

16 Kilometer weiter auf ihrem eigenen Bahnnetz festhalten und zudem einen beachtlichen Zuwachs des Personenverkehrs für die jetzige Vorarlberger Bahn (Feldkirch-Bregenz) erreichen könne.

Die topographische Situation weise entschieden auf den natürlich gegebenen Knotenpunkt Sargans hin. Aber auch diesmal hatte Liechtenstein kein Glück, da die Verlegung der Bahnlinie aus Rentabilitätsgründen abgelehnt wurde.

Der letzte Versuch, Liechtenstein dem Eisenbahnverkehr zuzuführen, wurde am Anfang des 20. Jahrhunderts unternommen. In diesem Projekt sollte die Rhätische Bahn von Landquart über Bad Ragaz-Maienfeld-Balzers-Triesen nach Schaan geführt werden und den Anschluss an die Arlbergbahn herstellen. Obwohl der Verkehr durch Liechtenstein mit Graubünden eine lange Tradition hatte – bereits die alte Römerstrasse Chur-Augsburg führte durch das heutige liechtensteinische Gebiet – konnte das Projekt nicht verwirklicht werden, da die SBB befürchteten, dass mit einer zusätzlichen Bahnlinie die Schweizerische Bahn in ihren Interessen geschädigt werde.

Von der wirtschaftlichen Not nach dem ersten Weltkrieg war auch Liechtenstein stark betroffen. Zur Verbesserung der damaligen Situation kündigte das Fürstentum den mit Österreich seit 1852 bestehenden Zollvertrag und schloss ab 1. Januar 1924 eine Zoll- und Währungsunion mit der Schweiz. Den starken Kaufkraftverlust der Österreichischen Währung bekamen auch die Bahnbediensteten im Fürstentum Liechtenstein zu spüren. Sie verlangten einen Teuerungszuschlag, der ihnen erst nach einem kurzen Streik gewährt wurde. Um diesen Zuschlag zu kompensieren, wurde für die liechtensteinische Strecke ein «Frankenzuschlag» eingeführt.



Kundmachung in den Liechtensteiner Nachrichten vom 8. Dezember 1926

Zu den bedeutendsten technischen Verbesserungen gehörte auch die Aufnahme des elektrischen Bahnbetriebes auf der Arlberg- und Vorarlberger Bahn. Im Streckenabschnitt Feldkirch-Buchs/SG konnte der elektrische Bahnbetrieb bereits am 12. Dezember 1926 aufgenommen werden. Ergänzend sei erwähnt, dass die Schweizer Rheintalbahn Rorschach-Buchs 1934 und Buchs-Sargans 1927 elektrifiziert wurden.

In der zweiten Hälfte der 20er-Jahre war Liechtenstein von einer grossen Rheinnot betroffen. Die über dem Bündnerland am 25. September 1927 niedergehenden sintflutartigen Regenfälle führten zu einem Rheinhochwasser, das gegen Abend seinen Höchststand erreichte. Dadurch, dass die Eisenbahnbrücke dem Wasserdruck standhielt, brach oberhalb dieses Bauwerkes der Rheindamm. Da die Flusssohle über der Talsohle lag, überfluteten die Wassermassen des hochwasserführenden Rheins (rund 2500 m³ pro Sekunde) das Land bis in den Raum Feldkirch. Der quer zum Rheintal verlaufende Bahndamm wurde bei der Katastrophe auf einer Länge von 250 m ebenfalls zerstört.

Bis zur Errichtung von Hilfsbrücken war der Zugverkehr – die internationalen Züge wurden über St. Margrethen umgeleitet – 53 Tage unterbrochen. Da sich die Flusssohle infolge von Schotterablagerungen anhub, musste die Eisenbahnbrücke in regelmässigen Abständen angehoben werden, damit das Rheinhochwasser unbehindert abfliessen konnte. Die alte, noch aus der Zeit der Vorarlberger Bahn stammende Brücke wurde 1935 durch eine neue Stahlkonstruktionsbrücke ersetzt.