

Bahnstation des kleinen Amts- und Kreisstädtchens Offenburg ausstieg, warteten vor dem Ein- und Ausgangsportal zwei biedere Omnibusse, die ihre Gäste in die beiden Gasthöfe „Zum Adler“ oder in die „Fortuna“ brachten.

Überfüllt waren die wackeligen Kutschen nie, meist fuhren sie sogar leer. Mehr Verkehr und Betrieb war im Sommer allerdings in der Bahnhofrestauration, wo sich die Fahrgäste um die Mittagszeit an der „table d'hôte“ während einer unfreiwilligen Fahrpause drängten. Das bedeutet eine richtige Hochsaison für einen rührigen Bahnhofsréaureur, der Menüs mit drei Gängen servieren und auch bezahlen ließ. Da aber die Suppe stets so kochend heiß serviert wurde, daß sie erst nach einer Viertelstunde genossen werden konnte, war es den Gästen ganz unmöglich, das ganze Menü zu konsumieren, wenn sie den Zuganschluß nicht verpassen wollten. Allmählich merkten auch die Gäste, was mit ihnen gespielt wurde und es kam nach vielen Reklamationen sogar zu einer Interpellation im Badischen Landtag<sup>57</sup>.

Um die Jahrhundertwende ist eine Erweiterung der Bahnanlage unumgänglich. Offenburg stellt infolge seiner Lage in der Mitte des badischen Eisenbahnnetzes einen wichtigen, zentralen Dampflokomotivstützpunkt dar, in dem jeder Zug Lokomotiv- und Personalwechsel hat und der weit über 100 Dampflokomotiven beherbergt.

Der Umbau erweist sich als schwierig, da die neuen Bahnhofsteile betriebsbereit sein müssen, bevor die alten verschwinden können. Die Arbeiten dauern von 1906 bis 1911. Dabei muß die Stadt Offenburg entlang der östlichen Stadtmauer erhebliche Opfer an Grund und Boden, an schönen Anlagen und Promenaden bringen.

Das Offenburger *Eisenbahnausbesserungswerk* erhält eine große Lokomotiv- und eine Wagenwerkstätte sowie den Lokomotivbahnhof, das „Bahnbetriebswerk“. Obwohl die Bahn die betriebswirtschaftlich teuren Ausbesserungswerke stark reduziert, steht der Bestand des Offenburger Zweigunternehmens nicht in Frage. Das Werk hat sich in den letzten Jahren darauf spezialisiert, alte historische Loks und Wagen zu restaurieren und sich damit einen führenden Ruf in der Bundesrepublik erworben. Selbst die legendäre „Adler“ ist hier zum Jubiläumsjahr der Bahn 1985 bis aufs kleinste Detail nachgebaut worden<sup>58</sup>.

#### *Das „Bähnli“*

Am Ende des vorigen Jahrhunderts erscheint ein neues Verkehrsmittel in der Stadt, das „Bähnli“<sup>59</sup>. Es gehört zur „Straßburger Straßenbahngesellschaft“, die mehrere Überlandbahnen im Raum Straßburg aufbaut, darunter auf der badischen Seite auch die Strecke Straßburg-Kehl-Altenheim-Offenburg. Unser Heimatdichter Carl Gütle begrüßt das „Bähnli“ mit einem seiner gewohnten Festlieder. Die erste von 7 Strophen lautet: