

Im 3. Reich 1933—1945

Wir kommen in das Jahr 1933. Die Einbindung der Bahn in den nationalsozialistischen Machtapparat erfolgt nahtlos und mit gekonnter Präzision. „Die nationale Regierung hat die Geschicke Deutschlands in die Hand genommen. Bei dem Wiederaufbau des deutschen Reiches kann sie mit der bereitwilligen Mitarbeit der deutschen Reichsbahn rechnen . . .“ ruft Generaldirektor Julius Dorpmüller 1933 am Tage des „Ermächtigungsgesetzes“ den rd. 570 000 Eisenbahnern zu⁶⁷. Auf den Reichstagsbrand, die Verfolgung von Kommunisten, Sozialdemokraten und Gewerkschaftern folgen der Boykott jüdischer Geschäfte sowie die Entlassung zahlreicher Beamter aus rassistischen und politischen Gründen binnen weniger Wochen. Die Reichsbahnleitung stellt, um die Arbeitslosen von der Straße zu holen, rund 70 000 Menschen für Streckenarbeiten neu ein, darunter vorzugsweise Mitglieder von Partei, SA und SS. Für sie gilt der „Führergrundsatz“ und das „Treueverhältnis“ statt der zweiseitigen Tarifverträge. Über 10 000 Frontkämpfer des Ersten Weltkrieges werden Bahnbeamte. Ihre Uniformen schmückt der Adler mit dem Hakenkreuz. Im September 1936 sind vom Personal der Reichsbahn die ersten tausend Kilometer Autobahnen fertiggestellt.

Während des Zweiten Weltkrieges rücken überall die Eisenbahnpioniere mit der kämpfenden Truppe vor, um die Schienenwege auszubauen. Allein im Osten versorgt die Bahn eine 2 000 km lange Front in einer Entfernung von 800 Kilometern mit Nachschub. Als im Dezember 1941 die Temperaturen auf minus dreißig Grad absinken, fallen durch den Frost fast drei Viertel aller deutschen Lokomotiven aus. Im Juni 1942 beginnt die Reichsbahn mit einer Propaganda-Aktion unter dem Motto „Räder müssen rollen für den Sieg!“, in der sie zum Verzicht auf Reisen zugunsten des Transportes von kriegswichtigen Gütern aufruft⁶⁸.

Hitler hat noch weiterreichende Pläne mit der Bahn, die er als Breitspur-Schnellbahn, den Ausmaßen seines geplanten Reiches anpassen will. Mit dem „Tausendjährigen Reich“ verschwinden auch die Pläne zu dieser „Gigantomanie auf Rädern“⁶⁹.

Seit Januar 1944 richten sich die Luftangriffe in erster Linie gegen Verkehrsziele, also, wie auch schon im Ersten Weltkrieg, gegen die Rangierbahnhöfe, Betriebswerke und Brücken der Bahn.

Offenburg liegt zunächst noch abseits des großen Geschehens. Parallelen zu den Kriegen von 1870 und 1914 tun sich auf. Der Verkehr in Richtung Elsaß wird — wieder einmal — durch die Sprengung der Rheinbrücke unterbrochen. Ab 1943 nehmen die Luftangriffe auf Eisenbahnanlagen zu: Der 27. November 1944 bleibt den Offenburgern im Gedächtnis. Ein schwerer Fliegerangriff auf die Nord-West-Stadt und auf die Bahnanlagen fordert unter der Bevölkerung zahlreiche Opfer. Etwa 1 000 Bombentreffer zerpflegten den Rangier-