

Paul Levy und der Bau der Hedschasbahn

Jüdischer Ingenieur im Osmanischen Reich – zusammengestellt von Stefan Göllner



Bau der Hedschasbahn mit vielen Arbeitern und in Handarbeit. Außerhalb von Syrien übernahmen 7000 türkische Soldaten die Bauarbeiten.

Auf keiner Briefmarke befindet sich das Porträt von Paul Levy, Ingenieur beim Bau der Hedschasbahn und späterer Reichsbahn-Direktor in Hamburg-Altona. Trotzdem wollen wir hier an ihn erinnern, der 1943 gemeinsam mit seiner Frau aus Berlin nach Auschwitz deportiert und ermordet wurde.

Paul Levy wurde am 17. November 1876 in Stettin als zweiter Sohn des Kaufmanns Julius Levy und seiner Frau Therese geboren. Nach der Ausbildung zum Maschinenbauingenieur zog es ihn von der Preußischen Staatsbahn aus der heimatlichen Enge zu einem gewaltigen Bahnbauprojekt im Nahen Osten hinaus.

Bei der Hedschasbahn

Die Provinz Hedschas bildete den südlichen Teil Arabiens und gehörte zum Machtbereich des osmanisch-türkischen Staates. Die Hedschasbahn oder Hedjazbahn – das Wort „Hadsch“ bedeutet „Pilgerfahrt“ – war eine etwa nordsüdlich verlaufende Eisenbahnstrecke von Damaskus im heutigen Syrien nach Medina in Saudi-Arabien. Der Bau wurde von dem deutschen Ingenieur Heinrich August Meißner-Pascha geleitet, der schon seit 1887 im Osmanischen Reich tätig war. Seine Beschäftigung brachte die guten Beziehungen des Sultans Abdülhamid II. mit dem Kaiserreich zum Ausdruck und verschaffte deutschen Lieferanten Aufträge.

Deutsche Fahrzeuge für die Hedschasbahn

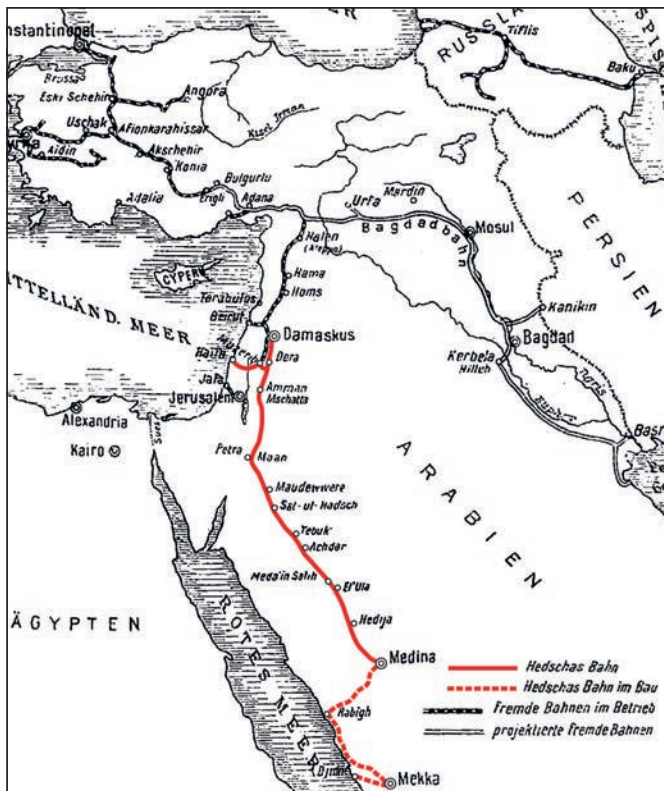
Die niedrige Achslast der Strecke von nur 10 Tonnen, kräftige Steigungen bis 20 Promille und enge Kurvenhalbmesser bis 125 Meter stellten die deutschen Konstrukteure der importierten Fahrzeuge für die Hedschasbahn vor schwierige Aufgaben. Ihre Lokomotiven wurden in der Anfangszeit von den Fabriken von *Hartmann* in Chemnitz, *Henschel* in Kassel, *Hohenzollern*



Dampfsonderzug für Touristen 2007 auf einer Teilstrecke der Hedschasbahn.



