

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 58 (1985)

Heft: 2: Basel SBB

Artikel: Der Basler Centralbahnhof = La Gare centrale de Bâle

Autor: Meles, Brigitte

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775962>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Panorama der Stadt Basel vom Georgsturm des Basler Münsters. In der linken Bildhälfte das langgestreckte Stationsgebäude des französischen Bahnhofs an der Lottergasse, der heutigen Spitalstrasse. Von hier führte das gerade Trasse in das kleine Grenzdörfchen St-Louis (rechts im Mittelgrund) und weiter nach Strassburg. Die erste grenzüberschreitende Bahnlinie zwischen St-Louis und Basel wurde 1844 eröffnet. Sie war 1860 m lang. Lithographie aus dem Album «Chemin de fer de Strasbourg à Bâle», um 1855. PTT-Museum, Bern

Panorama de la ville de Bâle vu de la tour St-Georges de la cathédrale. Dans la moitié gauche de l'illustration, le bâtiment allongé de la gare française à la Lottergasse, aujourd'hui Spitalstrasse. De là, le tracé de la ligne se dirigeait vers le village frontalier de St-Louis (au fond, au milieu à droite) puis vers Strasbourg. La première ligne de chemin de fer traversant une frontière fut inaugurée entre St-Louis et Bâle en 1844. Sa longueur était de 1860 mètres. Lithographie de l'album «Chemin de fer de Strasbourg à Bâle» publié en 1855

3



Der Basler Centralbahnhof

Brigitte Meles

Basel als Eisenbahnstadt

Der Basler Centralbahnhof ist der grösste Grenzbahnhof Europas. Seit 125 Jahren steht er «hinter dem Elisabethenbollwerk», wie es 1860, im Eröffnungsjahr des neuen Centralbahnhofs, hiess.

Die Lage am Rheinknie und die politische Situation als Grenzstadt begünstigten den frühen Anschluss Basels an das Eisenbahnnetz um die Mitte des letzten Jahrhunderts und den dynamischen Ausbau seiner Bahn- und Hafenanlagen. Als erste Schweizer Stadt erhielt Basel 1844 einen Bahnhof. Es war die Endstation der französischen Linie Strassburg–St-Louis–Basel. Damit wurde die Rheinstadt mit dem Netz der französischen Bahnen verbunden. Die 1860 m lange Strecke zwischen Basel und St-Louis ist die erste grenzüberschreitende Bahnlinie überhaupt. Sie wurde drei Jahre vor der Inbetriebnahme der «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden eröffnet. Als schweizerische Bahngesellschaft wurde 1853 in Basel die Centralbahn gegründet.

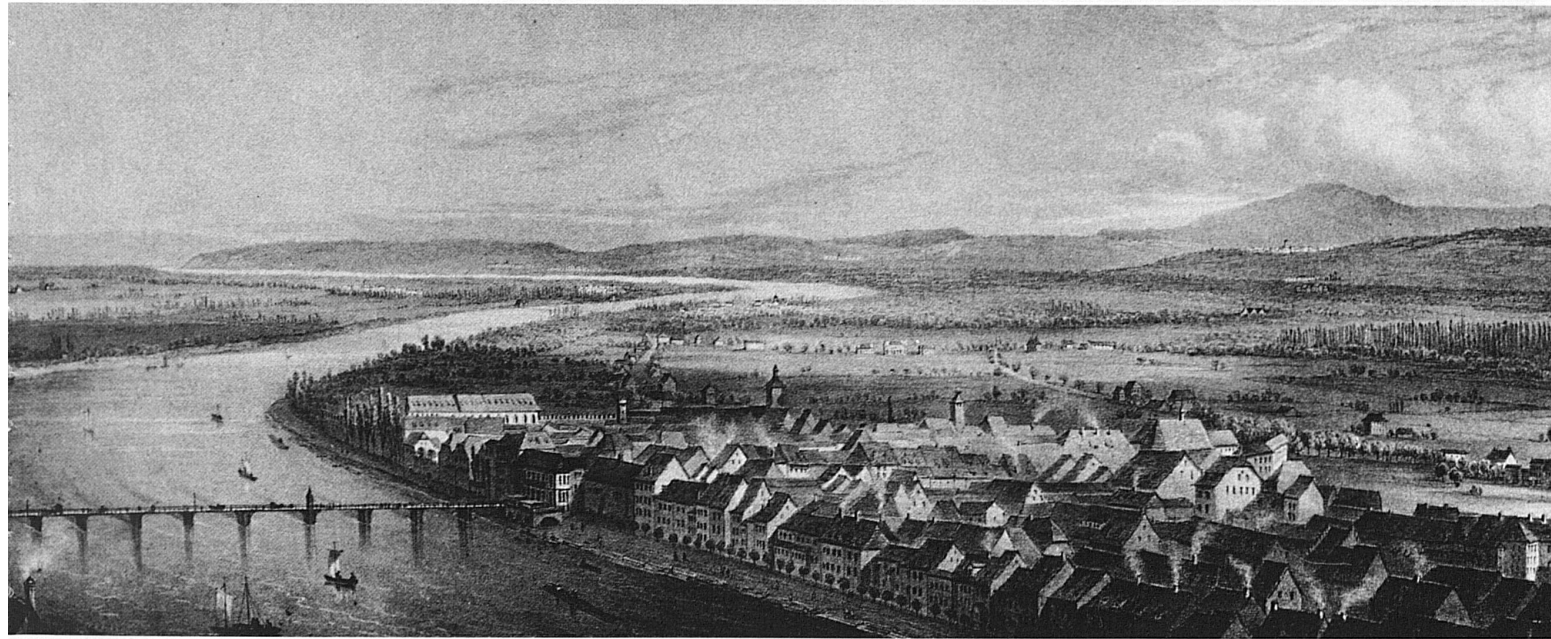
Sie begann noch im selben Jahr mit dem Bau der Linie Basel–Olten mit Blick auf eine internationale Verbindung durch den Gotthard nach Italien. Vom 19. Dezember 1854 an war das erste Teilstück dieser Linie zwischen Basel und Liestal in Betrieb. Im Osten, weit vor den Toren der Stadt, hatte man dafür einen provisorischen Kopfbahnhof erstellt. Er wurde noch benutzt, als am 1. Mai 1858 der obere Hauensteintunnel erstmals durchfahren und die Verbindung zwischen Basel und Olten durch den Jura hergestellt war. Von hier gelangte man schon 1858 mit der Bahn nach Luzern, wo man per Schiff bis nach Flüelen kam und von dort mit der Postkutsche über den Gotthard nach Camerlata und weiter mit der Bahn bis Mailand. Als dritte Bahn eröffnete die Grossherzoglich Badische Bahn 1855 in Basel ebenfalls eine provisorische Station. Als Teilstück ihrer Verbindung Mannheim–Konstanz wurde am 20. Februar 1855 die Strecke zwischen Leopoldshöhe (dem heutigen Bahnhof Weil am Rhein) und Basel dem Betrieb

übergeben. Ein definitives Bahnhofsgebäude löste 1862 das Provisorium ab. Der erste Badische Bahnhof stand auf dem Areal der heutigen Mustermesse. 1913 wurde der heute noch bestehende zweite Badische Bahnhof eingeweiht.

1855 besass Basel drei isolierte provisorische Bahnhöfe, linksrheinisch zwei Kopfstationen auf Grossbasler Gebiet und rechtsrheinisch, auf Kleinbasler Gebiet, den Durchgangsbahnhof der Badischen Bahn. Zwischen ihnen bestand keine Gleisverbindung, und die Reisenden waren gezwungen, sich zu den jeweiligen Stationsgebäuden der Bahngesellschaften zu begeben. Durch die Vereinigung der französischen Linie mit dem Netz der Centralbahn im 1860 eröffneten Basler Centralbahnhof konnten zwei Kopfstationen zu einer betriebstechnischen Einheit in einem Doppelbahnhof verschmolzen werden. Dreizehn Jahre später schloss der Bau der Verbindungsbahn auch die Lücke zwischen dem Centralbahnhof und dem Badischen Bahnhof. Damit war die

Veduta sulla città di Basilea dalla torre di S. Giorgio della cattedrale basilese. Nella parte a sinistra si scorge il lungo edificio della stazione francese situato alla Lottergasse, l'odierna Spitalstrasse. Da qui il tracciato diretto conduceva al piccolo villaggio di frontiera di St-Louis (a destra in secondo piano) e proseguiva per Strasburgo. La prima linea transfrontaliera fra St-Louis e Basilea venne inaugurata nel 1844. Essa misurava 1860 m di lunghezza. Litografia dall'album «Chemin de fer de Strabourg à Bâle», verso il 1855

Panorama of the city of Basle from the St. George tower of Basle Minster. In the left half of the picture the long building of the French railway station in Lottergasse, now Spitalstrasse. From here a straight stretch of track led to the small frontier village of St. Louis (middle distance, right) and thence to Strasbourg. This first railway line to cross the frontier between St. Louis and Basle was opened in 1844. It was 1860 metres long. Lithograph from the album "Chemin de fer de Strabourg à Bâle", c. 1855



Gedenkmedaille der Chemin de fer de Strasbourg à Bâle anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Mülhausen–Strassburg am 25. Oktober 1840. Rückseite mit Koechlin-Lokomotive, Baujahr 1841, erkennbar am Rahmen nach dem Vorbild der «Great Western». Historisches Museum Basel

Médaille commémorative du Chemin de fer de Strasbourg à Bâle, frappée à l'occasion de l'inauguration du tronçon de Mulhouse à Strasbourg le 25 octobre 1840. Le verso montre la locomotive Koechlin construite en 1841, qui est reconnaissable au cadre emprunté au modèle de la «Great Western»

Medaglia commemorativa del Chemin de fer de Strasbourg à Bâle emessa il 25 ottobre 1840 in occasione dell'apertura della linea Mulhouse–Strasburgo. Sul rovescio una locomotiva Koechlin del 1841, riconoscibile in base al telaio che ricalca il modello della «Great Western»

Commemorative medal issued by the Chemin de fer de Strasbourg à Bâle to mark the opening of the Mulhouse–Strasbourg line on 25 October 1840. The reverse, shown here, depicts the Koechlin locomotive of 1841, recognizable by its frame modelled on the "Great Western"



Voraussetzung für die Abwicklung des internationalen Verkehrs über den Gotthard, zehn Jahre vor der Eröffnung des Tunnels, geschaffen. Die Strecken der linksrheinischen elsässischen und rechtsrheinischen badischen Bahn wurden auf der Drehscheibe Basel mit dem schweizerischen Eisenbahnnetz verbunden. Man gelangte von hier durch den Jura nach Olten, seit 1875 aber auch mit der Nordostbahn durch den Bözberg nach Zürich oder mit der Bernischen Jurabahn bis nach Delsberg. Abgesehen

von einigen Nahverkehrslinien bestanden demnach schon 1875 alle heute nach Basel führenden Bahnlinien. Die auf ihnen jährlich beförderten Güter verdreifachten sich bis zur Jahrhundertwende auf 2,8 Millionen Tonnen; die auf ihnen beförderten Personen verzehnfachten sich auf fast 2,1 Millionen. Diesem Zuwachs mussten vor allem die Stationsgebäude angepasst werden. Zahlreiche Erweiterungs- und Umbaupläne sind deshalb mit den drei Personenbahnhöfen verbunden.

