



Grosse Hoffnungen in den 1880er-Jahren

Die 1880 begonnenen Arbeiten an der Arlbergbahn wurden zum Hoffnungsanker, umso mehr als der Plan kursierte, die Arlbergstrecke nicht in Buchs, sondern in Sargans ans Schweizer Bahnnetz anzubinden. Das «Liechtensteiner Volksblatt» zitierte die Wiener «Presse» vom 22. Februar 1882: Der Anschluss der Vorarlbergbahn an das Schweizer Schienennetz in Buchs sei verfehlt:

«Derselbe erfolgt in einer Kurve nach Norden, während die Hauptverkehrsrichtung nach dem südlichen Knotenpunkte Sargans geht [...] Ganz anders und zum Vorteile der Arlbergbahn würde die Sachlage, wenn die Bahnlinie von Schaan am rechten Rhein-Ufer bis zum Fusse der Luziensteig weitergeführt und von da in Sar-

gans, dem Knotenpunkte der Vereinigten Schweizer Bahnen [wurde 1902 in die SBB fusioniert; Anm. d. Red.], angeschlossen würde. Durch die Ausführung dieses Projekts würde die Arlbergbahn ihren Verkehr 16 Kilometer (Schaan–Vaduz–Sargans) weiter auf ihrem eigenen Bahnnetze festhalten und zudem einen namhaften Zuwachs an Personenverkehr für die jetzige Vorarlberger Bahn (Feldkirch–Bregenz) gewinnen.»

Wenn schliesslich die Kosten für die Verlegung der Bahnlinie und des Bahnhofs in Buchs in Betracht gezogen würden, «so dürfte der Anschluss in Sargans im österreichischen Interesse nicht minder wie in jenem des internationalen Verkehrs gelegen erscheinen.»¹³

Weil die vom österreichischen Handelsminister versprochene Expertise noch immer nicht erstellt worden war, wandte sich das 1881 gebildete Liechtensteiner Eisenbahnkomitee an den Landesfürsten:

«Der Landtag richtet daher an Seine Durchlaucht unseren Landesfürsten die inständige Bitte: Höchstderselbe wolle in landesväterlicher Huld seinen mächtigen Einfluss zum Wohle seines Landes leihen und unter den obwaltenden Umständen insbesondere dahin verwenden, dass zuvörderst eine genaue technische Expertise des genannten Projektes von Seite der österreichischen Regierung zu Stande komme.»¹⁴

Aber auch Fürst Johann II. vermochte das Blatt nicht zu wenden. Das Fürstentum war nicht in der Lage, seinen Anteil an die die Baukosten zu übernehmen, ebenso wie die Arlbergbahn nicht willens gewesen ist, die zusätzlichen rund 16 Kilometer alleine zu finanzieren. Die Arlbergbahn wurde am 20. September 1884 durch Kaiser Franz Joseph I. feierlich eröffnet.

Begehung der geplanten Strecke

Kehren wir zurück zu den Plänen der Rhätischen Bahn von 1905: Die SBB-Generaldirektion wollte den bündnerischen Entscheidung in Sachen «Nebenbahn» partout nicht akzeptieren. Nach dem Lobbying der Bundesbahn-Vertreter wurde die Vorlage «Schmalspurbahn Landquart–Schaan» 1907, noch während der laufenden Sommer-Session, kurzfristig zurückgezogen – wie es offiziell hiess «behufs Aktenvervollständigung». Es müsse noch ermittelt werden, wie viel Verkehr durch die angestrebte internationale Verbindung Bregenz–Feldkirch–Schaan–Landquart(–Chur) der SBB-Rheintallinie St. Margrethen–Chur entzogen werde.

Statt einer Zustimmung zur Vorlage, wie das Eisenbahndepartement zuerst entschieden hatte, wurde auf