

WILLY PRAGHER

WELTSTADT AM ABGRUND

BERLIN IN FOTOGRAFIEN
1926-1939



BeBra Verlag



Leipziger Straße,
August 1938

WILLY PRAGHER

WELTSTADT AM ABGRUND

BERLIN IN FOTOGRAFIEN
1926–1939

BeBra Verlag

BILDNACHWEIS

Alle Fotografien in diesem Band stammen von Willy Pragher. Die Veröffentlichungs- und Vervielfältigungsrechte liegen beim Landesarchiv Baden-Württemberg/ Staatsarchiv Freiburg.

S. 2: W 134 Nr. 000200; S. 6: W 134 Nr. 006481; S. 10: W 134 Nr. 006931b; S. 12: W 134 Nr. 003384; S. 13: W 134 Nr. 003405A; S. 14: W 134 Nr. 013921a; S. 15: W 134 Nr. 013932b; S. 16: W 134 Nr. 003401; S. 17: W 134 Nr. 003400; S. 18: W 134 Nr. 013927b; S. 19: W 134 Nr. 006933a; S. 20: W 134 Nr. 006706; S. 21: W 134 Nr. 006707; S. 22: W 134 Nr. 006714; S. 23: W 134 Nr. 006702a; S. 24: W 134 Nr. 006703; S. 25: W 134 Nr. 006716; S. 26: W 134 Nr. 007664; S. 27: W 134 Nr. 007677; S. 28: W 134 Nr. 003142A; S. 29: W 134 Nr. 003141A; S. 30: W 134 Nr. 001711; S. 31: W 134 Nr. 001710; S. 32: W 134 Nr. 001707; S. 33: W 134 Nr. 003099; S. 34: W 134 Nr. 003084; S. 35: W 134 Nr. 003087; S. 36: W 134 Nr. 002061; S. 37: W 134 Nr. 009510b; S. 38/39: W 134 Nr. 001708; S. 40: W 134 Nr. 003981B; S. 41: W 134 Nr. 001704; S. 42: W 134 Nr. 001706a; S. 43: W 134 Nr. 003410; S. 44: W 134 Nr. 004353; S. 45: W 134 Nr. 004354; S. 46: W 134 Nr. 000405; S. 47: W 134 Nr. 000890; S. 48: W 134 Nr. 015320; S. 49: W 134 Nr. 015088; S. 50: W 134 Nr. 012903; S. 51: W 134 Nr. 007627C; S. 52: W 134 Nr. 008884; S. 53: W 134 Nr. 008899; S. 54: W 134 Nr. 008900; S. 55: W 134 Nr. 001690; S. 56: W 134 Nr. 009496; S. 58: W 134 Nr. 009489; S. 58: W 134 Nr. 000144; S. 59: W 134 Nr. 000147; S. 60: W 134 Nr. 000137B; S. 61: W 134 Nr. 006471; S. 62: W 134 Nr. 000145; S. 63: W 134 Nr. 001515; S. 64: W 134 Nr. 001533; S. 65: W 134 Nr. 009500a; S. 66: W 134 Nr. 009485; S. 67: W 134 Nr. 009484; S. 57: W 134 Nr. 009498; S. 69: W 134 Nr. 007631D; S. 70: W 134 Nr. 009502; S. 71: W 134 Nr. 002562; S. 72: W 134 Nr. 001303; S. 73: W 134 Nr. 000199; S. 74: W 134 Nr. 008101a; S. 75: W 134 Nr. 013167b; S. 76: W 134 Nr. 013173; S. 77: W 134 Nr. 007422; S. 78: W 134 Nr. 006468; S. 79: W 134 Nr. 006480; S. 80: W 134 Nr. 001574; S. 81: W 134 Nr. 000226; S. 82: W 134 Nr. 001697; S. 83: W 134 Nr. 005351a; S. 84: W 134 Nr. 003118; S. 85: W 134 Nr. 001023; S. 86: W 134 Nr. 001695; S. 87: W 134 Nr. 009437; S. 88: W 134 Nr. 002052; S. 89: W 134 Nr. 002053; S. 90: W 134 Nr. 002055; S. 91: W 134 Nr. 002059b; S. 92: W 134 Nr. 015618b; S. 94: W 134 Nr. 009508b; S. 95: W 134 Nr. 009511b; S. 96: W 134 Nr. 000186; S. 97: W 134 Nr. 000192; S. 98: W 134 Nr. 001694; S. 99: W 134 Nr. 009501a; S. 100: W 134 Nr. 001559; S. 101: W 134 Nr. 009518a; S. 102: W 134 Nr. 001573; S. 103: W 134 Nr. 001575; S. 104: W 134 Nr. 001576; S. 105: W 134 Nr. 008323; S. 106: W 134 Nr. 001688; S. 107: W 134 Nr. 005355; S. 108: W 134 Nr. 013182c; S. 109: W 134 Nr. 008108b; S. 110: W 134 Nr. 008113a; S. 111: W 134 Nr. 008112c; S. 112: W 134 Nr. 008111b; S. 113: W 134 Nr. 008111a; S. 114: W 134 Nr. 008110b; S. 115: W 134 Nr. 013160; S. 116: W 134 Nr. 015621; S. 117: W 134 Nr. 015620; S. 118: W 134 Nr. 000950; S. 119: W 134 Nr. 015634; S. 120: W 134 Nr. 008103b; S. 121: W 134 Nr. 008104a; S. 122: W 134 Nr. 008101b; S. 123: W 134 Nr. 008107a; S. 124: W 134 Nr. 013030; S. 125: W 134 Nr. 015625; S. 126: W 134 Nr. 001500; S. 127: W 134 Nr. 001499; S. 128: W 134 Nr. 001498; S. 129: W 134 Nr. 001507A; S. 130: W 134 Nr. 001521; S. 131: W 134 Nr. 008117; S. 132: W 134 Nr. 001530B; S. 133: W 134 Nr. 001496; S. 134: W 134 Nr. 002068; S. 135: W 134 Nr. 008561; S. 136: W 134 Nr. 001565; S. 137: W 134 Nr. 000883B; S. 138: W 134 Nr. 000892; S. 139: W 134 Nr. 000143; S. 140: W 134 Nr. 001580B; S. 141: W 134 Nr. 001549; S. 142: W 134 Nr. 001555; S. 143: W 134 Nr. 000211C; S. 144: W 134 Nr. 000215B; S. 145: W 134 Nr. 003412; S. 146: W 134 Nr. 007419B; S. 147: W 134 Nr. 000191; S. 148: W 134 Nr. 002062; S. 149: W 134 Nr. 000615; S. 150: W 134 Nr. 004318a; S. 151: W 134 Nr. 001502; S. 152: W 134 Nr. 001505; S. 153: W 134 Nr. 000616; S. 154: W 134 Nr. 003920; S. 155: W 134 Nr. 015627c; S. 156: W 134 Nr. 009487; S. 157: W 134 Nr. 013161; S. 158: W 134 Nr. 013053; S. 159: W 134 Nr. 013059; S. 160: W 134 Nr. 008902; S. 161: W 134 Nr. 013056; S. 162: W 134 Nr. 001497; S. 163: W 134 Nr. 000143; S. 164: W 134 Nr. 003135; S. 165: W 134 Nr. 008098; S. 166: W 134 Nr. 003094; S. 167: W 134 Nr. 008645; S. 168: W 134 Nr. 013164; S. 169: W 134 Nr. 015646; S. 170: W 134 Nr. 015623c; S. 171: W 134 Nr. 013165; S. 172: W 134 Nr. 013166; S. 173: W 134 Nr. 015648; S. 174: W 134 Nr. 015645a; S. 175: W 134 Nr. 013151; S. 176: W 134 Nr. 013154; S. 177: W 134 Nr. 013155; S. 178: W 134 Nr. 009494; S. 179: W 134 Nr. 017008a; S. 180: W 134 Nr. 013029; S. 181: W 134 Nr. 016956; S. 182: W 134 Nr. 017016; S. 183: W 134 Nr. 017019; S. 184: W 134 Nr. 033160; S. 185: W 134 Nr. 003386a; S. 186: W 134 Nr. 003397; S. 188: W 134 Nr. 004435; S. 189: W 134 Nr. 004427; S. 190: W 134 Nr. 003988; S. 191: W 134 Nr. 004389; S. 192: W 134 Nr. 004392; S. 193: W 134 Nr. 002600; S. 194: W 134 Nr. 006916; S. 195: W 134 Nr. 004338A; S. 196: W 134 Nr. 003348A; S. 197: W 134 Nr. 005417; S. 198: W 134 Nr. 004110; S. 199: W 134 Nr. 004109A; S. 200: W 134 Nr. 003006; S. 201: W 134 Nr. 006733c; S. 202: W 134 Nr. 009491; S. 203: W 134 Nr. 007688; S. 204: W 134 Nr. 007685; S. 205: W 134 Nr. 013043; S. 206: W 134 Nr. 009482; S. 207: W 134 Nr. 015635; S. 208: W 134 Nr. 003161; S. 209: W 134 Nr. 004111B; S. 210: W 134 Nr. 001692; S. 211: W 134 Nr. 008892; S. 212: W 134 Nr. 000863A; S. 213: W 134 Nr. 001534b; S. 214: W 134 Nr. 003323; S. 215: W 134 Nr. 006723b; S. 216: W 134 Nr. 008325A; S. 217: W 134 Nr. 008317; S. 218: W 134 Nr. 000858; S. 219: W 134 Nr. 0331163b; S. 220: W 134 Nr. 033161a; S. 221: W 134 Nr. 033165a; S. 222: W 134 Nr. 006534; S. 223: W 134 Nr. 006532; S. 224: W 134 Nr. 013060; S. 225: W 134 Nr. 013046; S. 226: W 134 Nr. 008660; S. 227: W 134 Nr. 013482; S. 228 o. l.: W 134 Nr. 006095; S. 228 o. r.: W 134 Nr. 006125; S. 228 u. l.: W 134 Nr. 006116; S. 228 u. r.: W 134 Nr. 006106; S. 229 o. l.: W 134 Nr. 006104; S. 229 o. r.: W 134 Nr. 006077; S. 229 u. l.: W 134 Nr. 006594; S. 229 u. r.: W 134 Nr. 006082; S. 230: W 134 Nr. 013923a; S. 231: W 134 Nr. 003237; S. 232: W 134 Nr. 013919; S. 233: W 134 Nr. 003105; S. 234: W 134 Nr. 003083A; S. 235: W 134 Nr. 003083B; S. 236: W 134 Nr. 003109; S. 237: W 134 Nr. 005415; S. 238: W 134 Nr. 006591; S. 239: W 134 Nr. 006590A; S. 240: W 134 Nr. 005423; S. 241: W 134 Nr. 007183A; S. 242: W 134 Nr. 006109E; S. 243: W 134 Nr. 013162; S. 244: W 134 Nr. 006512; S. 245: W 134 Nr. 006511; S. 246: W 134 Nr. 008383; S. 247: W 134 Nr. 005420; S. 248: W 134 Nr. 006521; S. 249: W 134 Nr. 000139; S. 250: W 134 Nr. 000136; S. 251: W 134 Nr. 008663a; S. 252: W 134 Nr. 002074; S. 253: W 134 Nr. 002051; S. 254: W 134 Nr. 004418; S. 256: W 134 Nr. 004402; S. 257: W 134 Nr. 004404; S. 258: W 134 Nr. 004407a; S. 259: W 134 Nr. 004419; S. 260: W 134 Nr. 004410; S. 261: W 134 Nr. 003223A; S. 262: W 134 Nr. 003347C; S. 263: W 134 Nr. 006908; S. 264: W 134 Nr. 013493; S. 265: W 134 Nr. 013492a; S. 266: W 134 Nr. 003297; S. 267: W 134 Nr. 003342B; S. 268: W 134 Nr. 012892; S. 269: W 134 Nr. 012890; S. 270: W 134 Nr. 012884; S. 271: W 134 Nr. 012883; S. 272: W 134 Nr. 012879b; S. 273: W 134 Nr. 007989; S. 274: W 134 Nr. 008968; S. 275: W 134 Nr. 009037; S. 276: W 134 Nr. 006913; S. 277: W 134 Nr. 001367; S. 278: W 134 Nr. 000961; S. 279: W 134 Nr. 000739A; S. 280: W 134 Nr. 002599; S. 281: W 134 Nr. 013978b; S. 282: W 134 Nr. 007656B; S. 283: W 134 Nr. 001696a; S. 284: W 134 Nr. 010485; S. 285: W 134 Nr. 033169e; S. 286: W 134 Nr. 017005c; S. 287: W 134 Nr. 000924A; S. 288: W 134 Nr. 009848; S. 289: W 134 Nr. 009813; S. 290: W 134 Nr. 009996; S. 291: W 134 Nr. 009915; S. 292: W 134 Nr. 010000; S. 293: W 134 Nr. 004440b; S. 294: W 134 Nr. 001173B; S. 295: W 134 Nr. 004073; S. 296: W 134 Nr. 000430; S. 297: W 134 Nr. 000691A; S. 298: W 134 Nr. 002833; S. 299: W 134 Nr. 000762; S. 301: W 134 Nr. 030384a

