



René de Winter

150 JAAR OPENBAAR VERVOER IN LIECHTENSTEIN 1872-2022

Digitale editie 2025



NEDERLANDSE VERENIGING VAN
POSTZEGELVERZAMELAARS VAN HET
VORSTENDOM LIECHTENSTEIN

150 jaar Openbaar vervoer in Liechtenstein 1872-2022



De "officiële" geschiedenis van het openbaar vervoer in Liechtenstein begon in 1872 met de opening van de spoorwegverbinding tussen Feldkirch (Oostenrijk) en Buchs SG (Zwitserland) waarvan bijna 9 kilometer over Liechtensteins grondgebied loopt. Nog steeds speelt deze verbinding een belangrijke rol in het openbaar vervoer in het vorstendom. Het reguliere openbare vervoer per bus werd in 1922 geïntroduceerd.

Spoorwegen



De spoorwegen in het algemeen kennen al een hele lange geschiedenis, maar het moderne verhaal dateert pas uit de 19e eeuw, uit 1825 om precies te zijn, toen de eerste spoorlijn voor het vervoer van personen van Stockton naar Darlington in Noord-Engeland, met een lengte van 14 kilometer, in gebruik werd genomen. Het was de start van een zegetocht van het ijzeren paard op alle continenten. In Nederland reed de eerste trein in 1839 tussen Amsterdam en Haarlem. In Oostenrijk startte men met door stoomlocomotieven getrokken treinen in 1837 met de ingebruikname van het eerste deel van wat later de Kaiser-Ferdinand-Nordbahn werd genoemd, van Floridsdorf bij Wenen naar Deutsch-Wagram in Neder-oostenrijk, een afstand van 13,2 km.

Het zou nog geruime tijd duren voordat de spoorwegen in het uiterste westen van de Habsburgse monarchie, in Vorarlberg, zou beginnen. In 1845 werden de eerste ideeën geopperd om een spoorverbinding van de Adriatische Zee (met de toen Oostenrijkse haven Triëst) naar het Meer van Konstanz aan te leggen, die de van de aanvoer van katoen afhankelijke Vorarlbergse textielindustrie zou kunnen bedienen. Via de Arlberg zou de lijn Vorarlberg met Tirol en de rest van Oostenrijk kunnen verbinden. Maar de keizerlijke regering was tegen de plannen omdat de bouw van een spoorweg door een bergachtig gebied te duur en technisch te ingewikkeld zou zijn.

In 1843 was men in Beieren begonnen met de aanleg van de zgn. Ludwig-Süd-Nord-Bahn, een bij afronding 566 km lange spoorlijn dwars door Beieren, waarvan het laatste deel tot Lindau in 1854 werd opgeleverd. Over de voortzetting op Vorarlbergs gebied was al in 1846 tussen Beieren en Oostenrijk onderhandeld.

In 1858 werd de spoorlijn tussen Rorschach en Chur door het Zwitserse deel van het Rijndal ingewijd. Vanaf Chur zou men via de Lukmanier- en Splügenpas snel zuidwaarts kunnen reizen was de gedachte. De opening van het Zwitserse tracé was het startpunt om de verbinding tussen Lindau via Vorarlberg naar Rheineck onder handen te nemen, maar de Oostenrijkse regering stelde zulke hoge eisen dat het plan niet werd uitgevoerd. Het idee echter verdween niet uit de hoofden van de vroede vaders. Nog voordat

er nieuwe plannen konden worden uitgewerkt, ijverde de Liechtensteinse regering al om interesse te wekken voor een eventuele verbinding tussen het Vorarlbergse en Zwitserse spoornet over Liechtensteins grondgebied, zodat ook het vorstendom zou profiteren van een rechtstreekse aansluiting. De vroege belangstelling bleek achteraf maar goed ook, want er bestonden ook ideeën om een zo kort mogelijke verbinding aan te leggen en dat zou betekenen dat er een spoorlijn ten noorden van Liechtenstein zou zijn gekomen die bij het Zwitserse Rüthi de Rijn was overgestoken, zonder dus Liechtenstein aan te doen.

De toenmalige vorstelijke gouverneur, Johann Michael Menzinger, lichtte de Liechtensteinse vorst Alois II in 1857 uitvoerig in over de plannen om een spoorlijn in Vorarlberg te beginnen, die uiteindelijk via Feldkirch zou aansluiten op het Zwitserse spoornet. De belangstelling van Liechtensteinse zijde had ook een historische achtergrond. Traditioneel waren handelsstromen tussen Noord- en Zuid-Europa eeuwenlang over Liechtensteins grondgebied gelopen. Met de komst van de spoorweg aan de Zwitserse Rijndalzijde vreesde men dat het handelsvervoer wel eens naar Zwitserland zou kunnen verschuiven. De vorst had wel oren naar de ideeën, omdat ook een verbinding via de Arlberg met de rest van Oostenrijk gepland was, wat de communicatie tussen Wenen, waar de vorstelijke lakens werden uitgedeeld, en het vorstendom natuurlijk gemakkelijker zou maken.

Er werd een Liechtensteins spoorwegcomité opgericht dat zich ten doel stelde de overgang tussen de Oostenrijkse en Zwitserse spoorlijnen via Liechtenstein te bevorderen met een spoorbrug tussen Benden en Haag of tussen Schaan en Buchs SG. Om de kans niet mis te lopen stelden de Liechtensteinse gemeenten kosteloos grond ter beschikking voor de aanleg van de spoorlijn. Het

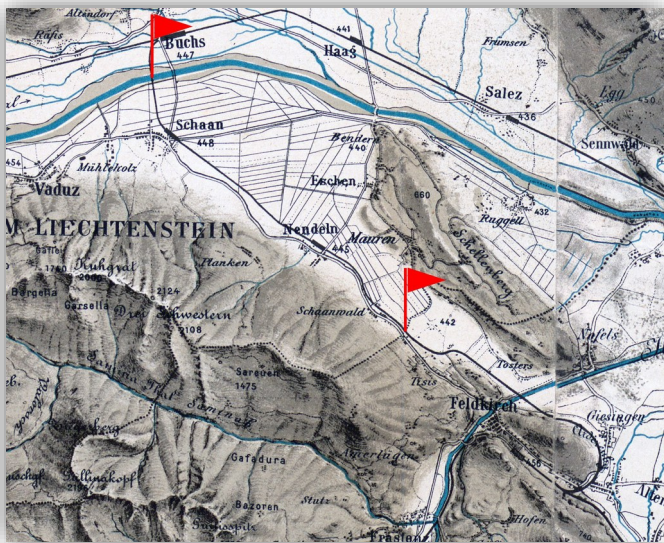


Uitgave van de Nederlandse Vereniging van Postzegelverzamelaars van het Vorstendom Liechtenstein
Tekst: René de Winter © NVPVL 2025 (Alle rechten voorbehouden)

Herdruk van artikelen uit het mededelingenblad "Liechtenstein" (nrs. 182 en 183).
www.nvpvl.nl

▼ Kaart van de Liechtensteinese ingenieur Peter Rheinberger met het aan te leggen spoortracé.

► De spoorlijnen door het Rijndal en jaar van ingebruikneming.

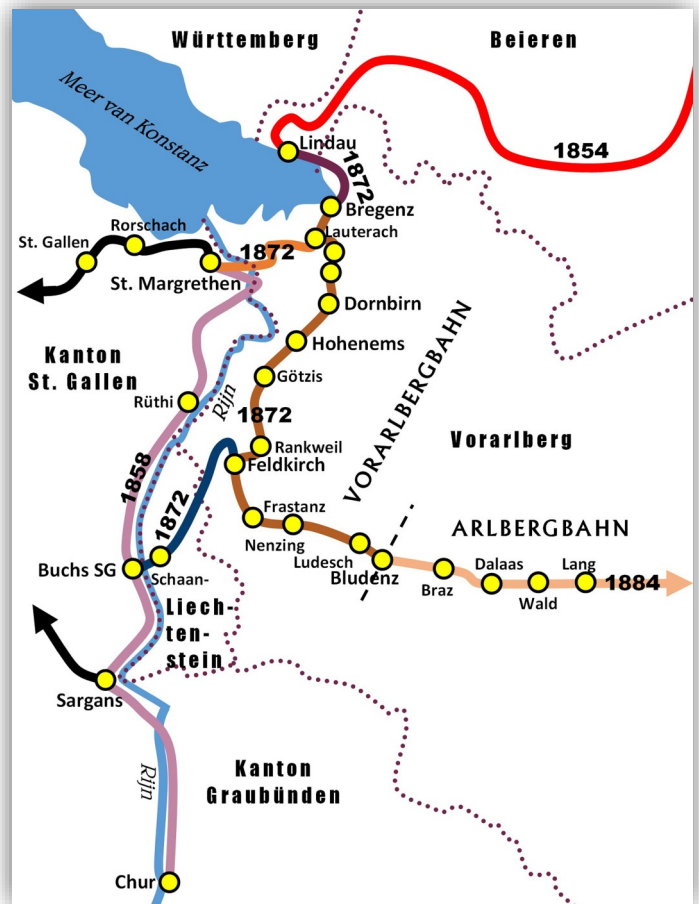


Liechtensteinese parlement ging op 21 juli 1868 akkoord met de plannen en stelde een subsidie en gratis werkkraft in het vooruitzicht. De eigenaars van de beschikbaar te stellen grond zouden voor de helft uit de staatskas worden gecompenseerd. Dat de landsvertegenwoordigers serieus waren blijkt wel uit het feit dat men er niet voor had teruggeschrokken het tol- en douaneverdrag met Oostenrijk op te zeggen als de Liechtensteinese wensen niet zouden worden ingewilligd!

