

# Gerhard Degenkolb, die Kriegslok und die Raketen

*Von Alfred Gottwaldt*

Es zählt zu den vornehmsten Pflichten der Innung, immer wieder an verblichene Vorbilder, an alte Freunde oder auch nur an ferne Weggenossen in der Eisenbahngeschichte zu erinnern. Das mögen Eisenbahnpräsidenten, Architekten, Konstrukteure oder Schaffner gewesen sein: Ohne die Menschen in den Lokomotiven und über den Zügen ist Eisenbahn doch undenkbar.

Aber es ist wie überall: An manche Kollegen erinnert sich jeder gern, da sie stets freundlich waren und ohne große Mühen erfolgreich schienen. An gewisse Zeitgenossen denkt man nur selten und unter Schwierigkeiten zurück, weil sie in Krieg und Krisen skrupellos auftraten und ihre scheinbaren Erfolge zuerst dem Willen verdankten, über die sprichwörtlichen Leichen zu gehen. Deshalb kann nicht jede »Erinnerung« an diese Menschen nur familiär und gemütvoll sein; mitunter muß die Erinnerung auch Distanz wahren und nachsichtige Nähe vermeiden.

Eine solche Person der Technikgeschichte war der Ingenieur Gerhard Degenkolb; geboren am 26. Juni 1892 in Zeitz und gestorben am 1. Februar 1954 in Duisburg. Er ist nur 61 Jahre alt geworden. Der Rückblick erfolgt mit Hilfe der Literatur und dank einiger Blätter aus seinem Familienkreis; dies mag zu näherer Beschäftigung mit dem Mann und seinem Wirken anhand der Akten anregen.

In der deutschen Eisenbahngeschichte hat Gerhard Degenkolb nur während dreier Kriegsjahre eine Rolle gespielt. Er kam aus der Rüstung, tauchte plötzlich im Lokomotivbau auf und verschwand wie ein durchziehender Komet wieder in den Kriegswirren: Der Maschinenbauer Degenkolb wirkte aber an leitender Stelle beim Bau der deutschen Kriegslokomotiven des Zweiten Weltkrieges mit. Er war von 1942 bis 1944 als »Vorsitzer des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge beim Reichsminister für Bewaffnung und Munition« tätig. Degenkolb rühmte sich damals, das »Führerprogramm« zum Bau von 15 000 Kriegslokomotiven in die Tat umgesetzt zu haben. Was kann man heute über ihn sagen?

Degenkolb war tüchtig. Als er 1943 im Zenith seiner Laufbahn stand, las man in der »Lokomotive« über ihn: »Bereits der Junge fand in dem

väterlichen Spielzeuggeschäft allerlei technisches Spielzeug, das seiner Veranlagung entgegenkam. Der Übergang vom Spielzeug zum Kraftwagen ergab sich mühelos, aber als der daraus entstehende Wunsch, Techniker zu werden, beim Vater auf kategorischen Widerstand stieß, fand sich der junge Degenkolb auf sich selbst und vor eine zukunftssträchtige Entscheidung gestellt.« Ohne die väterliche Unterschrift von Richard Alfred Degenkolb auf dem Lehrvertrag erkämpfte er sich nämlich eine Ausbildung zum Techniker. Später erzählte Gerhard Degenkolb häufig, wie sehr ihn schon damals Unordnung und mangelnde Überwachung der industriellen Arbeitsplätze gestört hätten.

Degenkolb war zielstrebig. Er gehörte einer Generation an, die durch alle »Stahlgewitter« des Ersten Weltkrieges gegangen ist. 1918 wurde er als Konstrukteur bei der renommierten Eisengießerei und Maschinenfabrik Polysius in Dessau angestellt. Am 1. November 1920 trat Degenkolb als Betriebsassistent bei dem mächtigen rheinischen Maschinenbaukonzern »Demag AG« ein. Dort leitete er Abteilungen und Werke in Wetter an der Ruhr (1921 - 1927), in Mülheim (1927 - 1932) und in Duisburg (1932 - 1935); dort erwarb er sich umfassende Kenntnisse im Bau von Walzwerken und Werkzeugmaschinen. Seit Oktober 1928 durfte er den Titel eines Oberingenieurs führen. Im Dezember 1935 wurde er, 43 Jahre alt, zum Betriebsdirektor des Duisburger Demag-Werkes mit mehreren tausend Arbeitskräften ernannt; im April 1937 erhielt er Prokura. Zugleich nahm er auch noch Geschäftsführerfunktionen bei den Tochterfirmen »Demag-Greiferfabrik« in Hamborn und »Nomag« (Norddeutsche Maschinenfabrik GmbH) in Duisburg wahr. Zwischen 1935 und 1945 wurde er stets als »Direktor Degenkolb« angesprochen, was vor allem im »Mittelwerk« bei Nordhausen und in der späteren Geschichtsschreibung zu Verwirrungen führte.

