

## Vom <Badischen Bahnhof> in Basel

Autor(en): Albert Kuntzemüller

Quelle: Basler Jahrbuch

Jahr: 1952

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/748ebcf5-10ab-46f0-a11e-30134588bc4c>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# Vom «Badischen Bahnhof» in Basel<sup>1</sup>

*Von Albert Kuntzemüller*

## *Flaggenfragen am Badischen Bahnhof in Basel*

So seltsam es klingen mag: die Flaggenfragen am Badischen Bahnhof Basel sind so alt wie der Bahnhof selbst. Am 20. Februar 1855 wurde der noch unfertige Bahnhof, dessen Aufnahmegebäude erst notdürftig hergestellt war, unter großen Feierlichkeiten eröffnet. Schweizerische und badische Fahnen erhöhten den festlichen Rahmen. Die Sechspfunderkanonen der Basler Artillerie waren in Tätigkeit getreten, und nachmittags fuhr man bei ungewöhnlich hohem Schnee im bekränzten Zuge nach dem nahen Haltingen, wo beim Festmahle als Vertreter des Prinzregenten Friedrich Staatsminister Ludwig Freiherr von Rüdts auf die Schweiz, und Bürgermeister Felix Sarasin auf den Prinzregenten, nachmaligen Großherzog Friedrich I., toasteten.

Hatte man bei der Eröffnungsfeier die schweizerischen und badischen Farben friedlich nebeneinander gezeigt, so sollte bereits dreiviertel Jahre später die Flaggenfrage erstmals akut werden, als zum 9. September als dem Geburtstag des Prinzregenten eine gelbrote badische Fahne lustig vom Bahnhofstürmchen flatterte. Darüber und über einige andre Ereignisse des Tages erging kurz darauf folgender Polizeirapport an die Basler Regierung:

«Aus Anlaß des Geburtsfestes des Prinzregenten am 9. d. Mts. ließ Herr Postmeister am Vorabend dieses Tages auf das Uhrtürmchen des Aufnahmegebäudes eine ansehnliche badische Nationalflagge aufstecken, welche am 10. in aller Frühe wieder herabgenommen wurde. Dieses Fest hat in der Uniformierung des Portiers Scherzinger eine bleibende Erinnerung auf der Station hinterlassen, indem Genannter sich vor allen

---

<sup>1</sup> Vgl. Basler Jahrbuch 1950, Seite 51 ff.

abgehenden Zügen im Eingangssaal mit einem Spitzhut (Klakhut) auf dem Kopfe und einem großen Stock (Tambourmajorstock) in den Händen aufpflanzt und in dieser Tenue seinen Portierdienst versieht.»

Die Angelegenheit zog ihre weiteren Kreise, und eine Anfrage der Basler Regierung bei dem unmittelbaren Vorgesetzten des badischen Polizeioffiziers am Badischen Bahnhof, dem Oberamtmann Winter in Lörrach, wurde mit Schreiben vom 24. September an den Polizeidirektor Dr. Bischoff in dem Sinne beantwortet, man werde «veranlassen, daß das Aufstecken von Fahnen und ähnliche Demonstrationen auf dem Badischen Bahnhof in Basel bei Ereignissen, welche nur das badische Land berühren, künftig unterbleiben werden. Am 9. d. Mts. war das Aufstecken einer solchen Flagge auf dem Bahnhof dortselbst ohne höheren Auftrag geschehen».

Schließlich wurde sogar noch das badische Innenministerium in Karlsruhe mit der Sache befaßt, das mit Erlaß Nr. 12585 vom 8. Oktober 1855 «an Großh. Herrn Geheimen Rat und Regierungsdirektor Schaaff zu Freiburg» anordnete, «daß das Aufstecken von Fahnen bei festlichen Gelegenheiten auf Bahnhöfen, welche sich auf *ausländischem* Gebiete befinden, künftighin zu unterbleiben habe». Bei «außerordentlichen Veranlassungen» wäre die Genehmigung des großh. Ministeriums des großh. Hauses und der Auswärtigen Angelegenheiten in Karlsruhe zuvor einzuholen. Als eine solche «außerordentliche Veranlassung» sei z. B. «das Hierherkommen des Prinzregenten zu verstehen, für welchen Fall der Polizeidirektor selbst äußerliche Zeichen der Begrüßung von Seiten *hiesiger* Behörden als wahrscheinlich in Aussicht stellt».

Solche «außerordentliche Veranlassungen» sollten sich bald mehrere ereignen, da Prinzregent (seit 1856 Großherzog) Friedrich in der Folgezeit wiederholt nach oder durch Basel kam. Kurz nach Eröffnung der badischen Staatsbahnlinie Basel-Waldshut traf er am 14. November 1856 von der Mainau in Basel ein. Er war «begleitet von seiner Gemahlin, drei Hofdamen, vier Cavaliers und Herrn Zimmer, Direktor der Verkehrsanstalten. Abends zuvor wurde durch Herrn Oberst-

leutnant Hindenlang und Herrn Dr. Burckhardt, Sekretär der Basler Eisenbahnkommission, beim Hofmarschall in Waldshut angefragt, ob S.K.H. eine Abordnung der hiesigen Regierung im Bahnhof empfangen wolle, was mit Freuden angenommen wurde. Die gegenseitige Bekomplimentierung dauerte ca.  $\frac{3}{4}$  Stunden über ein Uhr mittags, die Station war beflaggt, zwei Kompagnien Kontingent<sup>2</sup> als Ehrenwache und die Musik waren auf dem inneren Trottoir aufgestellt. Der Wartsaal erster Klasse war mit Pflanzen und Möbeln ausgeschmückt, und es wurden süße Erfrischungen und Wein serviert. Die beiden Herren Bürgermeister, Herren Ratscheiber Merian und Oswald und mehrere Beamtete waren von hiesigerseits zugegen» (Staatsarchiv, Journal Bad. Staatsbahn 1855 bis 1887).