Krauss-Lok Nr. 10 (ehemals Nr. 5) der Hedschasbahn im Israelischen Eisenbahnmuseum in Haifa.



Streckenführung und Planung der Hedschasbahn um 1910.

in Düsseldorf, Krauss in München und Jung in Jungenthal bei Siegen sowie im schweizerischen Winterthur beschafft. Zum Bau der Strecke kamen kleinere Dampfloks aus den belgischen Werken von *La Meuse* heran.

Die Betriebsbedingungen erforderten Lokomotiven von möglichst einfacher und robuster Bauart mit großzügig dimensionierten Kesseln und großen Vorratsbehältern für Kohle und Wasser. Es wäre auch sinnvoll gewesen, einheitliche Grundformen zu schaffen für Teile, die der Abnutzung besonders unterlagen. Doch die zuständige Generalkommission der Hedschasbahn im weit entfernten Istanbul schlug die Ratschläge der Betriebsleitung weitgehend in den Wind. Erst später wurden solche Anregungen berücksichtigt.

Zurück nach Köln

Zunächst war Paul Levy von der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig zum Dienst in Kleinasien beurlaubt. 1906 heiratete er in Bad Polzin seine Cousine Ida Levy. Sie lebten zunächst in Konstantinopel, beim weiteren Bau der Hedschasbahn bis 1908 in Damaskus, später auch in Beirut. Anschlie-

ßend, wohl von 1910 bis 1912, war Levy von der KED Essen nach Deutsch-Ostafrika mit dem Dienstoff Dar as Salaam im heutigen Tanganjika beurlaubt. Heinrich August Meißner trat im Frühjahr 1910 zur Anatolischen Bahnbaugesellschaft über, die den Bau der Bagdadbahn übernommen hatte, doch Paul Levy kehrte um die Jahreswende 1911/12 nach Köln zurück.

Staatsbahn und Reichsbahn

Von der preußischen Staatsbahnverwaltung wurde er mit Wirkung vom Oktober 1910 in Saarbrücken als beurlaubter Regierungsbaumeister geführt, später als Baurat. An der russischen Front nahm er während des Ersten Weltkriegs im Eisenbahndienst teil. Er wurde am Bein verletzt und erhielt das Eiserne Kreuz.

Am 1. Oktober 1920, gleich nach Gründung der Deutschen Reichsbahn, stieg Levy zum Oberregierungs- und Baurat auf. Die Position hieß seit 1924 dann Reichsbahn-Oberrat. Nach der Scheidung von seiner ersten Frau Ida im Jahre 1923 zog er nach Bonn. Während der folgenden Jahre finden wir ihn bei der Reichsbahndirektion Altona zunächst als Dezernenten für



Syrien gab 2008 einen Block (oben) und eine Marke zum hundertsten Jahrestag der Eröffnung der Bahnlinie heraus.



Ausgabe der Israelischen Post 2011 zur Rekonstruktion der Zweigstrecke der Hedschasbahn durch das Jesreeltal nach Haifa, die auf Normalspur umgespurt und 2016 eröffnet wurde.

Werkstättenbetrieb in der Abteilung von Ernst Spiro, der ebenso jüdischen Glaubens war, während er dort bis Mitte 1933 noch das Dezernat für Werkstättenorganisation innehatte. Wie die Archivalien zeigen, lebte er als treues Mitglied seiner Gemeinde. Am 1. Oktober 1930 war Paul Levy zum „Direktor bei der Reichsbahn“ ernannt worden. So bezeichnete man die Direktoren außerhalb der Reichsbahn-Hauptverwaltung. Seit Mitte 1933 war er noch Dezernent für Werkstätten- und Heizungsangelegenheiten in der Wuppertaler Direktion. Dies war die Folge einer typischen Umsetzung von „nichtarischen“ Bahnbeamten während der frühen nationalsozialistischen Periode, denn etwa dreißig obere Beamte jüdischer Herkunft bei der Reichsbahn konnten 1933 noch nicht entlassen werden, weil sie Weltkriegsteilnehmer gewesen waren.