Degenkolb war pflichtbewußt. Bei Mitarbeitern und Kunden galt er als geschickt und tatkräftig. Schon vor Kriegsbeginn hatte er sich 1939 bei der »Demag« mit dem Ausbau der Sintermetallfertigung für Granatringe einen Namen gemacht. Nach dem »Westfeldzug« erhielt er im Sommer 1940 vom ersten »Reichsminister für Bewaffnung und Munition«, Fritz Todt, einen Sonderauftrag zur Wiederinbetriebnahme der belgischen und der nordfranzösischen Maschinenindustrie für die deutschen Rüstungsinteressen. Bei dieser »Heranschaffung von Material aus besetztem Ge-

biet« entwickelte er eine »zielsichere Verantwortungsfreudigkeit«, wie es 1943 hieß. Seitdem wurde er nur noch selten in Duisburg gesehen.

Degenkolb war braun. Er gehörte (nach einem Hinweis von Rainer Fröbe auf Unterlagen im Berlin Document Center) der NSDAP schon seit dem 1. September 1930 unter der Mitgliedsnummer 309 580 an und trug nicht selten demonstrativ die Uniform der Partei mit dem Hakenkreuz. Offenbar war er mit Hauptdienstleiter Karl Otto Saur, dem Chef des Technischen Amtes im Rüstungsministerium und einem der wichtigsten Gefolgsleute von Todt und Speer, aus gemeinsamer Tätigkeit im Ruhrgebiet schon lange bekannt.

Degenkolb war verfügbar. Im Frühjahr 1942 kamen Umstände zusammen, die ihn im deutschen Eisenbahnwesen zum Mann der Stunde machten. Der zweite Rüstungsminister Hitlers hieß seit dem 9. Februar 1942 Albert Speer, nachdem sein Vorgänger Fritz Todt beim Abflug von Rastenburg in Ostpreußen tödlich verunglückt war. Bis dahin war Speer vor allem als »Architekt des Führers« und als »Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt« hervorgetreten. In seiner neuen Funktion wurde Albert Speer sofort mit zahllosen Problemen konfrontiert, die bereits Fritz Todt belastet hatten. Die deutsche Rüstungsproduktion hielt mit dem Materialverbrauch im Ostfeldzug nicht Schritt. Der Nachschub an die Ostfront war im Winter 1941/42 fast völlig zusammengebrochen, weil dort kein »Blitzkrieg« mit leichten motorisierten Verbänden, wie in Polen und in Frankreich, mehr möglich war. Die Eisenbahn war auf solche Beförderungsweiten nicht vorbereitet und litt ab Herbst 1941 vor allem unter Lokomotivmangel und Frostschäden. Man mußte die russischen Breitspurstrecken auf Regelspurweite umnageln und für die deutschen Lokomotiven zahllose Dienstkohlenzüge aus dem Reich in die Sowjetunion fahren. Munition und Verpflegung erreichten die Soldaten vor Moskau nicht mehr, und das Militär suchte einen Sündenbock für die verfahrenere Lage. Zugleich brach auch der Straßenverkehr im Osten fast völlig zusammen, doch der General des Transportwesens schob die Schuld an dem Debakel auf die Reichsbahn. Das Reichsverkehrsministerium mit seinem Minister Julius Dorpmüller stand bereits seit einiger Zeit unter erheblichem Druck der Industrie. Schon am 20. Oktober 1941 hatte der Vorsitzende der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung, Oscar R. Henschel, bei Reichsmarschall Göring anklagen lassen, die Reichsbahn konstruiere viel