

kenversicherung des Gesetzes von 1910 kommen. In der Gesetzesnovelle blieb nur die Krankenversicherungspflicht für Fabrikarbeiter bestehen. Auch das Entstehen des Landtagspräsidenten Dr. Albert Schädler für die Beibehaltung des Kassenobligatoriums für alle Arbeitnehmer hatte keinen Erfolg.¹¹⁸ Die Notwendigkeit eines strukturellen Umbaus des «Krankenunterstützungsvereins» war aber offensichtlich geworden und wurde nun in die Wege geleitet. Die Umstellung wurde durch die veränderte Lage nach dem Ersten Weltkrieg eher erleichtert. Denn nach dem Zollanschluss an die Schweiz meldete sich auch bald die Konkurrenz, wodurch sich der «Verein» gezwungen sah, sich dem Modell der schweizerischen Krankenkassen anzupassen.

Im Jahre 1925 erfolgte die Umbenennung des «Vereins» in «Liechtensteinische Krankenkasse». Der «Liechtensteinische Krankenunterstützungsverein» ist der Vorreiter der freiwilligen Krankenkassen in Liechtenstein.¹¹⁹

EISENBAHNPROJEKTE IN LIECHTENSTEIN

Ich will nun in einem kurzen Kapitel auf einen Bereich eingehen, der auf den ersten Blick scheinbar weder mit Medizin noch mit Sozialmedizin etwas zu tun hat. Es ist die Frage eines Eisenbahnbaues in Liechtenstein. Und doch –, können wir uns heute vorstellen, wie die ambulante Behandlung in einer ärztlichen Sprechstunde funktionieren sollte ohne adäquate Transportmittel, sei es das Postauto oder auch das Privatauto. Beides gab es damals nicht. Die Patienten kamen, sofern sie gehen konnten, zu Fuss oder mit einem Pferde- oder Ochsenfuhrwerk zum Arzt. Umgekehrt war auch der Arzt auf dieselben Verkehrsmittel angewiesen, wenn er einen Patienten besuchen wollte. Von Dr. Rudolf Schädler, dem Bruder Alberts, ist die folgende Episode aus der Zeit um 1880 überliefert: Er hatte einer vor der Entbindung stehenden Frau in Triesen versprochen, ihr im Falle von Komplikationen bei der Geburt Hilfe zu leisten. Da bekam er aber zu dieser Zeit selbst eine Magenblutung, die ihn ins Bett zwang. Sein Versprechen wollte er aber

halten. So liess er sich, auf einem Leiterwagen liegend, nach Triesen führen. Die Frau aber soll mit seiner Hilfe glücklich entbunden haben.

Dr. Albert Schädler hatte nicht nur den wirtschaftspolitischen Sinn einer Bahnverbindung aller Gemeinden untereinander erkannt, er sah auch die zukünftigen Möglichkeiten und Vorteile, die eine solche Verbindung gerade den Patienten bieten würde, die einen Arzt aufsuchen wollten. So setzte er sich dann, als ein Bahnbau in Liechtenstein aktuell wurde, mit grossem Engagement dafür ein.

Schon der Vater Dr. Karl Schädler hatte sich als Landtagspräsident dafür eingesetzt, dass die Bahnverbindung von Feldkirch in die Schweiz durch unser ganzes Land und erst bei Sargans über den Rhein geführt werde. In der Landtagssitzung vom 1. Januar 1870¹²⁰ wurde dann aber die Konzession zur Linienführung über Schaan-Buchs erteilt, da man gegen die Vereinbarungen zwischen der Schweiz und Österreich realistischere kein Ankommen sah. Im Jahre 1865 hatten sich nämlich Österreich und die Schweiz schon darauf geeinigt, die Bahn bei Rüthi über den Rhein zu führen und es bedurfte zäher Verhandlungen, den Anschluss wenigstens einige Kilometer weiter südlich auf Liechtensteiner Gebiet zu erreichen. Nur Dr. Karl Schädler hatte bis zuletzt noch versucht, die Überführung über den Rhein – wenn schon nicht bei

108) Hugo Gassner in LVolksblatt und LVaterland 29.4.1987.

109) LVolksblatt 1894 Nr. 17.

110) Von Reding wurde später Pfarrer in Triesenberg.

111) LVolksblatt 1896 Nr. 1.

112) LVolksblatt 1896 Nr. 1.

113) LVolksblatt 1895 Nr. 12.

114) LLA, Landtagsprotokoll vom 23. Juni 1897.

115) LGBL 1910 Nr. 3.

116) LLA, Kommissionsbericht zur Landtagssitzung vom 11. Dezember 1915.

117) LGBL 1915 Nr. 14.

118) LLA, Landtagsprotokoll vom 25. November 1915.

119) Hugo Gassner in LVolksblatt und LVaterland am 29.4.1987.

120) JBL 89, S. 76–77.