Eindelijk na bijna 20 jaar van plannen maken verleende de Oostenrijkse regering bij wet van 17 augustus 1869 een vergunning aan een consortium dat de bouw en exploitatie ter hand moest nemen. O.a. werd daarin belastingvrijdom voor 9 jaar verleend aan de k.k. privilegerde Vorarlberger Bahn. Een paar maanden later ging ook Zwitserland akkoord. Voor Liechtenstein betekende het uiteindelijk geplande tracé een compromis. Liever had men gezien dat het spoor bij Schaan was afgebogen naar het zuiden en langs Vaduz, Triesen en Balzers had gelopen en pas in het zuiden de Rijn over zou zijn gestoken, maar daarvoor was geen belangstelling van Oostenrijkse noch Zwitserse zijde en Liechtenstein was te arm om een dergelijk plan zelf te kunnen financieren. Na taai onderhandelingen kon op 27 augustus 1870 een staatsverdrag tussen het keizerrijk-koninkrijk Oostenrijk-Hongarije (dat ook handelde in opdracht van de vorst van Liechtenstein), het koninkrijk Beieren en de Zwitserse Eedgenootschap worden ondertekend, een verdrag dat nog steeds van kracht is. Daarin was de aanleg geregeld van een spoorlijn van het Beierse Lindau naar de Zwitserse plaats St. Margrethen via het Vorarlbergse Bregenz, alsmede van Feldkirch naar Buchs SG.

De concessie omvatte de bouw en exploitatie van:

- ◆ Bludenz-Beierse grens: 62,423 km
- ◆ Beierse grens-Lindau: 5,941 km (aan te leggen door de Königlich-Bayerische Staatseisenbahnen)
- ◆ Feldkirch-Buchs SG: 17,992 km (daarvan 8,96 km op Liechtensteins grondgebied; deze lengte wijkt af van de huidige lengte omdat het tracé later is verlegd)
- ◆ Lauterach-St. Margrethen: 9,054 km.



In de herfst van 1870 werd met de aanleg begonnen. De lijn tussen Feldkirch en Buchs SG, betrad na 8,38 km na Feldkirch Liechtensteins gebied. Het vorstendom had de ervaren Liechtensteinese ingenieur Peter Rheinberger (1831-1893) aangetrokken om de technische uitvoering te begeleiden.

24 oktober 1872 was het zover: de officiële ingebruikname van de lijn Feldkirch-Buchs SG kon worden gevierd. In Liechtenstein werden twee stations geopend: het station Schaan-Vaduz en het station Nendeln. Rond 1890 kreeg het station Schaan-Vaduz een tweede verdieping en werd een dienstwoning toegevoegd. Na de toetreding van Liechtenstein tot het Zwitserse douanegebied in 1924 werd een douanekantoor van de Zwitserse douane geopend dat tot 1986 in gebruik was. Naast het station verrees een houten vrachtdepot, dat nog steeds bestaat. In 1902 werd de halte Schaanwald toegevoegd, aanvankelijk zonder eigen stationsgebouw. Dat kwam pas in 1928 tot stand en functioneerde tot de slui-

Fahrplan der k.k. priv. Vorarlb. Bahn.
Gültig vom 24. Oktober 1872.

Feldkirch-Buchs.	Nr. 51	Nr. 52
	Vorm.	Nachm.
Feldkirch—Abfahrt	7 30	4 1/2
Nendeln	7 59	4 30
Schaan-Vaduz	8 12	4 45
Buchs Ankomst	8 19	4 52
Buchs-Feldkirch.	Nr. 52	Nr. 54
	Vorm.	Abends
Buchs . . Abfahrt	8 50	7 1/2
Schaan-Vaduz	9 20	7 7
Nendeln	9 15	7 17
Feldkirch . Ankomst	9 41	7 40

ting in 2012 als station. Geen van de stations in Liechtenstein zijn sinds 1986 bemand en er stoppen geen doorgaande internationale treinen meer, alleen de lokale S-baan stopt nog in Schaan-Vaduz, Schaan-Forst en Nendeln. Zuiver gezien is ook het S-baanlijntje door Liechtenstein natuurlijk een internationale trein, want hij doet drie landen aan, maar in de dagelijks beleving wordt de S-baan zo niet gezien.



De Vorarlberger Bahn had op zijn nieuwe spoorlijnen aanvankelijk de beschikking over tien stoomlocomotieven. Dankzij het succes moest het locomotievenpark later telkens worden uitgebreid. Het personenverkeer stonden drie klassen ter beschikking. In 1926 werd de lijn geëlektrificeerd.

De Vorarlberger Bahn begon zijn dienst met vier locomotieven die in 1871 door de firma Krauss in München waren gebouwd en geleverd (een vergelijkbare locomotief afgebeeld op bovenstaande postzegel). Zij kregen de nummers VB 7 t/m 10 en resp. de namen LINDAU, VADUZ, ST. GALLEN en RHEIN. Na de overname door de staat kregen zij nieuwe onderscheidingsnummers beginnend met kkStB (= kaiserlich-königliche Staatsbahnen).

dan toe particuliere spoorwegen in Vorarlberg, dus ook het Liechtensteinse deel, overgenomen door de Oostenrijkse staatsspoorwegen en dat is tot op heden zo gebleven. Door de aanleg van de Arlbergbahn kwam Liechtenstein aan de internationale doorgaande route van Zürich naar Wenen te liggen, al stoppen de internationale treinen sinds vele jaren echter niet meer in Liechtenstein.

Amtliches

**Elektrischer Eisenbahn-Betrieb
Feldkirch-Buchs.**

Am 12. Dezember 1926 wird die 15,000 Volt Fahr- und Verstärkungs-Leitung der österreichischen Bundesbahnen in der Strecke Feldkirch-Buchs unter Spannung gesetzt und künftig ständig unter Spannung stehen.

Es wird hiermit ausdrücklich auf die Gefahren einer mittelbaren oder unmittelbaren Berührung der unter Spannung stehenden Leitungsstelle aufmerksam gemacht.

Vaduz, am 4. Dezember 1926. 1522

**Kaiserliche Regierung.
gez. Schäbler.**

De Vorarlberger spoorlijnen misten echter op het moment van de ingebruikname de aansluiting op de rest van het Oostenrijkse spoorwegnet. Het traject van Bludenz naar Innsbruck door de Arlberg kwam pas in 1884 tot stand. Innsbruck vormde in die tijd een belangrijk knooppunt voor aansluitende spoorlijnen naar Wenen en Verona. Bij de ingebruikneming van de Arlbergbahn werden de tot

1974 - 2004

ÖSTERREICH 70
BAULEITER DER ARLBERGBAHN
Julius Lotti
130. Todestag

ÖBB
sinds 1998

Daarmee is de Liechtensteinse spoorweggeschiedenis nog niet ten einde. Ongeveer gelijktijdig met de totstandkoming van de Arlbergspoorweg in 1884 begon de Liechtensteinse regering een campagne om alsnog een spoorlijn vanaf het station Schaan-Vaduz door het Liechtensteinse Oberland tot stand te brengen. Om de lijn bij Trübbach op het Zwitserse spoorwegnet aan te kunnen sluiten moest een nieuwe spoorwegbrug worden gebouwd. Voor- en tegenstanders bestookten elkaar in die jaren met persberichten waarin ze hun opvattingen kenbaar maakten. De lijn kwam helaas niet tot stand. Ook de hernieuwde Liechtensteins-Zwitserse pogingen tussen 1903 en 1907 om het vorstendom aan te sluiten op een smalspoorlijn van Schaan via de Ellhorn naar Maienfeld en verder naar Bad Ragaz strandden. Dat gold in 1926/1927 wederom voor het afgestofte project om de Rhätische Bahn, eveneens een smalspoorweg, door te trekken van het Zwitserse Landquart naar Schaan. Die plannen mislukten hoofdzakelijk vanwege de onzekerheden die de overstroming van de Rijn in 1927 voor een veilige en goedkope aanleg hadden veroorzaakt.