Der erste französische Bahnhof 1845

Die Initiative für den Bau der Bahnlinie Strassburg–Basel ging vom Mülhauser Maschinenfabrikanten Nicolas Koechlin aus. Am 25. Juni 1840 wurde die Teilstrecke Mülhausen–St-Louis eröffnet, am 19. September 1841 Mülhausen–Strassburg. An der Grenze in St-Louis stockte jedoch die Weiterführung, weil man sich in Basel noch nicht über einen Standort für den Bahnhof geeinigt hatte. Sollte er ausserhalb des noch

Fortsetzung Seite 9

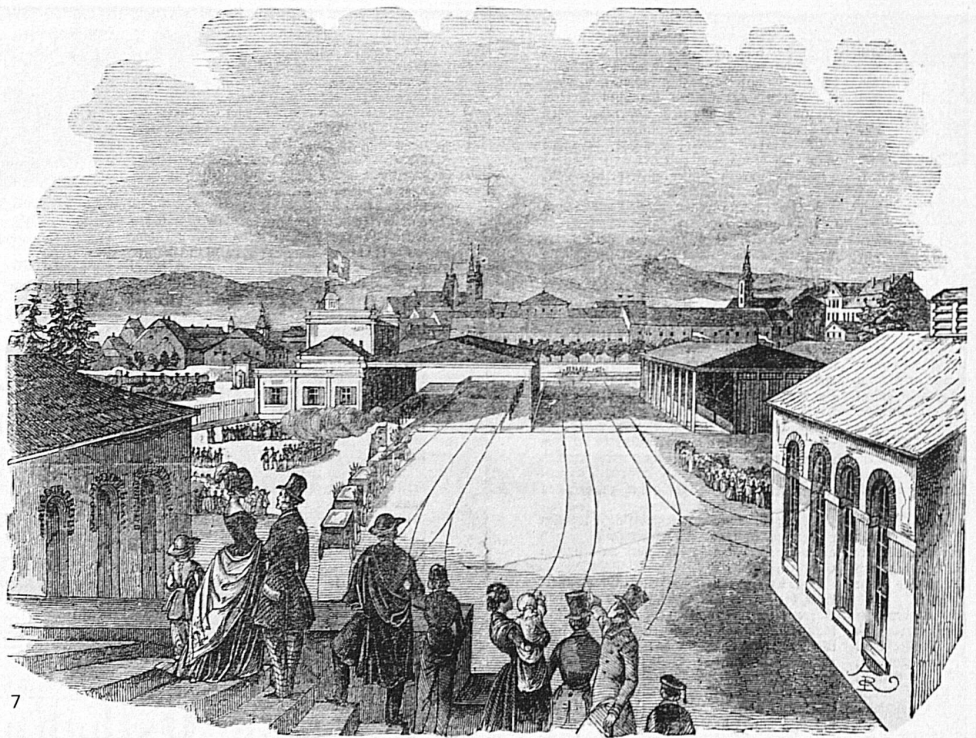


5 Der Französische Bahnhof von 1845 auf dem Stadtplan von Johann Friedrich Maehly, 1847. Damals war Basel noch von einem intakten Mauerring umgeben. Ausschnitt. Stadt- und Münstermuseum Basel.

5 La gare française de 1845, sur le plan de la ville de 1847 par Johann Friedrich Maehly. Bâle était à l'époque encore entourée d'une enceinte de murs intacts.

5 La stazione francese del 1845 sul piano della città allestito nel 1847 da Johann Friedrich Maehly. A quei tempi Basilea era ancora circondata da una cinta muraria intatta. Particolare.

5 The French Station of 1845 shown on a town plan by Johann Friedrich Maehly, 1847. At that time Basle was still surrounded by an intact city wall. Detail.



7

6 Entwurf für einen Krieger von M. Berri und A. Landerer. Die Figur sollte das Eisenbahntor bekrönen und nach Westen blicken. Vermutlich nicht ausgeführt. Staatsarchiv Basel.

6 Esquisse d'un guerrier par M. Berri et A. Landerer. Cette statue devait dominer la porte du chemin de fer et regarder vers l'ouest. Elle n'a probablement jamais été exécutée.

7 Blick auf den französischen Bahnhof vom Treppegiebel des Eisenbahntores aus. Holzstich aus dem «Appenzeller Kalender», 1847.

7 Vue sur la gare française depuis l'escalier du fronton de la porte du chemin de fer. Gravure sur bois dans le «Calendrier d'Appenzel» de 1847.

8 Projekt für den französischen Bahnhof (mit Projektvariante von A. Bischoff) 1843. Die alten Stadtmauern wurden abgebrochen und nach Westen verschoben wiederaufgebaut. Staatsarchiv Basel

8 Projet pour la gare française de 1843 (avec une variante par A. Bischoff). Les anciens remparts furent démolis et reconstruits plus loin vers l'ouest



6

6 Schizzo di M. Berri e A. Landerer per una figura di guerriero. La figura avrebbe dovuto coronare il portale della ferrovia, lo sguardo rivolto a occidente. Opera verosimilmente non eseguita.

7 Sguardo sulla stazione francese dal frontone a gradini del portale della ferrovia. Silografia dal «Calendario appenzellese» del 1847.

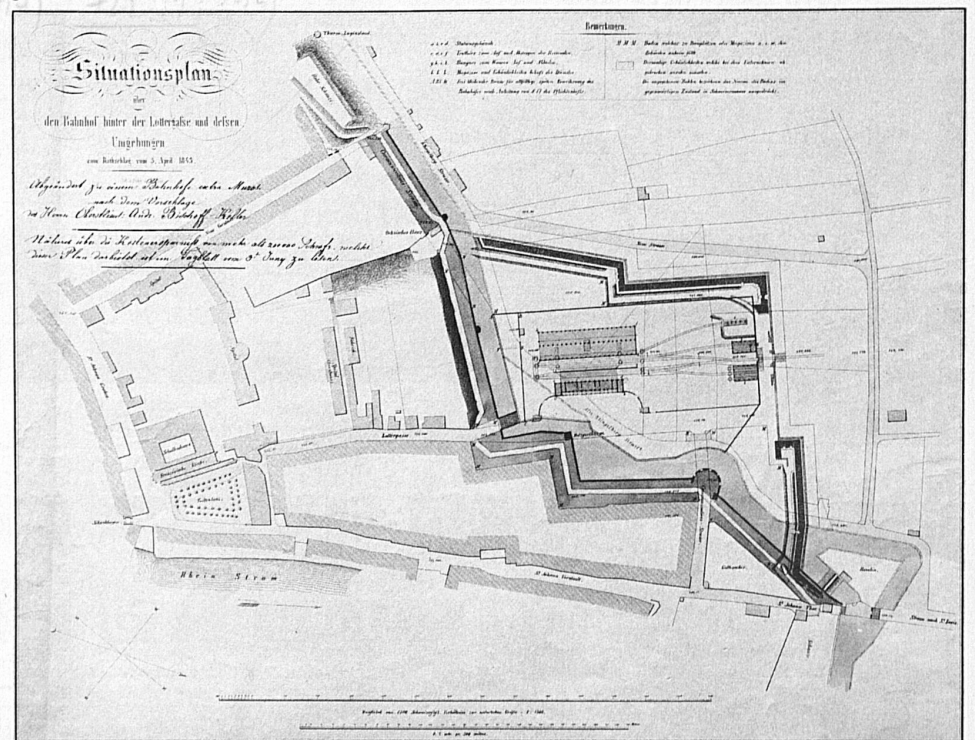
8 Progetto per la stazione francese (con variante di A. Bischoff) del 1843. Le vecchie mura cittadine vennero smantellate e ricostruite più a occidente

6 Project drawing for a warrior by M. Berri and A. Landerer. The figure was to crown the railway gateway and to face west. It was presumably never executed.

7 A view of the French Station from the corbie gable of the railway gateway. Wood engraving from the 1847 "Appenzell Calendar".

8 Project for the French Station (with variant by A. Bischoff), 1843. The old town wall was demolished and rebuilt further to the west

8



Immerwährender Fahrtenplan

STADT-BASEL.

Schweizerische Centralbahn.

Abgang:							30	
Ankunft:		20	50		18	55	10	
	Nur von Olten und Aarau.	Von Zürich, Luzern, Bern und Biel.	Nur von Liestal und Birsach.	Von Schaffhausen, Rorschach, Romanshorn, Glarus, Thurgau, Neuchâtel und Lausane.	Nur nach Liestal und Birsach.	Nach Zürich, Luzern, Bern und Biel.	Nur nach Olten und Aarau.	

Die Course sind nach der schweizerischen Telegraphenzeit gerichtet.

Französische Ostbahn.

Abgang:	35		35					
Ankunft:	7 25		5			6		40
	Von Mühlhausen, Belfort, Vesoul, Troyes, Paris.	Nur von Straßburg.	Nur von Straßburg, Nancy, Wissembourg, Thann, Langres.	Nur von Straßburg, Nancy, Wissembourg, Thann, Langres.	Von Mühlhausen, Thann, Langres, Wissembourg, Metz, Paris.	Nur nach Mühlhausen und Thann.		

Die Course sind nach der Pariserzeit gerichtet welche der schweizerischen Telegraphenzeit um 22 Minuten nachgeht.

Grossh. Badische Eisenbahnen.

Mannheimer Linie.

Abgang:	5	6	8	50		15		
Ankunft:		30			9	10		
	Nach München, Stuttgart, Ulm, Ulm, Ulm.	Nur von Freiburg.	Nach Frankfurt, Leipzig, Berlin, Köln und Bonn.	Nach Mannheim und Stuttgart.	Nur von Mannheim.	Nach Frankfurt, Leipzig, Berlin, Köln und Bonn.	Nach Mannheim und Stuttgart.	

Schaffhauser Linie.

Abgang:	5	30	10	55	7 14			
Ankunft:	29	16				41		
	Nach Schaffhausen, Rorschach, Romanshorn, Glarus, Thurgau, Neuchâtel und Lausane.	Nur von Schaffhausen.	Nach Schaffhausen, Rorschach, Romanshorn, Glarus, Thurgau, Neuchâtel und Lausane.	Nur nach Schaffhausen und Zürich.	Nur von Wädswil.	Nach Zürich, Romanshorn, Rorschach, Glarus und Olten.		

Wiesenthal Linie.

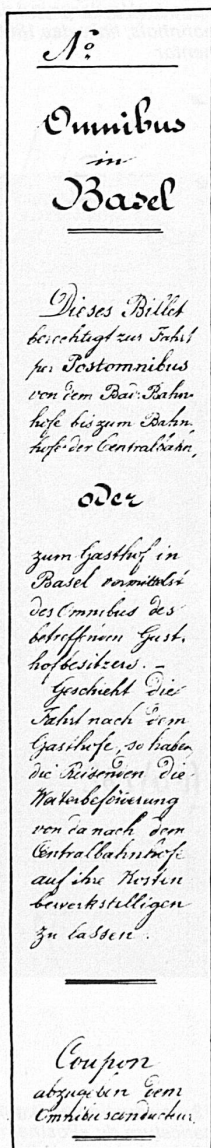
Abgang:	Omnibusdienst von und nach dem Wiesenthal.	7 12	8 30					
Ankunft:		6	10 0					

*Billetausgabe
am ersten Haupt
Klein Basel.*

Die Course dieser drei Linien sind nach der Carlsruherzeit gerichtet, welche der schweizerischen Telegraphenzeit um 4 Minuten vorgeht.

9 Fahrplan aus Karton mit beweglichen Zahlen. Für die Schweizerische Centralbahn (oben) war die Schweizerische Telegraphenzeit verbindlich, die französische Ostbahn fuhr 22 Minuten später nach Pariser Zeit, und die Grossherzoglich Badische Bahn 4 Minuten früher nach Karlsruher Telegraphenzeit. Privatbesitz Basel

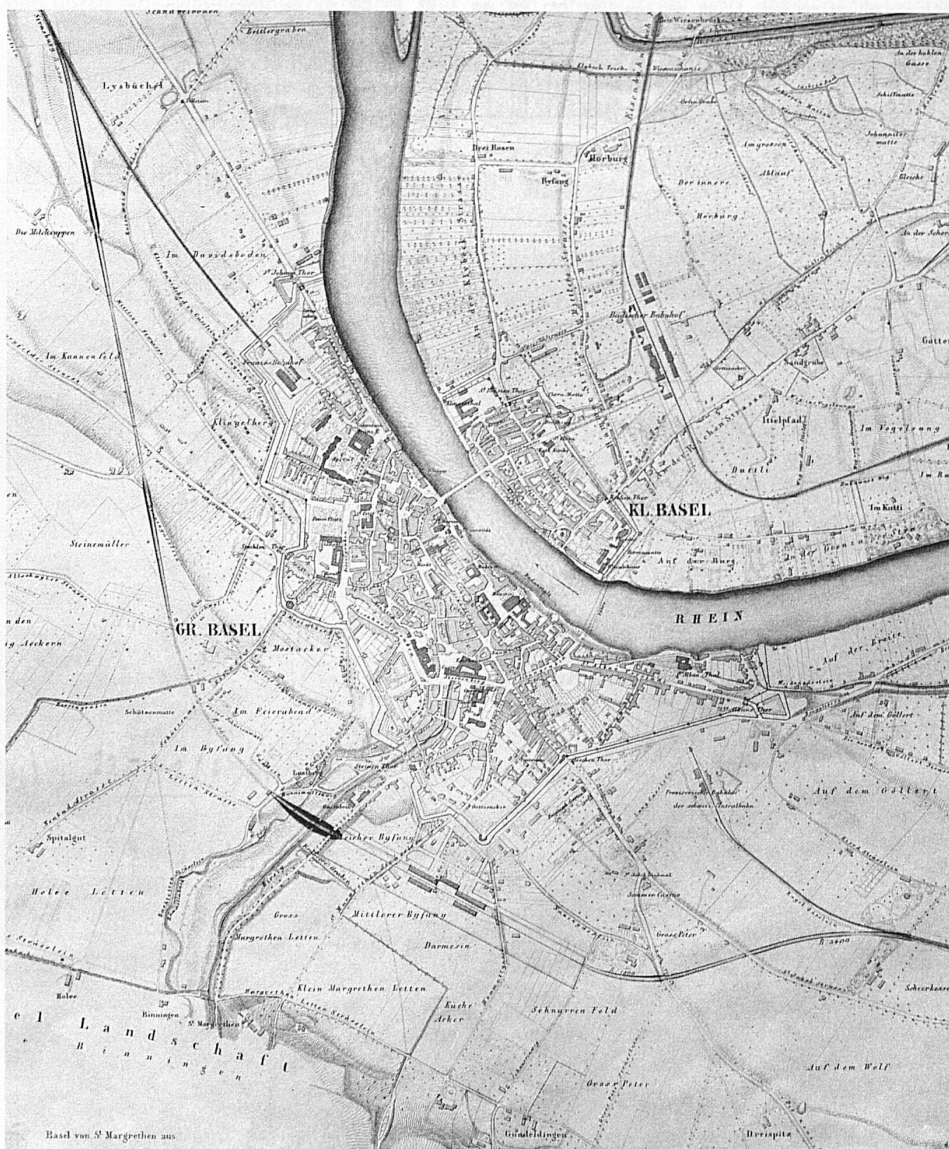
9 Horaire en carton à chiffres mobiles. Le Chemin de fer central suisse était régi par l'heure télégraphique suisse; les départs du Chemin de fer français de l'Est avaient lieu vingt-deux minutes plus tard d'après l'heure de Paris et ceux du chemin de fer du Grand-Duché de Bade quatre minutes plus tôt selon l'heure télégraphique de Karlsruhe



10

10 Billett für den Droschkendienst zwischen dem rechtsrheinischen Badischen Bahnhof und dem linksrheinischen Centralbahnhof. Ab 1873 bestand zwischen beiden Bahnhofen eine Gleisverbindung. PTT-Museum, Bern.

