

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 14 (2001)

Artikel: Tor nach Osten : die Bahnen in Vorarlberg : von der Vorarlberger Bahn zur internationalen Transitlinie

Autor: Beer, Lothar

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893046>

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: 11.01.2026

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

Tor nach Osten – die Bahnen in Vorarlberg

Von der Vorarlberger Bahn zur internationalen Transitlinie

Lothar Beer, Bregenz

Bereits in der Epoche des Vormärz, der Periode von 1815 bis zur Märzrevolution von 1848, waren Bestrebungen vorhanden, durch den Bau einer Eisenbahnlinie zu den Mittelmeerhäfen den Postweg von England nach Ostindien zu verkürzen. Projekte über den Bau einer Bahn von der Adria an den Bodensee betrafen um 1845 auch Vorarlberg. Die eher zweifelhaften Planungen lehnte Österreich damals ab, da diese Eisenbahnverbindung unter anderem die Reichshauptstadt Wien nicht berührte.

Einen weiteren Vorstoss für den Bau einer Eisenbahn in Vorarlberg unternahm um die Mitte des 19. Jahrhunderts Kreishauptmann Johann Nepomuk Ebner (1790 bis 1876). Als Bayern 1845 die Fortsetzung seiner Hauptmagistrale von Augsburg nach Lindau an den Bodensee plante und die Eisenbahnlinie der Nordgrenze Vorarlbergs sehr nahe kam, schlug Kreishauptmann Ebner vor, «diese Linie längs der Weissach und Bregenzerach über vorarlbergisches Gebiet an den Bodensee zu führen». Eine Fortsetzung der Bahn nach Italien erschien ihm für Vorarlberg sehr wichtig: «Österreich soll daher mit Bayern über eine Linie durch Vorarlberg nach Chur Verhandlungen aufnehmen».¹

Besondere Verdienste um den Bau einer Eisenbahn in Vorarlberg und die Verbindung über den Arlberg mit dem grossen Wirtschaftsraum der Donaumonarchie erwarb der Feldkircher Textilindustrielle und erste Präsident der Vorarlberger Handelskammer Carl Ganahl (1807–1889). Der fortschrittliche und liberal gesinnte Unternehmer war jene treibende Kraft, die sich bereits ab 1847 für den Bau einer Bahnlinie von Tirol an den Bodensee einsetzte. Auch als Politiker kämpfte Ganahl seinem Grundsatz getreu «für die Notwendigkeiten der neuen Zeit gegen Zopf und Bürokratismus, für Aufklärung, Bildung, Fortschritt auf allen Gebieten des Lebens».²

In der Eisenbahnfrage wurde das Land Vorarlberg vor allem durch das unmittel-

bar angrenzende Ausland beeinflusst. Bereits 1846 versuchte Bayern, von Lindau aus eine von der Bodensee-Schiffahrt unabhängige Bahnverbindung in die Schweiz zu erhalten. Obwohl in protokollarischen Vereinbarungen bereits viele Detailfragen geklärt waren, stimmte Österreich aus politischen Erwägungen dem Projekt vorerst nicht zu, war aber bereit, in dieser Angelegenheit weitere Verhandlungen zu führen. Nachdem im Jahr 1847 die ersten Eisenbahnzüge den Bodensee in Friedrichshafen erreichten, folgte im Jahr 1853 die Eröffnung der bayerischen «Süd-Nord-Magistrale».³ Damit war auch in der grenznahen Stadt Lindau das Schnauben der Dampflokomotiven zu vernehmen. Vorarlbergs Nordgrenze konnte dadurch schon beinahe per Bahn erreicht werden.⁴ Auf der linken Rheinseite nahmen die Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) im Jahr 1858 den durchgehenden Betrieb zwischen Rorschach und Chur auf.

Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie der V.S.B. durch das Rheintal und dem von einer Finanzgruppe um Baron James Rothschild (1792–1868) gestellten Konzessionsansuchen für eine über Vorarlberg entlang dem Bodensee zu führende Bahnverbindung Lindau–Rheineck entstanden aus Vorarlberger Sicht Projektideen, die gegensätzliche Interessen vertraten. Die Vereinigten Schweizerbahnen beabsichtigten, den Verkehr vom süddeutschen Raum, also aus Bayern, über die durch Vorarlberg zubauende Bodensee-Gürtelbahn auf die Schweizer Rheintalbahn zu bringen, um über die vorgesehene Ostalpenquerung den Süden zu erreichen.

Im Gegensatz zu den schweizerischen Interessen stand Carl Ganahl, Vorarlbergs Vorkämpfer für einen Bahnanschluss. Er wollte den Handels- und Personenverkehr durch das Vorarlberger Rheintal und weiter über den Arlberg in den Wirtschaftsraum der Donaumonarchie leiten. Denn insbesondere nach dem Verlust der Lombardei im Jahr 1859 gewann die Verbin-

dung zum österreichischen Adriahafen Triest zunehmend an Bedeutung. Die damals rasch wechselnden politischen Konstellationen zeigten einmal mehr ihre unmittelbare Rückwirkung auf die Entwicklung der Eisenbahnnetze.

Um die vorarlbergischen beziehungsweise österreichischen Interessen durchsetzen zu können, war eine Konzessionerteilung an die V.S.B. für die Errichtung einer Bodensee-Gürtelbahn nur denkbar, wenn die V.S.B. gleichzeitig eine Zweigbahn von Lauterach nach Feldkirch errichten würde. Nach langwierigen Verhandlungen wies Baron Rothschild den Direktor der V.S.B., Daniel Wirth-Sand (1815–1901), an, als Ersatz für eine Linie Lauterach–Feldkirch eine Stichbahn Rüthi–Feldkirch zu planen. Damit wäre Rüthi zum Grenzbahnhof der V.S.B. erhoben worden. Ferner boten die V.S.B. in diesem Zusammenhang auf dem schweizerischen Streckenabschnitt im Rheintal für die Verbindung zwischen Feldkirch nach Bregenz bevorzugte Tarife an.