Wenige Jahre später ergab sich eine neue Gelegenheit zur Beflaggung des Bahnhofes. Am 5. Juni 1862, dem Eröffnungstage der von einer badisch-schweizerischen Privatgesellschaft erbauten *Wiesetalbahn Basel—Schopfheim*, wehten abermals die schweizerischen und badischen Fahnen am Bahnhofe friedlich nebeneinander, zumal die beiden benachbarten Staatschefs, Großherzog Friedrich I. und Bundespräsident Dr. Jakob Stämpfli, der Feier persönlich beiwohnten. Oberst Wilhelm Geigy, der Präsident der Wiesetalbahngesellschaft, brachte das Hoch auf den Landesfürsten aus, indem er den *genius loci* citierte:

«E frohe Ma, ne brave Ma,  
 Jez schenket ii und stoßet a:  
 Es leb der Markgraf und sii Huus!  
 Zieht d'Chappen-ab und trinket uus!»

Der Großherzog erwiderte mit einem Hoch auf die Schweiz, während er gleichzeitig «dem Herrn Bundespräsidenten für das ehrende Entgegenkommen», womit er «auf schweizerischem Territorium empfangen ward, dankte». Ein Flaggenproblem schien nicht mehr zu existieren.

<sup>2</sup> Die Schweiz stand damals im Neuenburgerhandel. Am 5. November 1856 traf der Bundesrat die militärischen Vorbereitungen gegen Preußen.

Nach dem deutsch-französischen Kriege 1870/71 kam es indes zu einem neuerlichen Zwischenfall. Bahnhofinspektor *Keim* ersuchte mit Schreiben vom 21. März 1872 das Polizeidepartement, am 22. als dem Geburtstage Kaiser Wilhelms I. «auf dem Turm des Stationsgebäudes eine Reichsfahne, auf dem Flügelgebäude von der Clarastraße die preußische (!) Fahne und auf demjenigen von der Klingentalstraße die badische aufzustecken, oder auch nur erstere». Nach einigen Stunden Bedenkzeit lehnte man das Begehren jedoch als «eine Art Demonstration, die ins Politische hinüberspiele», ab.

Bis zum Schicksalsjahre 1933 gab es dann keinerlei Flaggenprobleme mehr. Von 1855 bis 1920 hatte die *badische* Flagge vom Bahnhofturm geweht und war von 1920 bis 1933 unter der Herrschaft der Deutschen Reichsbahn durch die *schwarzrotgoldene* Flagge der Weimarer Republik abgelöst worden. Nach der «Machtübernahme» durch die Nationalsozialisten Anfang 1933 wurde die Fahne der Republik zunächst durch das wilhelminische Schwarzweißrot ersetzt; Mitte März 1933 nach der «Machtübernahme» auch im benachbarten Baden erblickten die Basler dann mit großem Mißbehagen als offizielle Reichsflagge erstmals das *Hakenkreuz* auf dem Bahnhofturm, und ausgerechnet am schweizerischen Bundesfeiertag, dem 1. August, wurde von den deutschen Reichsbahnbehörden das Banner des Rassen- und Klassenhasse gehißt, das gleichzeitig auch am Bahnhof Riehen der Wiesentalbahn sowie auf dem Gebäude des deutschen Konsulates am Steinenring aufgezogen wurde.

Jetzt bekam die Flaggenfrage am Badischen Bahnhof einen ebenso unangenehmen wie stark politischen Beigeschmack. Sie wurde durch die Tatsache, daß die Hakenkreuzflagge das offizielle Hoheitszeichen des Dritten Reiches war und der Badische Bahnhof seit 1920 bzw. 1933 sich im Besitze eben dieses Reiches befand, noch wesentlich kompliziert. Eine gesetzliche Handhabe, «der Hakenkreuzinvasion» zu begegnen (Bericht des Regierungsrates über die Abwehr staatsfeindlicher Umtriebe in den Vorkriegs- und Kriegsjahren usw. vom 4. Juli 1946, Seite 18), existierte nicht nur nicht, sondern hätte

auch gegebenenfalls gegenüber einem anerkannten ausländischen Hoheitszeichen kaum angewendet werden können. Erst der Bundesratsbeschluß vom 26. April 1940 «betr. ausländische Fahnen, Flaggen u. a. Hoheitszeichen» (Eidg. Gesetzsammlung vom 1. Mai 1940, S. 405 f.) machte dem auch in den Augen vieler nichtnationalsozialistischer Reichsdeutscher ärgerlichen Schauspiel ein Ende, indem er im Artikel 1 statuierte, daß «während der Dauer des gegenwärtigen Aktivdienstzustandes das öffentliche Hissen, Aushängen und Herumtragen ausländischer Fahnen, Flaggen, Landesfarben u. a. Hoheitszeichen auf dem Gebiet der Schweiz verboten ist». Artikel 2 nahm lediglich «die Gebäude ausländischer Gesandtschaften und Konsulate» sowie «die Fahrzeuge diplomatischer oder konsularischer Vertreter» aus, während Artikel 3 die Zuwiderhandlung mit «Haft bis zu drei Monaten oder Buße bis zu 2000 Franken» bestraft wissen wollte.

Erst von diesem Tage, dem 1. Mai 1940, an durfte das Hakenkreuz lediglich am Konsulatsgebäude in Basel noch aufgezogen werden, während der *Badische Bahnhof ohne Fahnen schmuck* bleiben mußte. Auf dem Wege kantonaler Interventionen war immerhin erreicht worden, daß schon «von 1935 an bei festlichen Gelegenheiten» die Hakenkreuzflagge vom Bahnhof verschwunden war. Heute ist der in obigem Bundesratsbeschluß genannte Aktivdienstzustand zwar längst beendet, aber auch das «Tausendjährige Reich» verschwunden, so daß der Beschluß hinsichtlich des Badischen Bahnhofes gegenstandslos geworden ist.