11 Standortvorschlag für den Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn von Carl Etzel 1854. Oben rechts der Badische Bahnhof auf der rechten Rheinseite, seit 1855 in Betrieb, unten rechts der provisorische Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn an der Langen Gasse, seit 1854 betriebsbereit, unten links der geplante neue Centralbahnhof hinter dem Elisabethenbollwerk und oben links der erste französische Bahnhof, seit 1854 in Betrieb. Staatsarchiv Basel



11

10 Billet du service des fiacres entre la Gare badoise sur la rive droite du Rhin et la Gare centrale sur la rive gauche. Les deux gares furent reliées par une voie ferrée à partir de 1873.

11 Proposition d'emplacement pour la gare du Chemin de fer central suisse par Carl Etzel, 1854. En haut à droite, la Gare badoise sur la rive droite du Rhin, en service depuis 1855. En bas à droite, la gare provisoire du Chemin de fer central suisse à la Lange Gasse, qui fut prête pour le trafic dès 1854. En bas à gauche, la nouvelle Gare centrale, en projet «derrière le bastion Elisabeth», et en haut à gauche la première gare française en service depuis 1854

9 Orario di cartone con cifre mobili. Per la Schweizerische Centralbahn era vincolante l'ora telegrafica svizzera; la Ferrovia francese dell'Est partiva 22 minuti più tardi secondo l'ora di Parigi, mentre la Ferrovia del Granducato di Baden era in anticipo di quattro minuti secondo l'ora telegrafica di Karlsruhe

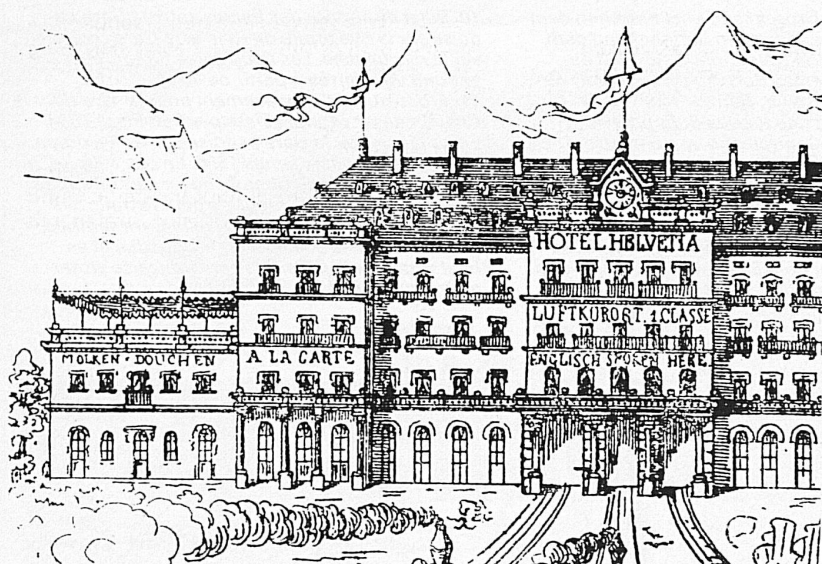
9 Cardboard timetable with movable figures. The Swiss Central Railway observed Swiss telegraph time, the French Eastern Railway ran 22 minutes later to Paris time, while the Grand-ducal Baden Railway kept to the telegraph time of Karlsruhe and was four minutes earlier

10 Biglietto per il servizio di vetture fra Badischer Bahnhof, sulla sponda destra del Reno, e la stazione centrale a sinistra del fiume. Dal 1873, fra le due stazioni venne allestito un collegamento su rotaia.

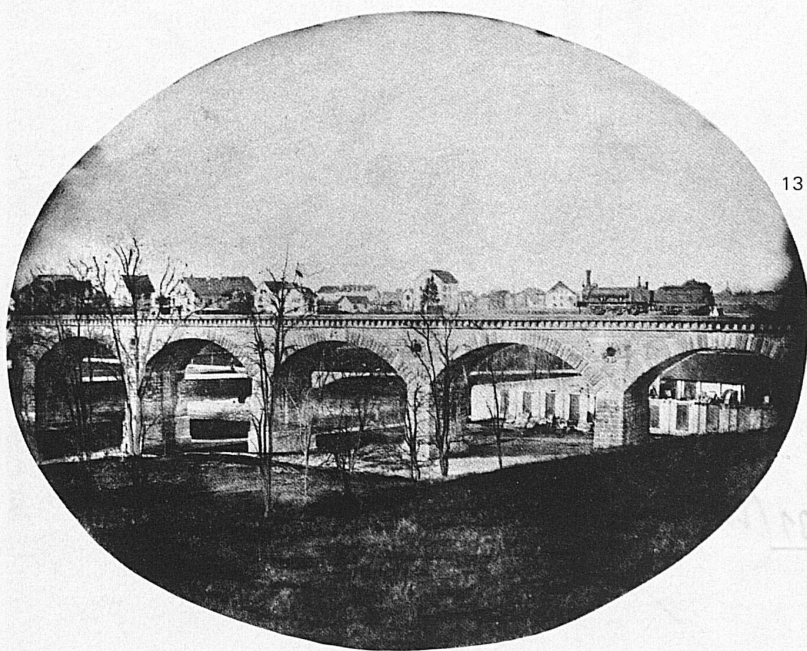
11 Proposta di Carl Etzel del 1854 per l'ubicazione della stazione della Centralbahn. A destra in alto la stazione tedesca sulla sponda destra del Reno, in funzione dal 1855; a destra in basso, la stazione provvisoria della Centralbahn situata alla Lange Gasse; a sinistra in basso la progettata nuova stazione centrale dietro l'Elisabethenbollwerk e, a sinistra in alto, la prima stazione francese in esercizio dal 1854

10 Ticket for the coach service between Baden Station on the right-hand bank of the Rhine and Central Station on the left-hand bank. In 1873 the two stations were connected up by rail.

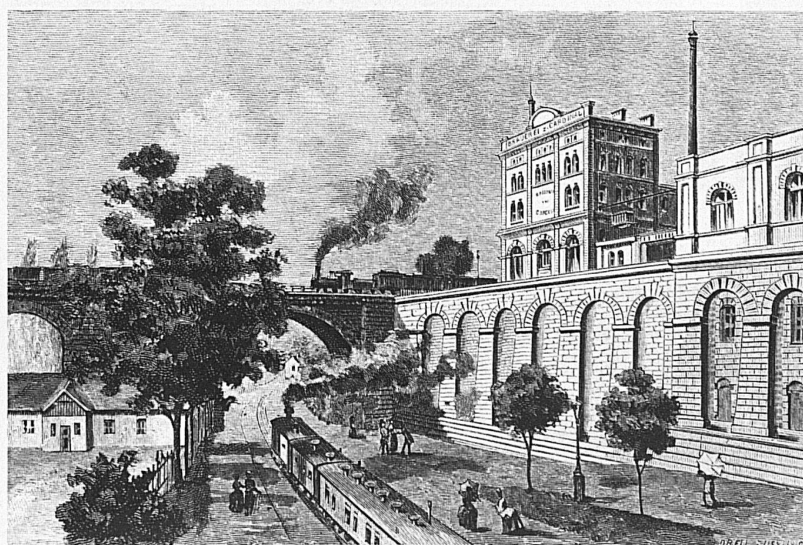
11 Proposal by Carl Etzel, 1854, for the location of the station of the Swiss Central Railway. At top right Baden Station on the right-hand bank of the Rhine, put in service in 1855, at bottom right the provisional station of the Swiss Central Railway in Lange Gasse, ready for service in 1854, at bottom left the proposed new Central Station, behind the Elisabethenbollwerk, an old bastion, and top left the first French Station, also opened in 1854



12



13



14

- 12 Die Basler Bahnhofsituation in der Karikatur des «Postheiri», 1873. PTT-Museum, Bern.
- 13 Der Birsigviadukt als Eisenbahnbrücke bei einer Probefahrt 1859. Den tiefen Einschnitt des Birsigtales überwand das Trasse der französischen Ostbahn mit dem ursprünglich eingleisigen, 7,50 m breiten Viadukt. Kolorierte Photographie Staatsarchiv Basel.
- 14 Blick von Süden auf den Birsigviadukt. Unten ein Dampfzug der Birsigtalbahn. Holzstich Orell Füssli.
- 15 Karikatur auf die unregelmässig verkehrenden Züge der Schweizerischen Nordostbahn 1875. Die Bözbergstrecke hatten Nordost- und Centralbahn gemeinsam gebaut. PTT-Museum, Bern.
- 16 Panorama der Stadt Basel um 1865 von J. Arnout. Im Vordergrund die Anlagen des Centralbahnhofs, links das 1866 abgebrochene Steinentor



15

- 12 La situation de la gare de Bâle, selon une caricature du «Postheiri» de 1873.
- 13 Le viaduc sur la Birse, comme pont de chemin de fer lors d'un essai en 1859. Sur le tracé du chemin de fer français de l'Est, un viaduc, d'abord à voie unique, large de 7 m 50, enjambait la profonde tranchée creusée par la vallée de la Birse. Photographie en couleur.
- 14 Vue du sud sur le viaduc de la Birse. En bas, un train à vapeur du Chemin de fer de la vallée de la Birse.
- 15 Caricature de 1875 ironisant à propos des trains du Chemin de fer suisse du Nord-Est, qui circulaient irrégulièrement. Le tronçon du Bözberg avait été construit en commun par le Chemin de fer central et par celui du Nord-Est.
- 16 Panorama de la ville de Bâle en 1865 par J. Arnout. Au premier plan, les installations de la Gare centrale et, à gauche, le Steinentor qui fut démolé en 1866

12 La situazione delle stazioni basilesi in una caricatura del «Postheiri» del 1873.

13 Il viadotto sulla Birsig durante un viaggio di prova nel 1859. La ferrovia francese dell'Est superava il profondo vallone della Birsig mediante un viadotto largo 7,50 m che in origine era dotato di un unico binario. Fotografia colorata.

14 Veduta da sud sul viadotto della Birsig. In basso una composizione a vapore della Birsigtalbahn.

15 Caricatura del 1875 dei treni della Schweizerische Nordostbahn che circolavano a intervalli irregolari. La linea del Bözberg era stata costruita in comune dalla Nordostbahn e dalla Centralbahn.

16 Panorama della città di Basilea del 1865 dovuto a J. Arnout. In primo piano gli impianti della stazione centrale e, a sinistra, lo Steinentor, la porta della città smantellata nel 1866

Fortsetzung von Seite 3

intakten Mauerrings errichtet werden, der knappe dreissig Jahre nach den Napoleonischen Kriegen noch als wirksamer Schutz empfunden wurde? Beraten vom Winterthurer Festungsexperten S. Hegner, rang sich der Grosse Rat aus militärischen, polizeilichen, staatspolitischen, städtebaulichen und sanitärischen Gründen zum Entscheid durch, den Bahnhof innerhalb der Mauern zu errichten. Da es an Platz mangelte, musste die Stadtmauer nördlich des St.-Johanns-Tores abgetragen und erweitert werden. Das Trasseee wurde über den Stadtgraben durch eine Maueröffnung geführt. Diese Öffnung wurde durch ein Tor befestigt.