Die zum Teil überzogenen österreichischen Forderungen, aber auch der in Vorarlberg herrschende Unmut über den Verzicht auf eine durchgehende Bahnlinie im eigenen Land führten schliesslich zum stillschweigenden Abbruch der Verhandlungen. Trotz allem kam es im Jahr 1865 zum «Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Bayern und Österreich über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St.Margrethen und von Rüthi nach Feldkirch».⁵

Ungeachtet vieler abschlägiger Stellungnahmen und anstrengender Besprechungen bemühte sich Carl Ganahl mit grossem Einsatz um einen Eisenbahnanschluss an das österreichische Mutterland. Schliesslich gelang es, die Vorarlberger Eisenbahnfrage am 17. Dezember 1867 im Reichsrat zu behandeln. Das entscheidende Gesetz zum Bau der «Vorarlberger Bahn» mit der ergänzenden Resolution für den Bau einer Bahnverbindung von Innsbruck nach Blu-



Länder verbindende Eisenbahnbrücken am Alpenrhein: Die ÖBB-Brücken bei St.Margrethen (oben) und bei Buchs; letztere wurde 1935 in Betrieb genommen. Bild oben: Anton Heer, Flawil; Bild unten: Gerold Mosimann, Buchs.

denz wurde am 20. Mai 1869 sanktioniert. Der Staatsvertrag von 1865 verlor durch diese neue Situation seine Funktion; er wurde 1870 durch den «Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein dann Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St.Margrethen sowie Feldkirch nach Buchs» ersetzt.

Die «k.k. priv. Vorarlberger Bahn» (V.B.) bestand aus den folgenden Streckenabschnitten:

- Die Stammstrecke Bludenz–Feldkirch–Dornbirn–Lauterach–Bregenz–bayeri-

sche Grenze hatte eine Länge von 62,423 Kilometern.

- Die Teilstrecke von der bayerischen Grenze nach Lindau sollte eine Länge von 5,941 Kilometern bekommen.

Der Bau erfolgte durch die Königlich-Bayerischen Staatseisenbahnen. Den Betrieb auf diesem Abschnitt überliess Bayern gegen eine entsprechende Pachtrente der Vorarlberger Bahn.

- Die Zweigbahn von Feldkirch nach Buchs war mit einer Streckenlänge von 17,992 Kilometern bedeutend länger; von dieser Strecke entfallen 8,960 Kilometer auf das Fürstentum Liechtenstein.

- Eine dritte Zweigbahn sollte Lauterach mit St.Margrethen verbinden; sie hatte eine Streckenlänge von 9,054 Kilometern. Die Konzession zum Bahnbau erhielten laut Gesetz vom 17. August 1869 das Konsortium Ganahl, Getzner, Mutter & Comp., die Österreichische Creditanstalt und die Bauunternehmer Thomas Brassey, Gebr. Klein und Karl Schwarz.

Nach etwa zweijähriger Bauzeit wurde die Hauptstrecke zwischen Bludenz und der bayerischen Grenze am 1. Juli 1872 eröffnet. Die Zweiglinie Feldkirch–Buchs folgte, bedingt durch Verzögerungen bei den Rheinübergängen, erst am 24. Oktober 1872. Gleichzeitig wurde auch die Teilstrecke von der bayerischen Grenze nach Lindau in Betrieb genommen. Schliesslich konnte am 23. November 1872 die Linie Lauterach–St.Margrethen eröffnet werden.⁶ Für die Bewältigung des Verkehrs aufkommens standen der V.B. im Jahr 1872 sechs Dampflokomotiven für den Personenverkehr und vier Dampflokomotiven für den Güterverkehr sowie 36 Personenzwagen und 209 Güterwagen verschiedener Gattungen zur Verfügung.

Die Zweiglinie von Feldkirch nach Buchs

Ursprünglich sollte die 1865 staatsvertraglich festgelegte Verbindung von Feldkirch in die Schweiz auf dem direktesten Weg erfolgen und hätte bei Rüthi die V.S.B.-Linie erreicht. Da diese Verbindung Liechten-

1 Weitensfelder 1997.

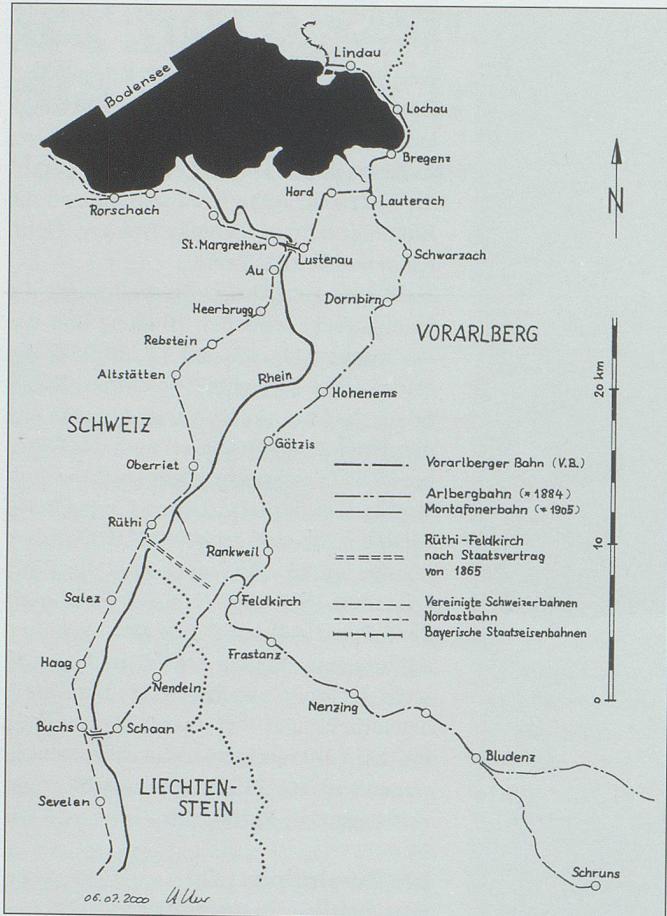
2 Nägeli 1966.

