

ten. Verschiedene Standorte wurden in Betracht gezogen, so z.B. beim Aeschentor, beim St. Albantor oder mitten in der Stadt beim Steinkloster. Ja selbst der junge selbstbewusste Kanton Basel-Landschaft bot einen Platz beim Birsfeld an. Erschwerend kam hinzu, dass die Stadt Basel einen Kopfbahnhof bevorzugte, die Bahngesellschaften jedoch einen Durchgangsbahnhof bauen wollten, der die direkte Durchfahrt internationaler Züge erlaubte. Schliesslich setzte sich die SCB durch und konnte 1860 zusammen mit der FOB den Centralbahnhof als doppelten Kopfbahnhof auf dem Gebiet vor dem Elisabethentollwerk eröffnen. Auf der Elsässerseite führte die Strecke über den Birsigviadukt durch den heutigen Steinen- und Spalenring. Mit der Eröffnung des Centralbahnhofs war das Schicksal des ersten Bahnhofs der Schweiz von 1845 besiegt. Dieser wurde noch im Eröffnungsjahr des Centralbahnhofs abgerissen. An seiner Stelle errichtete die Stadt 1864 die Strafanstalt «Schällemätteli».

In den Folgejahren veränderte sich viel. 1871 wurde Elsass-Lothringen Teil des neu gegründeten Deutschen Reichs. Französische Lokomotiven dampften eilig nach Basel – sie sollten den Deutschen nicht in die Hände fallen! Fortan teilte die SCB den Centralbahnhof mit den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Deutsche Züge, die auf der östlichen Rheinseite in den Badischen Bahnhof fuhren, gelangten hingegen über



Foto: Staatsarchiv Basel-Stadt

Der Standort des französischen Bahnhofs von 1845 findet sich auf der Übersichtskarte unter Nummer 2.



Foto: VHS/Sig, Dominic Buttlinger

Der Badische Bahnhof im Zustand von 1862 bis 1913, zu finden auf der Übersichtskarte unter Nummer 3.



Foto: VHS/Sig, Dominic Buttlinger

Einer der vielen Auswandererzüge, welche zwischen der Schweiz und Le Havre (F) verkehrten, hier ein Zug im Centralbahnhof Basel.