Von den Treppen des höheren Eisenbahntores aus beobachteten die Basler neugierig das Leben im Bahnhof. Täglich verkehrten nun immerhin fünf Züge zwischen Basel und Strassburg. Die Reisezeit betrug 5 Stunden. Nachdem 1860 die Züge der französischen Ostbahn bis in den Centralbahnhof fuhren, wurde der Bahnhof versteigert und wenige Jahre später die Basler Strafanstalt auf dem Areal errichtet.

Der provisorische Bahnhof an der Langen Gasse

Als die Schweizerische Centralbahn bereits den Linienverkehr von Basel nach Liestal aufgenommen hatte, der definitive Standort



16

12 The situation of Basle Station in a cartoon by «Postheiri», 1873.

13 The Birsig Viaduct as a railway bridge during a trial run in 1859. The line of the French Eastern Railway crossed the deep depression of the Birsig Valley on a viaduct 7½ metres broad and originally carrying a single track. Coloured photograph.

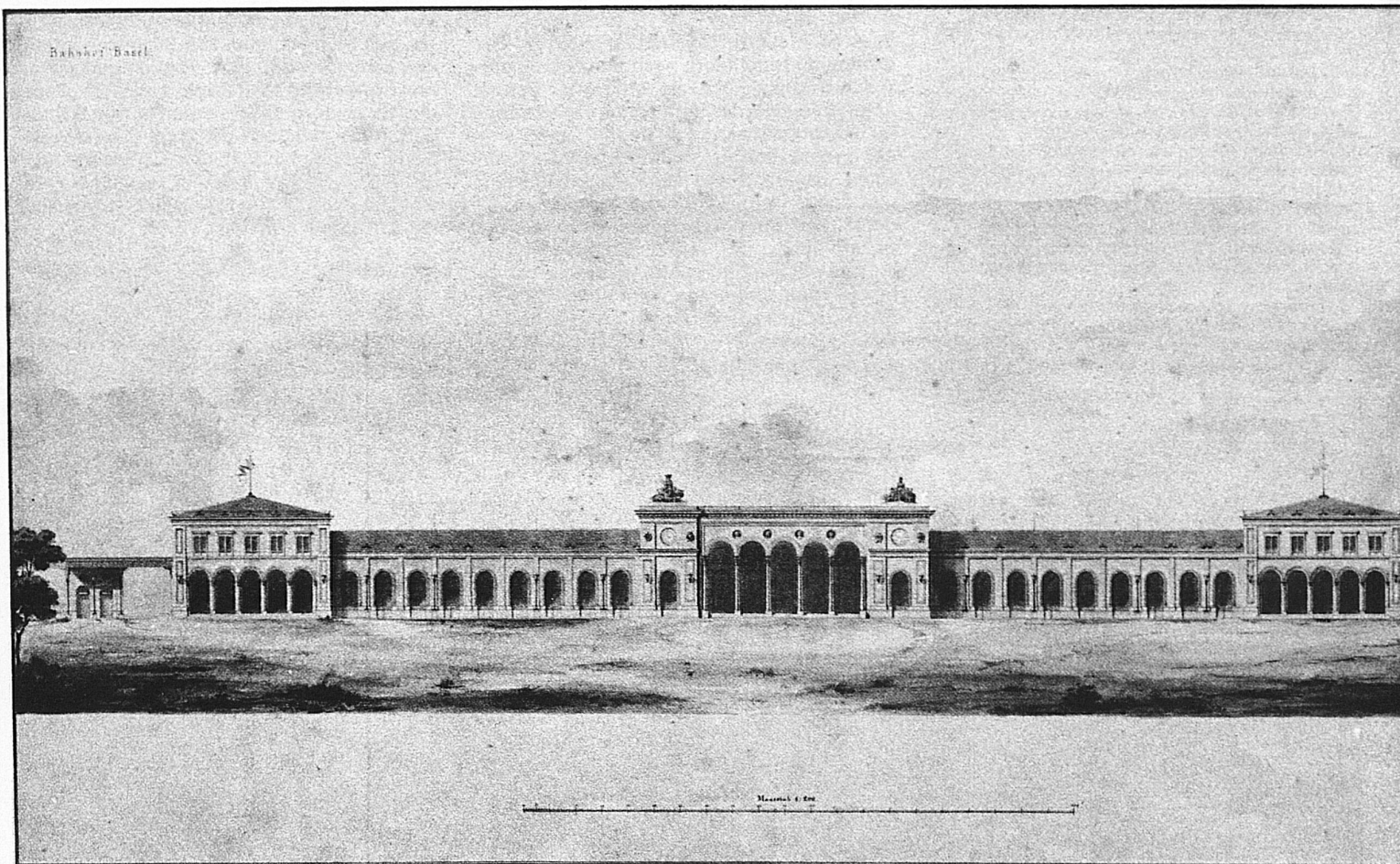
14 A view of the Birsig Viaduct from the south. Below it runs a steam-traction train of the Birsig Valley Railway.

15 Cartoon making fun of the irregularity of the trains of the Swiss North-Eastern Railway, 1875. The line over the Bözberg had been built jointly by the North-Eastern and Central Railways.

16 Panorama of the town of Basle about 1865, by J. Arnout. In the foreground the buildings of Central Station, on the left the Steinentor, a town gate that was demolished in 1866

Sein Fallgitter musste allabendlich durch zwei von der Bahngesellschaft bezahlte Schildwachen geschlossen werden. Das Aussehen des einzigen schweizerischen Eisenbahntores ist auf Plänen und etlichen Ansichten dokumentiert. Der Architekt war kein Geringerer als Melchior Berri, der Erbauer des Museums an der Augustinergasse. Am 11. Dezember 1845 wurde der neue Bahnhof feierlich eingeweiht. Das Aufnahmegebäude, ein langgestrecktes, eingeschossiges Gebäude mit erhöhtem Mittelsalut, hatte der Mülhauser Architekt Jean-Baptiste Schacre entworfen. Die ganze Anlage bestand aus Personen-, Güter- und Rangierbahnhof mit Remisen für Lokomotiven und Wagen.

eines Bahnhofs jedoch noch nicht ausgehandelt war, errichtete sie 1854 eine «nur den nächsten Bedürfnissen genügende provisorische Station an der Langen Gasse», westlich des Aeschentores, im heutigen Gellertquartier. Dieser Bahnhof war von 1854 bis 1860 in Betrieb. Sein kleines Aufnahmegebäude bestand aus vier Räumen, Abfahrende und Ankommende benutzten dieselbe Türe. An bahntechnischen Einrichtungen waren vorhanden: ein hölzerner Güterschuppen, eine Lokomotiv- und Wagenremise, der für den Dampfbetrieb unerlässliche Sodbrunnen sowie eine Schiebebühne und eine Drehscheibe. Auch in dieser Kopfstation wurden sowohl der Güter- wie der Personenverkehr abgewickelt.



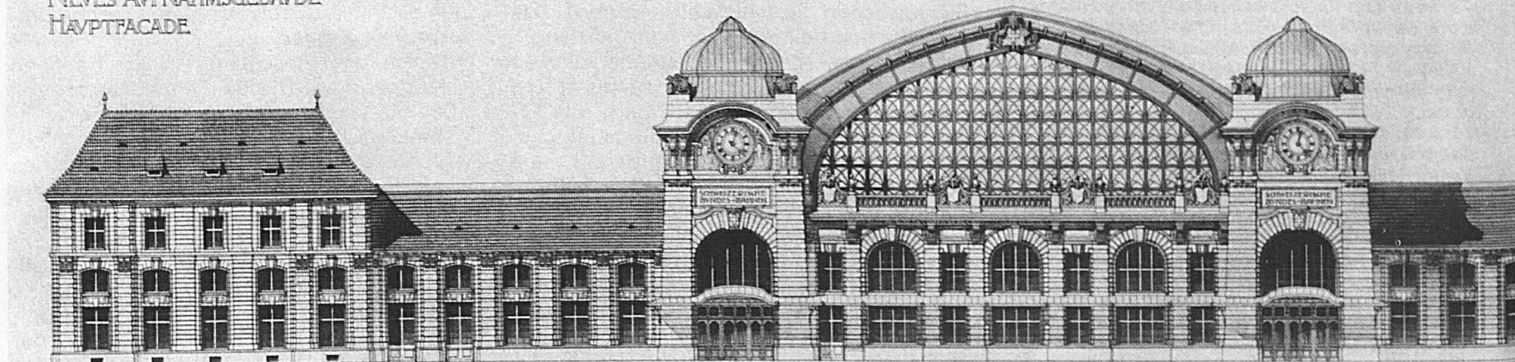
Der definitive Bahnhof der Schweizerischen Centralbahn hinter dem Elisabethenbollwerk 1860

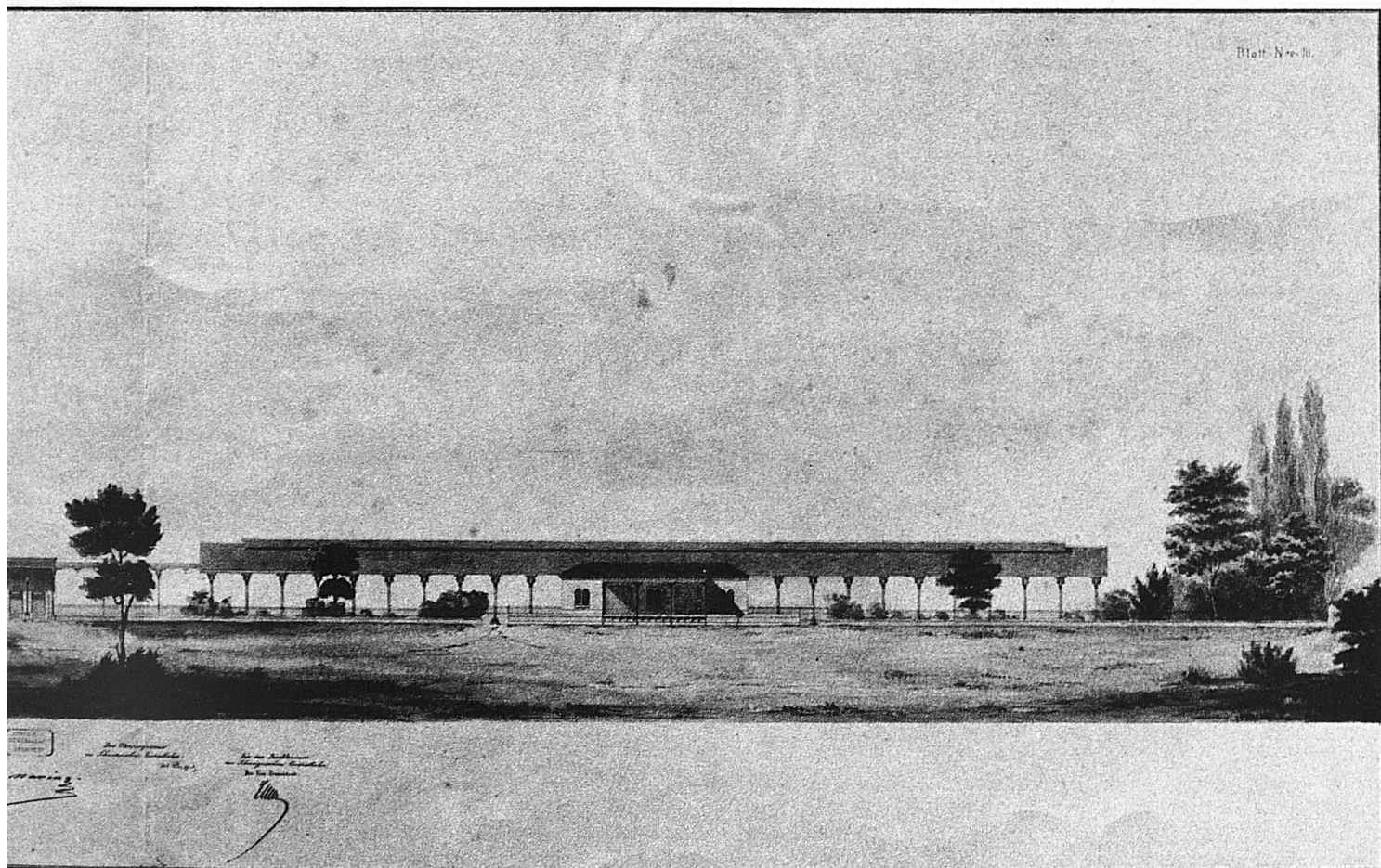
Ausführlich diskutierte man zunächst über den definitiven Standort des Bahnhofs der Schweizerischen Centralbahn. Verschiedene Möglichkeiten innerhalb und ausserhalb der Mauern standen zur Wahl, unter anderem intra muros ein Kopfbahnhof auf dem Gebiet des ehemaligen Steinenklosters (heute Stadttheater) oder im Garten des Württembergerhofes (heute Basler Kunst-

museum). Für kombinierte Anlagen (Kopf- und Durchgangsbahnhof) fand man geeignete Standorte extra muros in der Nähe des Aeschenplatzes und südlich davon hinter dem Elisabethenbollwerk, wo der erste Centralbahnhof dann auch gebaut wurde und wo auch der zweite Centralbahnhof steht. Im Februar 1859 wurde mit dem Aushub begonnen, 1861 erfolgte die Betriebsübergabe, und erst 6 Monate später wurde der Innenausbau des Bahnhofs vollendet. Die Pläne stammten von Ludwig Maring und

Wilhelm Pressel. Von Anfang an als schweizerisch-französischer Doppelbahnhof geplant, beherbergte das langgestreckte, symmetrische Aufnahmegebäude im östlichen Flügel die Räume für die schweizerischen Bahngesellschaften und im westlichen jene für die französische Bahn mit Zollstation. Die Gleise für eine spätere Verbindung zum Badischen Bahnhof waren bereits vorgesehen. Die Fassade gegen die Stadt war durch hohe Rundbogen, einem klassischen Schmuckelement, ins Repräsentative ge-

SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN KREIS II
BAHNHOFVMBAY. BASEL
NEUES AUFNAHMEGEBÄUDE
HAUPTFACADE





17

17 Der erste Centralbahnhof, eingeweiht 1860. Das symmetrische Gebäude stand auf freiem Feld vor den Toren der Stadt. Die rechte Perronhalle der französischen Ostbahn ist durch eine gleiche Halle im Osten für die schweizerischen Linien zu ergänzen. Fassadenplan von Ludwig Maring, 1859.