3 Die offizielle Bezeichnung der von Bayern zwischen Lindau am Bodensee und Hof an der sächsischen Grenze in den Jahren 1844 bis 1853 gebauten Bahnlinie lautet «Ludwig-Süd-Nord-Bahn». Die Strecke Lindau–Hof führt quer durch Bayern über Kempten–Kaufbeuren–Augsburg–Donauwörth–Nördlingen–Gunzenhausen–Nürnberg–Bamberg–Lichtenfels–Kulmbach. Aufgrund bautechnischer Schwierigkeiten am Lindauer Seedamm endete die Bahn vorerst in Aeschach bei Lindau. Am 1. März 1854 wurden der Seedamm und damit der Bahnhof Lindau eröffnet.

4 WOLFGANG KLEE, *Bayern-Report: Bayerische Eisenbahngeschichte Teil 1: 1835–1875*. Fürstenfeldbruck 1993.

5 Die Titel oder Umschreibungen der Staatsverträge lauten je nach Quelle leicht unterschiedlich. Abweichungen zwischen den verschiedenen Amtsdruckschriften der Vertragspartner und den eigentlichen Vertragswerken scheinen gegeben, haben aber inhaltlich keine Bedeutung.

6 Nachdem der Bau der Arlbergbahn laut Gesetz vom 7. Mai 1880 beschlossen worden war, wurde am 1. Juli 1882 der Betrieb der «Vorarlberger Bahn» von der neu errichteten «Direktion für Staatseisenbahnbetrieb» in Wien übernommen.



Die Eisenbahnlinien im Grenzgebiet Schweiz-Vorarlberg.
Zeichnung: Anton Heer, Flawil.

weiterungen. Ein neues Aufnahmegebäude – es wurde zusammen mit jenem von St.Margrethen nach den gleichen Plänen erbaut –, Gütermagazine und zusätzliche Gleisanlagen gingen auf die Eröffnung der Vorarlberger Bahn zurück.

Bei der Eröffnung der Bahnlinie Feldkirch–Buchs waren nur die Stationen Nendeln (Strecken-Kilometer 11.47) und Schaan/Vaduz (Strecken-Kilometer 15.88) vorhanden. Die ursprünglich ebenerdig ausgeführten Aufnahmegebäude wurden im Laufe der Jahre den sich wandelnden betrieblichen Erfordernissen angepasst und baulich verändert. Im Jahr 1902 entstand in Liechtenstein die Haltestelle Schaanwald (Strecken-Kilometer 9.39), wobei das Haltestellengebäude erst 1928 gebaut wurde. Auch im Raum Feldkirch errichtete die Bahnverwaltung nachträglich die Haltestellen Altenstadt (Strecken-Kilometer 2.13), Gisingen (Strecken-Kilometer 3.6) und Tisis (Strecken-Kilometer 7.28).

Die Aufwertung zur Transitstrecke

Das Fehlen einer Eisenbahnverbindung in das österreichische Mutterland verschärfe besonders in Ausnahmesituationen wie Kriegs- und Krisenzeiten die wirtschaftliche Not. Als beispielsweise im deutsch-französischen Krieg in den Jahren 1870/1871 die Getreidelieferungen über Bayern eingestellt wurden, bekam dies auch die Vorarlberger Bevölkerung zu spüren. Aber auch der Bau neuer Alpenbahnen wie der Gotthardbahn brachte Bewegung in die längst fällige Entscheidung für eine Arlbergbahn. Über lange Zeit wurde jedoch der Bau der Arlbergbahn durch einen Expertenstreit sowie durch Meinungsverschiedenheiten im Abgeordnetenhaus verzögert.

Nach Zustimmung des Kaisers Franz Josef I. (1830–1916) für den Bau der Arlbergbahn und nach der Annahme der Arlbergbahnhvorlage im Abgeordnetenhaus konnte das entsprechende Gesetz am 7. Mai 1880 sanktioniert werden. Mit dem anspruchsvollen Bau des Arlberg-Scheiteltunnels sowie der Rampenstrecken wurde 1880 begonnen; nach Abschluss der Bauarbeiten konnte der Bahnbetrieb am 20. September 1884 feierlich eröffnet werden. Die Bahnstrecke Feldkirch–Buchs wurde mit der Inbetriebnahme der Arlbergbahn zur internationalen Transitstrecke aufgewertet.

