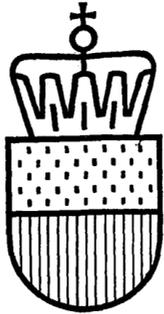


# Liechtensteiner Volksblatt



Abonnementspreise: Inland und Schweiz jährlich Fr. 18.—, halbjährlich Fr. 9.50, vierteljährlich Fr. 4.80. Ausland jährlich Fr. 36.—, halbjährlich Fr. 18.—. Bestellungen nehmen entgegen: Die Postämter und die Verwaltung des Liechtensteiner Volksblatt in Vaduz, Altenbachstrasse, Tel. (075) 221 43, Postcheckkonto IX 2988 St. Gallen. Redaktion: Vaduz, Commerzhaus, Telefon (075) 2 13 94. Druck: Buchdruckerei Gutenberg, Schaan, Liechtenstein

Anzeigenpreise: Die einspaltige Millimeter-Zeile: Anzeigen Reklame  
Inland 10 Rp. 25 Rp.  
Angrenzendes Rheintal, Sargans bis Sennwald 12 Rp. 27 Rp.  
Schweiz 13 Rp. 29 Rp.  
Uebrigtes Ausland 15 Rp. 33 Rp.  
Anzeigenannahme: Für das Inland, Verwaltung in Vaduz, Telefon 221 43. Für das Rheintal, die Schweiz und das übrige Ausland «ASSA» Schweizer Annoncen AG. St. Gallen, Telefon (071) 22 26 26 und übrige Zweiggeschäfte.

Amtliches Publikationsorgan

des Fürstentums Liechtenstein

AZ Vaduz - Samstag, 2. März 1963

Erscheint Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Samstag

97. Jahrgang — Nr. 34

## Die Jugend gestaltet das neue Europa

Von Dr. Bruno HECK, Bundesminister für Familien- und Jugendfragen, Bonn

DK Bonn. - In der Erkenntnis, dass ohne die Freundschaft zwischen Frankreich und Deutschland ein vereinigtes Europa nicht denkbar ist und «die Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern einen unerlässlichen Schritt auf dem Wege zu dem vereinigten Europa bedeutet», wurde am 22. Januar dieses Jahres in Paris der Vertrag über die deutsch-französische Zusammenarbeit unterzeichnet. Von grosser Bedeutung sind die Bestimmungen des Vertrages, die sich ausdrücklich und mit berechtigtem Optimismus an die Jugend beider Länder wenden, die glaubwürdig immer wieder ihren Willen bekundet hat, im Geist brüderlicher Verständigung über alle Grenzen hinweg ihren Beitrag zum Frieden der Völker zu leisten. Ihr sollen nach dem Vertrag «alle Möglichkeiten geboten werden, um die Bande, die zwischen ihnen bestehen, enger zu gestalten und ihr Verständnis füreinander zu vertiefen.»

### Stätten der Begegnung und Verständigung

Die Jugend Frankreichs wie der Bundesrepublik Deutschland hat sich seit langem die Aufgabe zu eigen gemacht, Gemeinschaft zu stiften zwischen ihren Völkern und zwischen den Völkern Europas. Dass sich die Kontakte zwischen der französischen und der deutschen Jugend besonders eng gestaltet, wundert nicht. Ein Grund hierfür ist die geographische Lage beider Länder; ein weiterer die weitgehende Gemeinsamkeit in der Struktur und Gestaltung des Jugendlebens wie der Jugendpolitik; der entscheidende Grund ist aber die übereinstimmende Erkenntnis, dass die französische und die deutsche Jugend die Chance hat, gemeinsam am Fundament der europäischen Einigung mitzubauen. Auf dieses Ziel hin haben sich seit Beginn der Fünfziger-Jahre junge Menschen in europäischen und internationalen Organisationen zusammengeschlossen. Zahlreiche Stätten der Begegnung und der Verständigung für die Jugend Europas und der freien Welt sind geschaffen worden.

Von der deutschen Jugend weiss man durch zuverlässige Untersuchungen, dass nahezu jeder zweite Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren - das sind annähernd vier Millionen junge Menschen - bereits einmal im Ausland gewesen ist. Sicherlich lassen sich hierfür manche persönliche Motive anführen. Dennoch machen diese Zahlen sichtbar, wie sich die junge Generation ihre Zukunft denkt. Es besteht kein Zweifel, dass sie die Begegnung mit

anderen Völkern sucht, um ihre Lebensart und ihr Brauchtum zu verstehen und freundschaftliche Verbindung mit ihnen zu halten.

Der ehrliche Wunsch, in den Menschen anderer Völker Freunde zu gewinnen, zeichnet vor allem diejenigen aus, die sich in der Bundesrepublik Deutschland oder im Ausland zu einer «internationalen Jugendbewegung» zusammenfinden; so in der Begegnung von Jugendgruppen im Zeltlager, auf Fahrt, in den Europa-Häusern oder anderen internationalen Begegnungsorten sowie in vielen gemeinsamen Aktionen. Man denke etwa an die internationalen Jugendgemeinschaftsdienste. Der Leitgedanke dieser «Arbeitslager» ist, dass junge Leute durch die gemeinsame Aufgabe, die sie sich gestellt haben, menschlich einander näher gebracht werden. Besondere Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang die Aktion «Versöhnung über den Gräbern». Insgesamt dürften es rund hunderttausend junge Deutsche sein, die jährlich in Bildungskursen, Studienfahrten und Arbeitslagern durch ihr Engagement ihre Bereitschaft beweisen, aus eigener Initiative und mitverantwortlich am künftigen Europa und an einer freien Welt mitzubauen.

### ... das soll auch so bleiben

Die Deutsche Bundesregierung fördert diese Bestrebungen seit 1950 durch den Bundes-Jugendplan. Mit namhaften Mitteln hat sie bisher einer Million junger Menschen zu internationalen Begegnung verholfen. Verständlicher Weise hat sich der Austausch mit den der Bundesrepublik benachbarten Ländern am stärksten entwickelt. Eine Ausnahme macht England, das trotz seiner grösseren räumlichen Entfernung fast ebenso stark wie Frankreich mit seiner Jugend beteiligt ist, und das soll auch so bleiben.

## Abschied von einem alten Bahnhof

Mit dem seit Jahrzehnten geplanten Umbau des Bahnhofes Feldkirch ist soeben begonnen worden. Es handelt sich um ein auf viele Jahre sich erstreckendes Projekt, das damit das derzeit grösste noch bevorstehende Bauvorhaben der Oesterreichischen Bundesbahnen an Bahnhofsbauten ist.

Der Feldkircher Bahnhof stammt noch aus der Zeit der k. k. privilegierten Vorarlberger Eisenbahn und wurde mit dieser im Jahre 1872 erbaut, im wesentlichen so, wie er noch heute vorhanden ist. Die Anschlussbahn in die Schweiz wurde damals ebenfalls erbaut. Ursprünglich hatte der Plan bestanden, die Anschlussstrecke durch Liechtenstein nach Trübbach bzw. Sargans zu bauen, doch protestierten die liechtensteinischen Gemeinden, vor allem Vaduz, heftig dagegen (wie man in der Geschichte der Vorarlberger Handelskammer zu ihrem hundertjährigen Bestande 1949 entnehmen kann), sodass davon Abstand genommen wurde. Ein anderer Plan, den Anschluss an die schweizerische Rheintalbahn bei Rütli zu finden, scheiterte ebenfalls, sodass schliesslich Buchs dafür ausersehen wurde, wo am wenigsten Widerstände waren.

Mit der Erbauung und Fertigstellung der Arlbergbahn (1874) gewann diese ursprünglich als Neben- und Lokalbahn nicht sehr wichtige Bahnstrecke auf einmal enorme Bedeutung als internationale Strecke. Der Bahnhof Feldkirch wurde zu einem Knotenpunkt, erfuhr daher auch einige nicht unwesentliche Verbesserungen, die aber vollauf ausreichten und steht seither unverändert da. Mit der Elektrifizierung der Arlbergstrecke, die 1925 vollendet wurde, gewann aber der Bahnhof Feldkirch erneut immer grössere Bedeutung. Er sollte schon damals umgebaut werden und die Generaldirektion der Oesterr. Bundesbahnen ar-

Neue Aufgaben für die internationale Begegnung im Bundes-Jugendplan stellen sich im Blick auf Südeuropa. Ferner geht es darum, die guten Ansätze zu einer Aussöhnung mit dem jüdischen Volk zu erweitern. Schliesslich gilt es, die Zusammenarbeit mit jungen Menschen aus den Entwicklungsländern aufzubauen. Hier müssen noch manche Voraussetzungen geklärt und erste Erfahrungen gesammelt werden, bis daraus ein konkretes Programm im Rahmen der internationalen Jugendbegegnung geschaffen werden kann.

