

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: Die Eisenbahn durch Liechtenstein

Autor: Quaderer, Rupert / Geiger, Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893047>

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: 22.02.2026

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

Die Eisenbahn durch Liechtenstein

Verkehr über Grenzen hinweg während und nach dem Ersten Weltkrieg

Rupert Quaderer, Schaan

Mit Gesetz vom 14. Januar 1870 erteilten Fürst und Landtag von Liechtenstein die Bewilligung «zur Erbauung einer Lokomotiveisenbahn» zwischen Feldkirch und Buchs über liechtensteinisches Gebiet.¹ Diese Bewilligung wurde mit einigen Bedingungen verbunden. So durfte das Bahntrasse die liechtensteinisch-schweizerische Landesgrenze nicht unterhalb der Buchser Rheinbrücke überschreiten, und die liechtensteinische Regierung hatte den gesetzlichen Auftrag, «auf die Anlage einer Haltestation mit Ausweichgleise und Laderampe bei Nendeln und auf tunliche Annäherung eines Stationsplatzes an Schaan zu bestehen».² 1872 wurde die neue Bahnlinie in Betrieb genommen. Damit fanden die seit den 1850er Jahren andauernden Bemühungen Liechtensteins, eine Eisenbahnlinie ins Land zu bekommen, ihren Abschluss.³ Die Linienführung entsprach nicht den von Liechtenstein gewünschten Vorstellungen. Landtag und Regierung hatten versucht, auch das liechtensteinische Oberland von Schaan bis Balzers verkehrstechnisch an die Eisenbahn anzuschliessen. Da aber weder Österreich noch die Schweiz ein Interesse daran hatten, musste sich Liechtenstein mit dem Erreichten zufrieden geben. Auch spätere Versuche Liechtensteins, eine Erweiterung zu erreichen, blieben erfolglos. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs hatte über die Eisenbahnlinie Feldkirch–Buchs ein reger Personen- und Güterverkehr stattgefunden. Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts war Buchs auch zu einer wichtigen Zwischenstation für die aus Österreich-Ungarn legal und illegal nach Amerika Auswandernden geworden.⁴

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs veränderte die Verkehrsverhältnisse besonders in grenzüberschreitenden Bereichen grundlegend. Österreich-Ungarn sperrte nicht nur die Grenzen zum feindlichen Ausland, sondern verschärfe auch die Kontrollen für den Grenzübertritt in die



Der Bahnhof Nendeln um die Jahrhundertwende. Die Aufnahme zeigt das Aufnahmegeräte im ursprünglichen Zustand mit Eisenbahnern und ihren Familien. Bild aus Beer 2000.

neutrale Schweiz. Im Verlauf des Kriegs wurde die Bahnstrecke Wien–Feldkirch–Buchs–Basel die einzige Linie, welche Österreich-Ungarn über liechtensteinisches Gebiet unmittelbar mit dem nichtfeindlichen Ausland verband. Dies wirkte sich auf den internationalen Zugsverkehr nachteilig aus, führte aber auch im regionalen Bereich zu empfindlichen Einschränkungen.

Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg brachte für diese Bahnstrecke zwar wieder einen einigermaßen normalisierten Zustand, war aber doch mit vielen Komplikationen und Ungeklärtheiten verbunden, welche durch die herbeigeführten Umbrüche auf staatspolitischer und wirtschaftlicher Ebene verursacht worden waren.

Im Folgenden werden einige Episoden geschildert, welche sich in diesem Zeit- und Gebietsabschnitt abspielten. Einige «Spotlights» sollen punktuell Ereignisse beleuchten und damit ein Stimmungsbild der damaligen Zeit vermitteln.⁵

Die Grenzkontrollen während des Krieges

Gleich nach Kriegsausbruch berichtete das «Liechtensteiner Volksblatt» über Verkehrsstörungen und veröffentlichte einen

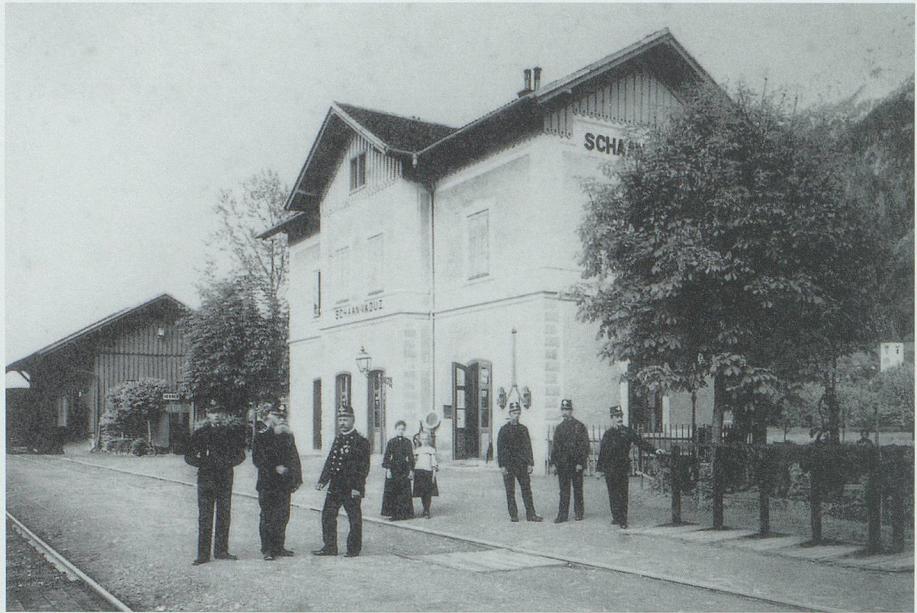
1 LGBI. 1870/1.

2 LGBI. 1870/1, Art. 1.

3 Siehe dazu ALOIS OSPELT, Wirtschaftsgeschichte des Fürstentums Liechtenstein im 19. Jahrhundert. Von den napoleonischen Kriegen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges. – In: Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein 72 (1972), S. 343–344.

4 Siehe dazu: EUGENE SENENIG, Brennpunkt Buchs – Vorarlbergs Stellung im Schleppernetzwerk der Monarchie. – In: Montfort, Vierteljahresschrift für Geschichte und Gegenwart Vorarlbergs, Heft 4, Dornbirn 1998, S. 280–293.

5 In diesem Beitrag werden nicht die Grundsatzfragen der Bahnlinie Buchs–Feldkirch thematisiert, die sich etwa infolge der Auflösung des Zoll- und Steuervereins Liechtensteins mit Österreich-Ungarn ergaben; auch die Problematik im Verhältnis Werdenberg – Liechtenstein im Zusammenhang mit dem Abschluss des schweizerisch-liechtensteinischen Zollanschlussvertrages wird nicht behandelt.



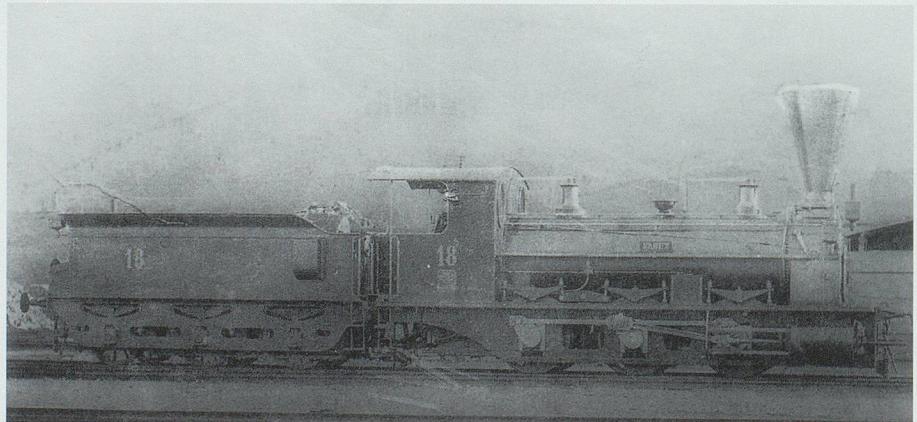
Das Aufnahmegeräude der Station Schaan-Vaduz nach der Aufstockung um 1891. Bild aus Beer 2000.