FELDKIRCH-SCHAAN-BUCHS
1872-2022 180

FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

© ERHART+PARTNER / Barbara Bühler

De komst van de spoorverbinding had voor Liechtenstein grote gevolgen voor de economische ontwikkeling en heeft zeker bijgedragen aan de industrialisering van het land omdat zowel grondstoffen

150 jaar spoorwegen in Liechtenstein



1872 ● Bouw van de eerste spoorbrug over de Rijn (2021)

1935 ● Bouw van een nieuwe spoorbrug over de Rijn, die thans nog bestaat (2013)



1927 ● Verstoring door de overstroming van de Rijn (1928)



1945 ● Op 19 september werd de regelmatige treinverbinding vanuit het bevrijde Feldkirch naar Buchs SG weer hersteld. De eerste trein was feestelijk versierd.



1972 ● Jubileumsrit ter gelegenheid van 100 jaar spoorwegen (2021)

1997 ● Stations in Liechtenstein (1997)



2010 ▶



als eindproducten gemakkelijk konden worden vervoerd.

De voortschrijdende mobiliteit van de Liechtensteiners met de daarbij behorende verkeersproblemen lieten in 1986 oude ideeën weer naar boven komen. De Liechtensteinse regering gaf een studie in opdracht waarbij verschillende varianten aan bod kwamen. Het openbaar vervoer waartoe ook de spoorlijn behoort, zou zodanig moeten worden uitgebreid dat inwoners vanzelfsprekend hun auto zouden laten staan. Het busnet werd als gevolg van de studie op zijn kop gezet en ingrijpend verbeterd, zodat de noodzaak om het spoorwegnet grondig aan te passen weer in de koelkast werd gezet.

Om de bestaande infrastructuur optimaal te kunnen benutten lanceerde de Liechtensteinse regering in 2011 opnieuw een plan om betere aansluiting te krijgen aan de regionale verbindingen in Oostenrijk en Zwitserland. Het plan werd als S-Bahn FL.A.CH gelanceerd (de S staat voor Schnellbahn). Jarenlang getouwtrek over financiële kwesties tussen de drie landen leverde uiteindelijk in 2020 een werkbare compromis op. Van de begrote CHF 122 miljoen voor het op de schop nemen van de hele spoorinfrastructuur moest het vorstendom 66,5 miljoen bijdragen. Oostenrijk zou dan de rest voor zijn rekening nemen. Behalve dubbelspoor op de hele route omvatte het plan het scheiden van wegverkeer en spoorwegen door de bouw van tunnels en het aanleggen van nieuwe haltes. Echter de kiezers in Liechtenstein gooiden roet in het eten. In augustus 2020 stemde een meerderheid van de kiesgerechtigden in een referendum tegen de financiering, waardoor het gehele project naar de prullenbak werd verwezen. Belangrijkste reden voor de afwijzing was dat de S-Bahn maar door weinig lokale reizigers zou worden gebruikt en dat het bestaande busnet als zeer adequaat wordt ervaren. Blijkbaar speelde de aansluiting op de Zwitserse en Oostenrijkse systemen waardoor men sneller naar bestemmingen in genoemde landen zou kunnen doorreizen nauwelijks een rol. Dat er echter dringend iets moeten worden gedaan aan de toekomstige mobiliteit is iedereen wel duidelijk. De vraag is echter hoe en wat en of daarin een rol is weggelegd voor het spoor. Wellicht dat de huidige problemen rondom olie en gas een nieuwe impuls kunnen geven aan het openbaar vervoer.

DE STATIONS IN LIECHTENSTEIN

SCHAAN-VADUZ - Het twee verdiepingen tellende station Schaan-Vaduz werd tussen 1870 en 1872 gebouwd en was dus gereed toen de eerste trein door het land reed. Sinds 1986 is het station onbemand en alleen als halte in gebruik. In 2000 kocht de Liechtensteinse regering het gebouw van de Österreichische Bundesbahnen. Bij de overgang van Liechtenstein van het Oostenrijkse naar het Zwitserse tol- en douanegebied werd in 1926-1927 een deel aangebouwd dat tot 1986 dienst deed als zetel van de Zwitserse douane in Liechtenstein.

NENDELN – Ook het station Nendeln was bij de opening van de spoorlijn in 1872 gereed voor gebruik en werd in dezelfde tijd als het station Schaan-Vaduz gebouwd. In 1926 werd ten behoeve van de Zwitserse douane een bijgebouw neergezet. In 1931 werd een etage op het station gebouwd dat als woonhuis voor de baanwachter moest dienen.

SCHAANWALD - In 1902 keurde het Oostenrijkse K.K. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft het voorstel om in Schaanwald een halte in te richten goed. Op 19 oktober van dat jaar stopte de eerste trein in Schaanwald. Vanwege het uitblijven van passagiers was de halte tussen 1921 en 1928 opgeheven. Pas in 1928 werd een gebouwtje neergezet, direct naast het huis van de spoorwegopzichter die verantwoordelijk was voor het bedienen van de slagbomen ter plaatse. Sinds 1988 is er geen spoorwegpersoneel meer aanwezig. In 1997 kocht de gemeente Mauren het stationnetje en renoveerde het. Tegenwoordig staat het houten gebouw op de Monumentenlijst. Op dit moment stoppen er geen treinen meer in Schaanwald.

FORST HILTI (SCHAAN) - In mei 2000 werd de halte "Forst Hilti" in gebruik genomen, die speciaal is bedoeld voor medewerkers van Liechtensteins grootste industrie Hilti AG in Schaan. Pendelaars vanuit met name Oostenrijk kunnen zo met het openbaar vervoer gemakkelijk bij hun werk komen.



Busvervoer



Eerste post-
auto's in de
buurlanden



Voorlopers

In 1863 begon de toenmalige "Postmeister" van Balzers een dagelijkse dienst per paard en wagen tussen zijn kantoor en Feldkirch, primair om post te kunnen vervoeren, maar ook met drie zitplaatsen voor passagiers. Dat de reis niet zonder gevaren was blijkt wel uit het feit dat postiljon Josef Vogt vanaf 1912 een revolver mocht dragen. Van 1913 tot 1917 onderhield zoon Ferdinand Vogt op eigen kosten twee maal per dag de route Balzers-Schaan per postkoets. De verbinding eindigde abrupt door de situatie rondom het veevoeder dat als gevolg van de Eerste Wereldoorlog niet meer verkrijgbaar was. Ook tussen Vaduz en Schaan reden extra koetsen en wel vier maal per dag. Koetsen waren natuurlijk ook te huur voor passagiers die over voldoende geldmiddelen beschikten.

De eerste gemotoriseerde postauto in Zwitserland reed op 1 juni 1906 van Bern naar Detligen. In Oostenrijk begon de eerste busdienst op 6 augustus 1907, van Neumarkt naar Predazzo in de Dolomieten. Langzaam werden alle door paarden getrokken koetsen vervangen door gemotoriseerde versies. De ontvangst bij de bevolking was gemengd en niet iedereen was gelukkig met het nieuwe vervoermiddel. Diverse ongelukken en technische incidenten en de naar verhouding zeer hoge exploitatiekosten, noopten de PTT in Zwitserland de dienstverlening met postauto's in 1915 te stoppen. Pas in 1918, na de beëindiging van de Eerste Wereldoorlog, werden de gemotoriseerde diensten hervat. In Liechtensteins zuidelijke buur, het kanton Graubünden, reed de eerste postauto pas op 15 juni 1919 van Reichenau naar Flims. De algehele aversie van de bevolking van het kanton tegen automobielen (pas in 1925 lieten de Graubündners knarsetandend auto's op hun wegennet toe!), hadden ook betrekking op de postauto. Die reed aanvankelijk alleen in de zomer, want in de winter moesten de oude vertrouwde door paarden getrokken koetsen weer van stal worden gehaald.