Der Erfolg des Bundes-Jugendplans lässt sich nur mangelhaft in Zahlen ausdrücken. Aber vielleicht lässt er sich am Urteil eines sicher sehr kritisch beobachtenden Journalisten aus Israel ablesen, der kürzlich im deutschen Fernsehen sagte, zu dem vielgerühmten deutschen Wirtschaftswunder sei ein neues und bedeutungsvolleres Wunder hinzugekommen: das Wunder der Wandlung in der deutschen Jugend, die sich von nationalstaatlichem Denken befreit habe und geradezu avantgardistisch geworden sei, in dem Bemühen um die europäische Verständigung und um die Ueberwindung von politischen und rassischen Vorurteilen.

Dieser knappe Ueberblick scheint mir den eingangs erwähnten Optimismus im deutsch-französischen Abkommen zu rechtfertigen. Ich glaube daran, dass die junge Generation ihre Vorstellung von Europa bereits hat, die Freundschaft über die Grenzen hinaus bewusst pflegt und weniger Schwierigkeiten als die ältere Generation in der Verwirklichung der europäischen Einigung hat. Auf sie dürfte allgemein zutreffen, was ein französischer Pädagoge kürzlich über die jungen Menschen seiner Heimat ausgesagt hat: «Das Bewusstsein, das die Jugendlichen von ihrer Zukunft in der europäischen Gemeinschaft haben, ist eng mit ihrem Sinn für das Universale verbunden; sie sind Ueber-Europäer in dem Masse, in dem sie universal denken; sie sind in dem Masse Europäer, in dem sie intensiv die Fortentwicklung des Menschen in allen seinen Dimensionen wollen.»

beitete in den frühen Dreissigerjahren ein Detailprojekt aus, bei welchem der Bahnhof im wesentlichen ganz in den Berg (Känzele hineingebaut worden wäre. Aus Mangel an Mitteln scheiterte dies.

Zu Beginn der deutschen Herrschaft 1938 wurden die Bahnen in Tirol und Vorarlberg und damit auch die Strecke Feldkirch-Buchs der Reichsbahndirektion Augsburg zugewiesen, die verschiedene Projekte hatte. Vor allem wurde für die grossen Gütertransporte durch die Schweiz nach Italien eine Schleife in Altentstadt gebaut, um von Bregenz direkt und ohne Maschinenwechsel nach Buchs fahren zu können. Nach dem Kriege wurde dieses Gleis wieder abgebrochen, das Gelände desselben mit privaten Wohngebäuden verbaut. Im übrigen war man bei den SBB mit einem gross angelegten Ausbau des Feldkircher Bahnhofes nicht allzu einverstanden. Ein solcher Ausbau wurde nämlich in Augsburg entworfen, wobei der Feldkircher neue Grossbahnhof ganz wesentlich weiter nach Norden (Levis-Altentstadt) verlegt werden sollte. Schweizerischerseits war man vor allem deshalb dagegen, weil die deutschen Behörden damit an eine Verlegung des Buchser Gemeinschaftsbahnhofes nach Feldkirch dachten. Das Projekt wurde wegen der Kriegsentwicklung dann in die Schublade getan. Die Arlbergbahn wurde immer mehr zu einer Nebenbahnlinie und im letzten Kriegsjahr verkehrte dort nicht einmal mehr ein Schnellzug. Es gab nur noch Personenzüge in wenig dichter Folge. Auf schweizerischen Wunsch wurde allerdings wegen der Berücksichtigung in internationalen Fahrplankonferenzen bis Kriegsende dann zwischen Feldkirch und Buchs ein D-Zug geführt, der abends verkehrte (nur in einer Richtung) und nur aus einem Waggon bestand.

**Tribüne**  
DER FREIEN MEINUNG

### Die Löhne steigen ...

In der letzten Samstagausgabe (23. Februar) war ein Artikel über das Ansteigen der Löhne im Baugewerbe enthalten.