«Kriegsfahrplan».⁶ Auch in den folgenden Kriegsjahren kam es immer wieder zu Behinderungen des Bahnverkehrs, manchmal zu mehrtägigem gänzlichem Unterbruch. Als Reaktion auf die Kriegsverhältnisse ergriff die Schweizer Regierung ebenfalls einschränkende Massnahmen und liess zum Beispiel die Grenzen schärfer kontrollieren. So wurde der Grenzübertritt von Liechtenstein in die Schweiz von 22 Uhr bis 5 Uhr gänzlich gesperrt, und die Rheinbrücken wurden in dieser Zeit geschlossen.⁷ Im September 1917 erliess das Grenzd detachement Nordostschweiz die Vorschrift, dass das Überschreiten der Grenze nur mehr an besonders bezeichneten Übergangsstellen zu genau festgesetzten Tageszeiten und nur mit Bewilligung

des Militärkommandos erlaubt sei. Von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang durften der Rheindamm und die Grenzwege auf der Schweizer Seite nicht mehr betreten werden.⁸ Ähnliche Vorschriften galten in Liechtenstein: Die Landesnotstandskommission beschloss im Juni 1917, jede Annäherung an die Grenze nach Einbruch der Dunkelheit, abgesehen von den für zulässig erklärten Übergängen, zu verbieten.⁹ Der Grund für diese Anordnungen ist jedoch nicht nur in der Kriegssituation zu sehen, sondern war auch durch den eifrig betriebenen Schmuggel bedingt. Einen kurzen Einblick in die Besonderheit des Grenzübertritts gewährt auch ein Gesuch der Ortsvorstehungen von Schaan und Vaduz im April 1916. Diese ersuchten

die liechtensteinische Regierung, darauf hinzuwirken, dass die vier Rheinbrücken Schweiz–Liechtenstein¹⁰ erst um 23 Uhr geschlossen würden, da der letzte Zug von Rorschach um 22 Uhr in Buchs eintreffe.¹¹ Den Arbeitern und Geschäftsleuten, die auf den Verkehr mit der Schweiz angewiesen seien, sei dadurch die Rückkehr nach Hause noch am gleichen Tag möglich. Das Territorialkommando VII (St.Gallen) lehnte das Gesuch mit dem Hinweis ab, dass seit Mitte Mai des Jahres der Nachschnellzug Buchs–Feldkirch um 22.55 Uhr wieder verkehre und somit die Heimkehr nach Schaan möglich sei.¹² Als weiteren Grund für seine Entscheidung führte das Territorialkommando an, dass die Grenzkontrolle durch die gegebenen Umstände schon erschwert genug sei, da die Visitation von Frauen durch die Frau des Grenzwächters vorgenommen werden müsse, und es sei dieser nicht zuzumuten, jeden Abend bis 23 Uhr zur Verfügung zu stehen. Waren für die Überschreitung der österreichisch-liechtensteinischen Grenze im Nahverkehr auch während des Krieges noch mehrere Übergänge zugelassen, so standen für den Fernverkehr aus Tirol und Vorarlberg in die Schweiz nur noch die Bahnstrecke Feldkirch–Buchs und die Reichsstrasse Feldkirch–Tisis zur Verfügung.¹³ Zusätzlich erwies sich der in Österreich erlassene Kontumazzwang¹⁴ als eine äusserst einengende Bestimmung. Diese Massnahme sollte ein Weitergeben von aktuellen Informationen aus dem österreichischen Kriegsgebiet in die Schweiz verhindern. Deshalb mussten alle Privat- und Militärpersonen, die aus dem engeren Kriegsgebiet in die Schweiz und in einen Vorarlberger Ort an der oder westlich der Bahnlinie Feldkirch–Bregenz fahren wollten, in Bludenz oder Imst einen zehntägigen Zwangsaufenthalt nehmen.¹⁵ Da aus österreichischer Sicht in der Schweiz eine «äusserst agile Spionagetätigkeit der Feindmächte» abgewickelt wurde, wurde im September 1916 der Kontumazzwang auf alle Personen ausgedehnt, die aus dem weiteren Kriegsgebiet und aus dem Hinterland der Schweiz nach Vorarlberg einreisen wollten.¹⁶ Noch im Juli 1918 veröffentlichte die liechtensteinische Regierung eine Kundmachung über die «Einschränkung des beiderseitigen Grenzverkehrs»¹⁷. Darin wurde die Verfügung des k. u. k. Grenzschutzkommandos Feldkirch bekannt gemacht, dass denjenigen Personen, welche nach der Schweiz verkehrten,

Die Lokomotive «Vaduz» der Vorarlberger Bahn. Güterzuglokomotiven dieser Bauart wurden ab 1876 bei Krauss und Comp. in München gebaut. Bild aus Beer 2000.



das Überschreiten der österreichischen Grenze erst zehn Tage nachdem sie aus der Schweiz zurückgekehrt waren, gestattet werde. Gleiches galt für die in Liechtenstein ansässigen Personen. Diesen war es verboten, sich nach einem Grenzverkehr nach Vorarlberg vor Ablauf von zehn Tagen nach der Schweiz zu begeben. Ein weiterer Grund für diese Bestimmung mag auch darin zu sehen sein, dass in Österreich die Befürchtung bestand, viele Liechtensteiner hätten engen Kontakt sowohl mit Österreichern als auch mit Schweizern und könnten dabei vielfältige Spionagemöglichkeiten ausüben.¹⁸

Die einschränkenden Bestimmungen für den Grenzübertritt wurden nach dem Ende des Ersten Weltkrieges aufrecht erhalten. Im Dezember 1918 machten die Bezirkshauptmannschaften Feldkirch und Bludenz kund, dass der Fernverkehr von der Schweiz beziehungsweise von Liechtenstein nach Vorarlberg und umgekehrt nur mit Pass und ausschliesslich auf der Bahnlinie Feldkirch–Schaan beziehungsweise Bregenz–St.Margrethen erfolgen dürfe.¹⁹ Kundmachungen, Verordnungen und Gesetze aller Staaten der Grenzregion Rheintal bestimmten noch während Jahren die restriktive Kontrolle in Grenzübertrittsfragen.

Durchreise eines Kaisers

Als letzte Episode sei ein Ereignis angeführt, welches im April 1919 die Eisenbahnlinie Feldkirch–Buchs ganz kurz und ganz am Rande in den Lichtkegel der Geschichte rückte.

Kaiser Karl I. von Österreich hatte am 11. November 1918 «auf jeden Anteil an den Staatsgeschäften» verzichtet. Am 23. März 1919 verliess er unter britischem Schutz Österreich, um sich in die Schweiz

ins Exil zu begeben. 1921 versuchte Karl zweimal – im März/April sowie im Oktober – den ungarischen Thron wieder zu gewinnen. Nach dem ersten (fehlgeschlagenen) Restaurationsversuch kehrte er ins Schweizer Exil zurück.

Am 4. April 1921 erhielt die liechtensteinische Gesandtschaft in Wien die vertrauliche Mitteilung, dass «Kaiser Karl» voraussichtlich am 6. April nach der Durchreise durch Österreich in Buchs ankommen werde.²⁰ In Begleitung Karls würden sich Vertreter der Entente und zwölf Mann der österreichischen Wehrmacht befinden. Der Gesandtschaftssekretär empfahl der liechtensteinischen Regierung, Vorsorge zu treffen, dass die Durchreise durch Liechtenstein ohne Zwischenfälle ablaufe. Vor allem erachtete er es als unbedingt notwendig, alle Bahnhöfe abzusperren, um ein Verlassen des Zuges auf liechtensteinischem Gebiet zu verhindern. Der fürstlichen Regierung wurde auch nahe gelegt, den Zug auf liechtensteinischem Gebiet durch eine Vertretung begleiten zu lassen, «schon um die Souveränität des Fürstentums den Entente-Vertretern gegenüber zu betonen».