Die Herausgabe dieses Buches wird durch die Mitglieder des Vereins für die Geschichte Berlins e. V., gegr. 1865, ermöglicht.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar.

© be.bra verlag, Medien und Verwaltungs GmbH, Berlin 2023

Asternplatz 3, 12203 Berlin

post@bebraverlag.de

Lektorat: Marijke Leege-Topp, Berlin

Satz: typegerecht berlin

Umschlag: Goscha Nowak, Berlin (alle Fotos: Willy Pragher)

Schrift: Milo Serif, Brother 1816

Druck und Bindung: Finidr, Český Těšín

ISBN 978-3-8148-0273-2

www.bebraverlag.de

INHALT

VORWORT — 7

VERKEHR — 11

STADTBILD UND STADTIMPRESSIONEN — 93

ALLTAG UND ARBEIT — 185

FREIZEIT UND KULTUR — 255

WILLY PRAGHER –
EIN LEBEN FÜR DIE FOTOGRAFIE — 295

NACHWORT UND DANKSAGUNG — 303



VORWORT

— Als Willy Pragher 1926 seine ersten Fotografien veröffentlichte, befand sich seine Heimatstadt auf dem Weg zu einer internationalen Metropole. Sie wurde zur interessantesten Stadt Deutschlands, wahrscheinlich sogar Europas. Dies galt neben der lebendigen Weimarer Kultur mit ihren freizügigen und lebensbejahenden Experimenten ebenso für die aufsehenerregenden Erfolge in Wirtschaft und Wissenschaft. Wir sind in der Epoche der Goldenen Zwanziger Jahre und Pragher hielt diese Zeit in vielen Impressionen fest. 1939 verließ er die Stadt für einen Auslandsaufenthalt vorübergehend, 1944 dann für immer, als sie bereits auf ihr katastrophales Ende zusteuerte.