Erzwingener Ruhestand

Nach dem Erlass der „Nürnberger Gesetze“ wurde Paul Levy mit den letzten noch im Dienst verbliebenen jüdischen Reichsbahnbeamten zum

Jahresende 1935 in den vorzeitigen Ruhestand versetzt. Da war er 59 Jahre alt. Infolge seiner Entlassung zog er nach Berlin in die Anonymität der Großstadt, wo er zudem Familienangehörige und andere jüdische Eisenbahner wusste. Während der Pogromnacht des 9. November 1938 wurde sein Vetter Leo Levy in Polzin erschossen. Im Oktober 1941, wenige Tage vor Himmlers Verbot der Auswanderung, sprach er zum letzten Mal bei der Botschaft von Ecuador wegen seiner Emigration vor. Schon im April 1939 hatte in London seine Tochter geheiratet, die fortan in Chile und später in den Vereinigten Staaten lebte. Dort halten drei Enkelkinder die Erinnerung an ihn wach.

„Maschinenarbeiter“

Als seine letzte Tätigkeit vor der Deportation hat Paul Levy die eines „Maschinenarbeiters“ angegeben, vermutlich als jüdischer Zwangsarbeiter im Alter von 66 Jahren. So steht es mit seiner eigenen Hand in der von den Staatsbehörden verlangten „Vermögenserklärung“ für Paul und Charlotte Levy, die vom 17. Februar 1943 datiert.

Gemeinsam mit rund eintausend anderen Menschen wurden sie am 26. Februar 1943 in dem „30. Osttransport“ aus Berlin in das Vernichtungslager Auschwitz deportiert und dort an der „alten Judenrampe“ ausgeladen. Den nächsten Tag haben sie nicht mehr erlebt.

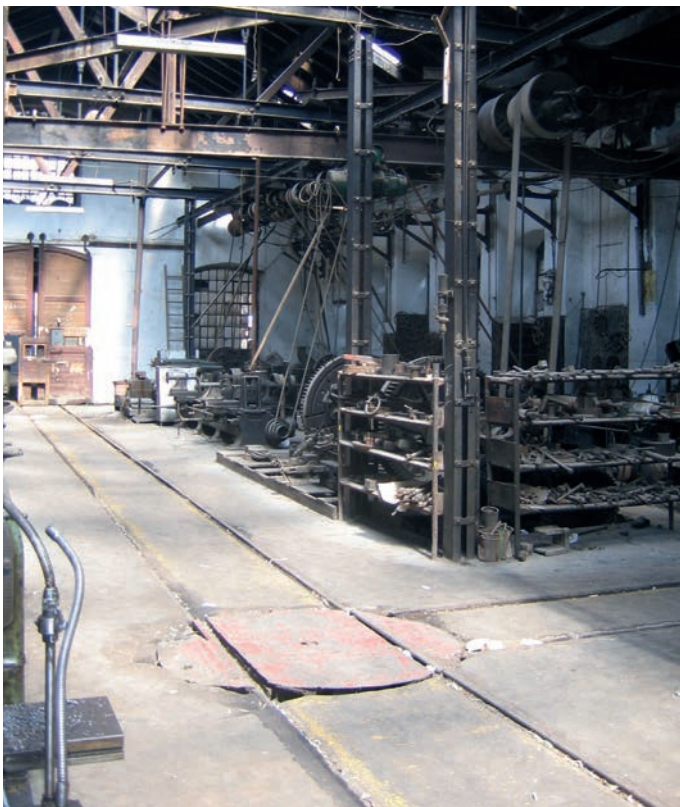
Da hatte die Reichsbahndirektion Berlin schon das „Ruhegehalt“ in Höhe von 418,07 Reichsmark für den Monat März 1943 auf sein Konto überwiesen. Im Oktober 1943 verlangte sie von der Vermögenswertungsstelle des Oberfinanzpräsidenten Berlin-Brandenburg die Rückzahlung des Betrages.