stein in seiner wirtschaftlichen Entwicklung stark benachteiligt hätte, gründete das Fürstentum ein Eisenbahnkomitee, das sich für den Rheinübergang von Schaan nach Buchs oder weiter talaufwärts einzusetzen sollte. Aufgrund des Unterstützungsgesetzes von 1868 förderte Liechtenstein den Bahnbau durch verschiedene Massnahmen, unter anderem auch durch die kostenlose Abgabe entsprechender Grundflächen. Zwischen den beteiligten Staaten Österreich, Schweiz und Liechtenstein gelang schliesslich in der Frage des Rheinübergangs ein Kompromiss. In der von Liechtenstein erteilten Konzession vom 14. Januar 1870 zum Bau und Betrieb einer Lokomotiveisenbahn von Feldkirch an die Rheingrenze bei Buchs wurde festgesetzt, dass «die Bahntrasse nicht unterhalb der bestehenden Schaan–Buchs Rheinbrücke die liechtensteinisch-schweizerische Landesgrenze überschreitet».⁷

Die Trasseeführung

Die Bahnlinie Feldkirch–Buchs benutzt bis kurz vor Altenstadt das Trassee der Vorarlberger Bahn nach Bregenz, um so dann in einem weitläufigen Bogen den Ar-

detzenberg zu umfahren und anschliessend in gerader Linienführung den Illfluss auf einer Brücke von 37,9 Meter Spannweite zu queren.⁸ Nach Durchbrechen einer zwischen Tosters und Tisis gelegenen Felskuppe erreicht das Bahntrasse am Strecken-Kilometer 8.38 die Grenze zum Fürstentum Liechtenstein. Hier verläuft das Trassee längs der alten Poststrasse «an dem schwach abfallenden Gehänge, teils über feste, teils über sumpfige Gründe bei Nendeln vorüber nach Schaan, wendet sich da selbst die südliche Richtung verlassend scharf nach Westen und erreicht in kurzer Distanz den Rhein. Diesen Strom mit einer 189,66 Meter langen Brücke überschreitend⁹, gelangt die Bahn auf Schweizer Gebiet und schliesst mittels einer nach Norden sich wendenden Kurve in die Station Buchs an die V.S.B. an».¹⁰ Laut dem Geschäftsprotokoll der V.B. waren zusätzlich Zollamtsräume sowie ein Wasserturm, eine grosse Drehscheibe und im Bedarfsfall ein Heizhaus zu bauen.

Die Station Buchs, die zum Bestand der Vereinigten Schweizerbahnen gehörte, erfuhr im Hinblick auf die neue Funktion als Grenzbahnhof denn auch umfassende Er-



Ein «Hauch von grosser weiter Welt»: Orientexpress im Bahnhof Buchs. Mit dem Bau des Arlbergtunnels hatte der Aufstieg des Grenzbahnhofs Buchs begonnen. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Der Bau der Arlbergbahn weckte im Fürstentum Liechtenstein neue Hoffnungen für eine Erweiterung des Schienenwegs. Ein neu gegründetes Eisenbahn-Initiativkomitee versuchte die Vorteile einer Verlängerung der Bahnlinie durch das Liechtensteiner Oberland (Schaan–Vaduz–

Triesen–Balzers) vorzutragen. Nach eingehender Prüfung des Projektes meinte das Österreichische Handelsministerium, dass aufgrund eines zu geringen liechtensteinischen Exports für eine Erweiterung kein kommerzieller Grund vorhanden sei, die Eisenbahn durch Liechtenstein zu ver-

längern und den Rheinübergang nach Sargans zu verlegen.¹¹

⁷ Liechtensteinische Konzessionsurkunde vom 14. Januar 1870 zum Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn von Feldkirch an die Rheingrenze bei Buchs.

⁸ Die Ill-Brücke bei Feldkirch war in Österreich die erste Eisenbahnbrücke, die «mit gekrümmtem Gurt und genieteten Fachwerkträgern» gebaut wurde. Nach JOSEF ZUFFER, Brückenbau. – In: Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Wien 1998.