Der an die fürstlich-liechtensteinische Hofkanzlei in Wien erstattete Bericht des seit dem 23. März 1921 als provisorischer Regierungschef amtierenden Josef Ospelt beschreibt die Durchfahrt des ehemaligen österreichisch-ungarischen Kaisers durch Liechtenstein ausführlich.²¹ Ospelt begab sich am Mittwoch, dem 6. April, auftragsgemäß nach Feldkirch, um dort als offizieller Vertreter Liechtensteins den Zug auf seiner Fahrt durch Liechtenstein zu begleiten. Der Bahnhof in Feldkirch war abgesperrt. Josef Ospelt bestieg den mit mehrstündiger Verspätung eintreffenden Zug

«unter Vermeidung jeden Aufsehens». Auch der Leiter der schweizerischen Passstelle in Feldkirch, Generalkonsul Weber, stieg zu, um den Extrazug bis Buchs zu begleiten. In Begleitung des Ex-Kaisers befanden sich außer dem engeren Gefolge drei Offiziere der Entente, 12 Mann Entente-Militär, ein Vertreter des österreichischen Bundesministeriums des Äusseren, sechs Kriminalbeamte, zwei höhere Polizeibeamte und ein österreichisches Militärdetachement. Ospelt hatte bereits bei seiner Ankunft in Feldkirch vorsorglich Protest gegen die Präsenz der österreichischen Soldaten während der Durchfahrt durch liechtensteinisches Gebiet eingelegt, «damit auch in dieser Beziehung die Souveränität des Fürstentums voll gewahrt werde». Zur Erleichterung Josef Ospelts verliess die österreichische Militärbegleitung jedoch in Feldkirch den Zug.

Nach Abfahrt des Zuges wurde Ospelt, wie er berichtet, «zu seiner Majestät befohlen», und diese zog ihn «durch etwa 1 Stunde ins Gespräch». Karl erkundigte

6 LVobl. 33/15.8.1914 und 34/22.8.1914.

7 Mitteilung im LVobl. 35/29.8.1914.

8 Mitteilung im LVobl. 38/21.9.1917.

9 Mitteilung im LVobl. 25/22.6.1917.

10 Es handelt sich um die Brücken Balzers–Trübbach, Vaduz–Sevelen, Schaan–Buchs und Bendern–Haag.

11 LLA RE 1916/1758ad1717, 27. April 1916; Ortsvorstehungen Schaan und Vaduz an liechtensteinische Regierung. Dasselbe Anliegen äusserte die Firma Jenny, Spoerry, Weberei in Triesen, im November 1920.

12 LLA RE 1916/2106ad1717, 18. Mai 1916; Territorialkommando VII, St.Gallen, an liechtensteinische Regierung.

13 Mitteilung im LVobl. 21/21. Mai 1915. Siehe auch INGO BINDER, *Vorarlberg im Ersten Weltkrieg 1914–1918*, Diss. Innsbruck, 1959.

14 Österreichischer Ausdruck für Quarantäne bzw. Zwangsaufenthalt.

15 Siehe INGO BINDER, *Vorarlberg im Ersten Weltkrieg 1914–1918*, Diss. Innsbruck, 1959, S. 145/146.

16 Siehe INGO BINDER, *Vorarlberg im Ersten Weltkrieg 1914–1918*, Diss. Innsbruck, 1959, S. 146.

17 LLA RE 1918/3026, Kundmachung vom 13. Juli 1918.

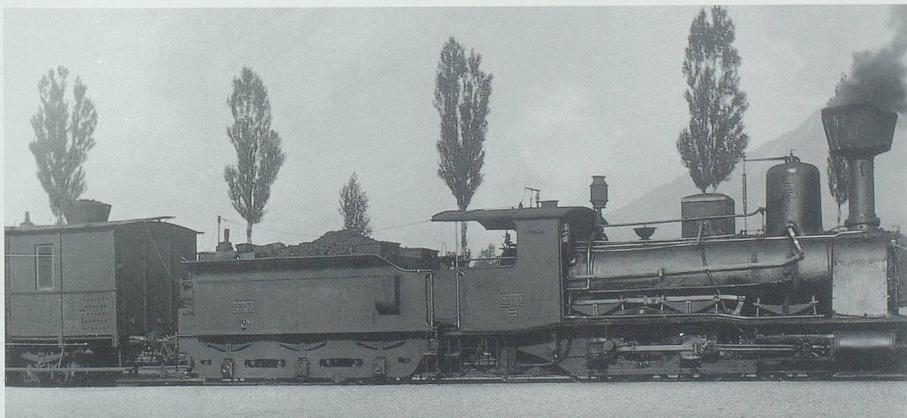
18 Siehe INGO BINDER, *Vorarlberg im Ersten Weltkrieg 1914–1918*, Diss. Innsbruck, 1959, S. 163.

19 LLA RE 1918/5154, Kundmachung vom 1. Dezember 1918.

20 LLA SF 1.10/1921/55, 4. April 1921; Bericht der fürstlich-liechtensteinischen Gesandtschaft in Wien an die Regierung in Vaduz.

21 LLA SF 1.10/1921/54präs., 7. April 1921; Bericht der liechtensteinischen Regierung an die fürstlich-liechtensteinische Kabinettskanzlei in Wien.

Bahnhof Buchs 1908: Österreichische Dampflokomotive mit typischem Rauchverbrenner-Kaminaufsatz. Bild in Sammlung Karl Straub bei Ella Straub, Buchs.



sich dabei zur Überraschung Ospelts danach, ob es möglich wäre, «in Vaduz zu nächtigen, wenn die Schweiz für die Einreise unannehbare Bedingungen stellen würde». Ospelt redete sich mit der Begründung heraus, dass keine geeignete Lokalität vorhanden sei, worauf Karl versicherte, dass er auch mit dem Aufenthalt in einem Gasthaus zufrieden wäre. Ospelt antwortete ausweichend, dass er sich «im Bedarfsfalle sofort mit anderen massgebenden Persönlichkeiten» in Verbindung setzen würde.

Auf liechtensteinischem Gebiet war der Bahnkörper durch eigene Polizeiorgane überwacht worden. Die Fahrt verlief jedoch «ohne jeden Anstand». In Buchs fanden im Eisenbahnwagen Verhandlungen zwischen Karl und Schweizer Offizieren und Zivilbeamten statt. Zur Erleichterung von Ospelt bekam der Ex-Kaiser die Erlaubnis, wiederum in der Schweiz Wohnsitz zu nehmen. Der schweizerische Bundesrat bot ihm an, entweder in Weesen am Walensee oder im Kanton Luzern Aufenthalt zu nehmen. Karl wählte das Schlosshotel Hertenstein bei Luzern zu seiner Residenz. Gemäss den Informationen Ospelts war «das ganze überhaupt nur eine provisorische Regelung». Er bekam in Buchs auch den Eindruck, dass die Bevölkerung «dem Kaiser nicht mehr so wohlgesinnt» sei wie früher und «dass man die Reise nach Ungarn allgemein verurteilte».

In einer abschliessenden Bemerkung kommt die grosse Verlegenheit zum Ausdruck, in welche Ospelt durch die Anfrage Karls wegen eines Aufenthaltes in Liechtenstein geraten war. Vor allem hatte Ospelt grösste Bedenken, dass es schwer gewesen wäre, einen «alle Überraschungen ausschliessenden Sicherheitsdienst zu organisieren». Zudem wäre nach Ospelts Meinung ein Aufenthalt Karls in Vaduz auch politisch «nicht ganz unbedenklich» gewesen. Dies schloss er daraus, dass «zum Hohne des Kaisers [...] in unmittelbarer Nähe der Bahnlinie unweit des Bahnhofes Feldkirch eine österr. Offiziersuniform an einen Galgen gehängt» worden sei.

Einschneidende Erschwernisse

Welche Einsichten können wir aus diesen wenigen, an sich unbedeutenden Ereignissen gewinnen? Es zeigt sich einmal, dass der Krieg sehr rasch auch in jenen Gebieten, die nicht unmittelbar von Kriegshandlungen betroffen waren, seine unangeneh-



Beginn der Bauarbeiten für die Eisenbahnbrücke Schaan-Buchs um 1871. Bild aus Beer 2000.

men Seiten spüren liess. Es zeigt sich aus den Reaktionen aller betroffenen Grenzregionen, dass zwischen den Grenzbewohnern bis anhin ein reger Austausch vielfältiger Art stattgefunden hatte. Es waren nicht nur der Warenaustausch, das Angebot an Arbeitsplätzen, die Beanspruchung medizinischer Versorgung, welche die Menschen dieser Gegend über die Grenze hinweg in Kontakt brachten. Es waren auch mannigfache Begegnungen und Beziehungen auf persönlicher Ebene aufgebaut worden. All diese Kontakte wurden nun, wenn nicht gänzlich vermöglich, so doch recht erschwert. Dies hat zu all den anderen Problemen, die der Krieg herbeiführte – Lebensmittel- und Rohstoffmangel, Verlust der Arbeitsplätze, Teuerung und anderes mehr –, zu einer empfindlichen Erschwernis des Lebens beigetragen.

Die letzte erwähnte Episode zeigt auch auf, wie der Kleinstaat Liechtenstein abhängig war von den Ereignissen in den Nachbarstaaten, wie er sich immer «streitend bemühen» musste, nicht übersehen, vergessen oder sogar erdrückt zu werden. Dies war und ist für den «Kleinen» immer dann besonders stark spürbar, wenn die «Grossen» in Schwierigkeiten stecken.

In all diesem Geflecht von Ereignissen und Entscheidungen bildete die Eisenbahnlinie durch Liechtenstein für diesen Staat eine wichtige Lebensader zur Erhaltung mindestens der wirtschaftlichen Existenz.

Abschiebungen über die Eisenbahnbrücke Schaan-Buchs

Im November 1920 berichtete die liechtensteinische Regierung ihrer Gesandtschaft in Bern, es häuften sich die Fälle, dass Personen, welche mangels genügender Ausweispapiere, wegen Arbeitslosigkeit oder Mittellosigkeit den schweizerischen Polizeiorganen unbehaglich seien, kurzerhand über unbewachte Stellen der liechtensteinischen Grenze abgeschoben würden.²² Dabei würden die Abgeschobenen von den Beamten sogar noch mit Ratschlägen versehen, wie sie nach Vorarlberg oder Deutschland gelangen könnten. Für Liechtenstein, so die Regierung, könne «die Fortsetzung eines derartigen Unfuges durch die untergeordneten schweizerischen Polizeiorgane von grossem Nachteil sein». Die liechtensteinische Regierung ging von der Annahme aus, dass diese Vorgänge der «eidgenössischen Zentralbehörde» gänzlich unbekannt seien. Die Gesandtschaft wurde angewiesen, bei der schweizerischen Behörde zu intervenieren, dieses ungehörige Verhalten der an der Grenze gegen Liechtenstein stationierten schweizerischen Polizeiorgane zu beenden.

Wörtlich heisst es im Schreiben der liechtensteinischen Regierung: «Besonders ausgezeichnet hat sich in den gerügten Missständen der Buchser Polizeiposten, der alle dorthin abgeschobenen Subjekte fast regelmässig über die wenig bewachte



Grenzbesetzung im Kriegsjahr 1914: Schweizer Landsturmsoldaten bewachen die Eisenbahnbrücke bei Buchs. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Eisenbahnbrücke Buchs–Schaan schiebt.» Dem Schreiben war ein Protokoll vom 27. Oktober 1920 beigelegt, aufgenommen von der Bezirkshauptmannschaft Feldkirch. Gemäss diesem Protokoll hatte ein abgeschobener Österreicher angegeben, dass er von St.Gallen nach Buchs gekommen sei, keine Ausweispapiere auf sich getragen und kein Geld zur Verfügung ge-

habt habe. Am Abend um 9 Uhr sei er von Wachtmeister Geiger zur Eisenbahnbrücke geführt worden. Dort habe der Wachtmeister den Delinquenten aufgefordert, die Schuhe auszuziehen, um von den liechtensteinischen Grenzposten nicht gehört zu werden. Vom schweizerischen Brückenposten sei er bis zur Mitte der Brücke begleitet worden. Von dort ge-

langte er ungehindert über Schaan bis nach Tisis.

Die liechtensteinische Gesandtschaft in Bern berichtete am 8. Dezember 1920 ihrer Regierung, dass die ganze Angelegenheit dem Chef der Polizeiabteilung des Schweizerischen Justiz- und Polizeidepartements unterbreitet worden sei.²³ Dort sei das Nötige veranlasst worden, um Ähnliches künftig zu vermeiden. Allerdings, so lautet ein Nachsatz, der einiges vermuten lässt, erwarte das Justiz- und Polizeidepartement, dass auch Liechtenstein keine Fremden in die Schweiz abschiebe.

Das Bahnschrankenproblem im Jahr 1925

Im Eidgenössischen Bundesarchiv in Bern liegt ein Aktenbündel mit dem Vermerk: «Bahnschrankenproblem Schaan».«²⁴ Darin ist ein Schriftverkehr enthalten, der zeigt, wie diese Angelegenheit die liechtensteinische Gesandtschaft in Bern, das Bundeskanzleramt in Wien, die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, das Politische Departement in Bern und eine liechtensteinische Geschäftsprüfungskommission beschäftigte. Was war der Hintergrund dieser internationalen Diplomatentätigkeit?

Im November 1925 ersuchte die liechtensteinische Gesandtschaft in Bern das Eidgenössische Diplomatische Departement, in Vertretung der liechtensteinischen Interessen «in Angelegenheit österreichische Bundesbahnen sich an die österreichische Regierung wenden zu wollen».«²⁵ Ursache dieses Anliegens waren «Beschwerden des Publikums», dass die Bahnschranken in Liechtenstein, namentlich in Schaan-Vaduz, länger als notwendig geschlossen gehalten würden, wodurch der Strassenverkehr unnötigerweise behindert werde. Die liechtensteinische Regierung wünschte eine «möglichst baldige Beseitigung dieses Übelstandes».



22 LLA RE 1920/4918, 11. November 1920; liechtensteinische Regierung an liechtensteinische Gesandtschaft in Bern.

23 LLA RE 1920/5477ad4918, 8. Dezember 1920; liechtensteinische Gesandtschaft in Bern an liechtensteinische Regierung.

24 Bundesarchiv Bern, Bestand 2001(E)/1969/262, Schachtel 52a, Dossier 24. Liecht. 9. Die nachfolgend erwähnten Schreiben sind in diesem Dossier enthalten.

25 Schreiben der Gesandtschaft Bern an das Eidgenössische Politische Departement; 12. November 1925.



Von Schweizer Soldaten bewachter Zug mit Hilfsgütern für Österreich nach Ende des Ersten Weltkriegs. Bild im Archiv Hansruedi Rohrer, Buchs.

Am 22. Februar 1926 teilte das österreichische Bundeskanzleramt, Auswärtige Angelegenheiten, mit, dass die Bundesbahndirektion Innsbruck beauftragt worden sei, die «in Betracht kommenden Bediensteten nachweisbar zur regel- und ordnungsmässigen Bedienung der Schranken zu ermahnen».

Damit war das Anliegen aber noch keineswegs erledigt. Am 30. März 1926 gab das erwähnte Bundeskanzleramt der Schweizerischen Gesandtschaft eine Mitteilung der Generaldirektion der Bundesbahnen bekannt, die festhielt, dass die Bundesbahndirektion Innsbruck «weitere Erhebungen gepflogen und über deren Ergebnis Folgendes berichtet» habe: «Die Schranken Schaan-Vaduz sind oft länger als nötig geschlossen, weil vom Bahnhof Buchs das Fahrsignal frühzeitig gegeben, der Zug von dort als abgefahren angesagt wird, während öfters 10–20 Minuten vergehen, ehe der Zug in Buchs tatsächlich abfährt, ohne dass darüber fernmündliche oder fernschriftliche Mitteilung ergeht.» Da die Fernsicht vom Bahnhof Schaan-Vaduz gegen Buchs völlig behindert war – als Gründe wurden die Kurve der Streckenführung, Nebel und Föhn angegeben –, konnte das Herannähern des Zuges nicht wahrgenommen werden. Die Herstellung einer Klingelleitung Buchs–Schaan-Vaduz

wurde in Aussicht genommen, wodurch das tatsächliche Ausfahren des Zuges hätte vorgemeldet werden können. Eine Besprechung an Ort und Stelle mit den Vertretern der SBB in Buchs sollte Abhilfe schaffen.