A. Postbotenfahrt zwischen Vaduz und Schaan:				
	Früh	Vorm.	Nachm.	Abends
Abfahrt von Vaduz	7 ⁴⁵	9 ⁴⁵	4 ¹⁵	7 ¹⁰
Ankunft in Schaan	8 ¹⁰	10 ¹⁰	4 ⁴⁰	7 ³⁵
Abfahrt von Schaan	8 ³⁵	10 ³⁵	5 ⁵	8 ¹⁰
Ankunft in Vaduz	9	11	5 ³⁰	8 ³⁵

B. Postbotenfahrt zwischen Vaduz und Balzers:			
	Früh	Nachmittags	Abends
Abfahrt von Balzers	6 ²⁰	3	
Ankunft in Triesen	6 ⁵⁵	3 ³⁵	
Abfahrt von Triesen	7	3 ⁴⁰	
Ankunft in Vaduz	7 ²⁵	4 ⁵	
	Donnittags	Abends	
Abfahrt von Vaduz	11 ⁴⁰	5 ¹⁰	
Ankunft in Triesen	11 ³⁵	6 ³⁵	
Abfahrt von Triesen	11 ⁴⁰	6 ⁴⁰	
Ankunft in Balzers	12 ¹⁵	7 ¹⁵	

Daar komt de postauto...

Het begrip "postauto" voor gemotoriseerd postvervoer knoopte in Zwitserland aan bij het al langer bestaande vervoer per postkoets, waarmee niet alleen post werd vervoerd, maar ook passagiers. In andere landen werd in plaats van het woord "postauto" het begrip "postbus" gebruikt. Tegenwoordig is dat ook in Zwitserland het geval, al is de term "postauto" ook in zwang gebleven. In dit artikel hanteren wij het woord "postauto", temeer omdat "postbus" in het Nederlands nog een andere betekenis heeft.

Eerste poging

In 1906, nog voordat de Oostenrijkse posterijen in eigen land met een geregelde busverbinding waren begonnen, informeerde de k.k. Österreichische Post- und Telegraphendirektion für Tirol und Vorarlberg bij de Liechtensteinse regering of er wellicht belangstelling bestond voor een regelmatige busverbinding, maar daarin zag men op dat moment niets. In 1912 verzocht het Liechtensteinse parlement de regering om te onderzoeken of de tijd nu wel rijp was voor een gemotoriseerde busverbinding en wat de kosten van zo'n project zouden zijn. De Oostenrijkse posterijen berekenden dat een eenvoudige buslijn jaarlijks 42.000 kronen zou kosten waarvan hoofdzakelijk reizigers in het Oberland zouden kunnen profiteren en de te verwachten inkomsten werden op 7000 kronen per jaar geschat. Als we bedenken dat de totale staatsbegroting in dat jaar ongeveer 250.000 kronen bedroeg, dan zou de ene buslijn een vijfde van het gehele staatsbudget zijn geweest. Geen wonder dat men van de plannen afzag. De Vorarlbergse busondernemer Franz Barbisch uit Rankweil deed een jaar later het voorstel om een buslijn te beginnen, maar had als voorwaarde dat de staat de lijn ruimhartig zou financieren. Het jaar 1913 was in het vorstendom economisch gezien een slecht jaar waarin hoge kosten moesten worden gemaakt om de mond- en klauwzeeruitbraak in het land te bestrijden en weer een jaar later, 1914, brak de Eerste Wereldoorlog uit. Exit plannen.

Tweede poging

In 1921 sloot Liechtenstein een Postverdrag met Zwitserland, dat ook de invoering van postvervoer per postauto inhield. Meteen na de inwerkingtreding van het verdrag, waarbij het gehele postwezen in Liechtenstein op kosten van het vorstendom door Zwitserland werd overgenomen, kwam ook de invoering van postautoroutes op de agenda, die noodzakelijk waren om de Liechtensteinse postkantoren postaal te kunnen bedienen.

In Zwitserland waren de posterijen in 1849 in federale handen gekomen na de oprichting van de Zwitserse Eedgenootschap, waarbij de kantonale postdiensten die bestonden werden opgeheven. Op de postroutes reden door paarden getrokken koetsen die al naar gelang de bouw van de koetsen ook passagiers konden vervoeren. Hun populariteit groeide in de loop der tijd omdat zij veelal goede aansluiting boden op spoorverbindingen die immers niet alle plaatsen konden aandoen.

Als aanloop naar opening van de eerste busverbinding in Liechtenstein werden in 1921 enkele proefritten georganiseerd om de routes en de reistijden te kunnen vaststellen. Het publiek was laaiend enthousiast. De Zwitserse Posterijen namen de uitvoering niet zelf voor hun rekening, maar huurden concessiehouders in, particulieren of firma's die bepaalde ritten uitvoerden in opdracht van de post (een gebruik dat tot op heden bestaat). Voor Liechtenstein sloot de Zwitserse PTT in 1922 een contract met de uit Zwitserland afkomstige 40-jarige Alfred Hüsler (geb. 1882). Vanaf 1920 dreef hij in Vaduz een rijwielhandel en -reparatiebedrijf waar hij ook af en toe auto's onder handen nam. Hij begon zijn carrière als postautochauffeur met een door hem zelf aangeschafte bus met zes zitplaatsen en had de PTT-opdracht in de wacht gesleept omdat hij meende de dienstverlening voor de zeer lage prijs van 10.650 Zwitserse franken per jaar te kunnen uitvoeren. Hüsler kreeg een contract voor 17.000 franken, maar moest alle onkosten van onderhoud en verzekeringen zelf dragen. De inspanning die hij moest leveren voor zijn vergoeding was groot: elke dag (behalve op zondag) legde hij 125 kilometer af van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Hij was niet alleen verantwoordelijk voor het vervoeren van passagiers, maar ook voor het vervoer van post tussen de afzonderlijke postkantoren. Al spoedig na zijn aantreden, klaagde Hüsler over zijn in-

komen. In september 1923 jammerde hij dat hij geen cent winst had geboekt en alleen maar verlies had geleden. Zijn klagen had enig succes, want men verhoogde zijn jaarinkomen tot CHF 19.400. De opbrengst van de verkoop van buskaartjes moest hij voortaan aan de posterijen afdragen.



Op 15 maart 1922 was het zover en werd de eerste rit van Eschen naar Balzers via Bendorf, Schaan, Vaduz en Triesen commercieel uitgevoerd.

De nieuwe buslijn reed twee maal daags heen en weer op de route. De tarieven voor passagiers waren bepaald niet mals, zeker gezien de karige inkomens van veel Liechtensteiners, maar de nieuwigheid was wel een belangrijke stap. Op beide trajecten zorgde Hüsler ervoor dat aankomende en vertrekkende treinen in Schaan-Vaduz konden worden gehaald. "We zien dus dat wij ons geen mooiere verbindingen zouden kunnen wensen", juichte de pers. De dienstregeling gaf de uren aan in de 24-uurs-aanduiding, wat een novum in Liechtenstein was. Vandaar dat men de krantenlezers een lesje gaf in hoe die uren te lezen: "Trek van het genoemde uur 12 uur af, dus 15 uur is 3 uur"... Anderhalf jaar later werd de lijn verlengd en werd het aantal ritten meer dan verdubbeld!

Aanvankelijk waren er geen vaste haltes, maar werd op verzoek gestopt bij diverse cafés en restaurants, waar de passagiers binnen konden wachten al dan niet met een versnapering. De eigenaar van het betreffende etablissement hing dan een rood vlaggetje aan zijn





30 jaar later
De tweede
Postauto op
dezelfde plaats

gevel, zodat de chauffeur van de postauto wist dat er passagiers op hem zaten te wachten.

Uitbreiding van het netwerk

In 1925 werd de Oberlandlijn, na de totstandkoming van het douaneverdrag met Zwitserland, verlengd tot de Zwitserse grensplaats Buchs SG. Twee jaar later, in 1927, werd de lijn naar Balzers verlengd tot het aan de andere zijde van de Rijn liggende Trübbach. Door beide plaatsen aan te doen werd het Zwitserse spoorwegnet gemakkelijker bereikbaar voor reizigers uit Liechtenstein. Onder



druk van de posterijen moest Hüsler in 1926 een tweede bus aanschaffen. Ook moest hij een chauffeur in dienst nemen. Als tegenprestatie werd zijn loon verhoogd tot 26.300 frank per jaar.