Es scheint mir nicht ganz richtig, dass hier die Löhne der Bauarbeiter an den Pranger gestellt werden und praktisch als einziger Grund für das Ansteigen der Baukosten angeführt sind. Bestimmt geben nicht die Löhne allein den Ausschlag und wer z. B. den diesjährigen Winter als Bauarbeiter verbringen musste, der findet die erfolgte Erhöhung mehr als gerechtfertigt.  
Ein junger Maurer

Nach dem Kriege wurde wiederum ein moderner Um- oder Neubau des Feldkircher Bahnhofes erwogen und zwar mit Ablauf des österreichisch-schweizerischen Vertrages betreffend den Buchser Gemeinschaftsbahnhof, zu dessen Kosten die OBB rund ein Drittel beitragen. Vorarlberg wollte diesen Gemeinschaftsbahnhof, der sehr grosse Einnahmen mit sich bringt und die ganze Wirtschaft der Umgebung belebt (wie man in Buchs sehen kann), auf sein Gebiet bekommen. Da in Levis bzw. Altentstadt dafür zu wenig Platz gewesen wäre, sollte der Gemeinschaftsbahnhof nach Gisingen kommen und nur der Personenbahnhof allenfalls am heutigen Ort oder etwas weiter unten gegen Altentstadt verbleiben. Dabei wurde auch an eine Unterführung Feldkirchs und des Ardetzenberges gedacht. Die Vorarlberger Handelskammer und sogar der Landtag fassten einstimmige Beschlüsse mit der Forderung nach Verlegung des Gemeinschaftsbahnhofes, doch hatten zu diesem Zeitpunkt die SBB schon längst direkt in Wien unter Aufbietung aller erdenklichen Möglichkeiten die Zustimmung der OBB zu Verbleib des Gemeinschaftsbahnhofes in Buchs erhalten. Als Pfaster für Vorarlberg versprach man in Wien den doppelgleisigen Ausbau der Strecke Bregenz-Bludenz (wovon bisher nur Bregenz-Lauterach verwirklicht ist) und einen baldigen modernen Ausbau des Feldkircher Personenbahnhofes.

Mit diesem Ausbau ist jetzt begonnen worden. Es werden Bahnsteige mit Unterführungen gebaut, wobei ein Teil der Geleise in den Käuzele-Hang (Haldenweg) gebaut wird. Auch wird der Bahnhof in beiden Richtungen verlängert, wozu verschiedene Gebäude abgebrochen werden. Derzeit findet der Erdaushub für die geologischen Proben statt. Noch heuer sollen 10.000 Kubikmeter Erdbreich bewegt werden. Ein Umbau des Bahnhofsgebäudes selbst ist allerdings erst später, wohl erst in einigen Jahren, zu erwarten.

## Grosses Interesse für das Bautechnikum

Vom Abendtechnikum Vaduz

Für den nach Ostern beginnenden neuen Jahrgang hat sich eine über Erwarten grosse Zahl von Interessenten ergeben. Für das Maschinentchnikum sind 39 Anmeldungen eingelaufen. Während in den beiden vergangenen Jahren eine grössere Anzahl älterer Berufslleute das Studium begonnen haben, werden die Studierenden dieser Fachrichtung heuer fast ohne Ausnahme im Alter von zwanzig bis fünfundsiebenzig Jahren stehen.

Die grosse Zahl von 49 Anmeldungen für das Studium des Bautechnikumers (davon 16 aus Liechtenstein) hat überrascht. Der Schulrat hat in seiner Sitzung vom 20. Februar einstimmig beschlossen, der Fürstlichen Regierung den Antrag auf Angliederung einer Bauabteilung und zwar sowohl für die Fachrichtung Hoch-

## Neuerungen im Strassenverkehrsgesetz

### 28 Lichthupen sind kein Spielzeug

Begegneten sich da kürzlich zwei Porsche-Fahrer und gaben, wie es auch unter anderen Marken zu geschehen pflegt, fröhlich Blinkzeichen. Ein Verbrechen ist das selbstverständlich nicht, auch kein Vergehen, wohl aber eine Uebertretung! Von einer motorisierten Patrouille der Polizei gestoppt, mussten sich die beiden Automobilisten darüber belehren lassen, dass Lichtsignale am Tage nur zulässig sind, um ausserorts einen voranfahrenden Fahrzeugführer das Ueberholen anzukündigen. Auch im Gegenverkehr darf man keine Lichtsignale mehr geben. Im Zusammenhang mit Vorfahrmanöver wurde das bekanntlich recht häufig praktiziert. Freilich gibt es auch heute noch Fälle - so fügt einer der motorisierten Polizisten bei - wo sich Zeichen mit der Lichthupe (auch Blinkhupe genannt) rechtfertigen, etwa dann, wenn ein auf der falschen Strassenseite entgegenkommender Motorfahrzeuglenker die ihm von vorne drohende Gefahr offenkundig nicht erkennt. Es muss sich aber um eine klare Gefahrensituation handeln. Nur zu blinken, weil irgendwo weit vorne ein anderer entgegenkommt, ist durch das neue Gesetz der Strasse ausdrücklich verboten. BU