Quellen:

Auszüge aus einem Aufsatz von Dr. Alfred Gottwaldt im Magazin *Eisenbahn-Geschichte* Nr. 54

Wikipedia, *Paul Levy (Eisenbahningenieur)*

Jüdische Miniaturen, Paul Gottwaldt, *Paul Levy*



Ausbesserungswerk in Damaskus-Hadam.



Einige Fahrzeuge sind in Medina schon restauriert worden.

„Mein einziges, geliebtes Wernerchen“

Rettung durch einen Kindertransport nach Schweden – Briefe einer Mutter an ihren Sohn
Von Stefan Göllner

Bei der Belegsuche im Internet fiel mir vor einiger Zeit ein Angebot auf: „Briefe Judaica, postalisch gelaufen 1939 / 1940, alle Kuverts mit Inhalt. Der Absender war in fast allen Fällen Gretel Zolki aus Schweidnitz in Schlesien, Empfänger ihr Sohn Werner in Stockholm. Gretel soll auf einem Transport umgekommen sein, Werner überlebte den Holocaust“. Die nun folgende Spurensuche sollte interessant und gleichzeitig bedrückend werden.

Geschichte der Juden in Schweidnitz

Die Anwesenheit von Juden in Schweidnitz wird erstmals in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts erwähnt, als die Juden 1295 von Prinz Bolko I. ein Privileg erhalten, das den Grundstein für eine jüdische Siedlung in der Stadt legte. Die jüdische Gemeinde in Schweidnitz gehörte zu den größten und wichtigsten in Schlesien. Seit 1380 gab es auch eine Synagoge in der Kupferschmiedegasse. Die jüdische Gemeinde in Schweidnitz hatte einen besonderen Status: Als Institu-



tion verfügte sie über eine umfassende administrativ-organisatorische und religiöse Autonomie. Bedeutende jüdische Gelehrte und Rabbiner, darunter der Gelehrte Ozer und der Rabbiner Dawid, ließen sich in der Stadt nieder. Dort befand sich ein Zentrum für talmudische Studien.

1453 wurde nach einer Rede des antijüdischen Mönchs Capistrano den Juden vorgeworfen, einen Brunnen vergiftet zu haben, was angeblich zum Ausbruch einer Epidemie führte. Dies führte zur Verbrennung von 17 Juden. 1457 wurde ein dauerhaftes Verbot der jüdischen Besiedlung



Die Synagoge wurde im Novemberpogrom 1938 niedergebrannt und in den folgenden Monaten vollständig abgetragen, der Friedhof geschändet und die Steine später als Baumaterial verwendet.



Synagoge (rechts) am Sedanplatz in Schweidnitz, versteckt hinter dem Wasserturm.

ausgesprochen, das bis zum preußischen Emanzipationsedikt von 1812 gültig war. Nun begannen sich die Juden wieder in Schweidnitz niederzulassen. 1877 wurde die Synagoge am Sedanplatz eingeweiht.

1933 hatte die jüdische Gemeinde 146 Mitglieder, es gab einen koscheren Metzger und 12 Kinder erhielten Religionsunterricht.

Nach dem Machtantritt Hitlers verschlechterte sich die Lage der Juden in Schweidnitz erheblich. Mit den 1935 verabschiedeten „Nürnberger Gesetzen“ wurden die Juden ihrer Rechte völlig beraubt.

Bei Kriegsbeginn lebten noch etwa 25 Juden in Schweidnitz; diese wurden alsbald im „Judenhaus“ am Markt zusammengepfercht. Von hier aus wurden seine Bewohner Ende 1942 zunächst in ein Lager nach Breslau verbracht, anschließend in ein Vernichtungslager; nur einzelne haben überlebt.