Diese Besprechung brachte allerdings die in Schaan-Vaduz erhoffte Lösung des Problems nicht.²⁶ Die SBB lehnten nämlich die beantragte Vorläuteeinrichtung ab. Die Begründung lautete: Der diensthabende Ausfahrweichensteller, der einzige und allein für das Vorläuten in Betracht käme, könnte das Vorläuten für die ÖBB vergessen; bei einem Unfall wegen offener Schranke würden dann die SBB haftpflichtig gemacht.

Eine Vorläutevorrichtung mit Schienenkontakt in Buchs war nach Auffassung der SBB-Vertreter wegen der Verschiebewegungen unmöglich. Ein Hinausschieben dieser Einrichtung Richtung Schaan hätte die Zeit für das Schrankenschliessen zu kurz werden lassen.

Der Bahnhofvorstand in Buchs – so lautete das tröstende Ergebnis der Besprechung – werde seine Fahrdienstleiter mit besonderem Dienstauftrag anweisen, die Läutesignale nach Schaan-Vaduz pünktlich und nicht zu früh zu geben. Abfahrtsverzögerungen würden sofort fernmündlich bekannt gegeben.

Im November 1926 liess die liechtensteinische Regierung ihre Gesandtschaft in Bern wissen, dass die Geschäftsprüfungskommission schon in ihrem Bericht 1923 und 1924 bemängelt habe, dass Beschwerden über «das lange geschlossen halten» der Bahnschranken fortbeständen und dass im verkehrsreichen Buchs bedeutend bessere Verhältnisse beständen.

Die Schranken in Schaan blieben, wie wir wissen, noch für viele Jahrzehnte Anlass für Ärger der immer häufiger und schneller fahrenden Strassenbenutzer.

26 Stellungnahme der SBB vom 21. April 1926.

Quellen

Landesarchiv Vaduz: Regierungsakten 1914–1921; Sonderfazikel Präsidialakten.

Liechtensteiner Volksblatt 1914–1921.

Beer 2000: LOTHAR BEER, *Der Eisenbahnbau in Liechtenstein. – In: Bauen für Liechtenstein. Ausgewählte Beiträge zur Gestaltung einer Kulturlandschaft*. Hg. Hochbauamt/Denkmalpflege Fürstentum Liechtenstein. Vaduz 2000.

Abkürzungen

LGBL: Liechtensteinisches Landesgesetzblatt.

LLA: Liechtensteinisches Landesarchiv.

LVobl.: Liechtensteiner Volksblatt.

Die Hochwasserkatastrophe von 1927 und die Bahnlinie in Liechtenstein als Teil der hitlerdeutschen Reichsbahn

Peter Geiger, Schaan

Die durch Liechtenstein führende Strecke der Österreichischen Bundesbahnen – als ÖBB meist in der Einzahl und hier vom Volk *d'Öbebe* geheissen – gab nicht nur der Landschaft ein eigenes Gepräge, indem sie dem Bergfuss entlang die Weiler Schaanwald und Nendeln sowie das Dorf Schaan streifte, dann die Ebene westwärts zerschnitt und den Rhein über die eiserne Brücke nach Buchs hinüber querte: die Bahn war auch ursächlich an der Rheinkatastrophe, welche 1927 das Ländchen hart traf, beteiligt. In den 1930er Jahren war die Bahnlinie durch Liechtenstein dann zeitweilig Rotspanienkämpferroute, Propagandaschiene der Nationalsozialisten, Fluchtweg für politisch und rassistisch Verfolgte, ab 1938 und im Zweiten Weltkrieg – nun Teil der hitlerdeutschen Reichsbahn – Spionagevehikel, Pendlerbahn, Kriegsgüterbahn, Repatriierungsbahn.

Die Eisenbahnbrücke und der Dammbruch von 1927

Am Sonntagabend des 25. Septembers 1927 brach der Rhein bei Schaan ein. Die Fluten rissen zwei Menschen in den Tod, nämlich den dortigen Bahnhofvorstand Prestl und dessen Frau, zerstörten Häuser in Bendern, Gamprin, Ruggell und Bangs, überdeckten die Felder mit Sand und Kies. Die Bruchstelle des Rheindamms lag direkt oberhalb der Eisenbahnlinie. Dass die Überschwemmung – die man an jenem Abend im ganzen Rheintal auf beiden Seiten des Flusses mit Bangen erwartet hatte – gerade hier geschah, hing mit der Bahnbrücke zusammen: sie lag zu tief. An ihr verfling sich Treibholz und Geäst, das anpeitschende Hochwasser fand zu wenig Raum für den Durchfluss, staute sich, leckte auf der Schaaner Seite über die Dammkrone, spülte diese ab, bohrte sich tiefer, da war kein Halten, innert Kürze wälzte sich die Flut durch eine 300 Meter lange Lücke im Liechtensteiner Damm landeinwärts, zuerst entlang dem erhöhten



25. September 1927: Die zu tief liegende Eisenbahnbrücke behinderte den Durchfluss des Hochwassers. Der Damm wurde überflutet, was innert Kürze zum Dammbruch führte. Bild aus Rheinnot 1977.

Eisenbahntrasse, dann dieses wegspülend talabwärts.¹

Wiederaufbau oder Bau einer neuen Linie?

Durch den Rheineinbruch, der auch die Bahnlinie für einige Wochen zerstörte, eröffnete sich für Liechtenstein kurzzeitig die Hoffnung auf eine neue Linienführung, wie man sie schon im 19. Jahrhundert bei der Planung der Bahn vergeblich gewünscht hatte²: Sie sollte von Schaan aus nicht nach Buchs hinüber, sondern auf der Liechtensteiner Seite über Vaduz, Triesen und Balzers nach Sargans geführt werden. In den Wochen nach der Katastrophe warb nun die liechtensteinische Regierung im Spätherbst 1927 in Bern und in Wien erneut für eine solche Linienführung der ÖBB. Inoffizielle Unterstützung sagten der österreichische Bundeskanzler Ignaz Seipel und die Vorarlberger Behörden zu. Aber aus Bern klang das Echo «absolut ablehnend». Das war verständlich, denn Buchs wäre als Grenzbahnhof entfallen, Sargans hätte dessen Funktion eingenommen – oder gar Feldkirch, wie dort angestrebt und von Buchser Seite befürchtet. Es blieb bei der alten Linie, schon aus Kos-

tengründen, und weil mit ihr sowohl die Schweiz wie auch Österreich eigentlich zufrieden waren.³

Die liechtensteinische Regierung konnte bei Österreich in der Frage der Linienführung nicht insistieren, weil sie gleichzeitig wegen der zu tief gelegenen ÖBB-Eisenbahnbrücke an Ersatz für die riesigen Schäden dachte. Hier blieb Liechtenstein hartnäckig. Schon früher, so 1926, war nämlich von der Liechtensteiner Regierung moniert worden, alle Rheinbrücken und insbesondere «die am tiefsten liegende Eisenbahnbrücke» bei Schaan müssten höher gelegt werden.⁴ Da die ÖBB zwar die Absicht dazu bekundet, aber nichts unternommen hat, und da das Unglück genau an ihrer Brücke eingetreten war, sah sich die Regierung zu hoher Schadensklage berechtigt. Sie entsandte den

1 Vgl. Rheinnot 1977 und Goop 1973, S. 280f.

2 Ospelt 1974, S. 343f.

3 Liechtensteinisches Landesarchiv, Vaduz (LLA), Landtagsprotokoll der nichtöffentlichen Sitzung vom 15. November 1927. – Geiger 1997, Bd. 2, S. 18f. – Vgl. insbesondere Beer 2000, S. 140–173.

