

Der Rheineinbruch im Jahre 1927 bei Schaan. Fachleute haben die von der Eisenbahnbrücke und dem Bahndamm ausgehenden Gefahren schon früh erkannt. Der Bahndamm leitete die Wassermassen bis ins Dorf Schaan hinein



Balzers nach Sargans –, wenigstens bei Vaduz nach Sevelen durchzusetzen. Noch im Juni 1869 hatte eine Landtagsabordnung unter seiner Leitung dem österreichischen Handelsminister von Plener die diesbezüglichen Wünsche vorgetragen und sie auch noch schriftlich überreicht. Doch vergebens. Es fehlte nämlich die Unterstützung durch den Landesfürsten,<sup>121</sup> auf welchen sein damaliger Berater Graf von Westphalen<sup>122</sup> den entsprechenden Einfluss ausübte.<sup>123</sup>

Zehn Jahre vergingen, bis das Thema «Eisenbahn» in Liechtenstein von neuem aktuell wurde. Den Anlass dazu bot der Beginn des Baues der Arlbergbahn in den Jahren 1881/82. Diese sollte durch den Anschluss an die «Vereinigten Schweizerbahnen» eine internationale Bedeutung in der Durchquerung Europas von Osten nach Westen erlangen. Nun war aber der bestehende Anschluss in Buchs unbestreitbar ein schwacher Punkt. So schrieb die Wiener «Presse» am 22. Februar 1882:<sup>124</sup> «Der jetzige Anschluss in Buchs ist aber seiner ganzen Anlage nach ein verfehelter zu

nennen. Derselbe erfolgt in einer Kurve nach Norden, während die Hauptverkehrsrichtung nach dem südlichen Knotenpunkte Sargans geht. Die hohen Bahndämme, welche diese Kurve bilden, kommen einer förmlichen Talsperre gleich und sind bei Inundationsgefahr<sup>125</sup> sowohl für die Bahn als auch für die angrenzenden Ortschaften sehr verhängnisvoll». <sup>126</sup> ... «Die topographische Situation weist entschieden auf den natürlich gegebenen Knotenpunkt Sargans hin. Sargans schneidet als Kreuzungsstation die Rheintallinie und die Verkehrslinie Chur – Zürich und ist damit berufen, den Verkehr der Arlbergbahn nach der Ost- und Zentralschweiz weiterzuführen». Und die Wiener «Deutsche Zeitung» schrieb zum selben Zeitpunkt: «Die Arlbergbahn würde damit ihren Verkehr ca. 16 km länger auf dem eigenen Bahnnetz festhalten können...». Die Situation schien also für Liechtenstein die günstige Aussicht zu bieten, doch noch die Weiterführung der Bahnlinie von Schaan über Vaduz – Triesen – Balzers direkt nach Sargans zu erhalten. Ein Eisenbahnkomitee, das sich die Verwirklichung dieser