Nach der «bedingungslosen Kapitulation» im Mai 1945 blieb der Flaggenmast auf dem Mittelbau des stattlichen Aufnahmegebäudes leer. Die französischen Besatzungsbehörden waren an einer Beflaggung weder interessiert noch dafür kompetent, da das Bahnhofsgebäude auf Schweizerboden liegt und sonach ausschließlich die Schweizer Behörden über Beflaggung oder Nichtbeflaggung zu befinden hatten. Sie konnten eine Beflaggung mit ausländischen Hoheitszeichen begrifflicherweise nicht gutheißen, weil das Eigentum an den gesamten Bahnanlagen unter Schweizer treuhänderischer Verwaltung

stand, und weil bis zur Errichtung der Bundesrepublik Deutschland und selbst nachher unter der Herrschaft des sog. Besetzungsstatuts in völkerrechtlicher Beziehung über die Flagge als Hoheitszeichen immerhin eine gewisse Unsicherheit bestand. Es wäre vielleicht nahegelegen, etwa am eidg. Nationalfeiertag (1. August) die Schweizerfahne auf dem Aufnahmegebäude zu hissen. Man sah hiervon jedoch ab, weil auch die Schweizerflagge auf treuhänderisch verwaltetem ausländischem Eigentum wohl fehl am Orte war und den Eindruck hätte erwecken können, daß schweizerischerseits die rechtlichen Verhältnisse am Eigentum präjudiziert werden sollten. In gewissen deutschen Kreisen, vor allem in Mittel- und Norddeutschland, die die eigenartige Lage des Badischen Bahnhofes Basel nicht richtig zu beurteilen vermögen, wurden der Schweiz solche Absichten gelegentlich unterstellt. Wer indes die Verhältnisse kennt, weiß die guten Gründe zu würdigen, daß volle sechzehn Jahre, von 1935 bis 1951, der Badische Bahnhof ohne Flaggenschmuck geblieben ist.

Erst der 12. Juli 1951 brachte die entscheidende Wendung: An diesem und dem folgenden Tage konnte mit Zustimmung des Eidg. Amtes für Verkehr in Bern und der kantonalen Behörden in Basel anlässlich der 450-Jahrfeier des Eintritts Basels in die Eidgenossenschaft zum ersten Male wieder *die schwarzrotgoldene Bundesflagge* der deutschen Republik am First und Turm des Badischen Bahnhofes gehißt werden. Auch der Badische Güterbahnhof in Basel und das auf Schweizerboden gelegene Bahnhofsgebäude in Riehen trugen den gleichen Flaggenschmuck. Ein sechzehnjähriges Interregnum war beendet.

Die Wahl der Farben bleibt naturgemäß eine innerdeutsche Angelegenheit. Sie wurde von der Bundesregierung bzw. dem Auswärtigen Amte in Bonn in dem Sinne geregelt, daß auf *bundeseigenen* Gebäuden *nur* die schwarzrotgoldene Bundesflagge, *nicht* aber die Flagge des betreffenden Bundeslandes zu hissen sei, eine in ihrer zentralistischen Tendenz unverkennbare, aber desto strittigere Lösung.

*Militärmusik auf dem Badischen Bahnhof*

Auch so etwas hat es einst gegeben, aber es ist allerdings schon lange her. Einmal spielte Schweizer Militärmusik auf, ein andermal deutsche. Die Anlässe dazu waren freilich sehr verschieden.

Am 5. Juni 1862 waren bei Eröffnung der Wiesetalbahn Basel—Schopfheim zwei Kompagnien des 80. schweizerischen Bataillons zum Badischen Bahnhof beordert worden, um beim Empfang des benachbarten Staatschefs, Großherzog Friedrichs von Baden, den Ehrendienst zu versehen. Die Bataillonsmusik spielte bei Einfahrt des badischen Extrazuges auf — also zu einem festlichen und durchaus unpolitischen Anlaß — und empfing den Großherzog mit der badischen Fürstenhymne.

Drei Jahre später lagen die Verhältnisse immerhin anders. Es war die Zeit des heraufziehenden Konfliktes zwischen Preußen einerseits und den süddeutschen Staaten und Oesterreich andererseits. Am 16. August 1865 passierte das zweite badische Infanterie-Regiment «König von Preußen» in Konstanz auf der Reise nach Durlach den Badischen Bahnhof. Das war gemäß dem schweizerisch-badischen Staatsvertrage vom 27. Juli 1852 nichts Außergewöhnliches. Artikel 32 dieses Vertrages regelte etwaige Militärtransporte in dem Sinne, daß «die Eisenbahn von Haltingen nach dem Bodensee zum Transport von deutschen Bundestruppen von badischem Gebiet über schweizerisches Territorium nach badischem Gebiet sowie von eidgenössischen Truppen von schweizerischem Gebiet über badisches Territorium nach schweizerischem Gebiet jeweils benützt werden kann», wenn die gegenseitigen Regierungen 24 Stunden, in dringenden Fällen mindestens 6 Stunden zuvor davon Kenntnis erhalten haben. Dabei «sollen in einem Zuge nicht mehr als 1000 Mann oder eine Batterie Artillerie nebst Bedeckung von einer Kompanie oder Schwadron befördert werden; die Truppen haben das fremde Gebiet mit ungeladenem Gewehr, abgelegter Munition, ohne aufgepflanztes Bajonett, ohne fliegende Fahnen und *ohne klingendes Spiel* zu passieren». Eine weitere Bestimmung konzedierte, daß «ein-

zelne Militärs und Abteilungen von nicht mehr als 30 Mann mit jedem Zug ohne weitere Anzeige befördert werden können». Im Schlußabschnitt wurde für außergewöhnliche Zeiten vereinbart, daß «der Transport von Truppen über die Bahnstrecken auf schweizerischem bzw. großherzoglichem Gebiete von der schweizerischen in gleicher Weise wie von der großherzoglichen Regierung untersagt werden kann, wenn die Neutralität der Schweiz oder des Großherzogtums Baden gefährdet würde».

Am 16. August 1865 erfolgte wie erwähnt der Transport des zweiten badischen Infanterie-Regiments durch den Badischen Bahnhof; es waren 750 Mann und 42 Offiziere. «Der Zug hielt eine Minute, es stieg niemand aus», meldet lakonisch kurz der Bericht des baslerischen Polizeioffiziers, um dann fortzufahren: «Beim Anhalten und Abfahren spielte zwar die Musik, allein solch freundliche Weisen, daß ein Vertragsbruch darin nicht zu erblicken war<sup>3</sup>.»

