

Im 2. Weltkrieg wurde die Eisenbahn mehrmals von Tieffliegern angegriffen und die Fahrgäste mit Bordwaffen beschossen. Mehr als einmal suchte man unter den Waggons Schutz vor den Fliegern.

Bei einem Angriff zwischen Rheinbischofsheim und Diersheim gab es mehrere Tote. Auch in Freistett wurde am 3. Oktober 1944 durch Tiefflieger am Bahnhof ein Mann mit Namen Klotter getötet. Am 23. Nov. 1944 wurde Kehl innerhalb von 2 Stunden fluchtartig geräumt. Es gelang, nachts das rollende Material fast vollständig in Richtung Schwarzach und Lahr wegzufahren. Das Südnetz der MEG endete dann in Sundheim, das Nordnetz vor der zerstörten Kinzigbrücke. Da wo heute die B 36 den Bahndamm der Bundesbahn unterquert, stand rechts ein ausgedienter Eisenbahnwaggon ohne Räder, wo man sich unterstellen und Fahrkarten kaufen konnte. Ebenso stand oben auf dem Bahndamm der „Staatsbahn“ ein alter Waggon ohne Räder, der als Bahnhof Kinzigbrücke diente (also für Kehl, das man ja nicht betreten konnte). Auf Holzstufen kletterte man den Bahndamm zum „Bahnhof“ empor, um den Zug in Richtung Appenweiler zu besteigen. Die andere Richtung war ja für Deutsche gesperrt.

Der Eisenbahnverkehr kam nach dem Krieg wieder relativ rasch in Gang. Aber viele Waggons waren zerstört; bei noch fahrbereiten waren oft die Scheiben zerschlagen. Man behalf sich, indem man anstelle der Scheiben die Fensteröffnungen mit Brettern vernagelte. In der Mitte gab es eine Öffnung von ca. 30 x 30 cm mit einer Glasscheibe. Wie ein Guckloch sah es aus. Später gab es beim Autohaus Enders für die Strecke Kehl – Bühl eine Haltestelle mit einem offenen Wartehäuschen; für die Strecke Kehl – Lahr, wo das Bähnle entlang der Hauptstraße mitten durch Kehl fuhr, bei der Rheinbrücke einen kleinen Bahnhof. Da es nach dem Krieg nur wenige Autos gab, mußte man für alle Besorgungen, die auswärts zu erledigen waren, soweit man nicht das Fahrrad benutzte oder gar die Strecke auf Schusters Rappen hinter sich brachte, die Bahn benutzen. Auch die vielen Hamsterfahrer, die etwas Mehl, Kartoffeln oder Tabak „ergattern“ hatten, fuhren mit dem Zug. Es gab Kontrollen, wo Koffer, Rucksäcke und Taschen der Reisenden durchsucht wurden. Auch ich war als kleiner Bub oft auf Achse. Einmal Mehl holen in Auenheim, einmal Öl in Ulm, wo lange Schlangen vor der Ölmühle Schell standen.

Während zur Zeit des Krieges und in den ersten Jahren danach die Eisenbahn fast das einzige Verkehrsmittel war, nahm die Bedeutung des Bähnle mit der beginnenden Motorisierung immer mehr ab. Weil die Bahn – und nicht nur die MEG – immer weniger Mitfahrer fand, war sie natürlich immer weniger rentabel. Eine weitere Überlegung ‚weg von der Bahn‘ war, daß bei Busbetrieb die teure Unterhaltung der Gleisanlagen wegfallen würde. Und nicht zuletzt die Gleisführung entlang der B 36 stand einem Ausbau der Straße im Wege. Gewissen Leuten waren hier auch die Bäume längs der Straße im Wege, man hat sie dann abgeholzt. So waren die Tage der Kleinbahn, unseres