

anteil der Staatsausgaben aus und verloren dadurch den Charakter einer erdrückenden Last.¹¹⁰ Der Zollanschluss gewann so auch seine Bedeutung für die Behauptung Liechtensteins im Deutschen Bund.

Trotz dieser günstigen Auswirkungen des Zollvertrages trugen verschiedene Umstände dazu bei, dass der Zollvertrag während des ersten Jahrzehnts in der liechtensteinischen Bevölkerung mehr und mehr Kritik und Abneigung hervorrief. Der Hauptgrund lag darin, dass sich die ersten Erwartungen wie oft nicht ganz erfüllten.

Einmal erforderte die Umstellung ihre Opfer unter den einzelnen. So lagen etwa die vielbesuchte Herberge, die Handlung und die wenige Jahre früher erbauten Warenniederlagen des ehemaligen Zollpächters Marxer in Schaanwald nun mit einem Schlag verödet.¹¹¹ Einen breiteren Kreis traf eine gleich zu Beginn fühlbar werdende Unzulänglichkeit der neuen Zollorganisation: Für die fünf Rheinübergänge, die alle mit Fähren versehen waren,¹¹² wurden nur zwei Zollstätten in Mäls bei Balzers und in Bendern eingerichtet, die übrigen drei Fähren bei Vaduz, Schaan und Ruggell sollten nur mehr dem Personenverkehr dienen. Da die beiden Zollstätten fünf Wegstunden auseinanderlagen, waren für den Warenverkehr mit der Schweiz unzumutbare Umwege in Kauf zu nehmen. Der gegenseitige, ziemlich rege Märktebesuch musste darunter leiden. Nach der Publikation des Zollvertrages erhoben auch gleich die benachteiligten mittelliechtensteinischen Gemeinden «lebhaft Vorstellungen», die der Landesverweser beim Fürsten unterstützte.¹¹³ Auch die st. gallische Regierung setzte sich im Interesse der schweizerischen Nachbargemeinden sogleich beim Regierungsamt für Zollstätten bei Schaan und Vaduz ein.¹¹⁴ Die darauf von den österreichischen Behörden aufgestellten «bolletinierenden Oberaufseher» waren aber in ihren Befugnissen so beschränkt, dass der Handelsver-

110 Siehe die Darstellung unten Anhang A, S. 403.

111 Gesuch von Martin Jos. Marxer an den Fürsten um Entschädigung für den durch die Zolleinigung erlittenen Schaden, 8. Okt. 1852, HK 1852/12243. Das Regierungsamt bemerkte dazu, dass noch eine «grosse Anzahl» von Leuten da seien, die Nachteile erlitten und die gleiche Ansprüche stellen könnten, 31. Okt. 1852, ebda.

112 Die Rheinbrücken wurden erst nach 1867 gebaut.

113 Menzinger an Fürst, 24. Aug. 1852, HK 1861/5377 (1852/9415); ähnlich schon im Bericht vom 7. Aug. 1852, ebda. (1852/8799).

114 Siehe oben Anm. 113.