— Wann aber begann diese fatale Entwicklung? Welcher Grund war maßgebend für das frühe Scheitern der Weimarer Republik? Es gibt nicht wenige Historiker, die bereits den misslungenen Start in die parlamentarische Demokratie mit den revolutionären Auseinandersetzungen 1918/19 und dem fehlenden politischen Konsens in der Bevölkerung als Ursache des späteren Scheiterns sahen. Die zerstörte Monarchie hinterließ ein Vakuum, auf das die Gesellschaft nicht vorbereitet war. Die neue Staatsform der Republik wurde von den radikalen Kräften von Anfang an abgelehnt und bekämpft. Oder war es der Alptraum der Inflation im Jahre 1923, der die Illusion einer allgemein prosperierenden Gesellschaft schon früh zerstörte und die Gesellschaft mehr denn je in Gewinner und Verlierer teilte? Kann man sagen, dass erst die Weltwirtschaftskrise im Herbst 1929 den rauschhaften Zustand der Goldenen Zwanziger beendete und durch die internationale Bankenkrise die Arbeitslosenzahlen bis 1932 in gigantische Höhen trieb? War die Machtübergabe an die Nationalsozialisten am 30. Januar 1933 eine zwangsläufige Entwicklung oder eher ein zufälliges Ereignis, das hätte verhindert werden können? Danach jedenfalls war die Katastrophe ohne gemeinsamen und energischen Widerstand aller demokratischen Kräfte nicht mehr aufzuhalten. Im Mai 1945 schließlich standen die Menschen vor den Trümmern einer Stadt und einer politischen Entwicklung. Es dauerte Jahrzehnte bis zum Wiederaufbau und das zweigeteilte Nachkriegsdeutschland sah völlig anders aus.

— Schauen wir noch einmal auf ein Panorama der Berliner Ereignisse zwischen 1926 und 1939, die den Rahmen geben für die nachfolgende Bildersammlung Willy Praghers.

— Am 3. September 1926 wurde der Funkturm, Berlins neues Wahrzeichen, am Ausstellungsgelände an der Masurinallee eröffnet. Willy Pragher fotografierte ihn oft, ebenso wie die Umgebung von seiner Aussichtsplattform. Unter dem Funkturm lud in diesem Jahr zum ersten Mal die Grüne Woche zum Besuch ein. Am Tempelhofer Teltowkanal entstand mit dem Ullsteinhaus das größte Druckhaus Europas. Pragher machte im Ullstein-Verlag seine erste Ausbildung. Am 1. November des gleichen Jahres übernahm Joseph Goebbels die Leitung des Gaus Berlin-Brandenburg der NSDAP. Die Partei wurde zunächst verboten und fristete trotz Massenkundgebungen und Saal- und Straßenschlachten lange eher ein Schattendasein. Die Übernahme der Macht gelang erst sechs Jahre später. Berlins Haupthafen, der Westhafen, wurde mit drei großen Hafenbecken im August 1927 wiedereröffnet. Zu diesem Zeitpunkt war es Deutschlands zweitgrößter Binnenhafen. Den enormen Energiebedarf der Hauptstadt deckte man mit dem 1927 errichteten Kraftwerk Klingenberg in Rummelsburg. Pragher, der sich sehr für den Film interessierte, konnte in diesem Jahr der Premiere zweier stilprägender Filme beiwohnen: Walter Ruttmanns »Sinfonie einer Großstadt« im Tauentzienpalast und Fritz Langs »Metropolis« im UFA-Palast am Zoo. Auch die Berliner Theater genossen Weltruf: Erwin Piscator eröffnete seine Bühne am Nollendorfplatz, Max Reinhardt leitete das Deutsche Theater und Bertolt Brechts »Dreigroschenoper« wurde am Schiffbauerdamm uraufgeführt (August 1928). Im Dezember des Jahres wird die Berliner-Verkehrsgesellschaft (BVG) gegründet, mit der zum ersten Mal die gemeinsame Betriebsführung von Straßenbahn, Omnibus und U-Bahn realisiert wurde. Neue Wohnungsbau-Konzepte wurden entworfen und beispielhaft für ein fortschrittliches Wohnen in der Stadt. Neben den traditionellen Kunstformen hatten Kabarett, Revuetheater, Operettenhäuser und Jazz-Lokale großen Zulauf und bestätigten Berlins Ruf als Kulturzentrum Europas. Künstler aus aller Welt strömten in die Hauptstadt. Pragher nahm begeistert am Berliner Nachtleben teil. Es herrschte eine ausgelassene Stimmung: neue Tänze und Modeideen belebten das wilde Treiben.

— Aber es wäre ein unzutreffendes Bild, die Ausgelassenheit für ein Zeichen allgemeinen Wohlstands zu halten. Auch in den Zwanzigerjahren lebte ein Teil der Berliner unter oder an der Armutsgrenze. So überschritt die Zahl der un-

terstützten Arbeitslosen in Deutschland zu Beginn des Jahres 1929 zum ersten Mal die Grenze von zwei Millionen. Am 1. Mai demonstrierten kommunistische Arbeiter für höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen. Kundgebungen unter freiem Himmel waren kurzfristig verboten und das Verbot wurde von bewaffneten Polizeieinheiten durchgesetzt. Mit 31 Toten ging der Tag der Arbeit 1929 als Blutsonntag in die Geschichte ein. Alfred Döblin setzte mit dem sozialkritischen Roman »Berlin-Alexanderplatz« neue Maßstäbe in der Literatur. Wendepunkt des Jahres war aber der 25. Oktober 1929, der mit einem Zusammenbruch wichtiger Banken als »Schwarzer Freitag« bezeichnet wird. Mit diesem Tag begann die Weltwirtschaftskrise, deren Auswirkungen auch Deutschland und Berlin hart treffen sollten.

— Das gesellschaftliche und kulturelle Leben ging 1930 ungezügelt weiter, man würde später vom »Tanz auf dem Vulkan« sprechen. Filmpremieren erregten weiterhin Aufsehen: Marlene Dietrich begründete mit »Der blaue Engel« ihre Weltkarriere und das nach Erich Maria Remarques Roman gedrehte Weltkriegsdrama »Im Westen nichts Neues« rief im Dezember 1930 bei der erstarkten Rechten Tumulte hervor und wurde von der Filmzensur verboten. NSDAP und SA verstärkten ihren Einfluss auf der Straße und bekamen nach der Erschießung ihres SA-Sturmführers Horst Wessel durch einen Angehörigen des kommunistischen Rotfrontkämpferbunds immer mehr Zulauf. Straßenschlachten gehörten zur Tagesordnung. Die Eröffnung des Strandbads Wannsee, das Willy Pragher ausgiebig dokumentierte, und die feierliche Einweihung des Pergamonmuseums am 2. Oktober 1930 brachten nur eine vorübergehende Abwechslung. Nach Gustav Böß, der die Stadt als Oberbürgermeister von 1921 bis 1929 erfolgreich führte, aber über eine Bestechungsaffäre stolperte, wurde der parteilose Heinrich Sahn Stadtoberhaupt in einer sehr schwierigen Zeit. Fritz Langs genialer Film »M – Eine Stadt sucht einen Mörder« ist einer der letzten kulturellen Höhepunkte vor dem wirtschaftlichen Niedergang. Am 13. Juli 1931 kollabierte als Spätfolge der Wirtschaftskrise die zweitgrößte deutsche Bank, die Darmstädter und Nationalbank (Danat-Bank), die wenig später Konkurs anmelden musste. Die Folgen waren desaströs für die Wirtschaft, alle Banken blieben mehrere Tage geschlossen. Das wirtschaftliche Leben geriet in eine Rezession.