Wesentlich schwieriger lag die Situation ein knappes Jahr darauf, als der preußisch-österreichische Krieg nunmehr ausgebrochen war und Baden an der Seite der Habsburger Monarchie über kurz oder lang sich im Kriegszustand mit Preußen befinden würde. Als am 20. Juni 1866 — vierzehn Tage vor der entscheidenden Schlacht bei Königgrätz — das gleiche zweite badische Infanterie-Regiment, das wohl seine Benennung «König von Preußen» unterdes abgelegt hatte, auf dem Transport von Konstanz her den Badischen Bahnhof passierte, geschah dies nicht mehr so unbemerkt wie das Jahr zuvor, da der politische Himmel sich seither wesentlich verdunkelt hatte. Die Basler hatten von dem beabsichtigten Truppentransport vernommen, und «viel Schaulustige» waren, wie der Polizeirapport besagte, an den Bahnhof geeilt. Was bei Ansammlungen von Neugierigen meist zu geschehen pflegt, geschah auch hier: Die Menge nahm Partei für und wider, und es folgten Kundgebungen. Man ließ sehr eindeutig den Großherzog von Baden und den Kaiser von Oesterreich-

<sup>3</sup> In Wirklichkeit wurde der Staatsvertrag offenkundig verletzt.

Ungarn hochleben, zwischenhinein ertönten Rufe: «Nieder mit Preußen», was laut Polizeirapport wiederum zu «Bemerkungen über Neutralitätsverletzung» Anlaß gab, usw. Die Abfahrt des Zuges wurde durch diese Manifestationen verzögert, die Situation schien sich merklich zuzuspitzen.

Die badische Militärmusik, die während des Zugsaufenthaltes weitergespielt hatte, mochte zu alledem nicht so recht passen, und der Basler Polizeioffizier veranlaßte denn auch, daß das «klingende Spiel» aufhören möchte, «wozu ein einziges Wort an den Kapellmeister genügte». Angesichts der immerhin peinlichen Lage, der sich der Polizeioffizier gegenüber sah, verwundert es nicht, daß sein unmittelbarer Vorgesetzter, der Basler Eisenbahnkommissär, dem Polizeirapport stichwortartig beifügte: «Aehnliche Durchpässe *nicht* zulassen, wenn Baden einmal Partei an der Kriegsaktion ergriffen.» Da dies tatsächlich wenige Tage danach geschah, hörten die dubiosen Militärtransporte via Basel von selbst auf. Jedenfalls hat der damalige Basler Polizeihauptmann, spätere Major *Hoffmann* — Ehre seinem Andenken! — ein bemerkenswertes, nicht alltägliches Fingerspitzengefühl gezeigt, seine Vaterstadt und sein Land wahrscheinlich vor mancher internationalen Verwicklung bewahrt und somit die Eignung für diesen schweren Posten vollauf unter Beweis gestellt.

Nur ein einziges Mal ist in den 85 Jahren von 1866 bis 1951 noch Militärmusik auf den Perrons des Bahnhofes erklingen. Das war im Oktober 1918, also gegen Ende des ersten Weltkrieges, als Schweizer Militär den Bahnhof besetzt hielt. Damals liefen — durch Vermittlung des Internationalen Roten Kreuzes — einige Extrazüge mit erholungsbedürftigen deutschen Ferienkindern über Basel in die Schweiz. Während ihres Aufenthaltes auf dem Badischen Bahnhofe erfreute sie das Spiel des dort stationierten Schweizer Bataillons mit einem Willkommgruß, der von den Kindern freudig verdankt wurde — ein Idyll des Friedens mitten in den damaligen Kriegswirren.

Seither hat keine Militärmusik und kein «klingendes Spiel» mehr auf dem Badischen Bahnhofe stattgefunden.

*Der Badische Bahnhof<sup>4</sup> im zweiten Weltkrieg*

Es scheint vermessen, schon jetzt, nur sechs Jahre nach Kriegsende, über die komplizierten und ebenso undurchsichtigen wie unerquicklichen Verhältnisse am Badischen Bahnhof im zweiten Weltkrieg zu berichten. Immerhin ergeben sich so viele Parallelen und noch so viel mehr Unterschiede gegenüber dem ersten Weltkrieg, über den im Jahrbuch 1950 berichtet worden ist, daß es sich schon lohnen dürfte, einen Rückblick auf das Geschehen am Badischen Bahnhof von 1939 bis 1945 zu werfen, auch wenn diese oder jene Einzelheit nicht restlos geklärt ist.

Der Verfasser vermag sich dabei — dies muß vorausgeschickt werden — weniger auf deutsche (badische) als auf schweizerische (Basler) Quellen zu stützen, was den Wert seiner Untersuchung beeinträchtigen würde, wenn man nicht wüßte, daß die deutschen, d. h. nationalsozialistischen Quellen wie alle amtlichen Vernehmlassungen damals bewußt subjektiv gehalten waren und daher, wenn noch vorhanden, nur mit größter Vorsicht zu gebrauchen wären; ihr Verlust kann also verschmerzt werden. Noch während des zweiten Weltkrieges waren alle dienstlichen Akten aus dem Bad. Bahnhof auf deutsches Gebiet (Lörrach) verlagert und wichtige Geheimsachen, deren Publikation auch in späteren Zeiten verhindert werden sollte, kurzerhand vernichtet worden, so daß gerade über Dinge, die heute besonders interessieren würden, keine Unterlagen mehr existieren. Das Dritte Reich hatte wohl allen Grund, diese «gefährlichen» Akten zu verbrennen . . .

Es muß weiter vorausgeschickt werden, daß zwischen dem ersten und zweiten Weltkrieg sich manches im Bad. Bahnhof von Grund aus geändert hatte. Im Jahre 1920 war die badische Staatsbahn auf das Reich übergegangen und somit der Hausherr an der Schwarzwaldallee nicht mehr der badische Nachbar, sondern das Reich bzw. die Reichsbahndirektion Karlsruhe geworden. Von Basel und der ganzen Schweiz wurde

<sup>4</sup> Die offizielle Bezeichnung für jene Zeit ist «Basel Deutsche Reichsbahn».

dieser Wechsel nicht gern gesehen. Noch 1926 wollte man in Basel die Uebertragung des Grundeigentums von der badischen Staatsbahn auf das Reich nicht vornehmen, weil zuvor die Konzession für den Eisenbahnbetrieb auf das Reich übertragen werden müsse, «was eine neue staatsvertragliche Verständigung erheische» (Bericht des Justizdepartements an den Regierungsrat vom 11. Juni 1926). Im Jahre 1935 war dann der traditionelle, 80 Jahre alte Name «Badischer Bahnhof» erst in «Basel Reichsbahn», danach auf Schweizer Einspruch hin in «Basel Deutsche Reichsbahn» umgeändert worden.

