thorsten Küttner hat sein Auge drauf,
daß all die Arbeit richtig und zügig ihren Lauf.
Er hat mehrere Gruppenleiter zur Seite stehen,
so kann die Arbeit termingemäß vonstatten gehen.

Viele hand- oder maschinell gefertigte Teile verlassen die Halle,
Tragrahmen, Rollengerüst und Schienen - Insider kennen sie alle.
Die Monteure am Bau, die Zeichnung im Blick, müssen ackern,
fügen alles zusammen - und das wochenlang ohne zu meckern.

Gehen wir im Hütter-Gebäude die Treppe in den 1. Stock hinan,
wird es leiser, doch nicht ruhiger, auch hier wird viel getan.
Da sitzen TB, der Einkauf, Vertrieb und die Firmenleitung
und hören von unten noch Gedröhn aus der Fertigung.

Telefon, Fax und Computer lassen hier niemanden ruh'n,
um unsere Kunden bemüht, haben wir alle Hände voll zu tun.
Da wird gezeichnet, bestellt, telefoniert und geschrieben,
und das - es kann durchaus passier'n - mal bis abends um 7.

Ach im Hütter war bestimmt der jüngste Chef, vom Alter her,
stieg während des Studiums schon ein ohne Gegenwehr.
Mit Weitblick, Energie und recht viel Mut;
gab eine neue Richtung vor - das tat der Firma gut.

Internationalität ist für ihn Selbstverständlichkeit,
zu Weltreisen ist er allzeit bereit.
Zum Verbandsvorsitzenden für Aufzugstechnik gewählt,
ist er mit der Branche so gut wie vermählt.

Da war es dann auch abzusehen,
auch ein AHÜ kann so viel Arbeit nicht überstehen.
Der jüngere Bruder, nachdem er das Studium gepackt,
kam ein Jahr darauf, gut gelaunt und gekleidet exakt.

Der geniale Vertriebstyp, Bernd Hütter, wurde da geboren,
Frau Hütter kündigte ihn an - das ist nicht gelogen -
sie wußte von anderen Firmen unter der Hand:
als "Auftragsmaschine" ist er schon bekannt!

Und das ist beruhigend, die Auftragsbücher sind voll,
nun seit 2 Jahren weit über dem Soll.
Das TB weiß manchmal nicht mehr her und nicht hin,
da macht nur eine größere Konstruktionsabteilung Sinn.

Der Konstruktionsleiter Herr Lünser hat alles im Hirn,
kennt jedes Detail - da bietet ihm keiner die Stirn.
Als er nach einer OP aus dem Schlaf erwachte,
er nur an seine allererste Anlagezeichnung dachte.

Inge Meysel ist die Mutter der Nation, aber die Mutter der Mütter,
haben wir hier im Haus: unsere Swantje Hütter!
Die wertere Dame verwöhnt uns mit Süßem und Kuchen
und hat ein Ohr für Jedermanns Sorgen bei Bürobesuchen.

Die Abteilung Einkauf untersteht ihr seit langer Zeit:
Bestellungen und Lieferscheine liegen in Haufen bereit,
doch erst recht ist der Tisch voll, wenn Herr Anderfuhr verweist
und läßt sein Büro mit allen Akten für eine Weile verwaist.

Es gäbe noch viel zu berichten von diesem quirligen Orte,
doch wir sind für Taten statt großer Worte.
Die 125 Jahr-Feier steht an, und das wird ein großes Fest,
mit Stolz und Freude kann man wohl feiern - und das auf's Best!

Ursula Ebert (2001), Vertriebsassistentin Hütter-Aufzüge

Der Aufzug als Star

Der Aufzug als Star

Liftfahren ist nicht nur bequem und sicherer als Treppensteigen - es ist auch fast immer umsonst. Andererseits ist die vertikale Reise meist extrem kurz. Und es ist wahr, der Aufzug vermittelt - anders als vielleicht das Auto - kein Gefühl von

Romanen der 1920er wurde dem Liftboy nicht selten eine steile Karriere angedichtet. Während tatsächliche Liftboys unterbezahlt waren und auf der Karriereleiter ganz unten standen, blieben ihre literarischen Kollegen meist nicht lange im Lift. Als Prototypen der neuen Leistungsgesellschaft gelang

beide Komponenten verbunden. Zunächst kommen sich der alternde Bodyguard und Geheimdienstler (Clint Eastwood) und seine junge Kollegin (Rene Russo) im Aufzug näher. Das Showdown am Ende des Films spielt sich ebenfalls in einem Aufzug ab. Der Bodyguard kann verhindern, daß ein Ex-CIA-Agent

die Spannung in Abwärts (1984 mit Götz George) auf. Die Dramatik entsteht erst, weil der Aufzug steckenbleibt und die Akteure nun aufeinander angewiesen sind, statt nach einer ereignislosen Fahrt wieder ihre eigenen Wege zu gehen. In Die Hard (1987) mit Bruce Willis stehen nicht nur Aufzüge, sondern auch ihre Schächte im Vordergrund. Willis' halsbrecherische Akrobatik wird mit spektakulären Kameraeinstellungen untermalt und seitdem ist ein weiteres Gebiet im Großstadt-dschungel filmisch erschlossen.