— Die Zahl der Arbeitslosen wuchs von Woche zu Woche und überstieg im März 1932 allein in Berlin 600 000, in ganz Deutschland erreichte die Arbeitslosenzahl einen Wert von über 6,1 Millionen. Das Jahr 1932 wurde zum politischen Wendepunkt in der anfälligen Weimarer Republik. Reichskanzler Brüning trat zurück und wurde durch Franz von Papen ersetzt, der ohne parlamentarische Mehrheit mit Hilfe von Präsidialvollmachten regierte. Auch von Papen agierte glücklos und musste Anfang Dezember zu-

rücktreten, weil sein »Kabinett der Barone« keine Lösungen für die immensen wirtschaftlichen und sozialen Probleme anbieten konnte. Der nächste Reichskanzler von Hindenburgs Gnaden war schließlich Kurt von Schleicher. Parallel zu den parlamentarischen Wirren nahm der Einfluss der Nationalsozialisten dramatisch zu. Hitler kandidierte für die Reichspräsidentenwahl gegen Hindenburg (und verlor klar), gewann aber durch seine demagogischen Wahlkampfreden deutlich an Boden. Am 30. Januar 1933 wurde Hitler von Reichspräsident Hindenburg auf Druck der konservativen und rechtsnationalen Eliten als nächster Reichskanzler eingesetzt. Bei den politischen Gegnern herrschte die Hoffnung vor, auch Hitler sei nur ein Übergangskandidat. Immerhin bestand seine »Regierung der nationalen Konzentration« nur aus drei Mitgliedern der NSDAP, denen acht Minister aus deutschnationalen Kreisen gegenüberstanden, die von der Hoffnung getragen wurden, die radikalen Nationalsozialisten gemeinsam bändigen zu können. Es kam anders. Gestützt auf Massenmobilisierung, Aufmärsche und Propagandakampagnen gelang es den Faschisten in wenigen Wochen durch eine Zusammenarbeit der Hermann Göring unterstehenden Polizei mit einer Hilfspolizei aus SA, SS und Stahlhelmverbänden die politische Kontrolle in der Stadt zu übernehmen. Man schätzt, dass allein 1933 in Berlin 30 000 politische Gegner verhaftet und gefoltert wurden, in Oranienburg entstand das erste Konzentrationslager in Berlins Umgebung. Eine entschlossene Gegenwehr der demokratischen Parteien und der Kommunisten blieb aus oder wurde durch brutale Methoden im Keim erstickt. Parallel zum politischen Straßenkampf wurden auch staatsrechtlich die Voraussetzungen für die Abschaffung der parlamentarischen Demokratie geschaffen. Obwohl Hitler nach wie vor nicht über eine Mehrheit verfügte, gelang die völlige Machtübernahme in wenigen Monaten. Wichtige Schritte auf dem Weg in die Diktatur lieferten das Ermächtigungsgesetz im März 1933, das »Gesetz zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums«, erste Boykottmaßnahmen gegen jüdische Geschäfte, Bücherverbrennungen und das Verbot der Gewerkschaften nach einer groß inszenierten Maikundgebung mit der Einführung des Tags der Arbeit am 1. Mai. Der Weg in den Abgrund hatte begonnen. Die Proteste der Andersdenkenden wurden brutal niedergeschlagen, aber parallel entwickelte sich eine allgemeine Euphorie in der Bevölkerung, dass mit Hitlers Aufstieg alle wirtschaftlichen und sozialen Probleme Deutschlands gelöst werden konnten. Viele gerieten in einen Taumel der Einigkeit und des nationalen Erwachens, man freute sich über das Ende des Parlamentarismus und der konkurrierenden, miteinander streitenden Parteien. Noch am 14. Juli 1933 wurde das Einparteiensystem per Gesetz in Deutschland eingeführt, das öffentliche Leben in Deutschland »gleichgeschaltet« und jegliche Opposition verboten. Obwohl Berlins progressive Subkultur innerhalb weniger Monate zusammenbrach und auch Vergnügen-

gen nationalsozialistischen Regularien unterworfen wurden, regte sich kaum Widerstand in der Bevölkerung. Viele Künstler, darunter zahlreiche Juden und Homosexuelle, verließen die Stadt noch im gleichen Jahr. Die nationalsozialistische Propaganda beherrschte unter Reichspropagandaminister Goebbels die öffentliche Meinung. Die Presse wurde am 4. Oktober durch das »Reichsschriftleitergesetz« gleichgeschaltet, die jüdischen Verlage arisierte man. Der Ullstein-Verlag, einer der größten Verlage der Welt, wurde in eine NS-Treuhandgesellschaft überführt. In den Jahren 1933 bis 1935 besetzte man sämtliche Leitungsstellen kultureller Einrichtungen mit regimetreuen Funktionären und Kulturschaffenden neu. Die nationalsozialistische Umgestaltung der Reichshauptstadt nahm ihren Anfang, Organisationen der NS-Volksgemeinschaft wie Hitlerjugend, Bund Deutscher Mädchen, Reichsarbeitsdienst oder die Freizeit- und Ferienorganisation »Kraft durch Freude« dominierten das öffentliche Leben. Die Arbeitslosigkeit sank durch die Einführung staatlicher Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen drastisch, für viele Berliner stieg der Lebensstandard gegenüber den Jahren der Wirtschaftskrise wieder. 1935 wurde die Deutschlandhalle am Messegelände eingeweiht, Berlin erlebte die erste Fernsehsendung der Welt. Das nachfolgende Jahr 1936 wurde mit der Durchführung der Olympischen Spiele in Berlin zum Höhepunkt der nationalsozialistischen Inszenierung. Kulturell, gesellschaftlich und vor allem sportlich warb die NS-Propaganda für das neue Deutschland, sogar die antisemitischen Maßnahmen wurden für einige Zeit verborgen. Am Ende des Jahres wurde mit dem Reichsluftfahrtministerium der erste Monumentalbau mit 2500 Räumen an der Ecke Leipziger/Wilhelmstraße eingeweiht. Das nachfolgende Jahr 1937 stand unter dem Eindruck der 700-Jahr-Feier Berlins und des Staatsbesuchs Mussolinis auf dem Maifeld, dem über 600 000 Menschen beiwohnten. Willy Pragher dokumentierte beide Anlässe ausgiebig fotografisch. Albert Speer wurde zum Generalbauinspektor Berlins ernannt und bekam den Auftrag zur Neugestaltung der Reichshauptstadt bis zum Jahr 1950. Noch im gleichen Jahr begannen erste Baumaßnahmen, für die weite Teile der Innenstadt abgerissen und durch gigantische Repräsentationsbauten ersetzt werden sollten. Zunächst begann der Ausbau der Ost-West-Achse und Teile des Tiergartenviertels wurden bereits für die geplante Nord-Süd-Achse planiert. Pragher dokumentierte viele dieser Arbeiten für die Illustrierten der Stadt und bildete zahlreiche Gebäude zum letzten Mal vor ihrer Zerstörung ab. Die Baumaßnahmen waren Teil der staatlichen Wirtschafts- und Beschäftigungspolitik. Sie unterstanden der Weisung des Generalbauinspektors, dessen Einsatzpläne ein ungewöhnliches Tempo ermöglichten. Beschäftigungslose Berliner wurden zum Arbeitseinsatz an den zahlreichen Baustellen abkommandiert, sodass die Arbeitslosenzahlen stark rückläufig waren.

— Weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit baute der Berliner Konrad Zuse Ende 1937 die erste programmierbare Rechenmaschine der Welt und begründete damit die Computertechnik. Am 7. Februar 1938 wurde am Königsplatz die Ausstellung »Entartete Kunst« eröffnet, die anhand von 730 Werken die inzwischen verbotene Kunst der Moderne diffamieren sollte. Die Ausstellung war für Jugendliche verboten und ermöglichte der kunstinteressierten Bevölkerung einen letzten Blick auf Kunstwerke des Expressionismus und des abstrakten Gestaltens. Trotz der ideologisch tendenziösen Präsentation als »Schandausstellung« wirkte die Ausstellung mit zwei Millionen Besuchern in München und etwa gleich vielen in Berlin im Sinne der Machthaber eher kontraproduktiv. Mit der Fortsetzung der Speerschen Pläne (u. a. wurde in diesem Jahr die Siegessäule vom Königsplatz auf den Großen Stern umgesetzt, wie Aufnahmen Praghers im Kapitel »Stadtbild« dokumentieren) wurde neben der monumentalen Reichsbank auf dem Friedrichswerder auch Anfang 1939 die Neue Reichskanzlei in der Voßstraße fertiggestellt. Pragher nahm die Abrissarbeiten an der Voßstraße und den Neubau der Reichskanzlei aus ungewöhnlichen Perspektiven auf. Am 9. und 10. November 1938 wurde mit der »Reichskristallnacht« ein neuer Abschnitt der Judenverfolgung eingeleitet. Synagogen gingen in Flammen auf, jüdische Geschäfte wurden geplündert und Wohnungen demoliert. In den Tagen danach wurden Tausende in der Hauptstadt noch verbliebene Juden inhaftiert und in Konzentrationslager deportiert. Wer dazu in der Lage war, verließ Deutschland noch durch Emigration. Reisepässe wurden eingezogen, der Besuch öffentlicher Schulen und kultureller Einrichtungen wie Kinos, Theater und Konzerthäuser wurde Juden nun endgültig verboten. Außenpolitisch standen die Zeichen längst auf Krieg und Aggression und die rüstungstechnischen Planungen dafür waren weit fortgeschritten. Mit der Annexion des Sudetenlandes und dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich wurde die Expansion des »Großdeutschen Reiches« weiter vorangetrieben. Wegen der Kriegsvorbereitungen reduzierte man die Bauarbeiten für die neue Reichshauptstadt deutlich. Es gelang, die eigentlich schon für die Olympischen Spiele projektierte Nord-Süd-S-Bahn, die bis 1936 nur im nördlichen Bauabschnitt hatte fertiggestellt werden können, nun bis zum Anhalter Bahnhof zu eröffnen. Damit war die Tunnelstrecke komplett. Der Zentralflughafen Tempelhof mit der damals größten Flughafenanlage der Welt wurde nicht mehr vollständig zu Ende gebaut.

— Der Überfall auf Polen am 1. September 1939 entfesselte den Weltkrieg. Die Verdunkelung der Hauptstadt hatte begonnen. Trotz der allgemeinen Wehrpflicht konnte Willy Pragher seine Heimatstadt zu Beginn des Krieges verlassen und der Einberufung entgehen.



61 001

VERKEHR

— 1982 erschien im Eisenbahn-Kurier-Verlag der Foto- band »Verkehrsknoten Berlin in den 30er Jahren«. Das Buch zeigte Fotografien Willy Praghers vom Berliner Verkehr mit einem Schwerpunkt auf seinen Eisenbahn-Aufnahmen, die ihn einem breiten Publikum bekannt machten.

— Praghers Interesse für den Berliner Nah- und Fern- verkehr begann sehr früh. In seinen Erinnerungen an die Kindheitsjahre in der Martin-Luther-Straße in Berlin-Schö- neberg spielten die vor dem Elternhaus verkehrenden Stra- ßenbahnen eine große Rolle. Schon als Kind kannte er die Nummern und Buchstaben der »Elektrischen« in der un- mittelbaren Umgebung auswendig. Diese Begeisterung hielt viele Jahre an und steigerte sich mit der Eingemeindung der Vororte zu Groß-Berlin 1920 und der Gründung der BVG 1928 noch. Willy kannte die Fahr- und Netzpläne fast auswendig und konnte schon als Kind den Erwachsenen die verschie- denen Verbindungsmöglichkeiten von A nach B erklären. Zu seiner Vorliebe für Straßenbahnen kamen die zahlrei- chen Buslinien, wobei sich sein Interesse besonders auf die Doppelstock-Busse konzentrierte. Willy fuhr liebend gern auf dem offenen Oberdeck mit, von wo aus er später nach Beginn seiner Fotografen-Laufbahn die großartigsten Auf- nahmen machte. Was ihn weniger interessierte, war die U- Bahn. Die Tunnelstrecken erschienen ihm langweilig und boten wenig interessante Motive. Ganz anders dagegen die ab August 1924 verkehrende S-Bahn, die nach der »großen Elektrisierung« lange Strecken im Stadtgebiet in ungewöhn- lich kurzer Zeit überwinden konnte. Nicht zu vergessen die Eisenbahn, deren große Bahnhöfe im Stadtgebiet Pragher immer wieder aufsuchte, um »Aufnahmen mit Aussage« zu machen, wie er sie gern bezeichnete. Am besten erhalten ist sein Vermächtnis vom Anhalter Bahnhof. Hunderte von Aufnahmen zeigen das rastlose Leben in Berlins größtem Fernbahnhof der 1930er Jahre. Seinen Notizen nach machte er auch viele Fotos am Stettiner, am Görlitzer oder auch am Lehrter Bahnhof, doch vieles davon hat den Krieg nicht über- dauert. Einige seiner klassischen Aufnahmen werden auf den nächsten Seiten gezeigt.

— Die Aufnahme vom Mai 1938 zeigt den Henschel-Wegmann- Zug mit der Lokomotive 61 001 vor der Ausfahrt aus dem An- halter Bahnhof. Der Zug mit der stromlinienförmig verkleideten Lokomotive verkehrte von Juni 1936 bis August 1939 ohne Halt zwischen Berlin und Dresden und benötigte für diese Strecke nur eine Stunde und 40 Minu- ten.

— Praghers Motto lautete: »Alles festhalten, was sich be- wegt.« Dazu gehörten recht bald auch die zahlreichen Autos, die Berlins Straßen zunehmend füllten und die ebenfalls eine besondere Faszination auf den Heranwachsenden aus- übten. Der Vater war begeisterter Automobilist und führte der Familie immer wieder neue Fahrzeuge vor, die Pragher fotografisch dokumentierte. Als der Vater in den Automobil- handel einstieg (leider mit wenig Erfolg und unglücklicher- weise mitten in der Inflationszeit) waren vor Praghers Haus immer wieder neue Karossen zu bewundern. Einen weiteren Höhepunkt stellten im Sommer die AVUS-Rennen für Mo- torräder und Rennwagen dar, von denen Pragher faszinie- rende Aufnahmen hinterlassen hat. Besonders bekannt wur- den die Aufnahmen von den Rennen im Mai 1934, von denen einige in diesem Buch gezeigt werden. »Berliner Verkehrsge- wühl« war der Titel einer Ausstellung im Berliner Museum für Verkehr und Technik, die Pragher im Mai 1992 noch kurz vor seinem Tod mitgestaltete und deren schönste Aufnah- men auch einen kleinen Bildband zierten. Die eindrucksvol- len Fotos zeigen die Zunahme des öffentlichen Nahverkehrs und des Individualverkehrs im Lauf der 1930er Jahre mit ei- nem Höhepunkt während der Olympischen Spiele 1936. Die Verkehrsaufnahmen begeisterten Pragher und machten ihn bekannt. Es wäre ein Leichtes gewesen, einen weiteren gro- ßen Bildband nur mit Verkehrsaufnahmen zu füllen, sogar mit vielen bisher unveröffentlichten Fotos. Doch der An- spruch dieses Buches ist ein anderer: Zum ersten Mal sollen alle Facetten der Pragherschen Fotokunst präsentiert wer- den.