17 La première Gare centrale, inaugurée en 1860. Le bâtiment symétrique se dressait sur un espace libre devant les portes de la ville. Le hall droit des quais du chemin de fer français de l'Est doit être complété par un hall semblable à l'est pour les lignes suisses. Plan de la façade esquissé par Ludwig Maring en 1859.

17 La prima stazione centrale inaugurata nel 1860. L'edificio simmetrico sorgeva in aperta campagna, alle porte della città. In aggiunta alla pensilina a destra della ferrovia francese dell'Est, ci si deve immaginare, a est, un manufatto analogo delle linee svizzere. Progetto del 1859 per la facciata, dovuto a Ludwig Maring.

17 The first Central Station, opened in 1860. The symmetrical building stood in the open country outside the town gates. The covered platforms of the French Eastern Railway on the right were duplicated to the left, i.e. to the east, by a similar hall for the Swiss lines. Front elevation by Ludwig Maring, 1859.

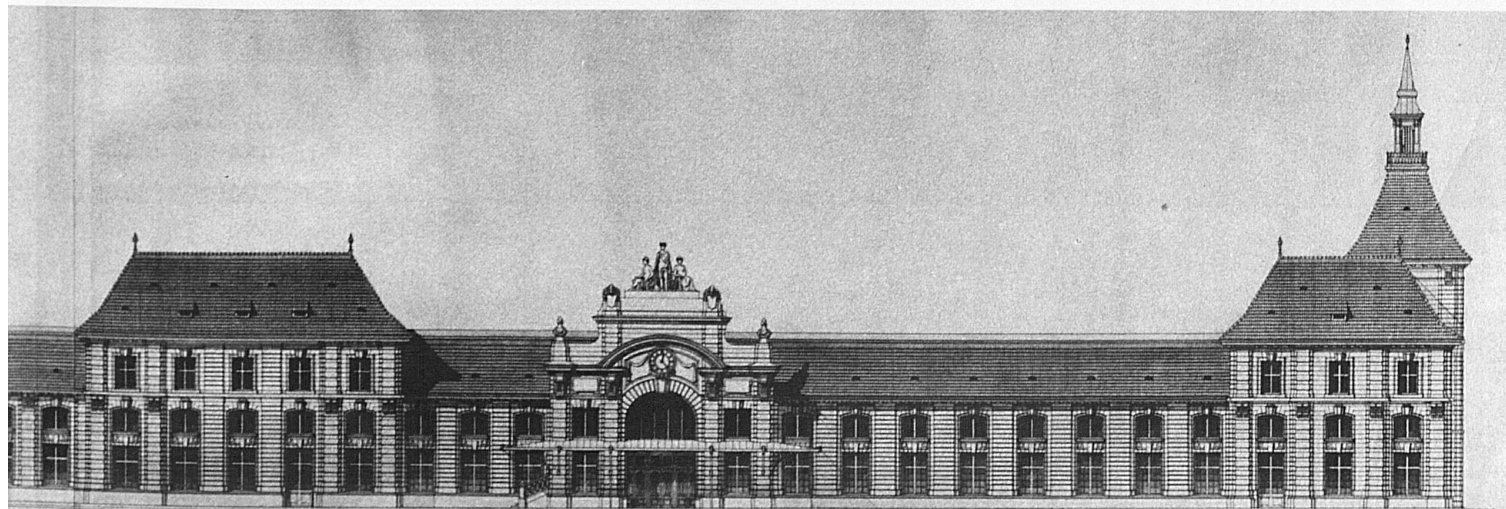
18 Ausführungsplan für die Fassade des zweiten Centralbahnhofs, eingeweiht 1907, von Emil Faesch und Emanuel La Roche, ca. 1904

18 Plan d'exécution pour la façade de la seconde Gare centrale, inaugurée en 1907, par Emil Faesch et Emanuel La Roche, 1904

18 Piano d'esecuzione della facciata della seconda stazione centrale, inaugurata nel 1907, dovuto a Emil Faesch ed Emanuel La Roche, 1904 circa

18 Working drawing for the façade of the second Central Station, inaugurated in 1907, by Emil Faesch and Emanuel La Roche, c. 1904
Staatsarchiv Basel

18



steigert. Üppige Dekorationsmalereien zierten die Innenräume.

Obwohl die Anlage bedeutend ausgedehnter war als ihre Vorgängerin, sollte sie sich, bedingt durch den grossen Verkehrszuwachs, schon in wenigen Jahren als zu klein erweisen. 1876 wurde deshalb der Rangierbetrieb auf den Wolf, östlich der Stadt verlegt (ab 1927 in mehreren Ausbaustadien auf das Muttenerfeld), und seit 1900 wurde dort auch der Güterbahnhof betrieben. Ab 1873 erwog man bereits Erweiterungspläne für den gerade 13 Jahre alten Centralbahnhof. Der wichtigste Punkt in der aktenreichen Erweiterungsdiskussion war zunächst die für die Bahngesellschaft zu teure Tieferlegung der Gleisanlagen. Die unfallträchtigen und als Verkehrshindernis berüchtigten Niveauübergänge sollten auf diese Weise beseitigt werden. Die Debatten zwischen der Stadt und dem Kanton zogen sich bis zur Jahrhundertwende hin. In immer neuen Varianten wurde von der Stadt für einen Kopfbahnhof und seitens der Bahngesell-

schaft für einen Durchgangsbahnhof gefochten.

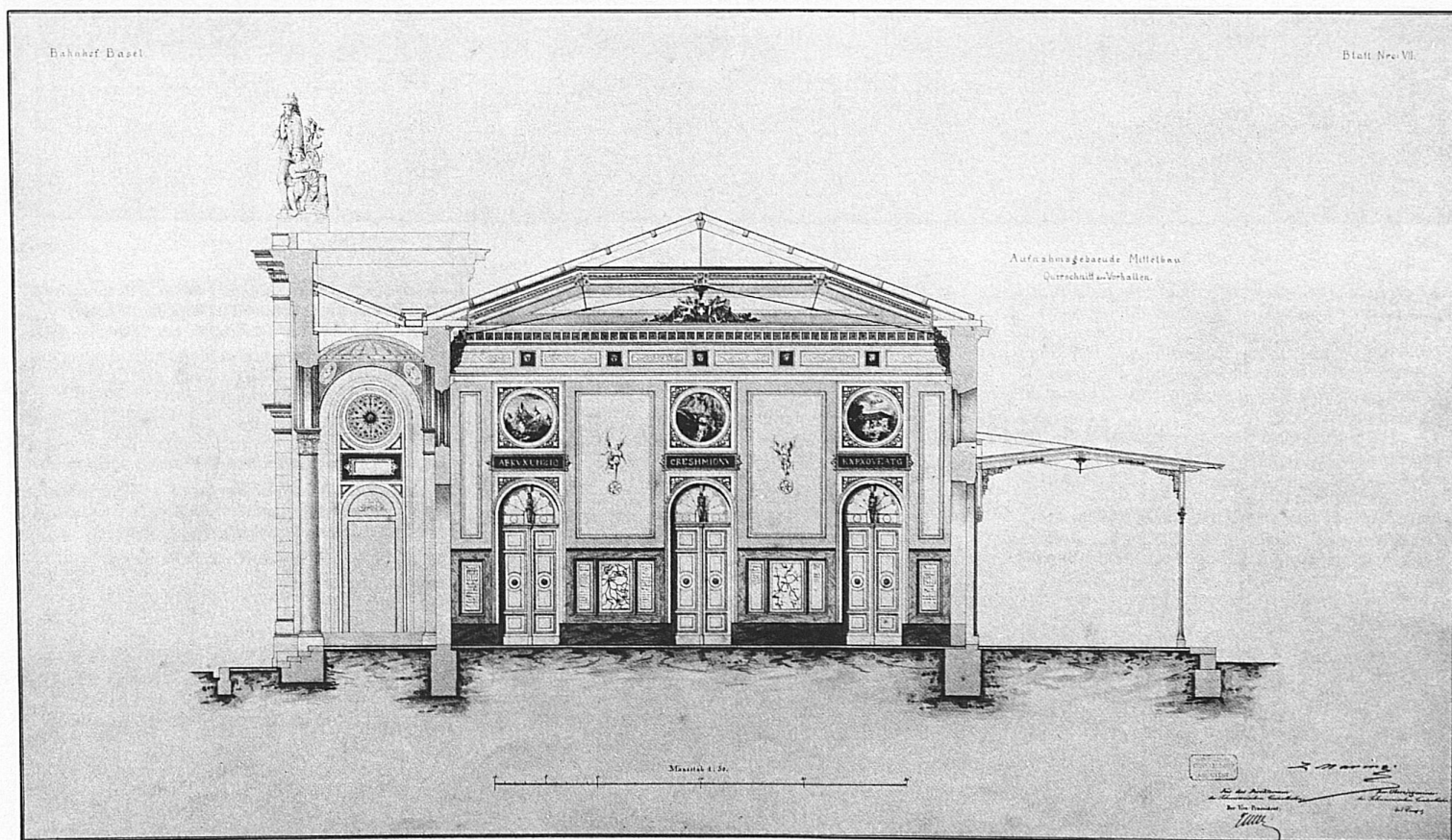
Der Bau des heutigen Centralbahnhofs 1907

1898 entschied der Bundesrat, dass ein Durchgangsbahnhof gebaut werden solle. Als dann am 1. Januar 1902 die Centralbahngesellschaft an die SBB überging, waren die Vorbereitungen für einen Neubau in vollem Gange. 1903 wurde ein internationaler Wettbewerb für das neue Aufnahmegebäude ausgeschrieben. Zur Ausführung kam jedoch nicht eines der prämierten Projekte, sondern der spätere Entwurf der Basler Architekten Emil Faesch und Emanuel La Roche, was damals nicht unwidersprochen blieb. Die Architekten hatten mit ihrem Bau einen Grundriss zu ummanteln; dieser war vom Betriebsingenieur Jakob Hui ausgearbeitet worden.

Während der Bauarbeiten wurde der Bahnbetrieb durch einen provisorischen Bahnhof an der Südseite des Gleisfeldes aufrechterhalten. Hier mündete bereits 1901 das neu

und tiefer gelegte Trasse der Elsässerbahn ein. Anschliessend baute man die drei südlichen Perronhallen. Am 24. Juni 1907 wurde der neue Bahnhof mit einem grossen Festbankett eingeweiht. Im Inneren mehrfach verändert, erfüllt er seine Funktionen noch heute.

Seit einem guten Jahr ist der Basler Centralbahnhof wieder im Gespräch. Im Spätherbst 1983 bewilligte das Basler Volk einen Planungskredit für das Bahnhofsgelände, den sogenannten Masterplan. Für den landarmen Kanton liegen hier noch Reserven, die für ein neues Dienstleistungszentrum genutzt werden sollen. 125 Jahre alte Probleme werden in diesem Zusammenhang neu bearbeitet, wie die Verbindung des Gundelinger-Quartiers südlich des Bahnhofs mit dem übrigen städtischen Verkehrsnetz und die Verknüpfung von Bahn und städtischen Verkehrsachsen. Ob der erhaltenswerte Bahnhof mit seinen eindrucksvollen Perronhallen den Anforderungen des NHT-Zeitalters gewachsen ist, wird die Zukunft weisen.