\*

Mit dem deutschen Einfall in Polen am 1. September 1939 — «Gegenangriff» sagte Hitler wider besseres Wissen — begann der zweite Weltkrieg. Von da an liefen die Schnell- und Personenzüge innert drei Tagen nach den bestehenden Fahrplänen aus. Nach diesen drei Tagen wurden Reisende von und nach der Schweiz nicht mehr abgefertigt sowie Güter nicht mehr angenommen. Immerhin vereinbarten die Reichsbahndirektion Karlsruhe und die Generaldirektion der SBB. in Bern miteinander, daß die deutschen Personen- und Güterzüge bis und von Basel Bad. Bahnhof und bis und von Basel Bad. Rangierbahnhof verkehren sollten, so daß im Betriebe keinerlei Aenderung auf den beiden genannten Basler Bahnhöfen eintrat. Schon aus Prestige Gründen glaubte das nationalsozialistische Régime, den Betrieb auf diese Weise aufrechterhalten zu sollen, um sozusagen auch äußerlich zu bekunden, daß es im Gegensatz zum kaiserlichen Deutschland von 1914 stark genug sei, Betrieb und Verkehr über die Reichsgrenze zu ertragen und auf eine Schließung des Bad. Bahnhofes zu verzichten. Auch aus den amtlichen Kursbüchern (1. Kriegsausgabe des Reichsbahnkursbuches vom 1. Dezember 1939) war keinerlei Reisebeschränkung von und nach Basel Bad. Bahnhof zu ersehen; liefen doch noch nicht weniger als fünf Schnellzugspaare im Bad. Bahnhof ein und aus, der jedem deutschen Inlandbahnhof gleichgestellt schien.

Freilich trotz der Schein. De jure blieben Betrieb und Ver-

kehr von und nach Basel wohl bestehen, de facto hörten sie aber genau so auf wie 25 Jahre zuvor. Nur war man 1914 ehrlicher gewesen und hatte den Bad. Bahnhof kurzerhand geschlossen, während man ihn jetzt offen ließ und jeglichen Reiseverkehr trotzdem verunmöglichte. Ob man diese Differenzierung in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht im Hinblick auf etwaige spätere Möglichkeiten, den badischen «Auslandsbahnhof» für Spionage- u. a. Zwecke im Kriege nutzbar zu machen, vornahm, läßt sich höchstens vermuten, aber nicht urkundlich beweisen. Nach dem im Dritten Reiche verkündeten Grundsatz, daß Recht sei, was Deutschland nütze, ist diese Vermutung freilich nicht ganz von der Hand zu weisen.

Uebrigens scheint eine im Gegensatz zum Kriegsbeginn 1914 Anfang September 1939 getroffene Maßnahme doch eine gewisse Unsicherheit der Machthaber im Dritten Reich zu beweisen. Während man nämlich 1914 — siegessicher, wie es das kaiserliche Deutschland damals war — alles Rollmaterial vom Schweizer Boden auf deutsches Gebiet beordnete, weil es hier gut aufgehoben und jederzeit verwendbar sei, beließ man 1939 möglichst viel Rollmaterial auf Schweizer Boden und nahm neben den Bahnhofanlagen noch die zeitweise stillgelegte *Basler Verbindungsbahn* als Abstellgleis zu Hilfe.

Die Basler Kantonsregierung scheint die mögliche Gefahr richtig erkannt zu haben. Sie sagte sich mit Recht, «daß sich keine besseren Bedingungen für eine unbeschwerte Uebermittlung von Propagandamaterial und Spionagemeldungen sowie für die Organisation der Schwarzgängerei hätten finden lassen» (Bericht des Regierungsrates über die Abwehr staatsfeindlicher Umtriebe in den Vorkriegs- und Kriegsjahren vom 4. Juli 1946. S. 106) als auf dem ausgedehnten Areal der badischen Bahnanlagen im Kanton. Man darf nämlich nicht vergessen, daß auf baselstädtischem Hoheitsgebiet folgendes Gelände beansprucht wurde: der nördlich der Wiese längs der Freiburger Straße gelegene Badische Rangierbahnhof in einer Länge von 1½ km, das von Riehenring, Erlenstraße und Schwarzwaldallee umfaßte Dreieck mit dem Badischen Güterbahnhof von ca. 0,21 km<sup>2</sup> Oberfläche, der Eilgüter- und Per-

sonenbahnhof an der Schwarzwaldallee in einer Länge von  $1\frac{3}{4}$  km, der vom Personenbahnhof bis zur Grenze verlaufende Schienenweg der Wiesetalbahn mit der Abzweiglinie nach Grenzach in einer Länge von 7 km, der Bahnhof Riehen, die Zweiglinie nach Weil durch die Langen Erlen in einer Länge von rund 1 km und schließlich die 5 km lange Verbindungsbahn zum Bahnhof SBB.