In 1927/28 werd de verlenging van de Unterlandlijn naar Feldkirch in Oostenrijk aangegrepen om de postautodienst te reorganiseren. Daar kwam bij dat voortaan ook op zondag moest worden gereden en Hüsler met zijn tweemansbedrijfje onvoldoende garanties kon bieden om in geval van bijv. ziekte alle lijnen overeind te houden. Een door de PTT afgegeven concessie kwam nu in de plaats van een contract met vaste vergoeding aan de postauto-ondernemer: de concessiehouder garandeerde de naleving van een dienstregeling met de door hem ter beschikking gestelde bussen. In ruil daarvoor kreeg hij een kleine vergoeding voor het vervoer van poststukken en mocht hij de opbrengst van de verkochte buskaartjes houden.

Naast Hüsler trad in oktober 1927 een tweede concessiehouder aan, Franz Josef Barbisch uit Rankweil, die voortaan de Unterlandbuslijn ging exploiteren. Omdat hij de verbinding naar Feldkirch kon garanderen was zijn Oostenrijkse nationaliteit geen probleem. Vanuit het oogpunt van de Staat was het verlenen van concessies eigenlijk een bezuinigingsmaatregel: het verschil tussen de opbrengst van de kaartverkoop en de jaarlijkse vergoeding aan de postauto-

ondernemer werd zo weggewerkt. Tevens werden de tarieven voor de kilometervergoeding tegen de zin van de Zwitserse posterijen verlaagd van 12 naar 8 rappen per gereden kilometer. Deze verlaging bleef niet zonder gevolgen want beide concessiehouders kwamen er ernstig door in de problemen. Hüsler kon zijn bescheiden wagenpark niet meer onderhouden en dat ging ten koste van de veiligheid. Omdat hij de nieuwe afspraken had aanvaard en dus afhankelijk van de inkomsten uit de kaartverkoop was geworden, was hij genoodzaakt zoveel mogelijk passagiers te vervoeren wat tot overvolle bussen leidde. De postauto's verkommerden zienderogen. In 1929 waarschuwde de Zwitserse Oberpostdirektion, de uiteindelijke opdrachtgever als uitvoerder van het Postverdrag, de Liechtensteinse regering: "Het inkomen dat hij [Hüsler] ontvangt uit reis- en portovergoeding is door de lage tarieven niet voldoende om aan de eisen van vernieuwing en onderhoud van de wagens te voldoen en om hem een passend salaris te verzekeren."

De bergen in...

In 1929 besloot de vorstelijke regering een postautoverbinding tussen Vaduz en Triesenberg te openen, later uit te breiden tot de route Triesenberg-Buchs aan de Zwitserse Rijnzijde via de nieuw te openen Rijnbrug tussen Schaan en Buchs. De lijn werd openbaar uitgeschreven en geïnteresseerden konden offertes indienen. In de zomer moest de route dagelijks vier maal worden gereden, in de winter drie maal per dag. In plaats van naar Buchs (ten tijde dat de Rijnbrug in aanbouw was) moest de bus naar Sevelen rijden, dat aan dezelfde spoorlijn als Buchs ligt. Acht lokale ondernemers maakten hun interesse kenbaar. De bestaande concessiehouders Barbisch en Hüsler waren niet succesvol met hun offertes. In plaats



daarvan kende de Zwitserse Posterijen de concessie op verzoek van het Liechtensteinse parlement toe aan twee lokale ondernemers, de broers Otto en Eugen Frommelt, die het laagste tarief hadden geoffreerd voor de verbinding naar Triesenberg. Al een paar maanden na hun aantreden, vroegen de gebroeders Frommelt de regering en de Landdag om hun onderneming te subsidiëren omdat de opbrengst onvoldoende was om de buslijn succesvol te kunnen exploiteren. In plaats van een subsidie stond de Liechtensteinse regering de broers toe om buitenlanders een hoger tarief (60% meer!) in rekening te brengen dan de lokale bevolking. Die meeropbrengst moest als tegemoetkoming in de kosten worden beschouwd. Het onderscheid tussen "inheemse" en "buitenlandse" passagiers bleef tot 1939 van kracht, ook al had de VVV van Triesenberg zich daarover beklaagd omdat gasten daarover vaak verbolgen waren. Met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog verdwenen de buitenlandse toeristen vrijwel geheel en na de oorlog besloot men de tarieven voor alle passagiers gelijk te trekken. De buslijn vervoerde al naar gelang er plaats was en afhankelijk van het weer zelfs fietsen!

De concessie van Barbisch liep af in 1932 en die van Hüsler in 1933. Om lokale ondernemers een kans te geven, waarvan de meesten gebukt gingen onder de gevolgen van hoge werkloosheid,

werd er veel werving gemaakt voor de concessies. De verkeerscommissie van het Liechtensteinse parlement kon de offerte van de (Oostenrijkse) Barbisch als concessiehouder van de route Tisis-Feldkirch op het grondgebied van Vorarlberg niet negeren. Zijn concessie-offerte werd door de Zwitserse posterijen zeer ondersteund en hij was zo slim om met een Liechtensteinse chauffeur te werken. De oplossing bleek een compromis: de Unterland-lijn werd voortaan bediend door Barbisch en de (nieuwe) concessiehouder Andreas Ritter uit het Liechtensteinse Mauren. Ritter was in beeld gekomen door zijn offerte waarbij hij de route Mauren-Feldkirch voor 50 rappen per rit aanbood, in plaats van de tot dan toe gebruikelijke 70 rappen.

De vernieuwing van de concessie van Hüstler voor de Oberland-lijn in 1933 raakte verzeild in een ruzie tussen de hoofddirectie van de Zwitserse PTT in Bern en de Liechtensteinse regering. De PTT wilde de band met de (Zwitser) Hüsler voortzetten en ondersteunde diens wens om de kilometerprijs te verhogen, terwijl de regering een nieuw bedrijf wilde inschakelen: de onderneming van de gebroeders Frommelt uit Vaduz, die "slechts" 5,25 rappen per kilometer rekenden. Het Post- und Eisenbahndepartement, de "baas" van de Zwitserse PTT, moest eraan te pas komen om het geschil op te lossen en wees de PTT er fijntjes op dat de Liechtensteinse regering het laatste woord had. Opnieuw kwam er een compromis uit de bus rollen: Frommelt zou voortaan de Oberland-buslijn gaan exploiteren, maar zou Hüsler met 200 frank per maand compenseren. Er was nog een ander heikel punt dat een rol speelde. De gebroeders Frommelt hadden al op voorhand een nieuwe bus gekocht die anders werkloos zou worden. In december 1938 werden de twee concessies van de Frommelts (de Triesenberg- en Oberland-buslijnen) verlengd met 5 jaar, maar de afspraak om Hüsler te compenseren verviel. Hüsler zelf zat niet bij de pakken neer en opende in 1933 een garagebedrijf in Vaduz en kocht samen met zijn vrouw het lokale restaurant Grüneck. Voor de Liechtensteinse regering was hij bij behoefte actief als verkeerseexpert en nam rijexamens af.

Tot de vernieuwing en verdeling van de concessies in 1934 bestonden de volgende buslijnen die elk met twee voertuigen werden uitgevoerd:

- ◆ Buchs-Vaduz-Trübbach (uitgevoerd door Alfred Hüsler)
- ◆ Buchs-Vaduz-Feldkirch (vanaf 1927, uitgevoerd door Andreas Ritter, die de diensten tot 1970 met zijn firma bleef verzorgen, waarna de firma Kurt Matt aantrad...)
- ◆ Sevelen-Vaduz-Triesenberg (vanaf 1929, uitgevoerd door Otto Frommelt).