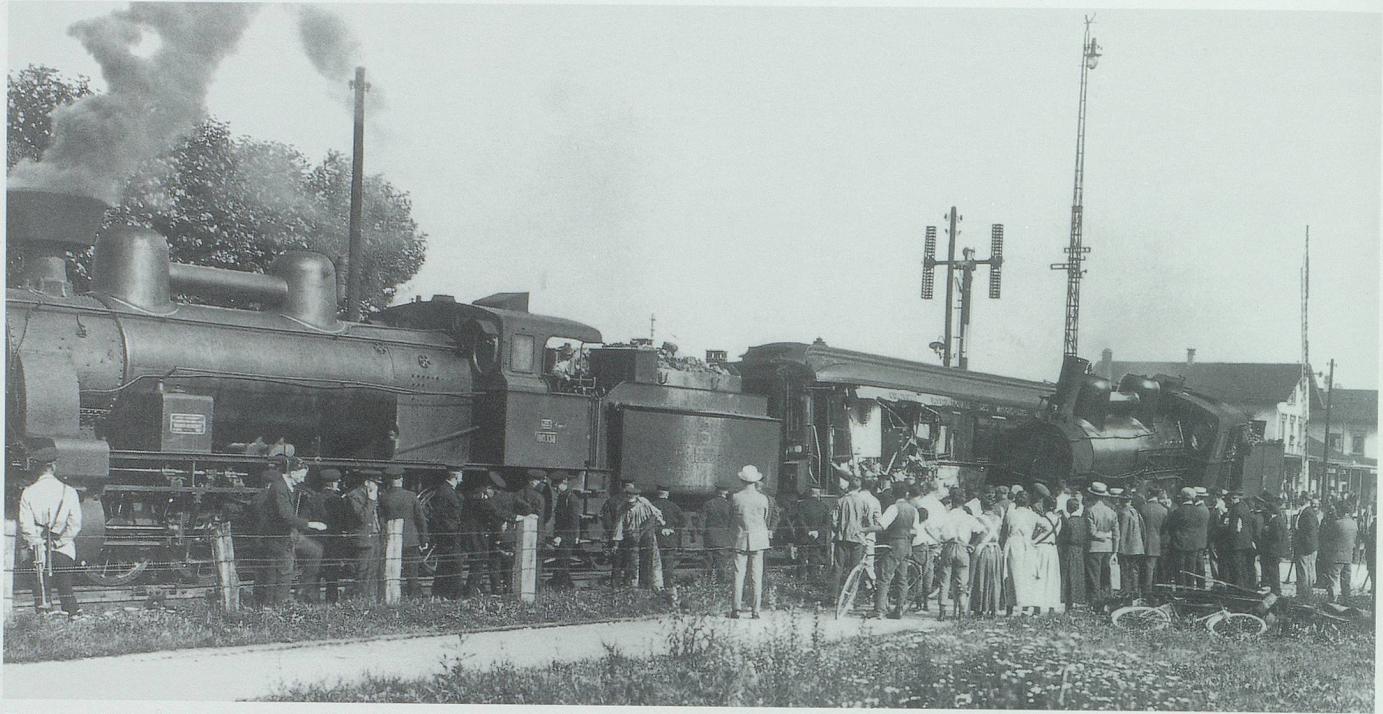
⁹ Die beiden Haupttragwerke der in den Jahren 1871 und 1872 in Schweisseisen errichteten Gitterbrücke hatten eine Länge von zwei mal 66,7 Metern und waren auf einen Mittelpfeiler abgestützt. Einschliesslich der Vorbrücken von je 30 Meter Länge betrug die Gesamtlänge der Rheinbrücke somit rund 190 Meter. Infolge Rheindamm erhöhungen waren mehrere Brückenhebungen nötig. Nach R. KAISER, Die Hebung der Eisenbahn-Rheinbrücke zwischen Buchs und Schaan. – In: Schweizerische Bauzeitung, 25. August 1928.

¹⁰ Baubeschreibung im Protokoll der ersten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k.k. priv. Vorarlberger Bahn samt Geschäftsberichten vom 15. Juni 1872.

¹¹ Eine weitere interessante Variante für eine Eisenbahnverbindung durch ganz Liechtenstein entstand aus einem Bahnprojekt, das ursprünglich die Kurverwaltung von Bad Ragaz um 1902 entwickelte. Liechtensteins Interesse bezog sich auf eine Weiterführung der RhB-Linie über das Liechtensteiner Oberland nach Schaan. Auch dieses Projekt konnte nicht verwirklicht werden, da insbesondere die Schweizerischen Bundesbahnen eine Konkurrenz für die Rheintalbahn befürchteten. Die Schweizer Behörden verweigerten daher diesem Bahnprojekt die Zustimmung.

Die Eröffnung des Arlbergtunnels im September 1884 brachte Vorarlberg die bedeutsame Verbindung zum grossen Wirtschaftsraum der Donaumonarchie. Station Langen (1884) mit dem Westportal des Arlbergtunnels. Bild aus Beer 1994.



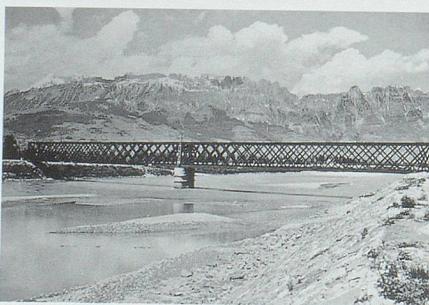


Zugsunfall «infolge ungenügender Signalanlagen» im Bahnhof Buchs: Am 30. Juni 1924 fuhr eine österreichische Lokomotive in den abfahrenden Luxuszug Wien-Paris und beschädigte einen Schlafwagen. Verletzt wurde niemand. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Vom Bahnbetrieb zwischen Feldkirch und Buchs

Als im Jahr 1872 die Vorarlberger Bahn mit den Zweigbahnen Feldkirch–Buchs und Lauterach–St. Margrethen eröffnet wurde, erhielt Liechtenstein einen direkten Anschluss an das Schienennetz. Besonders der Bau der Arlbergbahn brachte neben den bekannten Vorteilen für ganz Vorarlberg auch bedeutende Auswirkungen für die Schweiz. Aus der Grenzstation Buchs wurde im Jahr 1884 mit der Eröffnung der Arlbergbahn ein wichtiger Grenzbahnhof auf dem Weg zum grossen Wirtschaftsgebiet der Donaumonarchie. Buchs wurde das «Tor zum Osten».

Die alte Eisenbahnbrücke Buchs-Schaan. Sie war von 1872 bis 1935 in Verwendung und bewirkte wegen ihrer tiefen Lage 1927 die Überflutung und den Bruch des Damms. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer.