Pragher veröffentlichte im Jahr 1934 mehrere Bildserien mit Impressionen vom Anhalter Bahnhof. Gefragt waren diese Bilder bei den großen Bildillustrierten als Fotomaterial für ihre Urlaubsberichte. Diese Aufnahme vom 12. Juni 1934 zeigt ein Stilleben großer Gepäckstücke im geöffneten Gepäckwagen eines Fernzuges.

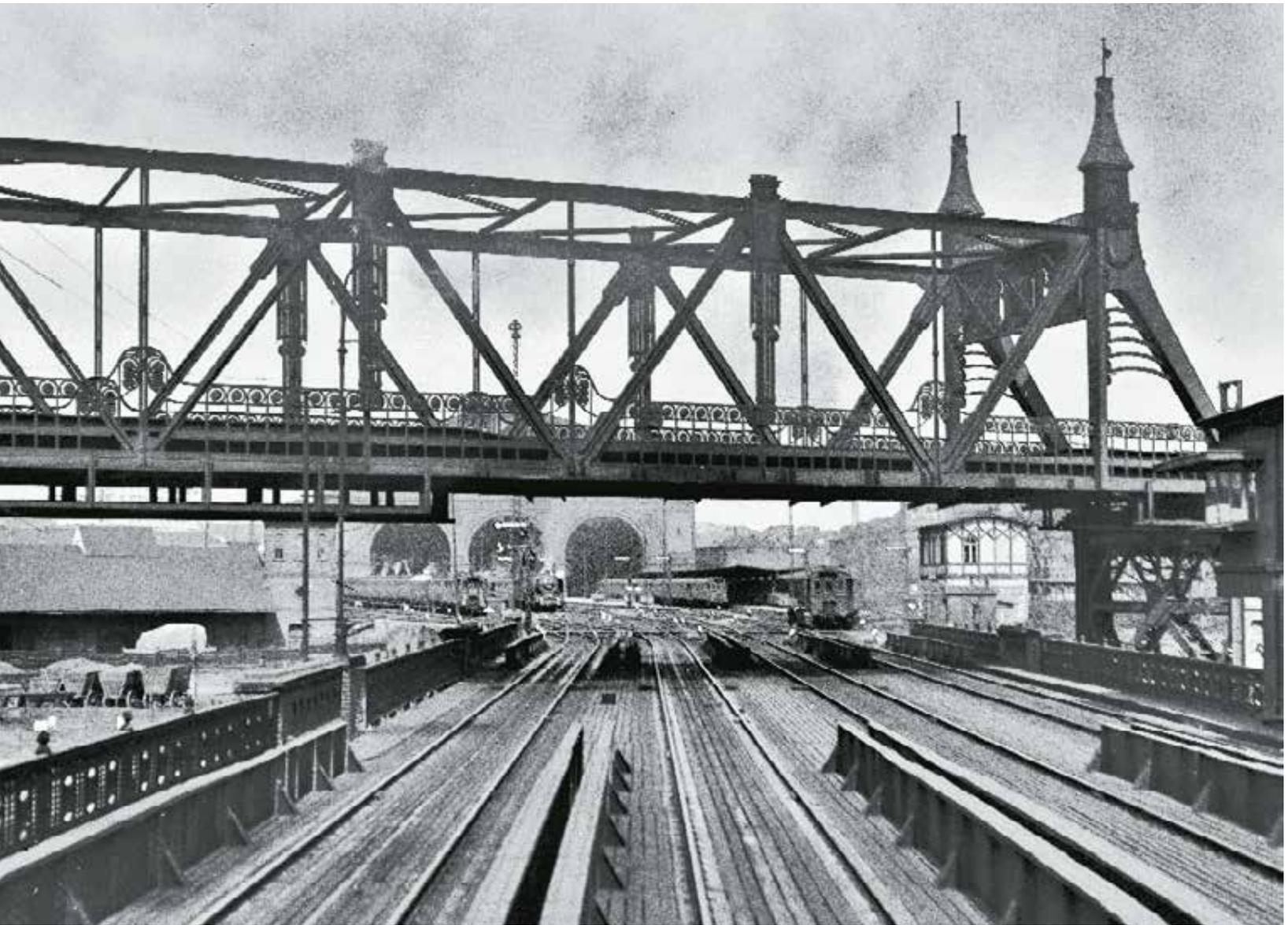
Am 27. April 1936 begleitete Willy Pragher Fräulein Böhnstedt und Herrn Schlüter zum Anhalter Bahnhof, wo sie für ihre Hochzeitsreise den D-Zug nach Genf bestiegen. Der Weg führte sie dann weiter in ihren Urlaubsort nach Lugano. Die Aufnahme zeigt den Kofferträger, der den Reisenden kurz vor der Abfahrt noch ein Gepäckstück durch das geöffnete Fenster reicht.



Praghers Aufnahmen vom Anhalter Bahnhof bilden oft Bahnbedienstete unterschiedlichster Berufsgruppen bei ihrer Tätigkeit ab. Von Kindesbeinen an war Prager von der Arbeit auf Bahnhöfen fasziniert. Er zeigt hier einen Rangierer der Deutschen Reichsbahn an einer ausfahrenden Lokomotive im Mai 1938.

Ebenfalls im Mai 1938 machte Prager diese Aufnahme aus dem für Privatpersonen verbotenen Gleisvorfeld des Anhalter Bahnhofs. Prager war den Bahnbediensteten gut bekannt und wurde offenbar bei seiner Tätigkeit geduldet. Hinter der Weiche 20 sind ausfahrende Dampzüge vor der Kulisse der Bahnhofshalle zu sehen.





Pragher verließ am 26. März 1932 den Anhalter Bahnhof mit einem ausfahrenden Vorortzug und fotografierte diesen eindrucksvollen Rückblick auf das Bahngelände. Zu sehen sind die Bohlen der Brücke über den Landwehrkanal und darüber die kunstvoll geschmiedete Brücke der Berliner Hochbahn. Im Hintergrund noch zu erkennen ist die dreischiffige Halle des Anhalter Bahnhofs.



Offensichtlich stand Prager am 12. März 1931 auf der Hochbahnbrücke der Berliner U-Bahn, deren Betreten Privatpersonen nicht gestattet war, und schaute hinunter auf das Vorgelände des Anhalter Bahnhofs, wo ein ausfahrender Zug mit viel Dampf den Blick auf die Bahnhofshalle verdeckt. Im Hintergrund ist das hoch aufragende Europahaus am Askanischen Platz zu sehen.



Pragher fotografierte im Mai 1938 aus dem Stellwerksgebäude neben der Brücke einen ausfahrenden Dampfzug und erwischte gleichzeitig eine gerade querende U-Bahn auf der Hochbahnbrücke. Der Dampfzug überquerte gleich darauf die Brücke über Straße und Landwehrkanal auf seiner Fahrt nach Süden.

Diese Aufnahme des Anhalter Bahnhofs zeigt einen Fahrdienstleiter mit Befehlsstab (Signalkelle). Der Henschel-Wegmann-Zug nach Dresden wird gerade abgefertigt (Mai 1938). Zu sehen ist das reich mit Terrakottasteinen dekorierte Ausfahrtportal des Bahnhofs.