Daarnaast werden door andere particuliere vervoerders ook nog de verbindingen naar Gaflei en Malbun (vanaf 1932) uitgevoerd. Behalve voor het reizigersvervoer was de postauto uiteraard ook van groot belang voor het postvervoer. Elk postkantoor was verantwoordelijk voor de ontvangst, sortering en bestelling van poststukken en voor het afvoeren van ter post gebrachte stukken. Omdat de postauto alle postkantoren meermalen per dag aandeed waren



ca. 1945
Postauto in het centrum van Vaduz



ca. 1930
Fietsvervoer per Postauto

Intermezzo

Even een blik op de tarieven. Met de instelling van de buslijn Vaduz-Triesenberg werd een tariefstructuur ingevoerd met twee tarieven: Liechtensteiners betaalden voor een enkele reis CHF 1.35, terwijl buitenlanders 60% meer werd berekend; zij betaalden voor dezelfde route CHF 2.15. Omgerekend naar "onze" tijd, betekende dat dat een Liechtensteiner bijna 10 euro voor een enkeltje en een buitenlander zelfs bijna 15 euro moest neertellen. Wanneer we bedenken dat een Liechtensteinse mannelijke fabrieksarbeider een dagloon van CHF 12 verdiende en vrouwelijke collega's iets meer dan de helft, dan wordt duidelijk wat een dure zaak een ritje met de bus was. Geen sprake van dat arbeiders uit Triesenberg die in het Rijndal werkten dagelijks met de bus heen en weer naar hun werk konden reizen. Daar bleef nog lang een wandeling of meeliften op een hooiwagen in zwang!

spoedbestellingen en andere belangrijke zaken snel op de plaats van bestemming.

Het Unterland-lijntje

Al langer werd in drie gemeenten van het Unterland de wens geuit de postauto ook door hun gemeentegebied te laten rijden. Benders in de gemeente Gamprin werd dan weliswaar al langere tijd bediend op de route van Eschen naar Schaan, maar de rest van de gemeente en de twee verder weg liggende gemeenten waren van een directe verbinding verstoken. In februari trad de Liechtensteinse regering in overleg met de Zwitserse autoriteiten om te zien welke route een nieuwe lijn zou moeten rijden. Op 6 mei 1946 reed de eerste postauto op de nieuwe route die Schellenberg, Ruggell en Gamprin aansloten op de "rest" van de wereld, of in ieder geval op de "rest" van Liechtenstein! De nieuwe buslijn werd gestart in Eschen en reed via Mauren zijn ronde door het Unterland. Met name voor Schellenberg was de nieuwe lijn van belang, want het maakte de opening van een eigen postkantoor mogelijk, nu de bus dagelijks rechtstreeks post bracht en ophaalde en men niet langer afhankelijk hoefde te zijn van een postbode die vanuit Mauren moest komen. Overigens bleek het gebruik erg achter te blijven bij de verwachtingen, maar dat kwam omdat een ritje veel te duur was voor de gemiddelde Schellenberger.

Een andere aanpak

Op 1 juli 1949 werd het postautowezen overgenomen door de Staat Liechtenstein, dat wil zeggen dat de Zwitserse Posterijen de toedeling van concessies voortaan op grond van het Postverdrag met instemming van de Liechtensteinse regering aan concessiehouders begon te verzorgen. Dat zorgde voor een flexibeler aanpak van frequentie-, tarieven- en routeproblemen. In de loop der jaren zijn

routes diverse malen gewijzigd, evenals vertrek- en aankomsttijden. Nieuwe lijnen werden opgericht om aan de veranderende reisbehoeften te kunnen voldoen. Om het reizen met de postauto aantrekkelijker te maken werden meerrittenkaarten en abonnementen ingevoerd.

Eind jaren '60 begon het particuliere autobezit snel te groeien. De mobiliteit die door de komst van de postautoroutes al was verbeterd, werd vanaf dat moment ongekend. Enerzijds betekende dat een duidelijke afname van het gebruik van de postauto, anderzijds groeiden de behoeften van de niet-autobezitters aan meer mobiliteit. Dat leidde tot een opvoering van de frequentie op tal van lijnen. In 1970 werd de route Buchs-Vaduz overdag drie maal per uur aangeboden (de zgn. 20 Minten-Takt) en ook 's avonds werd langer doorgereden. In 1958 werd de eerste grotere bus in gebruik genomen, daarna aanhangwagentjes om vooral postpakketten te kunnen vervoeren (de postauto was immers ook vooral gesticht voor het vervoeren van post tussen de postkantoren!) en in 1975 werd de eerste gelede bus aangeschaft. Vooral de overname van het busvervoer van scholieren zorgde voor een belangrijke uitbreiding van de dienstverlening.

Maakten in 1925 ruim 18.000 passagiers gebruik van de postauto, in 1930 was dat aantal al gestegen tot ruim 78.000. Alleen tijdens de oorlogsjaren slonk dat aantal, maar dat was mede te wijten aan de verlaging van de frequentie in verband met de brandstofschaarste. In 1958 was de magische grens van een half miljoen reizigers per jaar overschreden en hun aantal bleef stijgen. In 2021 maakten 4,4 miljoen reizigers gebruik van het ruime aanbod.

Als laatste gemeente van Liechtenstein werd Planken in 1970 aangesloten op het net van postauto's. Karl Jehle uit Planken begon in dat jaar met een dienst tussen Schaan en Vaduz, met kleine busjes.

Geld, geld, geld...

Qua financiën is het openbaar vervoer altijd een zorgenkind geweest en afhankelijk van ruimhartige staatsubsidies. In de tijd dat de post nog een staatsbedrijf was, waren de financiën nauw verweven met de overheidsfinanciën, maar sinds de privatisering moet het parlement besluiten over de subsidies. Tot 1983 golden in Liechtenstein dezelfde bustarieven als in Zwitserland. Om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, verlaagde de overheid de tarieven vanaf 1984 met zo'n 30 procent. Om de aantrekkelijkheid verder te vergroten werd in 1988 een experiment met het zgn. "nultarief" uitgevoerd. Een jaar lang was het openbaar vervoer geheel gratis en begrijpelijkerwijs steeg het aantal passagiers maar liefst met 43% tot 1,9 miljoen passagiers. Eerlijkheidshalve dient te worden vermeld dat ook het aantal buslijnen werd uitgebreid, zodat ook passagiers die gewoonlijk geen gebruik maakten of konden maken, alsnog de geneugten van het openbaar vervoer konden smaken. Een enquête wees uit dat de groei vooral in de sector "vrije tijd" moest worden gezocht, terwijl men had gehoopt dat men



meer voor het gewone woon-werkverkeer uit de eigen auto zou stappen. Na afloop van het experiment werden goedkope jaarabonnementen ingevoerd in een poging om de gestegen belangstelling vast te houden.

In 1988 keurde de Landtag een samenhangend verkeersconcept voor het openbaar vervoer goed wat o.m. betekende dat elke woonkern in het land voortaan elk uur werd aangedaan en Schaan het centrale overstapstation van het land werd. Routes begonnen resp. eindigden daar en de meeste lijnen passeerden het centrale punt.

Privatisering

In de loop van de jaren '90 werden de postbedrijven in Europa die traditioneel in staatshanden waren, gedwongen om te privatiseren. "Liberalisering" van de markt heette de tendens. Ook Liechtenstein zette stappen en zegde het sinds 1921 geldende postverdrag met Zwitserland per 31 december 1999 op. De oude dienstverlening werd in diverse zelfstandige bedrijven opgedeeld. Zo ging het postbedrijf op 1 januari 2000 als Liechtensteinische Post AG zelfstandig verder, werd de telefoontak van de oude PTT als Telecom FL voortgezet en het busvervoer door de Zwitserse Post overgedragen aan een nieuwe publiekrechtelijke onderneming, de Liechtenstein Bus Anstalt (LBA).

Tot dan toe hadden twee Liechtensteinse bedrijven Otto Frommelt Anstalt in Vaduz en Ivo Matt AG in Mauren het openbaar vervoer in Liechtenstein met een concessie van de Zwitserse PTT verzorgd. De LBA formuleerde nieuwe voorwaarden voor het vervoer van passagiers (dus niet meer van post en postpakketten) en eiste dat concessiehouders tenminste 49 wagens en tenminste 60 personeelsleden moesten hebben. Ook moest men scholierenvervoer kunnen uitvoeren. De bestaande bedrijven voldeden niet aan die voorwaarden. Bovendien moesten zij de concurrentie aan met zes andere gegadigden. De LBA besloot de nieuwe concessie uiteindelijk te gunnen aan de firma PostAuto Schweiz, het nieuwe geprivatiseerde bedrijf van de Zwitserse Post, dat aan bijna alle voorwaarden voldeed en duidelijk als winnaar uit de bus kwam. PostAuto Schweiz opende na de toewijzing een eigen kantoor in Triesen. Op zijn beurt verleende PostAuto Schweiz een exploitatieconcessie aan een van de vertrouwde concessiehouders tot dan



toe, Ivo Matt AG in Mauren, terwijl de eigenaren van Otto Frommelt AG ervoor kozen zich op andere delen van de vervoersbranche te gaan richten. Alleen het scholierenvervoer bleef uitgezonderd. Post-Auto Schweiz sloot eveneens contracten af voor het vervoer op de minder interessante routes: Philipp Schädler Anstalt reed voortaan op buslijn 22 (Triesenberg-Gaflei) en Markus Jehle Anstalt onderhield lijn 26 (Schaan-Planken).