Wenigstens die Kinder retten

Nach dem 9. November 1938 begannen die Gemeindeleitungen in Schweden, eine „Kinderaktion“ nach britischem Vorbild in Betracht zu ziehen. Prominente und wohlhabende schwedische Juden hatten schnell und informell reagiert und gemeinsam eine Summe von 250.000 Kronen gesammelt, um den Lebensunterhalt einer Zahl deutscher Juden in Schweden zu garantieren. Diese Möglichkeit nutzte



Margarethe mit „Wernerchen“ Anfang der dreißiger Jahre.

wohl auch Margarete Zolki. Im Frühjahr 1939 nahm sie Abschied von ihrem einzigen Sohn Werner, dessen Vater bereits 1933 nach der Machtübernahme „durch Aufregung und einen Herzschlag“ starb, wie es im Gedenkblatt von Yad Vashem heißt. Jakob Zolki war Unteroffizier im Ersten Weltkrieg gewesen, verwundet und mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse ausgezeichnet worden.

Margarete war jetzt ohne ihren Sohn auf sich allein gestellt, hatte zwar eine zahlreiche Verwandtschaft, aber keine gute Meinung von ihnen. Auch ihr Verlobter Walter Wolff war bereits

nach Chile ausgewandert und versuchte von dort aus, sie nachzuholen. Doch immer wieder gab es neue Schwierigkeiten zu überwinden.

Werner lebt sich in Stockholm ein

Das „Hilfskomitee für Deutschlands Juden“ (Hjälpkommittén för Tysklands judar) brachte etwa 450 bis 500 Kinder in jüdischen, später auch in nichtjüdischen Pflegefamilien unter. Zunächst kamen die Kinder in das Braunska övergångshem in der Stockholmer Fleminggatan. Das von der Familie Braun geleitete Übergangshem nahm wahrscheinlich fortwährend eine kleine Anzahl Kinder auf, bis sie in die Gastfamilien geschickt werden konnten. Diese Übergangszeit konnte zum Beispiel dazu genutzt werden, den Kindern grundlegende Kenntnisse der schwedischen Sprache beizubringen.

Werner lebt bis Ende 1941 in zwei Pflegefamilien, mehrere Monate auch in einem Heim; vielleicht gab es in dieser Zeit einen Mangel an Gastfamilien. Er sammelt Sondermarken und verschmäh auch nicht die Marken mit dem Konterfei Hitlers. Er ist 13 Jahre alt und in erster Linie deutsch-national erzogen; nur seine Mutter bringt das Jüdische ins Spiel und schickt ihm sein Gebetbuch. In vielen Zeilen kommt die weitgehende Assimilation der Familie zur Sprache. So wird auch „Sylvester“ gefeiert. Die jüdischen



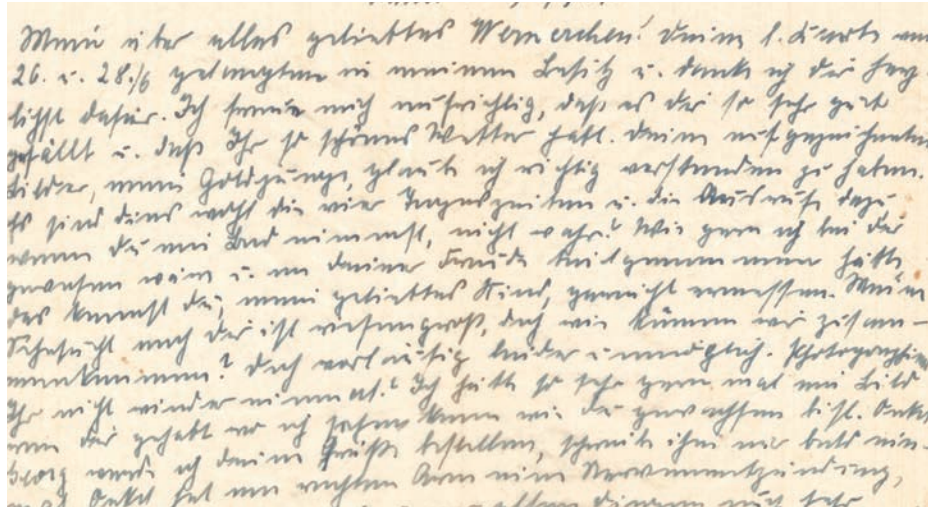
Doppelt zensiert wurde dieser Brief von der Deutschen Wehrmacht und der finnischen Zensur, die Sondermarken wurden von Werner herausgetrennt.