19

Aquarellierte Tuschzeichnungen der Architekten Ludwig Maring und Wilhelm Pressel von 1859 für den ersten Centralbahnhof:

19 Schnitt durch das Aufnahmegebäude

20 die hölzerne Einstieghalle

21 Längsschnitt durch die hölzerne Einstieghalle

Staatsarchiv Basel

Dessins à l'encre de Chine aquarellés de 1859 pour la première Gare centrale, par les architectes Ludwig Maring et Wilhelm Pressel:

19 coupe transversale à travers le bâtiment des voyageurs

20 le hall d'accès en bois

21 coupe longitudinale à travers le hall d'accès en bois

Disegni a china acquerellati del 1859 per la prima stazione centrale dovuti agli architetti Ludwig Maring e Wilhelm Pressel:

19 sezione del fabbricato viaggiatori

20 la tettoia in legno dei marciapiedi

21 sezione longitudinale della tettoia dei marciapiedi

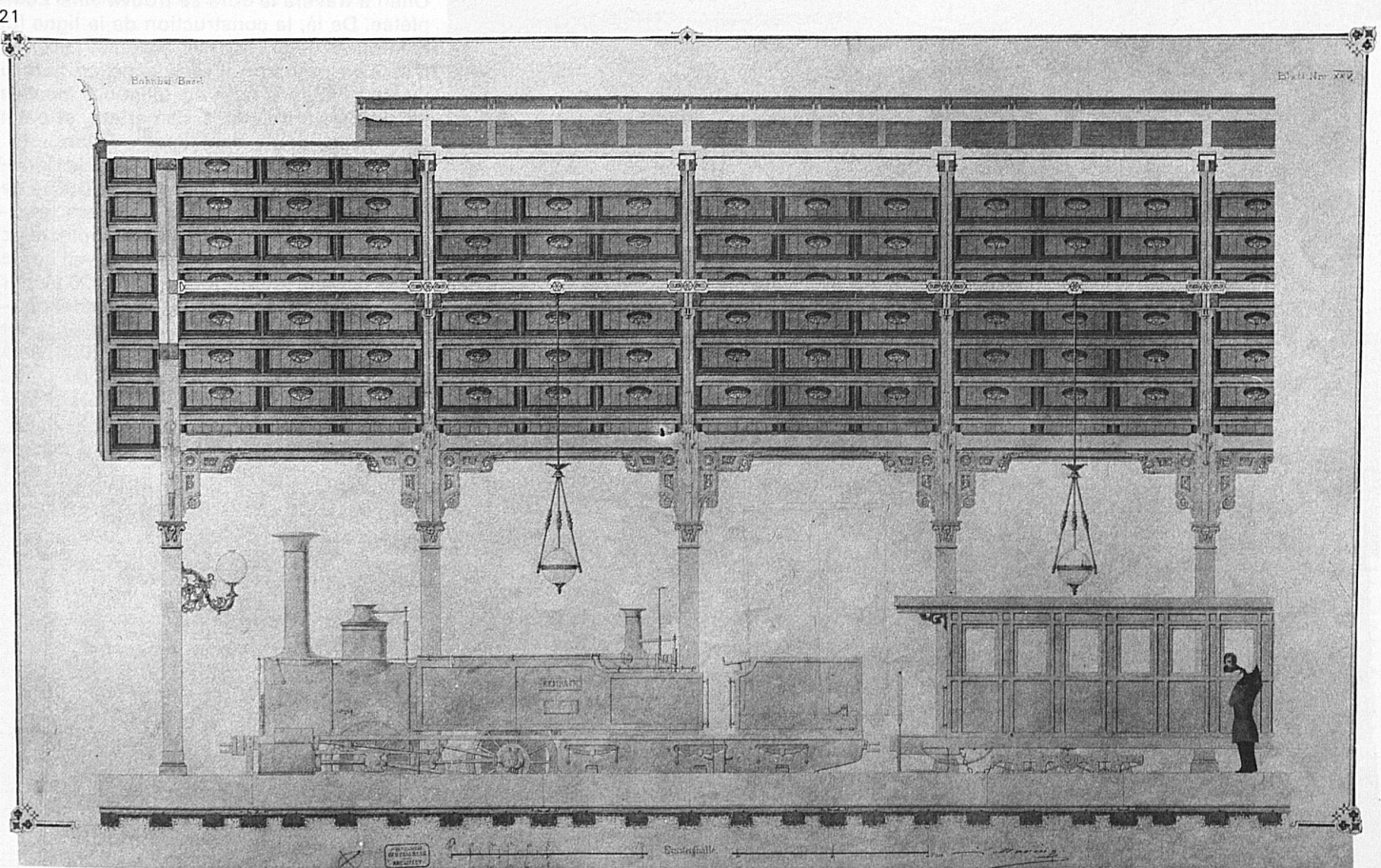
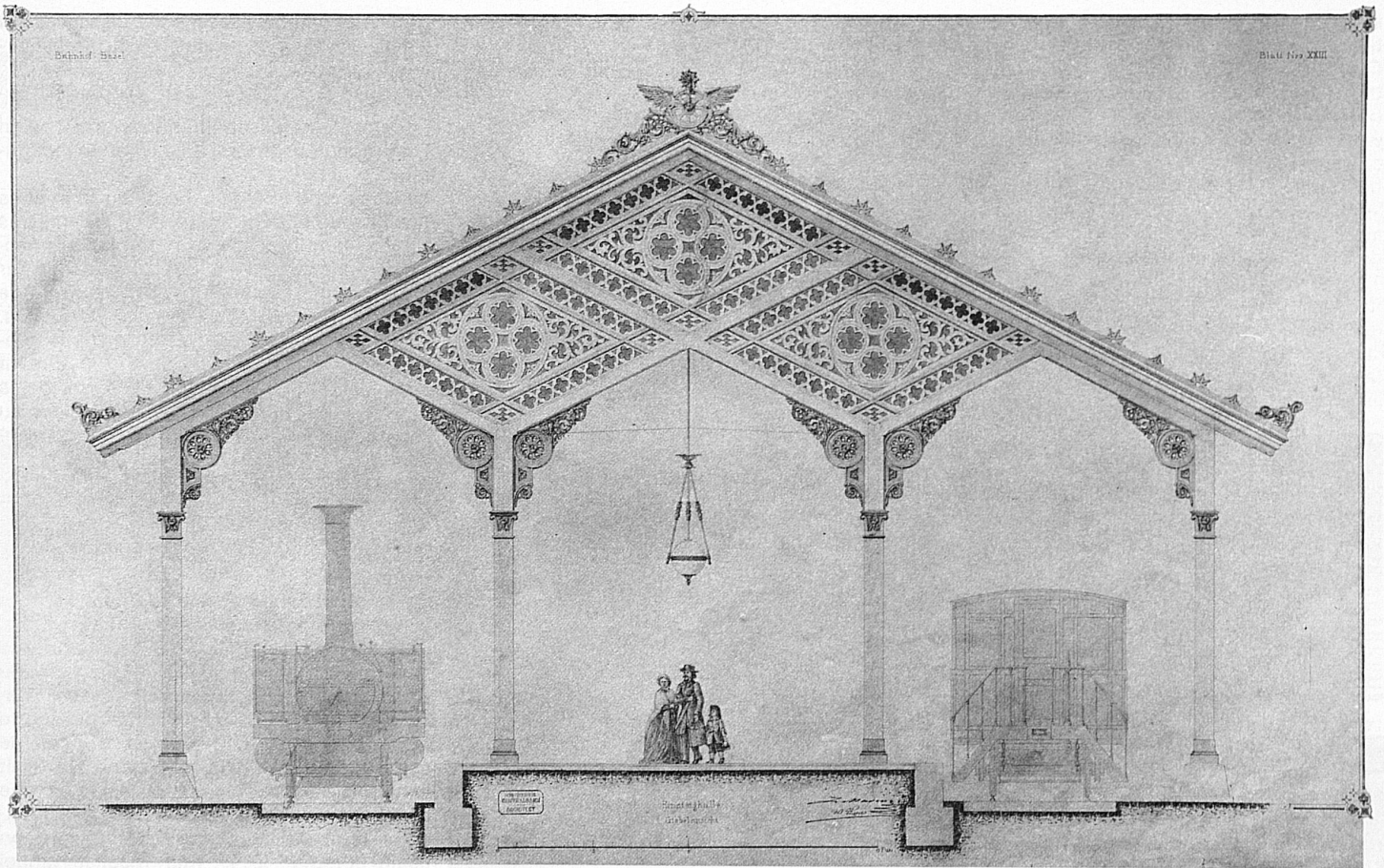
Pen-and-wash drawings made about 1859 by the architects Ludwig Maring and Wilhelm Pressel for the first Central Station:

19 section through the passenger building

20 the wooden platform hall

21 longitudinal section through the wooden platform hall

12



La Gare centrale de Bâle

Bâle, carrefour ferroviaire

La Gare centrale de Bâle est la plus grande gare frontalière d'Europe. Depuis 125 ans elle se dresse «derrière le bastion Elisabeth» («hinter dem Elisabethenbollwerk») selon l'expression usitée en 1860, l'année inaugurale.

La situation de Bâle au coude du Rhin et sa position de ville frontière favorisèrent, très tôt vers le milieu du siècle dernier, son raccordement au réseau des chemins de fer ainsi que le développement dynamique de ses installations ferroviaires et portuaires. C'est ainsi qu'en 1844 elle devint la première ville suisse dotée d'une gare. Elle fut alors, en tant que station terminus de la ligne Strasbourg-St-Louis-Bâle, reliée au réseau des chemins de fer français. Le tronçon de Bâle à St-Louis, ouvert trois ans avant le fameux «chemin de fer des petits pains d'Espagne» entre Zurich et Baden, est même la plus ancienne de toutes les voies ferrées traversant une frontière dans le monde.

En 1853 fut fondé à Bâle le Chemin de fer central, compagnie suisse de chemin de fer. Celle-ci entreprenait déjà la même année la construction de la ligne Bâle-Olten en vue d'une future liaison internationale avec l'Italie à travers le Gothard. Le 19 décembre 1854 fut inauguré le premier tronçon de cette ligne entre Bâle et Liestal. On avait construit à l'est, à cette occasion, à une certaine distance de la ville, une gare provisoire en cul-de-sac, qui était encore en usage lorsque, le 1^{er} mai 1858, le tunnel supérieur du Hauenstein fut traversé pour la première fois et que la liaison entre Bâle et Olten à travers le Jura se trouva ainsi complétée. De là, la construction de la ligne fut continuée déjà en 1858 jusqu'à Lucerne, d'où l'on poursuivait le voyage en bateau jusqu'à Flüelen, puis en diligence postale par le Gothard jusqu'à Camerlata, et enfin de nouveau par le train jusqu'à Milan.