Er werden 18 nieuwe bussen (merk: MAN NÜ 313) en één nieuwe gelede bus (MAN NG 313) besteld, die als bijdrage aan het milieu, op aardgas liepen. In Vaduz werd daarvoor speciaal een aardgas-tankstation gebouwd. Overigens waren de buslijnen naar eindbestemmingen in de Liechtensteinse Alpen gewone dieselmotoren omdat er technische problemen met de aardgasbussen in de hoger gelegen delen van het land optraden...



Tot 2000 waren alle in Liechtenstein gebruikte bussen uitgevoerd in de traditionele gele kleur van de Zwitserse post, al hadden ze allemaal een smal randje de kleuren van de Liechtensteinse vlag. Omdat de LBA zich duidelijker wilde onderscheiden werden de bussen in de nieuwe bedrijfskleur limoengroen gespoten.

Na 10 jaar, in 2010, moest de LBA de aanbesteding van de concessies op basis van de wettelijke bepalingen opnieuw uitschrijven. Ditmaal was PostAuto Schweiz niet alleen en deed het bedrijf Ivo Matt zelfstandig mee. Opnieuw won PostAuto Schweiz de concessie en nam personeel en het wagenpark van Ivo Matt over. Met het binnenhalen van een nieuwe overeenkomst wijzigde PostAuto Schweiz

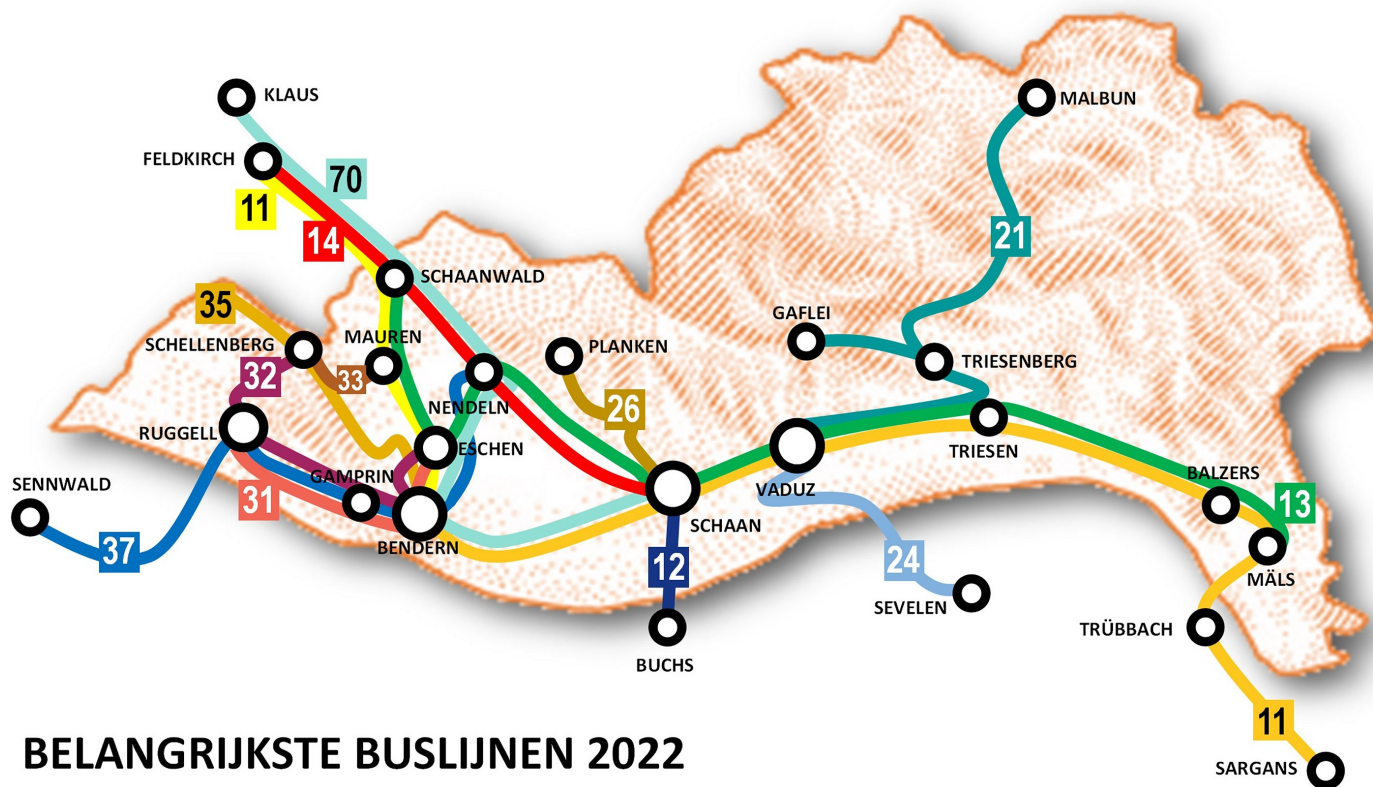
de naam van zijn dochter in Liechtenstein en ging als PostAuto Liechtenstein Anstalt verder. Opnieuw werden nieuwe bussen aangekocht om het wagenpark up-to-date te houden. Ivo Matt AG stond niet helemaal met lege handen na de toewijzing, maar kreeg de stadsbus Triesen (lijn 40) en bijna het gehele nachtbuslijn (3 van de 4 buslijnen) in handen. In 2012 werd een nieuwe centrale garage in gebruik genomen waar alle bussen een onderdak vonden.

In 2012 werd de Liechtenstein Bus Anstalt opgeheven en een nieuw bedrijf opgericht, het Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (afgekort tot LIEmobil, Initialen: VLM) met zetel Schaan, dat de oude bij wet opgedragen taak om het openbaar vervoer te verzorgen overnam. LIEmobil koos de handelsnaam "Liechtenstein Bus" voor de praktische uitvoering van de opdracht. LIEmobil is voor 80% van zijn budget afhankelijk van staatsubsidies; de rest wordt door verkoop van vervoersbewijzen opgebracht. Het bestaande buslijnen-netwerk werd in 2013 flink op de schop genomen en LIEmobil exploiteerde voortaan buslijn 26 zelf.

LIEmobil is verantwoordelijk voor de inrichting van de busroutes en de organisatie van het wagenpark in Liechtenstein. Evenals zijn voorgangers besteedt LIEmobil de operatie via aanbesteding uit aan onderaannemers. Tot december 2021 was PostAuto Liechtenstein Anstalt de grootste aannemer.

In 2020 moesten de concessies opnieuw worden aanbesteed en ditmaal viste PostAuto Liechtenstein achter het net. Twee nieuwe bedrijven namen op 12 december 2021 het stokje over, het Liechtensteinse bedrijf Philipp Schädler Anstalt uit Triesenberg dat de lijndiensten in een consortium met Bus Ostschweiz AG (BOS) vanuit het buurland uitvoert. BOS vindt zijn oorsprong in de voormalige maatschappij Rheintalische Strassenbahn in Altstätten en is daar nog steeds gevestigd.

Zichtbaar voor de passagiers ging de verandering van vervoerder gepaard met de vernieuwing van meer dan de helft van de busvloot. De aardgasbussen gingen met pensioen en er werden 17 nieuwe solobussen aangekocht, evenals vier nieuwe gelede bussen van het merk Solaris. In de loop van 2022 zullen ook de eerste vier elektrische bussen in Liechtenstein worden geïntroduceerd. De twee in



BELANGRIJKSTE BUSLIJNEN 2022

het verkeer opvallende dubbeldekkerbussen werden tot verdriet van velen teruggetrokken.