Vielleicht mag in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, daß Regierungsrat *Paul Speiser-Sarasin* (1846 bis 1935) schon nach 1900 das Projekt des neuen Bad. Bahnhofes nur mit gemischten Gefühlen hatte heranwachsen sehen: «Das Projekt war eisenbahntechnisch großartig und für uns, da sich daraus die Beseitigung aller Niveauübergänge ergab, technisch sehr annehmbar, aber die Badische Bahn nahm einen so großen Teil unsres Kantonsgebietes für ihre Zwecke in Anspruch, daß ich doch nie eine rechte Freude daran bekam» («Erinnerungen aus meiner öffentlichen Tätigkeit», Basel 1935, S. 100). Auch Regierungsrat *Armin Stöcklin* (1861 bis 1938) als Baudirektor hatte in einer zu Bern am 12. Mai 1910 abgehaltenen Konferenz zwischen schweizerischen und badischen Experten über den neuen Bahnhof ähnliche Bedenken vorgetragen: «Die Badische Bahn beansprucht zur Zeit ein Siebtel des Gebietes von Klein-Basel, gemäß dem neuen Projekt würde sie ein Sechstel dieses Gebietes einnehmen; die Befürchtung besteht, daß bei noch weiterer Ausdehnung der Badischen Bahn im Kanton Basel-Stadt dieselbe sich schließlich über den größeren Teil des Kantons verbreiten würde» (Protokoll über die Konferenz, Basler Staatsarchiv). Schon ein Jahr zuvor hatte Stöcklin gegen «die ungeheuerliche Ausdehnung der badischen Bahnanlagen auf unserm Gebiet, der u. E. Halt geboten werden sollte», protestiert. Beide Basler Magistraten haben von ihrem Standpunkt aus recht gehabt und hätten, wenn sie bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges noch am Leben gewesen wären, ihre Befürchtungen als nur zu begründet erkannt.

Im ersten Kriegsjahr schien sich freilich die Betriebs- und Verkehrslage am Bad. Bahnhof von jener in den vorange-

gangenen Friedenszeiten kaum zu unterscheiden. Nur der Personenverkehr sank infolge der einschränkenden deutschen Paßbestimmungen allmählich beinahe auf den Nullpunkt herab, während im Güter- und Rangierbahnhof ein fast normaler Betrieb herrschte. Mit dem Beginn des Frankreichfeldzuges im Mai 1940 änderte sich die Lage jedoch mit einem Schlage: Die deutschen Paß- und Zollstellen wurden von Basel Bad. Bahnhof nach den Bahnhöfen Basel Bad. Rangierbahnhof, Weil, Lörrach-Stetten und Grenzach bzw. Grenzacherhorn verlegt. Gleichzeitig wurde der gesamte Umsteigeverkehr nach Weil gelegt, so daß nunmehr wie 1914/19 der Bad. Bahnhof aus dem innerdeutschen (badischen) und internationalen Reiseverkehr völlig ausgeschaltet war. Alle Reisenden von und nach Deutschland mußten in Weil und in Lörrach-Stetten aussteigen; wer mit dem Zuge nach Basel Bad. Bahnhof weiterreiste oder von dorthier kam, hatte sich in Weil oder Lörrach der deutschen Paß-, Zoll- und Devisenkontrolle zu unterziehen. Die Zahl dieser Transitreisenden wurde von Monat zu Monat geringer und schrumpfte schließlich auf einige wenige bevorzugte Personen (Parteifunktionäre, Diplomaten, neutrale Ausländer usw.) zusammen, die damals noch die Reichsgrenze überschreiten durften.

In Richtung Waldshut konnte man diese hermetische Verkehrssperre freilich nicht verordnen, weil dieser *innerdeutsche* Verkehr lebensnotwendig war und aufrechterhalten werden mußte. Man behalf sich damit, die Züge *von* Waldshut über das Gütergleis Grenzacherhorn—Weil zu leiten, ohne auf der kurzen Strecke über Schweizer Boden anzuhalten, während die Züge *nach* Waldshut in Weil begannen, den Bad. Bahnhof ohne Halt durchfuhren und in Grenzacherhorn, also auf badischem Boden, endeten. Die Personenzüge unterlagen in Grenzacherhorn oder Grenzach der deutschen Zollkontrolle, während die deutschen Güterzüge durch den Basler «Korridor» in Grenzacherhorn von der schweizerischen Zollbehörde kontrolliert wurden. Im großen ganzen blieb diese Verkehrsregelung bis gegen Kriegsende 1945 bestehen.

Von den Sommermonaten 1940, wo ein völliger Verkehrs-

unterbruch herrschte, abgesehen, fuhren die Schnell- und Personenzüge der Hauptbahn Mannheim—Basel, die Züge der Wiesetalbahn Zell—Basel und jene der rechtsrheinischen (badischen) Hochrheinbahn Konstanz—Schaffhausen—Waldshut—Basel im Bad. Bahnhof unbehelligt ein und aus. Auf der Basler Verbindungsbahn liefen den ganzen Krieg hindurch Schnellzüge, die naturgemäß eine immer geringere Frequenz aufwiesen, immerhin bis zum Frühjahr 1945 mit einem Zugpaar (D 1/2) aufrechterhalten blieben.

Das am 2. November 1942 herausgegebene amtliche «Reichsbahnkursbuch für Südwestdeutschland» enthielt alsdann eine merkwürdige Neuerung: Im Felde 308 f erschien eine bisher nicht selbständig aufgeführte Strecke Weil—Grenzach, ca. 8 km lang, hälftig unter- und oberhalb des Bad. Bahnhofs gelegen. Auf dieser Strecke liefen 11 bzw. 13 Züge, zunächst allerdings mit dem Vermerk «Verkehrt nur auf besondere Anordnung» versehen, wenige Wochen danach aber in Gang gesetzt. Diese «Korridorzüge» Weil—Grenzach *durchfahren den Bad. Bahnhof ohne Halt* und benötigten 11 bis 14 Minuten. Sie bedienten den stark gehemmten innerbadischen Verkehr zwischen dem Markgräflerland und dem Kreise Waldshut. Zu ihrer Benützung bedurfte es zwar keiner besonderen Erlaubnis, Fenster und Türen blieben aber geschlossen und SS-Wachen führten eine strenge Paßkontrolle aus, nachdem mehrfach Reisende durch einen Sprung aus dem Fenster während der Fahrt über Basler Gebiet sich dem Zugriff der nationalsozialistischen Machthaber entzogen hatten.