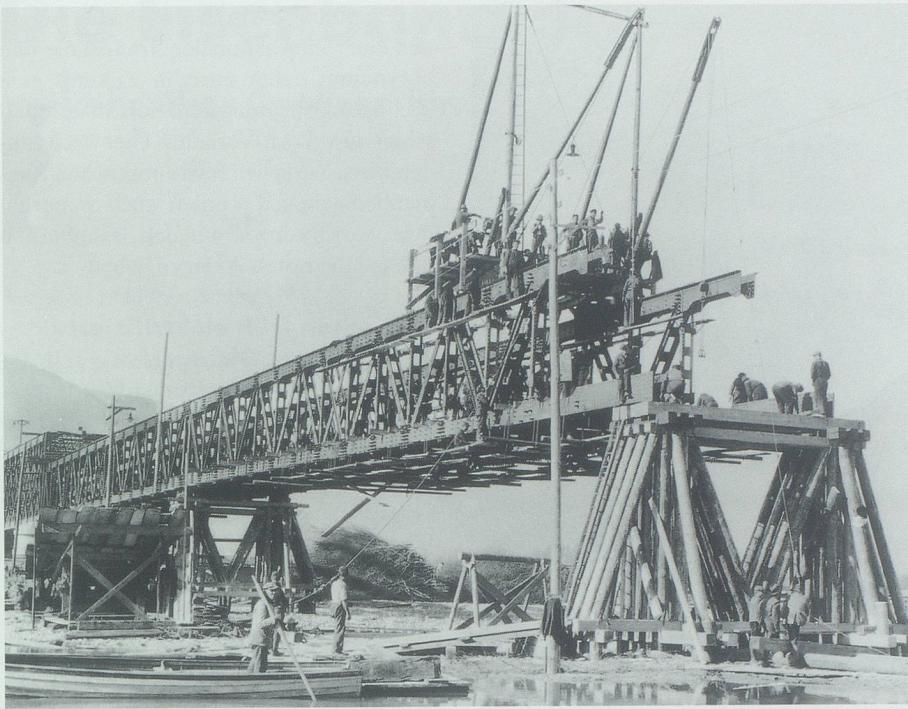
Welche Vielfalt damals auf den Schienenwegen – den Lebensadern des Reise- und Güterverkehrs – herrschte, konnte man den Schilderungen der Tagespresse entnehmen: «Aus Österreich kamen die langen Güterzüge mit den Produkten aus dem Balkan: Getreide aller Art, Weinbeeren aus der Türkei und aus Griechenland, Holz aus Serbien, Wein aus Ungarn und Niederösterreich, Petrol aus Rumänien, Schlachtvieh aus Ungarn, Schafe von weiß woher. [...] Schwer beladen rollten die Orientexpress-Züge über die Grenze den Damm hinunter und dann in den Bahnhof. [...] Die Welt stand jedem offen, und Österreich war noch das grosse reiche Land mit dem Balkan als gehorsamem Hinterland.»¹²

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts benützten auch Tausende von Auswanderern auf ihrem Weg in eine «neue Welt» die internationale Strecke Feldkirch–Buchs. Der Erste Weltkrieg und der daraus folgende Zerfall der Donaumonarchie brachten eine neue Situation, wobei die Grenze zur neutralen Schweiz und besonders die Transitlinie Feldkirch–Buchs streng bewacht wurden. In Buchs wurden mit Hilfe des Roten Kreuzes Gefangene ausgetauscht und in der Gegenrichtung Versorgungszüge mit Hilfsgütern nach Österreich abgefertigt. Um der liechtensteinischen Bevölkerung

nach den wirtschaftlichen Notzeiten des Ersten Weltkriegs bessere Bedingungen zu bieten, wandte sich Liechtenstein der Schweiz zu und kündigte den bisherigen Zollvertrag mit Österreich. Durch die Zoll- und Währungsunion mit der Schweiz wurde auf den 1. Januar 1924 der Schweizerfranken als Zahlungsmittel eingeführt. In diesem Zusammenhang entstanden auch die Zollamtgebäude bei den Aufnahmegebäuden in Schaan/Vaduz und in Nendeln.

Die liechtensteinische Regierung bemühte sich trotz geringer Nachfrage, einen Schnellzugsaufenthalt in Schaan-Vaduz, der Hauptstation in Liechtenstein, zu erreichen. Beispielsweise hielten im Sommer 1926 nachstehende internationale Schnellzüge in Schaan-Vaduz¹³: der D 136 Paris–Budapest (in der Gegenrichtung kein Halt), der D 139 Wien–Paris, der D 140 Paris–Wien, der D 39 Budapest–Genf und der D 40 Genf–Budapest.

Zu den wesentlichsten Verbesserungen zählte im Bereich der Traktion die Aufnahme des elektrischen Bahnbetriebs auf der Arlbergstrecke und den Vorarlberger Bahnlinien Bludenz–Bregenz sowie auf der bedeutenden Transitlinie nach Buchs. Die Linie Feldkirch–Buchs wurde ab dem 16. November 1926 mit elektrischen Triebfahrzeugen befahren.



Bau der provisorischen Vorbrücke nach der Hochwasserkatastrophe von 1927.
Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Die Hochwasserkatastrophe von 1927

In der zweiten Hälfte der zwanziger Jahre führte das Rheinhochwasser vom Herbst 1927 zu einer Zerstörung des Bahntrasses im Bereich der Rheinbrücke. Wolkenbruchartige Regenfälle verursachten am 25. September 1927 ein starkes Ansteigen des Wasserspiegels. Da die Fluten gegen Mittag die Auflager der Rheinbrücke erreichten, musste der Zugverkehr eingestellt werden. «Am Abend – die Nacht war längst angebrochen – wurde plötzlich ein starkes Fallen des Wassers beobachtet. Der rechtsseitige Hochwasserdamm hatte etwa

160 Meter vor unserer Brücke nachgegeben. Die Hochwasserfluten ergossen sich in die zwischen dem Rhein und Ill liegende Ebene und schufen einen neuen See. [...] Ausser der weggerissenen hölzernen Strassenbrücke war an der Bruchstelle der Rheindamm auf rund 300 Meter abgetragen, auf gleicher Länge auch der Bahndamm. Die drei im Bahndamme eingebauten Flutbrücken und ein Wächterhaus fielen dem Rhein gleichfalls zum Opfer.»¹⁴ Nach der Hochwasserkatastrophe wurde unverzüglich mit den Wiederaufbauarbeiten begonnen und die Lücke im Bahndamm mit mehreren Hilfsbrücken, die auf Pfählen abgestützt waren, geschlossen. Bis zu 300 Arbeiter waren auf der Baustelle zum Teil im Schichtdienst tätig. Nach der Fertigstellung des provisorischen Bahntrasses konnte der Verkehr am 17. November 1927 wieder aufgenommen werden. Im Jahr 1935 wurde die aus der Anfangszeit der Vorarlberger Bahn stammende Rheinbrücke durch eine neue Brückenkonstruktion aus hochwertigem Stahl ersetzt.

