

Jedermann wusste, dass mit dem Bau der Brücke die unerquicklichen Zustände mit einem Schlag behoben wären. Man brauchte die Leute auch nicht an die Ängste und Nöte zu erinnern, welche allein mit dem Fährdienst notwendigerweise verknüpft waren. Ebenso war es müssig, die Bevölkerung auf die Vorteile einer trockenen Wegverbindung von Nachbar zu Nachbar aufmerksam zu machen. Unter derartigen Vorbedingungen reifte der Bauentschluss heran. Von dem Initiativbeschluss bis zum Jahre 1868, zu welchem Zeitpunkte schon ein Brückenfonds in der Höhe von fl. 11,028.— zur Verfügung stand, lief sicherlich viel Wasser durch den Rhein herunter. Am 29. Juli 1867 lag bereits ein förmliches Projekt, das eine Brücke mit 9 Jochen vorsah, zur Begutachtung auf dem Tisch des liechtensteinischen Landestechnikers, und am 9. Dezember desselben Jahres präsentierte die Brückenbau-Kommission einen fixfertigen Bauvertrag, der dann von den Beauftragten der Gemeinden Eschen-Gamprin und Gams-Haag unterzeichnet wurde. Die Gesamtkosten, einschliesslich der Leistungen der Baugesellschaft, beliefen sich jedoch auf fl. 7'830.—. Es verblieb somit, da die Rücklage eine Höhe von fl. 11'028 aufwies, für die Abdeckung künftiger Reparaturen eine Reserve von ungefähr 3000 Gulden. An der nachfolgenden Kollaudierung, am 23. Mai 1868, nahmen schweizerischerseits Bauinspektor Hefte und liechtensteinischerseits Landestechniker Rheinberger teil.

Als natürliche Folge der mit Landesgesetzblatt Nr. 6 von 1871 von Liechtenstein beschlossenen und alsdann auch ausgeführten Angleichung der Rheindämme fassten die beidseitigen Stellen eine Hebung der Rheinbrücke ins Auge. Vorgesehen war zugleich eine Aufdachung der Brücke. Man wollte offenbar mit 4 Jochen auskommen. Das Problem, das sich demnach hier stellte, war somit die Ausmerzung von 5 Jochen. Zur Diskussion stand das von Oberingenieur Wey ausgearbeitete Projekt. Der liechtensteinische Landestechniker (Rheinberger), der zuvor selbst einen Plan entworfen hatte, äusserte sich mit Schreiben vom 7. Februar 1875 (an die Fürstl. Regierung) zum Projekte Wey.

Die beidseitigen — schweizerischen und liechtensteinischen — Bemühungen waren schliesslich von Erfolg gekrönt. Die Brücke wurde an beiden Enden um 4.5' und in der Mitte um 5' gehoben. Das erste Joch auf der schweizerischen Seite, welches vom Strom unterwühlt war und starke Schwankungen aufwies, erhielt Verstärkungspfähle, $\frac{2}{3}$ des