Auftritt Aufzug

Natürlich kommen Aufzüge auch auf der Theaterbühne vor. Bereits 1885 wurde in New York eine Farce mit dem Titel Der Aufzug aufgeführt. Die Bühne war als überdimensionale Liftkabine gestaltet, in der eine Gesellschaft von Geburtstagsgästen steckenbleibt. Last, but not least wäre noch das Musical zu nennen. In Sweet Charity geht Charity Hope Valentine, eine Hure mit Herz, auf der Suche nach etwas Kultur und einem Mann, der sie nicht wie Dreck behandelt in den YMCA. Dort muß sie den Aufzug benutzen.

Anfang der 1990er Jahre klingelte bei Hütter-Aufzüge das Telefon und das Hamburger St. Pauli Theater war dran. Für ihre Inszenierung von Sweet Charity suchten sie eine Bühnentaugliche Aufzugkabine. Im Zuge einer Modernisierung hatten wir gerade einen dekorativen Aufzug von 1910 ausgebaut. Die Kabine, zu schön, um sie zu entsorgen, stand mangels eines Firmenmuseums in der Werkshalle.

Kurze Zeit später lernt Charity in eben dieser Kabine den klausrophoben Oscar kennen. Als der Aufzug steckenbleibt, hilft Charity Oscar über seine Angst hinweg und hat das erste Mal in ihrem Leben einen Mann kennengelernt, der sie nicht nur benutzen will. Selbstverständlich ist das nur eine Geschichte - das merkt man schon daran, daß kein Hütter-Aufzug Abend für Abend steckenbleibt.



Personenaufzüge im Außenschachtgerüst mit Fußbodenheizung und wärmeisolierten Kabinenpaneelen. SAT 1, Berlin

Unabhängigkeit und Freiheit. Das war nicht immer so. In den 1920ern wußte man: Im Aufzug kann die neue technologische Dimension der Welt auch von denen erlebt werden, die zu Hause noch auf Gasbeleuchtung angewiesen sind und sich nie ein eigenes Auto würden leisten können. Kein Wunder also, daß Aufzüge in Reisebeschreibungen, Romanen und Gedichten ins Rampenlicht gestellt wurden. Man wußte außerdem: Aufzug ist Aufstieg. Und aus der Tatsache, daß im Aufzug Menschen mit ihrer gesamten sexuellen Anziehungskraft auf engstem Raum zusammenkamen, ließ sich ebenfalls Kapital schlagen.

Liftboys

Fixpunkt dieser explosiven Stimmung war der Liftboy. Wie Thomas Manns Felix Krull, der nach dem Bankrott und Selbstmord seines Vaters nach Paris geht, sich dort Armand nennt und Liftboy wird, wollten viele literarische Liftboys "hoch hinaus". An dieser fast ausgestorbenen Berufsgruppe ließen sich bestens die Umbrüche der modernen Welt zeigen. Die kurzen Episoden, die sich in Aufzügen abspielten, erhielten durch den Liftboy, der sie alle miterlebte, einen Zusammenhang. Außerdem verkörperten die Liftboys selbst einen neuen Menschentyp: Sie waren nicht mehr über ihre Familie definiert und wirkten als stünden sie außerhalb gesellschaftlicher Hierarchien. In den

ihnen mit Charme und Können bald ein phänomenaler Aufstieg. Den Aufzug nutzten sie dabei wie einen vornehmen Club, in dem sich die richtigen Kontakte knüpfen ließen.

Zumindest in so mancher Phantasie ist der Aufzug ein Ort für erotische Begegnungen. Man kennt das aus der Werbung, wenn ein unauffälliger und schwächlicher junger Mann einen Aufzug betritt, in dem vor ihm ein Waschbrettbauchadonis fuhr, der ein besonders erregendes Rasierwasser benutzt. Da der Aufzug noch immer danach riecht, stürzt sich eine attraktive Frau auf den Hänfling. Während man im wahren Leben so tut, als sei man gar nicht da, egal ob Mr. Universum oder Miss World mitfahren, macht sich auch das Kino die verdichtete Atmosphäre im Lift zu nutze. In Billy Wilders Apartment (1959) ist Shirley Maclaine als Liftgirl das Objekt der Begierde. Der Film stellt den Aufzug als einzigen Ort in einem großen Unternehmen dar, in dem die betriebliche Hierarchie aufgehoben ist. Alle müssen den Aufzug benutzen, sei es der kleine Buchhalter oder der Chef. Natürlich verlieben sich beide in das Liftgirl.

Showdown im Lift

Dramatischer wird es, wenn sich die Spannungen nicht in einer erotischen Explosion entladen können, weil man etwa mit seinem Mörder im Lift eingesperrt ist. In Wolfgang Petersens Film In the Line of Fire - Die zweite Chance (1993) werden

den Präsidenten ermordet. Er folgt dem Killer (John Malkovic) in einen Panoramalift. Der Killer entwaftet ihn und Eastwood bleibt nur noch das Mikrophon, mit dem er den Scharfschützen verschlüsselte Anweisungen gibt, wohin sie schießen sollen, damit sie den Attentäter treffen und nicht ihn.

Aus fast ganz alltäglichen Menschen und Konflikten baut sich



Teilverglaster Personenaufzug, Cinemaxx