Die Linie im Zweiten Weltkrieg

Mit dem Anschluss Österreichs an das Dritte Reich wurden im Jahr 1938 die «Österreichischen Bundesbahnen» aufgelöst. Die «Deutsche Reichsbahn» über-

nahm damit den Eisenbahnbetrieb in der «Ostmark». Für die Bahnen Vorarlbergs und somit auch für die über Liechtenstein nach Buchs führende Linie war die Reichsbahndirektion Augsburg zuständig. Die Bahnlinie in die neutrale Schweiz hatte, wie schon so oft in früheren Jahren, für viele Reisende eine bedeutende Torfunktion zu erfüllen. Die «Geheime Staatspolizei» (Gestapo) errichtete damals im Bahnhof Feldkirch eine Zweigstelle, wo die Reisenden in den Westen – besonders die Emigranten jüdischer Abstammung – genauestens kontrolliert und verhört sowie nicht selten an der Weiterfahrt in die Freiheit gehindert wurden.

Das Kriegsende haben die Eisenbahnanlagen in Vorarlberg, mit Ausnahme von Brückensprengungen durch rückziehende deutsche Truppen, ohne grössere Beschädigungen überstanden. Ähnlich wie im Ersten Weltkrieg war auch nach 1945 im Grenzbahnhof Buchs das Rote Kreuz bei der Ankunft von Ost-Flüchtlingen hilfreich tätig. In der Nachkriegszeit verkehrte der erste Arlberg-Express ab dem 28. September 1945 dreimal wöchentlich von Paris über Zürich nach Innsbruck.

Bescheidener Ausbau in der Nachkriegszeit

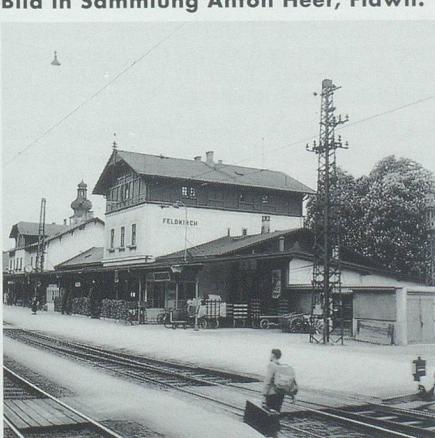
Obwohl in der Zeit ab den fünfziger Jahren die Eisenbahn modernisiert und vor allem auch der internationale Reiseverkehr ausgebaut wurden, blieb der technische Zustand der Linie Feldkirch–Buchs mit Ausnahme des Bahnhofneubaus in Feldkirch weitgehend unverändert. Ein Beispiel für die Verbesserung im Fernverkehr, noch bevor sich die Konkurrenz des Flugverkehrs auf die Eisenbahnen gravierend auswirkte, war die Einführung des «Transalpin», der ab 1958 eine schnelle Tagesverbindung zwischen Wien und Zürich ermöglichte.

Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme von zuggesteuerten Schrankenan-

12 Nach AUGUST STEINMANN, *Buchs vor 50 Jahren*. Manuskript zum Vortrag 1950.

13 Vgl. Zeitschrift *Eisenbahn*, Heft 12/1966, S. 266.

14 Nach *Verkehrswirtschaftliche Rundschau*, Heft 07/1933, S. 22. Zur Rhein-Hochwasserkatastrophe vom 25. September 1927 vgl. A. BÜHLER, *Die Eisenbahn-Notbrücke zwischen Buchs und Schaan*. – In: *Schweizerische Bauzeitung* v. 17. Dezember 1927. Siehe in diesem Buch im Beitrag «Die Eisenbahn durch Liechtenstein» den Abschnitt «Die Hochwasserkatastrophe von 1927 und die Bahnlinie in Liechtenstein als Teil der hitlerdeutschen Reichsbahn» von Peter Geiger.



Der Bahnhof Feldkirch im Jahr 1955.
Bild in Sammlung Anton Heer, Flawil.



Reisende auf dem Grenzbahnhof Buchs im Jahr 1955. Bild in Sammlung Anton Heer, Flawil.

lagen im Ortsbereich von Schaan wurde gleichzeitig die einstige Hauptstation Liechtensteins, die Station Schaan-Vaduz, durch die Abtragung von Weichen und Signalanlagen ab 4. Dezember 1986 in eine unbesetzte Halte- und Ladestelle umgewandelt. Heute ist die Bahnanlage mit dem Aufnahmegebäude ein «Denkmal», das an die Anfangszeit der Eisenbahn in Liechtenstein erinnert. Die etwa in Streckenmitte gelegene Station Nendeln ist eine betrieblich notwendige Kreuzungsstation und daher als einzige Station der Linie Feldkirch–Buchs noch mit einem Fahrdienstleiter besetzt.