En 1855 une troisième compagnie ferroviaire, le Chemin de fer du Grand-Duché de Bade, inaugura également une gare provisoire à Bâle. Le tronçon entre Leopoldshöhe – qui est aujourd'hui la gare de Weil sur le Rhin – et Bâle fut mis en service le 20 février 1855, pour compléter la liaison Mannheim-Constance. En 1862, la gare provisoire fut remplacée par un bâtiment définitif et, déjà le 10 mai, la liaison Bâle-Schopfheim était inaugurée par la compagnie (encore privée à l'époque) du chemin de fer du Wiesental. Cette liaison fut prolongée en 1876 jusqu'à

Suite page 18

Der östliche Pylon des zweiten Centralbahnhofes mit dem ursprünglichen Eingang. Als deutliches Erkennungszeichen eines Bahnhofes trägt er die Uhr. Sie wird von zwei weiblichen Genien eingeraht. Das leere Schild darunter trug einst die Aufschrift «Schweizerische Bundesbahnen»

Le pylône est de la seconde Gare centrale avec l'entrée initiale ornée d'une horloge, signe distinctif des gares, entre deux génies féminins

Il pilone est della seconda stazione centrale, con l'entrata originale. Inquadrato da due geni femminili, l'orologio era l'attributo che caratterizzava una stazione

The eastern pylon of the second Central Station with the original entrance. It has a clock as a typical mark of a station building, flanked in this case by two female figures

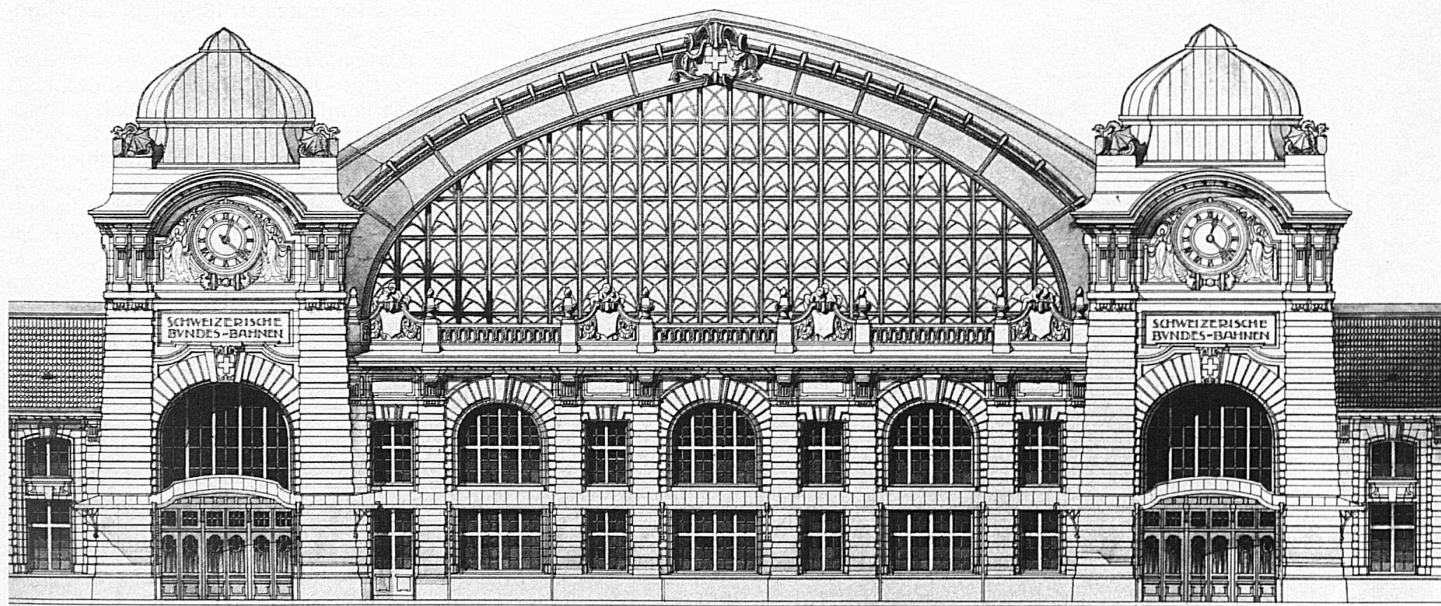


23 Der mittlere Teil des zweiten Centralbahnhofs mit den beiden Pylonen und der Schalterhalle. Ausschnitt aus dem Fassadenplan Abb. 18

23 La partie médiane de la seconde Gare centrale avec les deux pylônes et le hall des guichets. Fragment du plan de la façade ill. 18

23 La parte mediana della seconda stazione centrale, con i due piloni e l'atrio degli sportelli. Particolare del piano della facciata fig. 18

23 Middle section of the second Central Station with the two pylons and the booking hall. Detail of the front elevation shown in Fig. 18



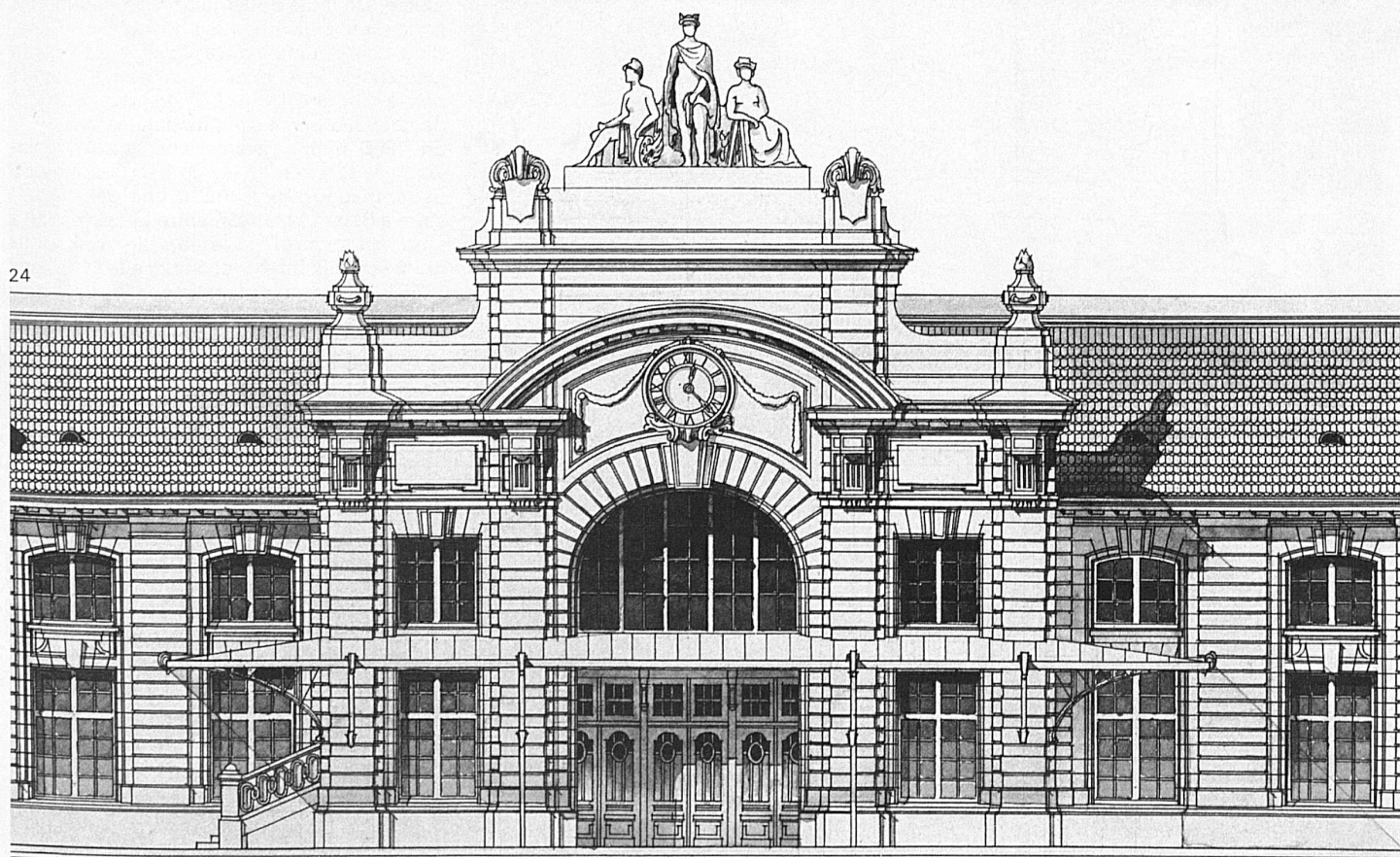
23

24 Der Eingang zum Elsässerbahnhof im zweiten Centralbahnhof. Die vom Bildhauer Heinrich R. Meili für den ersten Bahnhof geschaffene Skulpturengruppe «Handel» wurde 1973 entfernt und zerstört

24 Entrée de la Gare d'Alsace dans la seconde Gare centrale. Le groupe «Le Commerce» fut créé par le sculpteur Heinrich R. Meili pour la première gare, mais il fut enlevé et détruit en 1973

24 L'entrata nella stazione alsaziana, parte della seconda stazione centrale. Il gruppo di figure intitolato «Commercio» venne creato per la prima stazione dallo scultore Heinrich R. Meili. Le figure furono tolte nel 1973 e distrutte

24 Entrance to the Alsace Station in the second Central Station. The sculptural group, entitled "Trade", was originally created by Heinrich R. Meili for the first station; it was removed and broken up in 1973



24



25 Puttengruppe auf der Galerie des zweiten Centralbahnhofs vor dem grossen Nordfenster. Sie spielen mit der Weltkugel und versinnbildlichen so die kosmopolitische Bedeutung der Bahn.

26 Vor den Haubendächern der Pylone präsentieren Basilisken das Basler Wappen

25 Angelots dans la galerie de la seconde Gare centrale, devant la grande verrière au nord. Jouant avec le globe terrestre, ils symbolisent l'importance universelle du chemin de fer.

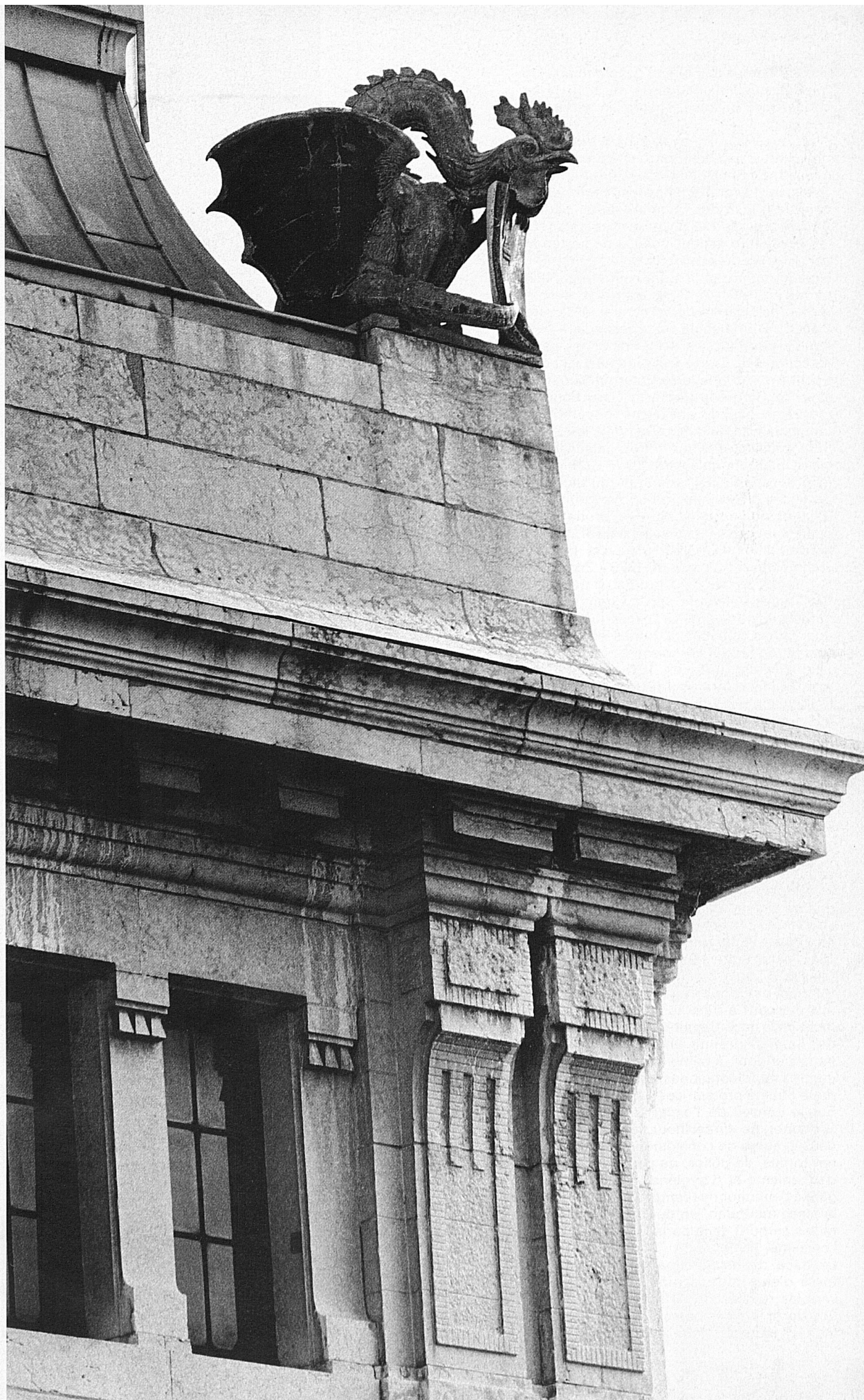
26 Des basilics présentent les armoiries de Bâle devant les toits en croupe des pylônes

25 Gruppo di putti sulla galleria della seconda stazione centrale, davanti alla grande vetrata nord. I putti giocano con il globo terrestre, simboleggiando in tal modo l'importanza cosmopolita della ferrovia.

26 Appostati davanti alle cupole dei piloni, i basilischi presentano lo stemma basilese

25 Putti on the gallery of the second Central Station, in front of the big north window. They are playing with the globe—symbol of the worldwide importance of the railways.

26 Basilisks present the armorial bearings of Basle at the corner of the bonnet-like cupolas crowning the pylons



Zell. La gare badoise se trouvait alors sur le site de l'actuelle Foire d'échantillons, jusqu'à ce que fut inaugurée en 1913 la seconde Gare badoise, encore en service de nos jours.