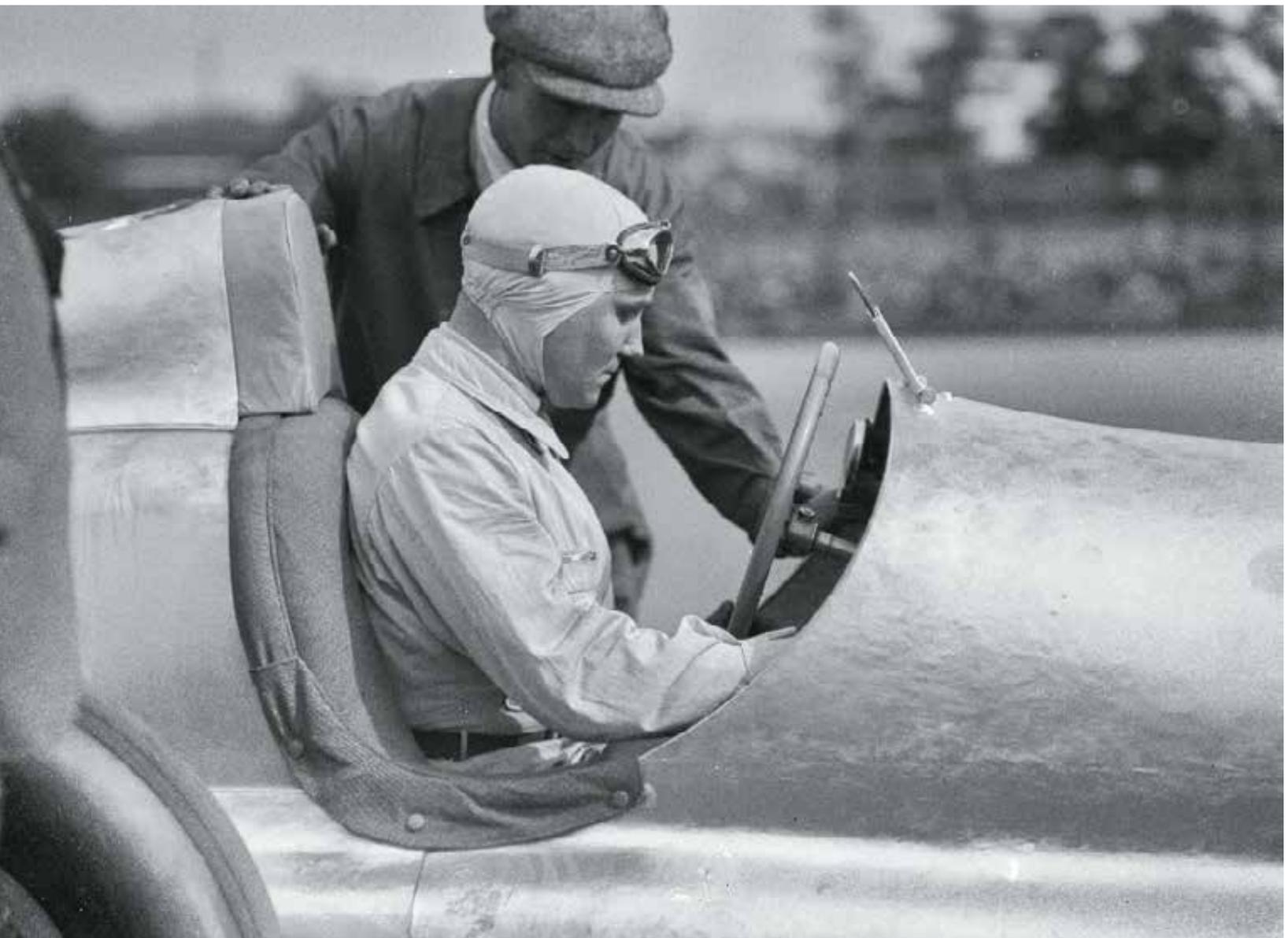


Pragher besuchte nahezu alle AVUS-Rennen der 1930er Jahre. Er war Liebhaber von Autorennen und fand mit seinen authentischen Rennfahrer-Aufnahmen reißenden Absatz. Das Foto vom 25. Mai 1934 zeigt, wie der Auto-Union-Wagen mit der Nummer 44 von Hans Stuck ausgeladen wird. Schaulustige bestaunen den Boliden. Auch ein Uniformträger hilft beim Ausladen.



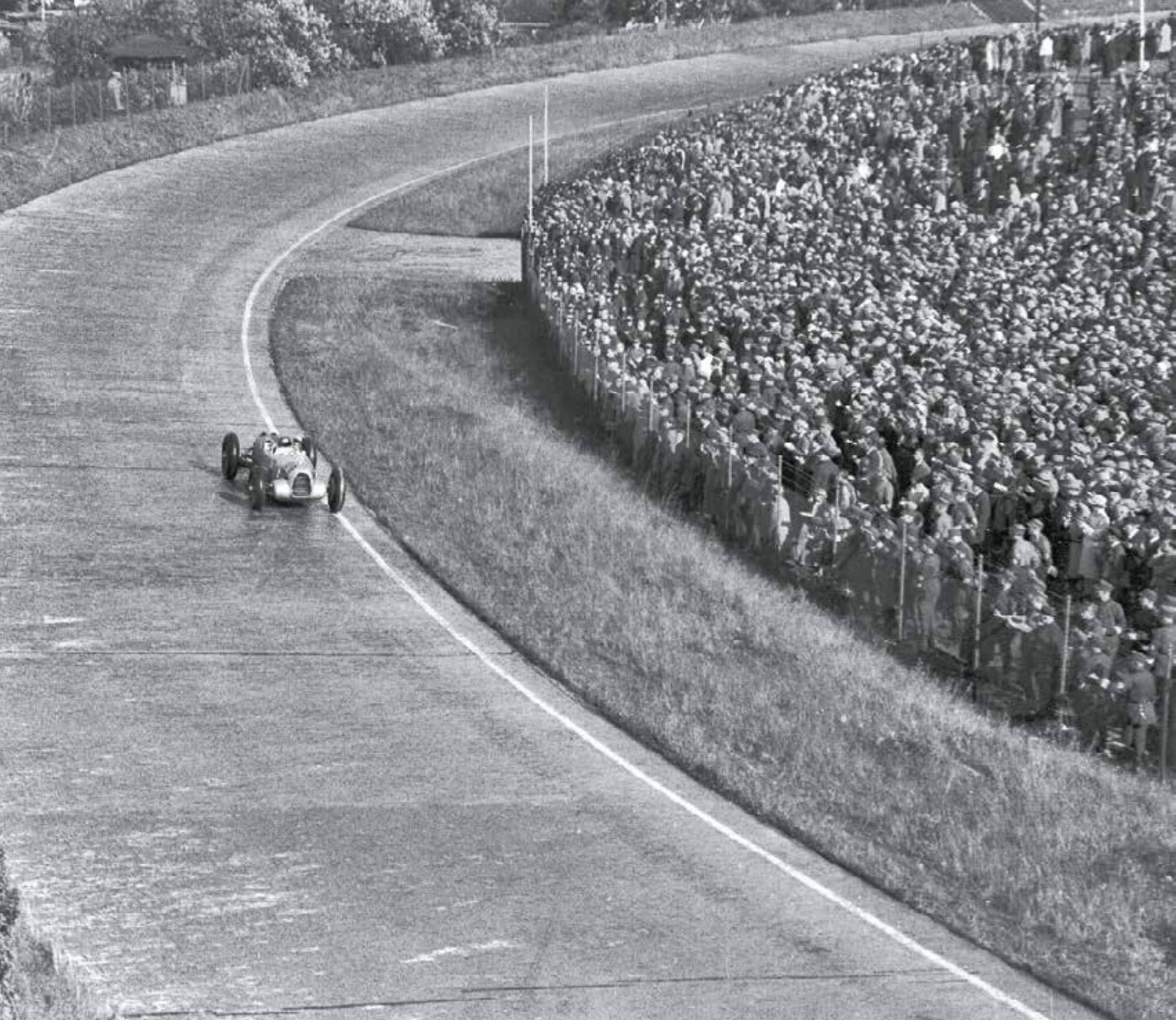
Der Brite Earl Howe auf seinem Maserati 8CM verpasste am Renn-Sonntag (27. Mai 1934) das Podium als Vierter nur knapp. Er ist von seinen Mechanikern und interessierten Zeitgenossen umgeben und gerade bei den Startvorbereitungen. Im Gegensatz zu heute durfte damals jeder auf Tuchfühlung mit Menschen und Maschinen gehen.