\*

Unterdes trug sich auf dem Bad. Bahnhofe selbst allerhand Merkwürdiges zu. «Das ganze recht umfassende Areal mit den ständig sich hin und her verschiebenden Lokomotiven, Güter- und Personenwagen mußte sich als ‚Verschiebebahnhof‘ für den Spionageverkehr und die Schwarzgängerei geradezu aufdrängen» (Bericht usw., S. 107). Eine wirksame und lückenlose Ueberwachung des ganzen 17 km langen Gebietes war faktisch unmöglich, sie hätte «ein ständiges Aufgebot von schätzungsweise mindestens 1500 Mann» erfordert, zunächst

um die zahlreichen Zugänge zu den Bahnanlagen zu überwachen, sodann um all die Schienenwege zu umstellen und zu verhindern, «daß aus vorbeifahrenden Wagen und Lokomotiven an verabredeten Stellen Meldungen herausgeworfen werden oder daß Schwarzgänger in haltenden Zugskompositionen verschwinden».

Angesichts dieser schwierigen Lage hatte die Basler Kantonsregierung bereits bei Kriegsbeginn 1939 das Begehren an den Bundesrat gerichtet, die Anlagen im und um den Badischen Bahnhof «seien zur Wahrung und Sicherheit unseres Landes *in schweizerische Regie* zu nehmen». Der Regierungsrat vertrat dabei die Auffassung, daß «eine solche Maßnahme von den Deutschen hingenommen und keineswegs als *casus belli* angesehen werden würde». Aber Bern ging nicht darauf ein. «Die Eidgenossenschaft beschloß, *den staatsvertraglichen Vereinbarungen die Treue zu halten*» — ein zur Zeit des Dritten Reiches wahrhaft lapidarer Satz. Diese Vereinbarungen basierten auf dem noch heute gültigen, vorbildlichen schweizerisch-badischen Staatsvertrage von 1852, der wohl die Hoheitsrechte des Kantons wahrte, den deutschen (badischen) Eisenbahnern jedoch weitgehende Freiheiten konzedierte. Die Unterhändler von 1852 hatten zudem nicht ahnen können, welch anormale Zeiten einmal die an sich schon komplizierten Verhältnisse am Badischen Bahnhof noch weiter komplizieren würden.

«Die Deutschen nützten die ihnen durch die vertraglichen Vereinbarungen gebotenen Vorteile vom Beginn des Krieges an sofort nach allen Seiten aus» (Bericht usw., S. 108), nicht nur durch vermehrte Beorderung von Gestapofunktionären auf den Bahnhof, sondern auch durch Häufung von nationalsozialistischem Propagandamaterial in den Büros. «Die Restaurationslokale wurden zu einem Tummelplatz der gegen die Schweiz konspirierenden Nationalsozialisten, die Telefonapparatur des Bahnhofs wurde aufs modernste ausgebaut und mit besonders geheim gehaltenen Verbindungslinien versehen.» Diesem Treiben zu begegnen, hätten die Bestimmungen des Staatsvertrages von 1852 an sich ausgereicht, doch

ergab die Praxis, daß bei dem aggressiven Charakter des Régimes die Polizeiorgane, «um die sich mehr und mehr steigende Empfindlichkeit Deutschlands nicht zu reizen», gehalten waren, äußerste Rücksicht zu nehmen und «ihre Abwehrmaßnahmen auf getarnte Ermittlungen zu beschränken».

Als ein Beispiel für viele, wie sehr die kantonale Polizeihöheit gehemmt war, sei die Tatsache genannt, daß schon 1937, also vor Kriegsausbruch, deutschen Juden und politisch irgendwie verdächtigen Personen bei ihrer Rückreise nach Deutschland auf dem Bahnhof von der deutschen Polizei die Pässe abgenommen wurden. Die Maßnahme, der gegenüber die Betroffenen natürlich wehrlos waren, widersprach nicht nur dem Staatsvertrage von 1852, sondern auch dem schweizerisch-deutschen Notenwechsel über die Regelung der Paß- und Zollkontrolle vom 7. Januar 1928, Absatz 4, die eine Konfiskation nur im Falle eines Paßvergehens wie Rasur, Fälschung, Mißbrauch u. Ae. gestattet. Hier aber wurden gültige Pässe vorzeitig und willkürlich eingezogen, und die laut Staatsvertrag zuständige Basler Polizei mußte ohnmächtig zuschauen. Nach Kriegsausbruch war sie in solchen Fällen vollends machtlos.

Von großer Bedeutung war die *Personalpolitik* der damaligen Deutschen Reichsbahn. Daß die leitenden und irgendwie wichtigen Posten am Bad. Bahnhof möglichst nur noch mit verlässlichen Parteigenossen besetzt wurden, verstand sich von selbst. Für mittlere und untere Stellen griff man — auf Artikel 28 des Staatsvertrages gestützt — mit Vorliebe auf Schweizer zurück, meist aber auf solche, die sich als Nationalsozialisten bewährt und schweizerischen Rechtsorganisationen (Eidg. Arbeiter- und Bauernpartei usw.) angehört hatten. «Wo die Bereitschaft noch ungenügend schien, taten hohe Löhne und sonstige lockende Versprechungen das Uebrige» (Bericht usw., S. 109).

An einer Reihe von besonders krassen Beispielen zeigt der mehrerwähnte Bericht die starke Verflechtung des Eisenbahnbetriebes mit den Zielen der deutschen Spionage auf. So erwiesen sich bei einem Spionageprozeß von elf Angeklagten

acht als Beamte oder Arbeiter der Reichsbahn, bei einem andern Prozeß waren sämtliche sieben Angeklagte in Basel wohnhafte Angestellte der Reichsbahn — von den mancherlei tragischen Fällen ganz abgesehen, in denen deutsche Eisenbahner entwichene alliierte Kriegsgefangene verrieten und der Gestapo auslieferten, wie in einer Nacht des Jahres 1941, als ein Rangiermeister eine kleine Gruppe Kriegsgefangener im Rangierbahnhof entdeckte, denen es gelungen war, sich in einem Güterwagen auf Schweizergebiet zu retten. «Da sie die Orientierung verloren hatten, anerbote sich K., ihnen den Weg in die Stadt zu zeigen; in Wirklichkeit führte er sie in entgegengesetzter Richtung und übergab sie, als sie, ohne es zu wissen, wieder deutsches Hoheitsgebiet betreten hatten, der deutschen Polizei.»