Ainsi, en 1855, il y avait à Bâle trois gares provisoires sans lien entre elles: sur la rive gauche du Rhin deux gares en cul-de-sac desservant le grand Bâle et, au Petit-Bâle, la gare de transit des Chemins de fer badois. Aucune voie ferrée ne reliait ces gares, où les voyageurs étaient obligés de se rendre par leurs propres moyens.

L'inauguration de la Gare centrale en 1860 permit de relier la ligne française avec le réseau du Chemin de fer central et de remplacer par une seule unité ferroviaire avec double terminus les deux anciennes gares en cul-de-sac. Treize ans plus tard, la construction d'une voie ferrée intermédiaire relia aussi la Gare centrale à la Gare badoise. C'est ainsi que, dix ans avant l'ouverture du tunnel, la ville de Bâle offrait déjà les conditions préalables d'une future liaison ferroviaire internationale à travers le Gothard.

Bâle devenait ainsi la plaque tournante où les lignes alsaciennes de la rive gauche du Rhin et badoises de la rive droite rejoignaient le réseau ferroviaire suisse. De là on pouvait atteindre Olten à travers le Jura, comme aussi – à partir de 1875 – Zurich par le Chemin de fer du Nord-Est à travers le Bözberg et Delémont par le Chemin de fer bernois du Jura. Ainsi, à l'exception de quelques lignes de banlieue, toutes les lignes de chemin de fer qui aboutissent aujourd'hui à Bâle existaient déjà en 1875. Le total des marchandises transportées annuellement tripla jusqu'à la fin du siècle et atteignit 2,8 millions de tonnes et le nombre des voyageurs décupla pour atteindre près de 2,1 millions. Il fallut adapter à cette croissance surtout les bâtiments de la gare. C'est pourquoi les trois gares de voyageurs ont donné lieu à de nombreux plans d'agrandissement et de transformation.

La première gare française de 1845

Le fabricant de machines de Mulhouse, Nicolas Koechlin, fut l'initiateur de la construction du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Le 25 juin 1840 fut inauguré le tronçon entre Mulhouse et St-Louis et, le 19 septembre 1841, celui entre Mulhouse et Strasbourg. Mais à St-Louis la construction s'arrêta à la frontière parce que l'on ne s'était pas encore mis d'accord à Bâle au sujet de l'emplacement de la gare. Devait-on la construire hors des murs d'enceinte, en ce temps-là encore intacts et dont, à peine trente ans après les guerres napoléoniennes, on ressentait vivement l'utilité protectrice?

Sur le conseil de l'expert en fortifications S. Hegner, de Winterthur, le Grand Conseil décida, au vu de considérations de défense territoriale, de police, de politique fédérale, d'urbanisme et d'hygiène, de construire la gare à l'intérieur des remparts. Mais comme la place manquait, on dut déplacer les murailles au nord de la porte St-Jean et élargir l'enceinte.

Le tracé de la ligne passa au-dessus du fossé d'enceinte, par une ouverture à travers les remparts qu'il fallut renforcer par une porte, dont la herse devait être fermée tous les soirs par deux sentinelles aux frais

Die Schalterhalle. Um 1927 wurde sie mit touristischen Reklamebildern ausgestattet, bezahlt von den jeweiligen Kurvereinen. Von links nach rechts: Jungfrauoch von Ernst Hodel, Gstaad von Werner Müller und Silsersee von Hans Beat Wieland

Le hall des guichets. Il fut orné en 1927 de tableaux publicitaires payés par les différentes stations touristiques. De gauche à droite: le Jungfrauoch par Ernst Hodel, Gstaad par Werner Müller et le lac de Sils par Hans Beat Wieland

L'atrio degli sportelli. Nel 1927, l'atrio venne dotato di quadri con carattere pubblicitario, finanziati dagli enti turistici interessati. Da sinistra a destra: Jungfrauoch di Ernst Hodel, Gstaad di Werner Müller e lago di Sils di Hans Beat Wieland

Ticket counters in the booking hall. They were embellished, about 1927, with touristic paintings that were paid for by the resorts concerned. From left to right: Jungfrauoch by Ernst Hodel, Gstaad by Werner Müller, and the Lake of Sils by Hans Beat Wieland





28 Der Uhrturm des französischen Bahnhofs vor dem Büro-turm der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich, der östlich des Centralbahnplatzes steht.
29 Die Schalterhalle von Westen. Im Vordergrund die Perrondächer des französischen Bahnhofs

28 La tour de l'horloge de la gare française devant la Banque des paiements internationaux, du côté est de la place de la Gare centrale.
29 Le hall des guichets vu de l'ouest. Au premier plan, les toits abritant les quais de la gare française

28 La torre dell'orologio della stazione francese davanti al palazzo-torre della Banca per i Regolamenti Internazionali, che sorge ad est della Centralbahnplatz.
29 L'atrio degli sportelli visto da ovest. In primo piano le pensiline della stazione francese

28 The clock tower of the French Station in front of the high-rise building of the Bank for International Settlements, which is located to the east of the Central Station square.
29 The booking hall from the west. In the foreground the roofs above the platforms of the French Station

28 29



de la Compagnie de chemin de fer. On peut se représenter l'aspect de cette porte de chemin de fer – la seule en Suisse – d'après des plans et des vues de l'époque. L'architecte n'était autre que Melchior Berri, le créateur du Musée à l'Augustinergasse. Le 11 décembre 1845, la nouvelle gare fut solennellement inaugurée. La gare des voyageurs – un bâtiment allongé à un étage avec un corps central surhaussé – était l'œuvre de l'architecte mulhousien Jean-Baptiste Schacre. Le complexe entier comprenait les gares des voyageurs et des marchandises, la gare de triage avec les hangars pour les locomotives et les wagons.

Juchés sur les escaliers de la porte supérieure du chemin de fer, les Bâlois observaient avec curiosité le trafic à l'intérieur de la gare. Il n'y avait pourtant à l'époque que cinq trains par jour entre Bâle et Strasbourg. Le trajet durait cinq heures. A partir de 1860, lorsque les trains de la gare française de l'Est purent être acheminés jusqu'à la Gare centrale, la gare fut vendue aux enchères et on y édifia, quelques années plus tard, le pénitencier de Bâle.

La gare provisoire de la Lange Gasse

Après que la Compagnie suisse du Chemin de fer central eut déjà mis en service la ligne

Bâle-Liestal, comme on n'avait pas encore pu s'entendre au sujet de l'emplacement définitif de la gare, elle construisit en 1854, à l'ouest de l'Aeschentor dans ce qui est aujourd'hui le quartier Gellert, la «gare provisoire de la Lange Gasse pour faire face aux besoins les plus pressants». Cette gare resta en service de 1854 à 1860. Le petit bâtiment pour les voyageurs comprenait quatre salles. La même porte servait pour le départ et pour l'arrivée des voyageurs. Les installations ferroviaires consistaient en un hangar pour les marchandises, un dépôt pour les locomotives et les wagons, le réservoir d'eau indispensable pour la locomotion à vapeur, ainsi qu'une plate-forme roulante et une plaque tournante. Cette gare en cul-de-sac abritait à la fois le trafic des marchandises et celui des voyageurs.

La gare définitive du Chemin de fer central suisse «derrière le bastion Elisabeth», 1860

On examina d'abord à fond la question de l'emplacement définitif de la gare du Chemin de fer central suisse. On avait le choix entre diverses possibilités à l'intérieur et hors des remparts, notamment inter-muros une gare en cul-de-sac sur l'emplacement de l'ancien couvent Steinen, où se trouve aujourd'hui le Théâtre municipal, ou dans le

jardin du Württembergerhof (aujourd'hui Musée des beaux-arts). Pour des installations combinées (gare en cul-de-sac/gare de transit) on trouva des emplacements appropriés hors les murs, dans le voisinage de l'Aeschenplatz ainsi qu'au sud «derrière le bastion Elisabeth» où fut construite la première Gare centrale et où se trouve aujourd'hui encore la seconde.

En février 1859 commencèrent les travaux de terrassement, et en 1861 eut lieu la mise en service. Ce ne fut que six mois plus tard que l'intérieur de la gare fut achevé. Les plans avaient été élaborés par Ludwig Maring et Wilhelm Pressel. Conçu dès le début comme une gare double en deux parties, l'une suisse et l'autre française, le bâtiment destiné aux voyageurs, allongé et symétrique, abritait dans l'aile gauche les locaux de la compagnie suisse des chemins de fer et dans l'aile droite ceux de la compagnie française ainsi que le poste de douanes. Les voies ferrées en vue d'une future liaison avec la gare badoise étaient déjà prévues. La façade du côté de la ville était ornée de hautes arcades, élément décoratif classique qui lui conférait un certain apparat, et de somptueuses fresques décoraient les salles. Bien que la nouvelle gare fût considérablement plus vaste que la précédente, déjà

quelques années plus tard elle se révéla trop petite à cause de la rapide croissance du trafic ferroviaire. En 1876 on déplaça la gare de triage au lieu dit «Wolf», à l'est de la ville où depuis 1900 se trouve aussi la gare des marchandises, puis à partir de 1927, en plusieurs étapes, vers le Muttenszfeld.

Déjà vers 1873 on étudia des plans d'agrandissement pour la Gare centrale qui n'avait que treize ans. Le point le plus important de la discussion au sujet de l'agrandissement, dont on a conservé de nombreux documents, était d'abord l'abaissement du niveau des voies ferrées, très coûteux pour la Compagnie du chemin de fer. On espérait ainsi éliminer les passages à niveau, redoutés à cause des accidents et en tant qu'obstacles à la circulation. Les débats entre la ville et le canton se prolongèrent jusqu'à la fin du siècle, la ville ne cessant de plaider pour diverses variantes de gare en cul-de-sac et la Compagnie du chemin de fer pour une gare de transit.

La construction de l'actuelle Gare centrale

En 1898 le Conseil fédéral décida que l'on devait construire une gare de transit. Aussi lorsque, le 1^{er} janvier 1902, les CFF succédèrent à la Compagnie du Chemin de fer central, des travaux préparatoires pour la nouvelle construction étaient déjà très avancés. En 1903 le nouveau bâtiment de la gare des voyageurs fit l'objet d'un concours international. Toutefois ce ne fut pas un des projets primés qui fut exécuté, mais un projet ultérieur des architectes bâlois Emil Faesch et Emanuel La Roche, ce qui donna lieu à des contestations. Les architectes devaient insérer dans leur construction un complexe ferroviaire élaboré par l'ingénieur spécialiste des chemins de fer, Jakob Hui.

Le trafic ferroviaire fut maintenu pendant les travaux de construction grâce à une gare provisoire au sud des voies ferrées. C'est là qu'aboutit déjà en 1901 le nouveau tracé surbaissé de la ligne d'Alsace. On édifia à la même époque la toiture métallique des trois

quais au sud. Enfin le 24 juin 1907 l'inauguration de la nouvelle gare fut célébrée par un grand banquet officiel. Transformée à l'intérieur à plusieurs reprises, elle remplit encore aujourd'hui sa mission.

Depuis plus d'un an, la Gare centrale de Bâle fait de nouveau l'objet d'un débat. L'électorat bâlois a approuvé, à la fin de l'automne 1983, un crédit de planification pour la zone de la gare (le «Masterplan»). Pour ce canton au territoire exigu, des superficies de réserve sont ici disponibles, qui doivent être utilisées pour un nouveau centre de services. On étudie, dans ce contexte, des problèmes vieux de 125 ans, tels que la liaison du quartier Gundelding, au sud de la gare, avec le reste du réseau des transports urbains, et le raccordement du chemin de fer aux axes urbains de la circulation. L'avenir dira si cette gare avec ses imposants quais couverts, qui mériterait d'être conservée, est encore adaptée aux exigences de l'ère nouvelle qui s'annonce.



30

30 Der Centralbahnplatz mit dem Strassburger Denkmal.

31 Das ehemalige Grand Hôtel de l'Univers, 1902 bis 1905 von den Architekten des zweiten Centralbahnhofs an der westlichen Centralbahnstrasse erbaut

30 La place de la Gare centrale avec le monument de Strasbourg.

31 L'ancien Grand Hôtel de l'Univers, construit de 1902 à 1905 dans la partie ouest de la Centralbahnstrasse par les architectes de la seconde Gare centrale

30 Centralbahnplatz con il monumento di Strasburgo.

31 L'ex Grand Hôtel de l'Univers, costruito negli anni 1902 a 1905 all'ovest della Centralbahnstrasse dagli architetti della seconda stazione centrale

30 The square in front of Central Station (Centralbahnplatz) with the Strasbourg monument.

31 The former Grand Hôtel de l'Univers, erected in 1902–1905 by the architects of the second Central Station in western Centralbahnstrasse





senbahn
reisen an.

ZERMATT-GÖRNERGRAT 31 - MATTERHORN

REISEN