4 Rechenschafts-Bericht der fürstlichen Regierung an den hohen Landtag für das Jahr 1926, S. 120.

Rechtsanwalt Dr. Otto Sprenger mit einer Forderung von zehn Millionen Franken nach Wien. Dies war eine sehr hohe Summe, betrogen doch die Jahreseinnahmen des liechtensteinischen Staates damals um 1,5 Millionen Franken (ohne Gemeinden). Doch die ÖBB lehnte Schuld und Haftung ab, sie würde es auf einen Prozess ankommen lassen. Inoffiziell verhandelte man, aber 1929 krebste die ÖBB zurück. Um die Verjährung abzuwenden, brachte die liechtensteinische Regierung 1930 gar eine gerichtliche Klage auf 5,5 Millionen Franken ein. Eine Vermittlungskonferenz in Vaduz ergab keine Einigung. Der Gerichtstermin vor dem Landgericht in Vaduz – der Staat Liechtenstein gegen die ÖBB – wurde bereits auf den 12. Juni 1930 fixiert. Drei Wochen davor lenkte die beklagte Seite doch noch zum Vergleich ein. Auch der liechtensteinische Landtag zog am 13. Juni 1930 den Vergleich dem Prozess einstimmig vor.⁵ Schliesslich zahlte die ÖBB 500 000 Franken und 50 000 Schilling. Das Geld ging an die Katastrophen-

betroffenen, es deckte neun bis elf Prozent ihrer Schäden. Die Regierung qualifizierte den erlangten Schadenersatz zwar öffentlich als «bescheiden», fand sich aber damit ab. Man wollte das sonst gute Verhältnis zu Österreich nicht wegen der Bahnfrage gefährden⁶, zumal gerade in jenen Monaten des Jahres 1930 Verhandlungen mit Österreich über den Bau des Liechtensteiner Binnenkanals anstanden.⁷

Route für «Rotspanienkämpfer»

Über Liechtenstein führte 1937 ein Weg für von Wien her kommende Freiwillige, die im spanischen Bürgerkrieg die republikanisch-sozialistische Seite unterstützten. Waren sie im Frühjahr und Frühsommer 1937 von Vorarlberg aus noch über die grüne Berggrenze nach Liechtenstein und von hier per Taxi nach Basel auf den Zug geschleust worden, so reisten solche «Rotspanienkämpfer» ab Oktober 1937 mit der Eisenbahn über Feldkirch nach Buchs und weiter zur Weltausstellung nach Paris. Das Billett dorthin war indes «einfach» gelöst.

Die Dammbruchstelle einen Tag nach der Katastrophe: Der grösste Teil des Wassers ergiesst sich durch die rund 300 Meter lange Dammlücke in die Talebene; der Bahndamm ist zerstört. Bild aus Rheinnot 1977.



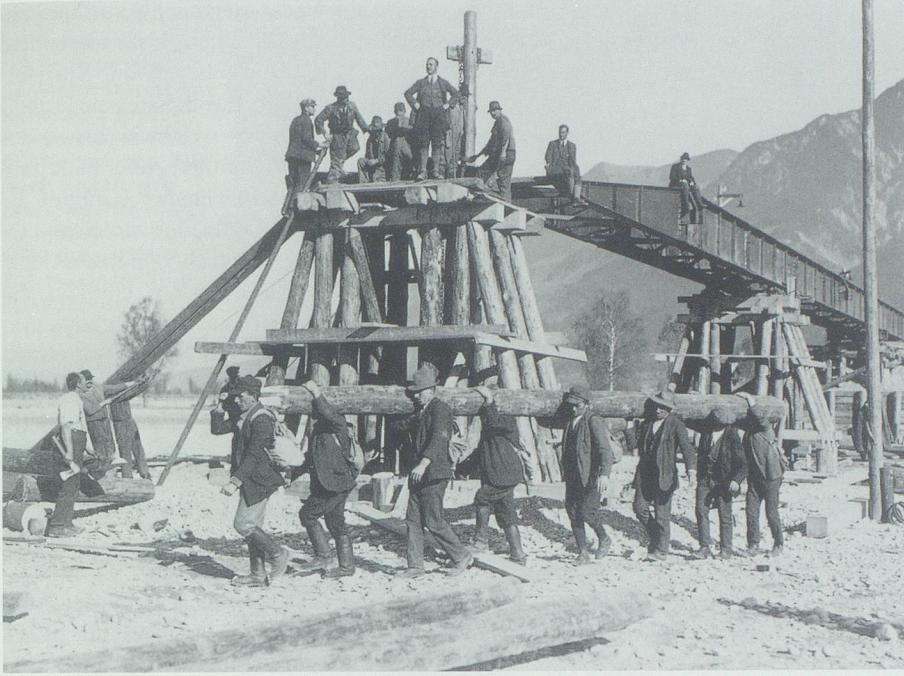
Wirkliches Ziel war der Bürgerkrieg in Spanien.⁸

Importschiene für NS-Ideen

In Liechtenstein, das in den dreissiger Jahren ebenfalls unter Armut, Wirtschaftskrise und Arbeitsnot litt, fanden die nationalsozialistischen Ideen bei einer Minderheit der Bewohner Anklang. Hiesige Hitleranhänger schlossen sich vorerst 1933 dem «Liechtensteiner Heimatdienst» an⁹, und von 1938 bis 1945 formierten sie sich in der «Volksdeutschen Bewegung in Liechtenstein» als offen auftretende nationalsozialistische Partei nach NSDAP-Vorbild.¹⁰ Was hatte dies mit der Bahn durch Liechtenstein zu tun? Es fällt auf, dass gerade in den Ortschaften entlang der Bahnlinie verhältnismässig am meisten Nationalsozialisten zu finden waren, nämlich in Schaan, in Nendeln und in Schaanwald. Hier erwies sich die Bahn als Schiene für den Import von NS-Ideen und NS-Einfluss. Zahlreiche Männer aus diesen Orten waren bei der ÖBB (ab 1938 Reichsbahn) beschäftigt – was freilich nicht generell heisst, dass alle dort arbeitenden Liechtensteiner «braun» gewesen wären. Doch war beispielsweise der Bahnangestellte Franz Beck aus Schaan (geboren 1899) ein Führer der «Volksdeutschen Bewegung» und einer der Hauptakteure des von den «Volksdeutschen» am 24. März 1939 inszenierten Anschlussputsches.¹¹ Der auch auf Vorarlberger Seite durch die SA, das Nationalsozialistische Kraftfahrerkorps (NSKK) und die Hitler-Jugend (HJ) vorbereitete Putsch scheiterte knapp, unter anderem auch deswegen, weil österreichische Bahnangestellte die Schweizer Behörden vor den verdächtigen Feldkircher Aktivitäten gewarnt hatten, so dass von Bern und Vaduz aus bei den politischen Behörden in Vorarlberg und in Berlin interveniert werden konnte – und zwar bis zu Hitler, der nicht informiert war und keine eigenmächtige Ausenpolitik regionaler Satrapen, etwa des Gauleiters Franz Hofer, den er hinter der Sache vermutete, duldet.¹²

Fluchtroute für Verfolgte der Nazis

Die Bahn durch Liechtenstein war in der NS- und Kriegszeit auch Fluchtroute. Vom Hitlerregime Verfolgte benützten, solange dies möglich war, den Zug von Österreich her über Feldkirch durch Liechtenstein nach Buchs und weiter nach Westen. Ein solcher Flüchtling war der Schriftsteller



Bau der provisorischen Eisenbahnbrücke. Am 17. November 1927 konnte der Zugverkehr wieder aufgenommen werden. Bild aus Rheinnot 1977.

