

Waldshut auf das schweizerische Streckennetz der Schweizerischen Nordostbahn (NOB). Im Jahr 1873 wurde endlich die Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Centralbahnhof gebaut. Das führte zu einer ersten Verkehrszunahme. Mehr Verkehr ergab sich auch mit dem Bau der Bözberglinie im Jahr 1875 und natürlich mit der Eröffnung der Gotthardbahn im Jahr 1882.

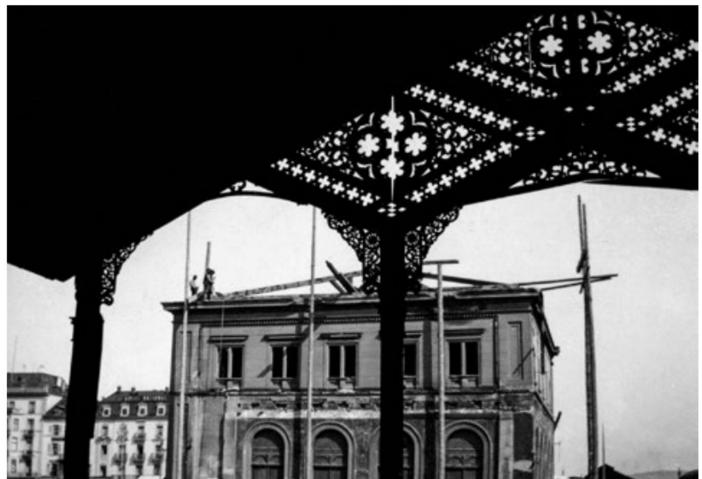
Das Bahnhofsgelände konnte seit Anbeginn nur über zwei Niveauübergänge überquert werden: via Margarethenstrasse (auf der Höhe der heutigen Margarethenbrücke) und über den Äusseren Heuweg (auf der Höhe des heutigen Postgebäudes). Hinter dem Bahnhof entstanden seit der Eröffnung des Bahnhofs immer mehr Güterhallen und dahinter ein neues Quartier: das Gundeltingerquartier. Bei immer zahlreicherem, zeitintensivem Gleisüberquerungen häuften sich trotz Barriere auch die Unfälle. Infolgedessen wurden in den 1880er-Jahren zwei Fussgängerpasserellen und die Pfeffingerunterführung – das sog. «Pfäffilocho» – erstellt. 1882 wurde die Strecke der Jura bernois (später Jura-Simplon-Bahn, JS) nach Delémont eröffnet. Auf dieser Strecke ereignete sich 1891 das tragische Eisenbahnunglück von Münchenstein, bei dem 73 Menschen ihr Leben verloren, als der vom Centralbahnhof herkommende Personenzug in die Birs stürzte.

Der Centralbahnhof wurde immer stärker frequentiert – es darf wohl angenommen werden, dass sich auch illustre Namen unter den Passagieren fanden, wie z.B. Friedrich Nietzsche, der zu jener Zeit eine Professur an der Universität Basel innehatte, Theodor Herzl, der in Basel die ersten Zionistenkongresse durchführte, oder Kaiser Wilhelm II anlässlich seiner Schweizerreise, die ihn weiter nach Bern führte. Auf der anderen Seite darf nicht vergessen werden, dass in diesen Jahren viele Menschen aus wirtschaftlichen Gründen das Land verließen – die Schweiz war damals ein Auswanderungsland. Im Centralbahnhof Basel stiegen die Hoffnungsvollen in den Auswandererzug nach Le Havre, um mit dem Schiff nach New York zu gelangen.

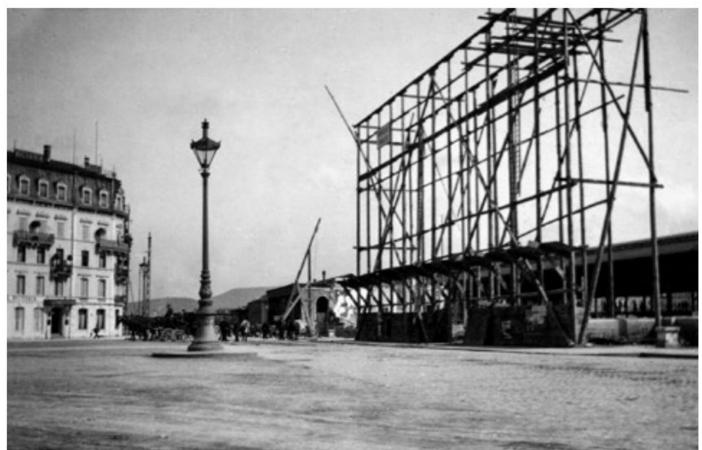
Ende des 19. Jahrhunderts genügte der Bahnhof den verkehrstechnischen Ansprüchen nicht mehr. Schliesslich beschloss die SCB, den Centralbahnhof komplett abzureißen und mit einem grösseren Neubau an gleicher Stelle zu ersetzen.



Beim Neubau des Bahnhofs Basel SBB zeigten sich die unterschiedlichen Gleisniveaus deutlich.



Noch einmal einen letzten Blick aus der westlichen Bahnhofshalle der FOB auf den Seitenpavillon.



Beinahe nichts mehr erinnert an den einst stolzen Centralbahnhof. Der Neubau kann beginnen.