Viele Jahre stagnierte der technische Zustand der Linie Feldkirch–Buchs, obwohl die Hauptstrecke der Vorarlberger Bahn zwischen Bludenz und Bregenz vollkom-



Einst Markenzeichen der ÖBB, inzwischen Eisenbahngeschichte: der Transalpin im Bahnhof Sargans. Bild 1967: Daniel Heer, Zürich.



men neu trassiert und dem Stand der Technik entsprechend zweigleisig ausgebaut wurde. In Liechtenstein regte sich der Widerstand gegen den Bahntransit auf der aus dem Jahre 1872 stammenden Bahnlinie, die im Ortsbereich von Schaan durch heute dicht besiedeltes Wohngebiet führt. Das Fürstentum bemühte sich bereits im Jahr 1986, die Bahnverbindung bei Schaan neu zu trassieren. Nach dem vorgeschlagenen Projekt würde die Bahnlinie vor Schaan, beim Hauptwerk der Firma Hilti, nach Westen abbiegen, den Rhein überqueren und den Bahnhof Buchs in einem grossen Bogen von Norden her erreichen.¹⁵ Seitens der Österreichischen Bundesbahnen gab es zu diesem Projektvorschlag bis in die Gegenwart keine eindeutige Stellungnahme, da die Frage der Bahnanschlüsse in die Schweiz nach den zukünftigen Erfordernissen zu projektieren sind. Eine erfreuliche Entwicklung im Schienen-Nahverkehr gibt es seit kurzer Zeit mit der Einführung des «Liechtenstein-Taktes» ab dem Fahrplanwechsel 2000. Ein bedarfsgerechtes Angebot an Regionalzügen soll vor allem den nach Liechtenstein zu den Arbeitsstätten fahrenden Pendlern angeboten werden und somit eine sichere und kostengünstige Fahrt ermöglichen. Eine Alternative zum Automobil wird angeboten. Zu diesem Zweck wurde auch eine zusätzliche Haltestelle, Forst-Hilti, errichtet.¹⁶ Zum Schluss der Betrachtungen über die Bahnlinie Feldkirch–Buchs – sie verbindet seit dem Jahr 1872 auf nur 18 Kilometern Streckenlänge drei Länder! – ist die Bedeutung des Transportmittels Eisenbahn für die Entwicklung von Mobilität und Kommunikation besonders hervorzuheben. Die von Feldkirch über Liechtenstein nach Buchs führende Bahnlinie erfüllt seit

der Eröffnung der Arlbergbahn die Aufgaben einer internationalen Transitlinie und übernimmt daher auch in Zukunft eine wichtige Verbindungsfunktion im europäischen Ost-West-Verkehr. Die wechselnden wirtschaftlichen sowie politischen Rahmenbedingungen werden auch weiterhin ihre Auswirkungen auf den Bahnbetrieb und auf die festen Anlagen haben.

Eine schon früh elektrifizierte Werkbahn in Gisingen

Dem an der Technik- oder Industriegeschichte interessierten Leser soll eine Werkbahn an der Linie Feldkirch–Buchs nicht vorenthalten bleiben. Auf dem in Österreich liegenden Streckenabschnitt führt beim Strecken-Kilometer 4.989 eine heute bereits aufgelassene Anschlussbahn zur Textilfabrik Hämmerle in Feldkirch-Gisingen. Die 1894 gebaute Bahn zählte zu den ersten elektrisch betriebenen, normalspurigen Werkbahnen Österreichs. Der im firmeneigenen Elektrizitätswerk erzeugte Strom wurde über eine Fahrleitung der von der Maschinenfabrik Oerlikon gebauten Werklokomotive zugeführt.¹⁷

15 Nach Ott 1997.

16 ÖBB, Kommunikation Tirol und Vorarlberg, Presseinformation Innsbruck, 17.4.2000.

17 Dank des Einsatzes einer kleinen Gruppe Vorarlberger Eisenbahnfreunde konnte das Bahntrassée mit Unterstützung der Werksleitung reaktiviert werden, so dass fallweise Fahrten mit dem 1972 auf Dieselbetrieb umgebauten «Oerlikon-Fahrzeug» möglich sind.

Literatur

Beer 1994: LOTHAR BEER, *Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg*. Band I [von den Anfängen bis um 1918]. Hard 1994.

Beer 1995: LOTHAR BEER, *Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg*. Band II [von 1918 bis zur Gegenwart]. Hard 1995.

Beer 1997: LOTHAR BEER, *Die Eisenbahn durch das Fürstentum Liechtenstein*. – In: *125 Jahre Eisenbahn in Liechtenstein*. Vaduz 1997.

Beer 1999: LOTHAR BEER, *Die Geschichte der Bahnen in Vorarlberg*. Band III [Lokalbahnen und Werkbahnen etc.]. Hard 1999.

Nägele 1966: HANS NÄGELE, Carl Ganahl, Viktor Hämmerle, Andre Gassner. *Drei Persönlichkeiten der Vorarlberger Textilindustrie*. Bregenz 1966.

Ott 1977: JOHANN OTT, *Der Zug ist unterwegs, wo fährt er hin?* – In: *125 Jahre Eisenbahn in Liechtenstein*. Vaduz 1997.

Saxer 1972: HERMANN SAXER, *Buchs/SG auf dem Wege zum internationalen Grenzbahnhof*. – In: *Werdenberger & Obertoggenburger*, 24. 10. 1972.

Weitensfelder 1997: HUBERT WEITENSFELDER, «Textilbaron» und Handelskammerpräsident Carl Ganahl (1807–1889). – In: *Bludenzser Geschichtsblätter*, Heft 39/1997.