Carl Zuckmayer, der vor der Hitlerverfolgung nach Wien emigriert, dort aber 1938 erneut gefährdet war. Er entkam am 16. März 1938, wenige Tage nach dem Anschluss Österreichs, indem er mit dem Zug von Wien über Feldkirch nach Buchs und Zürich reiste. Auf dem Feldkircher Bahnhof hatte er in der Nacht wie alle Ausreisenden noch stundenlang Kontrollen von Gestapoleuten – die seine Bedeutung und Verfemung nicht erkannten – überstanden und durch Zivilcourage überdies die rettende Ausreise eines alten jüdischen Ehepaars erwirkt. Als er in der Morgenfrühe durch Liechtenstein in die Freiheit fuhr, war der Himmel «glasgrün und wolkenlos», der «Firnschnee» flimmerte, und Zuckmayer dachte: «...ich werde mich nie mehr freuen.»¹³

Flüchtlinge aber, zumeist jüdische ohne Ein- und Durchreisepapiere, überschritten illegal die grüne Grenze nach Liechtenstein. Von Wien nach Feldkirch in den Ochsen zu Kellner Paul Geier gewiesen und dort orientiert, liefen manche im Schutz der Dunkelheit von Feldkirch und Tisis aus auf der unbewohnten Rietseite dem Bahndamm entlang. Hier stiessen sie in Schaanwald direkt nach der Grenze auf das Bahnwärterhäuschen, wo sie etwa bei der Familie Facchini, die dort in den dreissiger Jahren wohnte, für einige Stunden Obdach erhielten, bevor sie weitergingen, der Schweiz zu.¹⁴ Denn von Liechtenstein

zur Schweiz hin war bis zum Kriegsausbruch 1939 die Grenze völlig offen. Wer Liechtenstein erreichte, war alsbald auch in der Schweiz. Der Fluchthelfer Paul Geier wurde 1939 ins KZ Mauthausen geworfen, wo er bis 1945 unsäglich litt.¹⁵ Aber es gab auch Fälle – zumindest vor dem österreichischen Anschluss 1938 –, in denen Personen von der Polizei dem Bahndamm entlang über die Grenze abgeschoben wurden, und zwar in beiden Richtungen. So geschah es dem jüdischen Emigranten Leo Weiss, 1903 geboren, Maler aus Düsseldorf, der im Juli 1933 aus Deutschland nach Holland geflohen und sukzessive weitergeschoben worden war, nach Belgien, Frankreich, in die Schweiz. Im November 1936 griff ihn in Liechtenstein die Polizei auf, und nach zwei Tagen Haft schickte sie ihn dem ÖBB-Bahndamm entlang über die österreichische Grenze nach Feldkirch. Dort lief er der österreichischen Polizei in die Hände, diese sandte ihn flugs auf demselben unbehördlichen Weg nach Liechtenstein zurück, worauf ihn die fürstliche Polizei ebenso retournierte. Die Spur seines Schicksals verlor sich.¹⁶

Solche eigentümliche Praxis war vor dem Krieg nicht ungewöhnlich. Der liechtensteinische Polizeichef Josef Brunhart notierte zu drei Jugoslawen, welche die Polizei in der Nacht auf den 15. März 1938 gefasst hatte, knapp: «Schwarz nach Öster-

reich abgeschoben.»¹⁷ Dies war wenige Tage nach dem österreichischen Anschluss und einen Tag vor Zuckmayers Flucht.

Spionagebahn

Von 1938 bis 1945 waren die ÖBB Teil der «Deutschen Reichsbahn». Deutschland verfügte damit – ähnlich wie in Basel – über eine Bahnstrecke, die mit reichsdeutschem Personal bis ins neutrale Ausland reichte, nämlich durch Liechtenstein hindurch – mit der Haltestelle in Schaanwald und den Bahnhöfen Nendeln und Schaan-Vaduz – und in die Schweiz hinein, mitten in den Bahnhof Buchs, im unmittelbaren Vorfeld der Festung Sargans. Liechtenstein, die Reichsbahnlinie und Buchs wurden von hitlerdeutscher Seite für militärische, wirtschaftliche und politische Spionage intensiv genutzt. Mit gutem Grund wird nach Kriegsende im Bericht des schweizerischen Generalstabschefs über den Aktivdienst 1939–1945 darauf hingewiesen, dass die Bahn für die Übermittlung von Spionagemitteilungen und für den Grenzübertritt von Agenten intensiv benutzt wurde. Hierbei hebt der Bericht neben dem Badischen Bahnhof in Basel gerade den «internationalen Bahnhof in Buchs» hervor: Beide Bahnhöfe waren im

5 LLA Landtagsprotokoll vom 13. Juni 1930, nichtöffentliche Sitzung.

6 LLA Landtagsprotokoll vom 15. November, 17. November und 5. Dezember 1927 und vom 13. Juni 1930, nichtöffentliche Sitzungen. – Rechenschafts-Bericht der fürstlichen Regierung an den hohen Landtag für das Jahr 1930, S. 56.

7 Geiger 1997, Bd. 2, S. 19ff.

8 *Liechtensteiner Vaterland*, 13. November 1937. – Geiger 1997, Bd. 1, S. 483f.

9 Zum «Liechtensteiner Heimatdienst» siehe Geiger 1997, Bd. 1, S. 365–413.

10 Zur «Volksdeutschen Bewegung in Liechtenstein» siehe Geiger 1997, Bd. 2, S. 187–206, 259–270, 346ff.

11 LLA RF 190/95.

12 Zum nationalsozialistischen Anschlussputsch vom 24. März 1939 siehe Geiger 1997, Bd. 2, S. 346–408.

13 Zuckmayer 1987, S. 235–258. – Zur Flucht Zuckmayers über Liechtenstein siehe auch Geiger 1997, Bd. 2, S. 133f.

14 Mündliche Mitteilung von Hedwig Matt-Facchini vom 13. Juli 1998 an Peter Geiger. Die Zeugin hatte als Mädchen mit den Eltern bis 1936 im Bahnwärterhäuschen in Schaanwald gewohnt.

15 Wanner 1998, S. 211f.; Geiger 1998, S. 213–225.

16 LLA RF 165/170. Vgl. Geiger 1997, Bd. 2, S. 87f.

17 LLA Polizeiakten 1938, 335/38.



16. März 1938: Deutsche Truppen ziehen in Feldkirch ein – die Bahn durch Liechtenstein wird zur Verbindung zwischen Nazideutschland und der neutralen Schweiz. Bild aus Geiger 1997.

Zweiten Weltkrieg «ständig Treffpunkte für Spione», die für Deutschland agierten.¹⁸ Für Spionage wurden auch Grenzgänger eingespannt, insbesondere zu Kurierzwecken.

Die Bahn für Pendler und Kriegstransit

Besonders ab 1941 – da Hitler die deutschen Männer an die Ostfront warf – waren Liechtensteiner Arbeitskräfte im Reich gefragt. In der Folge fuhren täglich mehrere hundert Liechtensteiner als Grenzgänger zur Arbeit nach Vorarlberg, zumeist mit der Bahn. So stiegen an einem Stichtag, dem 17. Juli 1943, allein auf dem Bahnhof Schaan-Vaduz etwa 100 Arbeiter in den Frühzug, der um 05.38 Uhr nach Feldkirch fuhr. Die Kontrolle erfolgte im Revisionsraum des Bahnhofs durch einen Schweizer Zollbeamten, notgedrungen summarisch.¹⁹ Eine Zählung vom April 1942 führt 347 Arbeitskräfte aus Liechtenstein auf, welche als Grenzgänger in Vorarlberg tätig waren, davon 136 bei der Deutschen Reichsbahn.²⁰ Die letztere war damit in der Kriegszeit eine für Liechtenstein nicht unbedeutende Arbeitgeberin. Freilich waren bei der Reichsbahn angestellte Liechtensteiner meist auch Anhänger der nationalsozialistischen «Volksdeutschen Bewegung in Liechtenstein», wie deren Blatt, «Der Umbruch», im November 1941 stolz mitteilte.²¹