Het aanbod thans

In opdracht van de regering van het vorstendom Liechtenstein ont- sluiten thans 24 busroutes het hele land en het omringende buiten- land. Daarnaast zijn er nog vier 4 nachtbuslijnen en twee seizoens- gebonden skibuslijnen. Jaarlijks maken zo'n 4,4 miljoen passagiers gebruik van de bussen. Ruim 7000 van de bijna 40.000 inwoners van Liechtenstein hebben een jaarabonnement dat tegen een gun- stige prijs wordt aangeboden om het gebruik van het openbaar ver- voer te stimuleren. Een ruimhartige subsidiëring van de overheid (ruim 14,5 miljoen Zwitserse franken in 2021; bij 4,5 miljoen eigen inkomsten uit de verkoop van vervoersbewijzen e.d. - overigens door de invloed van de covid-periode verlaagd) houdt het intensief bereiden netwerk in de lucht. In de komende jaren zijn nieuwe initia- tieven te verwachten. Zo wordt o.a. flink geïnvesteerd in "aanvul- lend vervoer" in de vorm van huurfietsen, die natuurlijk alleen in het (vlakke) dal kunnen worden ingezet. Ook is opnieuw geheel gratis openbaar vervoer weer aan de orde; er loopt een studie naar de mogelijke impact in al zijn facetten daarvan. Het al maar toenemen- de autoverkeer dat langzamerhand onacceptabele vormen aan- neemt, geeft daar aanleiding toe.

De afgelopen jaren is de samenwerking met buitenlandse openbaar vervoerondernemingen krachtig uitgebreid, waardoor een aantre- kelijk aanbod met dito tarieven is ontstaan. Zo participeert LIEmobil o.a. in de in Zwitserland op ruime schaal gebruikte openbaar ver- voer app Fairtiq, waarmee gereisde trajecten automatisch worden afgerekend en die ook voor gebruik door buitenlandse reizigers openstaat.

Er bestaan sinds enkele jaren ook lokale buslijnen in de gemeenten Balzers, Eschen, Triesen, Triesenberg, Schaan en Vaduz. In Eschen werd daarvoor de route van de bestaande buslijn 31 aange- past. In de andere gemeenten rijden bussen unieke eigen routes.

Gebruikte literatuur

Baur, Brigitte, 2000 bis 2010 : 10 Jahre Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) (St. Gallen, 2010)

Beer, Lothar *Der Eisenbahnbau in Liechtenstein*, in: Bauen für Liechtenstein (Vaduz 2000), pp. 140–173.

125 Jahre Eisenbahn in Liechtenstein (Vaduz 1997)

Schild, Heinz *Liechtenstein wurde am Perron stehen gelassen. Zu einem nicht realisierten Bahnprojekt zwischen Schaan und Landquart*, in: Jahrbuch Historischer Verein für das Fürstentum Liechtenstein (Schaan 2014), Bd. 113, pp. 93–106.

Diverse persberichten uit de Oberrheinische Nachrichten, het Liech- tensteiner Volksblatt en het Liechtensteiner Vaterland
Geschäftsberichte Liechtenstein Bus/LIEmobil 2009-2021



WAGENPARK 2022

- BOS PS Anstalt 28 lijnbussen, 14 gelede lijnbussen, 3 schoolbussen, 2 lokale lijnbussen
- LIEmobil 1 bus
- Bus Ostschweiz AG 1 lijnbus
- Philipp Schädler Anstalt 1 lijnbus, 1 lokale lijnbus
- Landbus Oberes Rheintal (lijn 70 Schaan-Klaus/ Oostenrijk) 4 lijnbussen
- Ivo Matt AG (scholierenvervoer) 7 bussen, 2 gelede bussen, 1 dubbeldekker
- In bestelling 4 elektrische lijnbussen



Liechtensteinse spoorwegpost

In de treinen tussen Feldkirch en Buchs functioneerden vrijwel vanaf het begin van de lijn rijdende postkantoren die meestal over eigen poststempels beschikten. Op de Liechtensteinse stations kon post gefrankeerd met Oostenrijkse en vanaf 1912 ook met Liechtensteinse postzegels ter verzending worden aangeboden. Zowel aan de puien van de stations als in de treinen zelf hingen daarvoor bestemde brievenbussen.

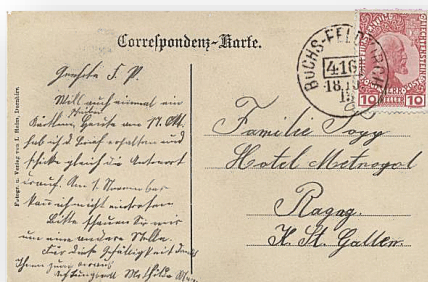


In total zijn er vijf typen (met ondertypen) stempels te onderscheiden. De oudste stempels zijn bekend uit 1872, dus direct bij de opening van de lijn. De conducteurs op de treinen door Liechtenstein hadden de beschikking over een tweeregelig poststempel met de tekst: **"POSTCONDUCTEUR IM ZUGE / BUCHS-FELDKIRCH NO."** en **"POSTCONDUCTEUR IM ZUGE / FELDKIRCH-BUCHS NO."**, waarbij het treinnummer met de hand werd ingevuld. De stempels werden gebruikt om de Oostenrijkse postzegels die op de post moest zijn aangebracht af te stempelen. Uit 1892 is hetzelfde stempel bekend, maar met een vast nummer in het stempel opgenomen (No. 429).

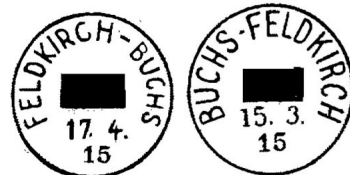


Rond de eeuwwisseling werden rondstempels ingevoerd, die – uiteraard in verschillende versies – tot 1930 in gebruik waren. In het stempel was het nummer van de treindienst opgenomen: de treinnummers 412, 414, 416 (Buchs-Feldkirch) en 309, 413, 415 en 419 (Feldkirch-Buchs). Het gebruik van een of meer stempels is bekend in de periode 1901-1920. Al naar gelang de rijrichting werd post afgestempeld met **"BUCHS-FELDKIRCH"** of **"FELDKIRCH-BUCHS"**.

Werden poststukken met sneltreinen meegegeven of daarin gepost, dan werd het poststempel van het desbetreffende rijdende postkantoor gebruikt, bijv. **"BUCHS-INNSBRUCK"** of **"INNSBRUCK-BUCHS"**. In dat geval konden poststukken uitsluitend op het station Schaan-Vaduz worden ingeleverd



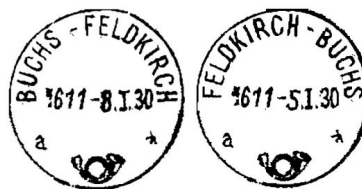
omdat sneltreinen alleen daar stopten. In theorie kunnen ook andere poststempels van ambulante kantoren op Liechtensteinse postzegels worden aangetroffen, zoals van Zwitserse of Oostenrijkse treinstempels. In het laatste geval zijn stempels bekend van routes als **"BREGENZ-WIEN"** of **"LINDAU-INNSBRUCK"**, die op echt gelopen stukken zeer zeldzaam zijn. Filatelisten hebben op tal van routes geprobeerd poststukken gestempeld te krijgen en meenden daarmee grote rareiteiten te creëren.



Een variant zijn identieke stempels waarbij wel de trajecten zijn vermeld, maar geen treinnummers. In plaats daarvan is een zwart blokje opgenomen. Men begon deze optie te

gebruiken omdat het wijzigen van de treinnummers in de stempels niet gemakkelijk was en de postmedewerksters dikwijls vergaten om het juiste treinnummer in te voeren.

Een nieuwe versie van de stempels voor de routes Feldkirch-



Buchs en Buchs-Feldkirch, gemakkelijk herkenbaar aan de afbeelding van een posthoorn onder in het stempel zijn tussen 1928 en 1930 bekend. Voor de datum is

het treinnummer vermeld: 611 en 613 vanuit Feldkirch en 617 en 618 vanuit Buchs.

Of het om in Liechtenstein verzonden poststukken gaat, kan eigenlijk alleen maar worden opgemaakt uit het feit of er Liechtensteinse postzegels zijn gebruikt voor de frankering of uit de context van een poststuk, dus een afzender of vermelding in de boodschap op bijv. een briefkaart.



De laatstgenoemde stempels zijn helaas veelvuldig misbruikt omdat ze nadat zij hun geldigheid hadden verloren in particuliere handen zijn terecht gekomen. Er is een groot aantal poststukken bekend met uitgaven van het Consortium uit 1920 en een afstempeling die past bij de jaren waarin deze postzegels geldigheid hadden. De zegels in heller en kronen verloren op 31 januari 1921 hun frankiekracht. Echter stempeldata vòòr 1928 zijn postaal gezien onmogelijk omdat het stempel pas in 1928 in gebruik genomen is. Frauduleus gebruikt, worden dergelijke poststukken niet als vervalsing beschouwd omdat het stempel wel degelijk echt is, zij het dat het gebruik ervan onwettig was.