Manfred von Brauchitsch in seinem Mercedes-Benz W 25 vor seinem Trainingslauf am 25. Mai 1934. Technische Probleme an der Kraftstoffpumpe führten dazu, dass er am Renn-Sonntag nicht an den Start gehen konnte. Alle Mercedes-Werksfahrer (u. a. auch Rudolf Caracciola) zogen ihre Wagen aus dem gleichen Grund vor dem Start zurück. Die Enttäuschung der deutschen Zuschauer war groß.





Hans Stuck auf Auto Union A war ein weiterer Sympathieträger bei den Motorsportfans. Er absolvierte ein erfolgreiches »Qualifying« und lag im Rennen lange in Führung, bevor ihn ein Kupplungsschaden zur Aufgabe zwang. Hier ein Bild vor einem Trainingslauf am Freitag, dem 25. Mai 1934.



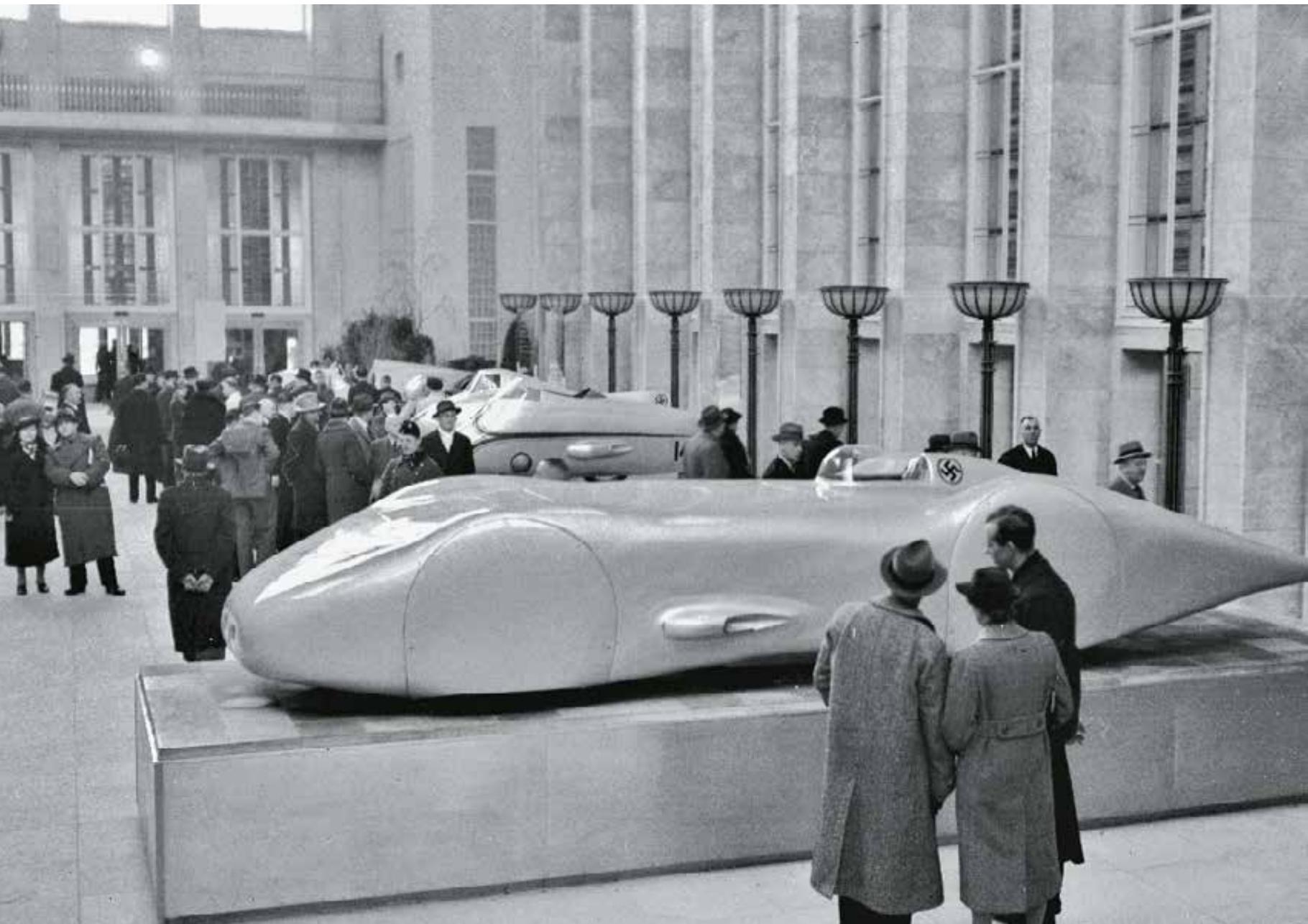
Eine Aufnahme von Hans Stuck während des Rennens am Sonntag, noch in Führung liegend. Das Bild zeigt die Anfahrt auf die Nordkurve der Avus. Im Innenraum ist ein Teil der etwa 200 000 Zuschauer abgebildet, die das Rennen am Sonntag (27. Mai 1934) besuchten.

Pragher hatte auch beim Rennsport immer einen Blick für die Details und alle beteiligten Akteure. Hier ein Mechaniker (vermutlich vom siegreichen Team Alfa Romeo) beim Radwechsel am Renn-Sonntag (27. Mai 1934). Es siegte Guy Moll auf Alfa Romeo Tipo B/P3.



Der Autonarr Prager besuchte regelmäßig die jährlich stattfindenden Auto-Ausstellungen unter dem Funkturm. Hier ein stimmungsvoller Ausblick (ohne Autos) aus Halle 2 in Richtung Messehalle und Funkturm vom 13. Februar 1936. Arbeiter transportieren eine Kiste nach draußen. Über den Inhalt lässt sich nur spekulieren.





Zwei Jahre später war in der Messehalle ein Glanzstück deutscher Automobilkunst zu sehen: der Mercedes-Weltrekordwagen von 1938. Am 19. Februar wurde er fotografiert, wenige Tage zuvor hatte Rudolf Caracciola mit ihm auf der Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 432 Stundenkilometern erreicht und dies auf einer öffentlichen Straße!



Nachdem die AVUS im Grunewald als erste autobahnähnliche Renn- und Teststrecke Deutschlands 1921 auf privater Basis gebaut worden war, dauerte es weitere zehn Jahre, bis der erste öffentliche Autobahnbau begann. Prager dokumentierte den Ausbau der Potsdamer Chaussee zu einer Autoschnellstraße mit schweren Erdarbeiten eines Löffelbaggers am 25. April 1931.

Um den gewaltigen Erdaushub transportieren zu können, wurden an der Potsdamer Chaussee Eisenbahnschienen verlegt und Lorenzüge eingesetzt. Die Aufnahme vom gleichen Tag zeigt, dass die Verbreiterung der Potsdamer Chaussee zu einer Autoschnellstraße eine großräumige Schneise in den märkischen Wald schlug.





Der von Richard Brademann Ende 1928 entworfene Bahnhof Westkreuz, den Prager am 18. April 1931 fotografierte, war einer der beiden großen Umsteigebahnhöfe zwischen der Ringbahn und der verlängerten Stadtbahn. Von hier aus führten noch weitere S-Bahnstrecken nach Wannsee und Potsdam bzw. zum Olympiastadion und nach Spandau. Über der Bahnhofshalle thront das Stellwerk.