Über die Bahnlinie nach Buchs – neben St.Margrethen, Schaffhausen, Basel – wurden im Krieg Güter ein- und ausgeführt und zweifellos auch im Transit zwischen dem Reich und Italien in beiden Richtungen transportiert. Ein Liechtensteiner Zeitzeuge, damals an der Bahnlinie wohnend, berichtet, wie während des Krieges

Nacht für Nacht lange, schwere Güterzüge durchs Land rollten, einer nach dem andern, der Knabe hörte und sah sie.²² Während des Krieges hiess es auch, jüdische Emigranten – welche während des Krieges im Fürstentum Aufenthalt fanden – würden am Schaaner Bahnhof die durchfahrenden Güterzüge zählen und ihre Beobachtungen nach London melden. Das zwar nicht erhärtete Gerücht hat durchaus eine gewisse Plausibilität; man wird den Vorgang nur anders werten, als dies seinerzeit die einheimischen Nationalsozialisten in ihrem Hetzblatt «Der Umbruch» taten.²³

Der Unterbruch im Jahr 1945 und die Repatriierung von Wehrmachtrussen

In den letzten Kriegstagen wurde der Zugverkehr nach Feldkirch eingestellt. In den Tagen nach der deutschen Gesamtkapitulation vom 8. Mai 1945 wurde zwischen der Grenze bei Schaanwald und Buchs ein Zugpendelverkehr eingerichtet, um insbesondere in Schaanwald eintreffende befreite Lagerhäftlinge sowie Rückkehrer weiterbefördern zu können.²⁴ Der reguläre Zugverkehr über die Grenze, von Buchs über Schaan nach Feldkirch, wurde erst im Laufe des Sommers 1945 wieder aufgenommen, der erste Zug fuhr am 19. September 1945, er war mit Tannengrün be-

Aus liechtensteinischer Internierung kehren Russen mit der sowjetischen Kommission freiwillig heim. Aufstellung auf dem Bahnhof Buchs mit Bild von Stalin. Rechts ein sowjetischer Offizier. Bild im Liechtensteinischen Landesmuseum.



August 1945: Freiwillig aus Liechtenstein in die Sowjetunion heimkehrende Internierte warten in Buchs auf den Zug nach St. Margrethen. Rechts ein sowjetischer Repatriierungsoffizier. Die Inschrift über dem Stalin-Bild lautet: «Gruss der herzlichst lieben Heimat UdSSR!». Bild im Liechtensteinischen Landesmuseum.



kränzt.²⁵ Endlich diente die Bahn wieder friedlichen Zwecken.

Der Bahnhof Buchs freilich war noch im August und September 1945 dreimal Verladestation für die lange, ungewisse Repatriierungsreise von Russen aus Liechtenstein. Diese, im Krieg zumeist als sowjetische Soldaten in deutsche Gefangenschaft geraten, waren vor dem Kriegsende Mitglieder einer von Generalmajor Arthur Holmston-Smyslowsky geführten, gegen Stalin gerichteten «1. Nationalrussischen Armee der Deutschen Wehrmacht» gewesen, in der Nacht vom 2. auf den 3. Mai 1945 nach Liechtenstein übergetreten und hier interniert worden. 104 von ihnen liessen sich im August 1945 von einer sowjetischen Kommission – mit Amnestieversprechungen und gedrängt von der liechtensteinischen Regierung und vom Heimweh – zur freiwilligen Repatriierung überreden. Sie wurden per Postauto von Vaduz nach Buchs auf den Bahnhof gebracht, nämlich am 21. August 69 Russen und 24 am 29. August und weitere neun am 22. September 1945. Von hier, wo sowjetische Begleiter sie bereits mit Stalin-Porträts einstimmten, wurden sie mit dem Zug nach St. Margrethen geführt und dort in die Repatriierungstransporte der in der Schweiz internierten Russen eingegliedert. Ihr weiteres Schicksal führte sie monatelang durch Aussonderungslager in Osteuropa,

danach nicht in den Heimatort und zur Familie – wie auf dem Buchser Bahnsteig noch erhofft –, sondern zumeist in ein sowjetisches Straflager.²⁶

Eisenbahn, Brücke, Bahnlinie, Bahnhöfe: Auf ihnen vollzogen sich Wegstrecken und Haltestellen individueller Schicksale der Zeitgeschichte, banale wie existenzielle, tragische wie glückhafte, im Grossen wie im Kleinen, den Winkel mit der halben Welt verknüpfend. Den an der Strecke Stehenden zeigten sie sich für kurze Augenblicke, das Woher und Wohin war nur zu erahnen. Heute, rückblickend, mögen wir etwas mehr davon erfassen.

18 Bericht des Chefs des Generalstabes der Armee an den Oberbefehlshaber der Armee über den Aktivdienst 1939–1945, gedruckt, o.O., o.J. [Bern 1946], S. 489.

19 LLA S 76/239, Meldung von Zolleinnehmer Schindler, Schaan, an das Hauptzollamt Buchs, 22. Juli 1943.

20 LLA Polizeiakten 1942, 392/42.

21 *Der Umbruch*, Kampfblatt der Volksdeutschen Bewegung in Liechtenstein, 19. November 1941.

22 Mündliche Mitteilung eines Zeitzeugen während eines Vortrags des Verfassers am 24. März 1995 im Kiwanis-Club Liechtenstein, Vaduz.

23 *Der Umbruch*, 11. Juli 1942.

24 *Liechtensteiner Volksblatt*, 12. Mai 1945.

25 *Liechtensteiner Vaterland*, 22. September 1945. – Allgäuer/Jansen/Ospelt 1978, S. 129.

26 Vgl. Geiger 1996, S. 7–227.

Literaturverzeichnis

Allgäuer u. a. 1978: ROBERT ALLGÄUER/NORBERT JANSEN/ALOIS OSPELT, *Liechtenstein 1938–1978, Bilder und Dokumente*. Vaduz 1978.

Beer 2000: LOTHAR BEER, *Der Eisenbahnbau in Liechtenstein*. – In: PATRIK BIRRER (Hg.), *Bauen für Liechtenstein. Ausgewählte Beiträge zur Gestaltung einer Kulturlandschaft*. Vaduz 2000.

Geier 1998: PAUL GEIER, *Meine Erlebnisse im Konzentrationslager Mauthausen*. – In: *Rheticus* (Feldkirch), Heft 3/4 1998.

Geiger 1996: PETER GEIGER, *Mit Hitler gegen Stalin. Holmston-Smyslowskys Russische Nationalarmee in Liechtenstein: Geschichte, Hintergründe, Mythen*. – In: PETER GEIGER/MANFRED SCHLAPP, *Russen in Liechtenstein, Flucht und Internierung der Wehrmacht-Armee Holmstons 1945–1948*. Vaduz/Zürich 1996.

Geiger 1997: PETER GEIGER, *Krisenzeiten, Liechtenstein in den Dreissigerjahren 1928–1939*. Vaduz/Zürich 1997, Bd. 1 und Bd. 2.

Goop 1973: ADOLF PETER GOOP, *Liechtenstein gestern und heute*. Vaduz 1973.

Ospelt 1974: ALOIS OSPELT, *Wirtschaftsgeschichte des Fürstentums Liechtenstein im 19. Jahrhundert. Von den napoleonischen Kriegen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges*. Schaan 1974.

Rheinnot 1977: *Rheinnot in Liechtenstein, Zum 50. Jahrestag der Rheinüberschwemmung von 1927*. Hg. Gemeinden Eschen, Gamprin, Mauren, Ruggell, Schaan und Schellenberg (Redaktion Harald Bühler, Otto Seger u. a.). Schaan 1977.

Wanner 1998: GERHARD WANNER, *KZ Mauthausen für den Fluchthelfer Paul Geier*. – In: *Rheticus* (Feldkirch), Heft 3/4 1998, S. 211f.

Zuckmayer 1987: CARL ZUCKMAYER, *Hexensabbat des Pöbels – Das Getöse des Weltuntergangs durchhalle die Luft* (aus CARL ZUCKMAYER, *Als wär ein Stück von mir*, 1966). – In: THOMAS CHORHERR (Hg.), *1938 – Anatomie eines Jahres*. Wien 1987.