Festtage jedoch stehen bei Margarete voran. So gibt es eine Rüge, wenn Werner die Verwandtschaft zu Roschhaschana nicht grüßt oder einen Geburtstag vergisst.

Auch seine künftige Ausbildung ist immer wieder ein großes Thema. Er beginnt im September 1939 eine Lehre als Mechaniker. Im April 1940 entschließt er sich jedoch, Maschinensetzer zu werden und versetzt seine Mutter in Aufregung. Sie hat gegen diesen Beruf Bedenken, möchte Werner aber gleichzeitig nicht beeinflussen. Bis in den Herbst versucht sie es doch noch immer wieder, hat aber keinen Erfolg. Um diese Zeit ist auch die Ausreisemöglichkeit nach Kolumbien nicht mehr möglich, so dass sie kurz vor Silvester 1940 schreibt, dass ihr außer der Hoffnung, ihren Sohn wiederzusehen, ihr gar nichts mehr am Leben liegt.

Fast jeder Brief der Mutter enthält eine Vielzahl an Geboten, Mahnungen und Kritik. Sie macht Werner Vorschläge zum Essen, zum Verhalten und bezüglich seiner Schul- und Berufsausbildung. Sie ermahnt ihn, er solle besser auf seine Rechtschreibung achten und berichtigt seine Fehler. Wie viele Kinder verlernt Werner, der nun Schulunterricht auf Schwedisch erhält und in einer schwedischen Umgebung lebt, langsam die deutsche Schriftsprache.

Nach Kriegsbeginn werden die meisten Briefe von der Deutschen Wehrmacht zensiert, gehen also erst über Berlin. Teilweise sind auch Prüfstriche



Ausschnitt aus einem der Briefe von Margarete Zolki.

über dem Text, um Geheimnachrichten entdecken zu können. Oft schreibt Margarete nur den ersten Buchstaben der benannten Person, auch Breslau wird oft mit „B.“ abgekürzt, ebenso Jude mit „J“. Obwohl seit 1. Januar 1939 die Zusatzvornamen „Israel“ bzw. „Sara“ angeordnet werden, schreibt Margarete bis zum letzten Brief als Absender nur Gretl Zolki; möglicherweise, um ihre Briefe für die Zensoren nicht sofort verdächtig zu machen.

Von den unzähligen Verordnungen, die die Juden betreffen, erzählt Margarete ihrem Sohn nichts, macht nur manchmal eine leichte Andeutung. So wird ihr zwar die Wohnung gekündigt, aber die Adresse bleibt bis zuletzt. Margarete Zolki und Erna Rosa Laqueur, eine Freundin von Margarete, wurden am 3. Mai 1942 in das Durchgangslager Ghetto Rejowiec ver-

schleppt. Von dort aus wurden sie vermutlich in das 70 km entfernte Vernichtungslager Sobibor abtransportiert und ermordet, wenn sie nicht schon in Rejowiec erschossen wurden. Werner Zolki beantragte die schwedische Staatsbürgerschaft und heiratete 1949 Jane Svensson, mit der er die Tochter Birgitta Margaretha hatte.

Quellen:

- ancestry.de
- yvng.yadvashem.org/index.html
- jüdische-gemeinden.de
- Mein liebes Ilsekind, Elisabeth Cosanne-Schulte-Huxel, 2013, Jüdisches Museum Westfalen
- Materialien zu einer Geschichte der Juden in Schweidnitz im 19. und 20. Jahrhundert, Horst Adler
- bundesarchiv.de/gedenkbuch
- szetl.org.pl
- google.de/maps



Aufenthaltsorte von Werner Zolki in Schweden (von links nach rechts): Valhallavägen 77 und Hornsgaten 75 in Stockholm sowie nach dem Krieg Lostigen 20 in Solna (schwedische Provinz Stockholm).