Im Laufe des Krieges wurden rund hundert im Bad. Bahnhofs beschäftigte Personen von der Politischen Polizei unter dem Verdacht der Spionage verhaftet und teilweise zu hohen Zuchthausstrafen verurteilt (gegen mehrere wurde in contumaciam sogar die Todesstrafe ausgesprochen). «Nimmt man das ansehnliche Kontingent von deutschen Reichsbahnfunktionären hinzu, die an Schmuggelaffären aller Art beteiligt waren, so stellt sich als betrübliches Gesamtergebnis heraus, daß nahezu die Hälfte des damals 650 Personen umfassenden Reichsbahnpersonals ihre Stellung nachweisbar zu verbrecherischen Handlungen gegen die Sicherheit der Schweiz mißbraucht hat» (Bericht usw., S. 112).

Was war angesichts dieses Treibens deutscher Eisenbahner im Bunde mit nationalsozialistischen Schweizern zu tun? Eine Uebernahme des Betriebes des Bad. Bahnhofes durch die SBB. war, nachdem der hiefür geeignete Zeitpunkt bei Kriegsbeginn, wie oben dargelegt, nicht ausgenützt worden war, ausgeschlossen. Später wäre sie nach den großen militärischen Erfolgen Deutschlands «nicht mehr ohne Folgen für die Schweiz hingenommen worden». Die Verhältnisse um den Bad. Bahnhof blieben daher «nach wie vor höchst unerfreulich», und der Bahnhof «bis Kriegsende Objekt steter behördlicher Besorgnis» (Bericht usw., S. 115). «Der Badische Bahnhof war» —

so lesen wir auch im Bericht des Generaladjutanten der Armee an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939—45, Seite 251 — «unter Mißbrauch der vertraglichen Abmachung über seine internationale Stellung gegen Treu und Glaube zur Rekrutierungsstelle und einer eigentlichen Drehscheibe in der Nachrichtenübermittlung, einem Spionagenest schlimmsten Ausmaßes ausgestaltet worden.»

Im Rahmen des Möglichen arbeitete die Basler Polizei im Bunde mit dem Territorial- und Grenzkommando sowie der Politischen Polizei dem Mißbrauche des Bahnhofes zu Spionage- und ähnlichen illegalen Zwecken entgegen, der hauptsächlich im engeren Gebiete des Personenbahnhofes und der Eilgüterhallen beobachtet wurde. Ein Teil der Zugänge, die als Schleichwege für die Spionage bekannt waren, wurde 1943 auf Befehl des Territorialkommandos geschlossen, das gleichzeitig das ganze Bahnareal einschließlich des Rangierbahnhofes, soweit er auf Schweizer Boden liegt, und die gesamten Gleisanlagen als militärisches Sperrgebiet erklärte. So konnte der Zutritt hierzu allen Unbefugten unter Strafandrohung untersagt werden. Trotzdem war und blieb es unmöglich, die Spionage usw. *ganz* zu unterbinden, da die freie Zirkulation des Bahnpersonals im Kantonsgebiet ohne Bruch des Staatsvertrages nicht behindert werden durfte; wohl aber konnte sie einigermaßen gestört werden. Inwieweit dies letztere gelungen ist, wird sich wohl nie einwandfrei feststellen lassen . . .

Das Ende ist bald erzählt. Noch vor der «bedingungslosen Kapitulation» vom 8. Mai 1945 wurde, als die französische Armee das benachbarte Baden bis zur Grenze besetzte, am 21. April 1945 der *Bad. Bahnhof* vom Schweizer Territorial- und Grenzkommando *geschlossen*. Damit hörte jeder Betrieb und Verkehr auf. Mit Bundesratsbeschluß vom 8. Juni wurden alsdann am 13. Juni 1945 die «Anlagen des Bad. Bahnhofes in Basel und der Reichsbahnstrecken im Kanton Schaffhausen» dem Eidg. Post- und Eisenbahndepartement übertragen, das je einen Bevollmächtigten für die Strecken in beiden Kantonen ernannte. Gestützt auf die vom Bundesrat genehmigte Vereinbarung des Eidg. Amtes für Verkehr mit der

französischen Militärregierung vom 9. Dezember 1947 übernahm am 1. Mai 1948 die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen *nach Maßgabe des Staatsvertrages von 1852* den Betrieb auf den badischen Strecken in den beiden Kantonen. Mit Wirkung vom 8. Mai 1948 erhielt der «Bahnhof Basel Deutsche Reichsbahn» schließlich auch seinen alten, traditionellen Namen «Basel Badischer Bahnhof» zurück.

\*

Der Verfasser hat in vorstehenden Darlegungen versucht, das nur spärlich noch vorhandene Material zusammenzutragen und auf Grund davon das Geschehen um den Badischen Bahnhof im zweiten Weltkriege zu skizzieren. Mehr wollte er nicht. Er ist sich der Lückenhaftigkeit seiner Darstellung, die er möglichst objektiv zu halten bestrebt war, bewußt, glaubt aber immerhin einen bescheidenen Beitrag zur schweizerisch-badischen Eisenbahngeschichte geliefert zu haben. Auch zeitgenössische Darstellungen haben, selbst wenn sie Lücken aufweisen, einen gewissen Wert für die spätere Forschung. Schon die Einmaligkeit dieses größten «Auslandbahnhofes» der Welt dürfte die vorliegende Untersuchung rechtfertigen.

Beschließen wir sie mit den Worten aus dem «Amtsblatt der Eisenbahndirektion Karlsruhe» vom 1. Mai 1948, die an die «fast hundertjährige Tradition gemeinsamer Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft» anknüpfen, und wo es u. a. heißt: «Das Personal untersteht wieder den innerdienstlichen Vorschriften der Deutschen Eisenbahnverwaltung; hierbei darf aber nicht außer acht gelassen werden, daß die deutschen Eisenbahner auf schweizerischem Hoheitsgebiet tätig sind. Jeder Bedienstete ist demnach Vertreter seines Landes und *genießt das Gastrecht der Schweiz*. Würde und Anstand gebieten es, daß das gesamte in der Schweiz diensttuende Personal sich dessen stets bewußt bleibt . . . Die deutsche Verwaltung wird auch künftighin wieder *im Geiste der Eisenbahnverträge und der Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 im Dienste des völkerverbindenden Verkehrs* unablässig tätig sein.»

Quod felix faustumque sit.