

sten.⁵⁰ Dringende Arbeiten liess das Oberamt im Taglohn ausführen. Es bezahlte auch weiterhin die Wegmeister und den Strassenaufseher.⁵¹ Die Untertanen baten immer wieder ohne Erfolg, ihnen die Strassenarbeit im Frondienst zu erlassen und die Strassenarbeiter aus der Rentkassa zu bezahlen. Die Bitte war umso mehr gerechtfertigt, als in den Nachbarländern Strassenbau und -unterhalt nicht mehr im Frondienst besorgt wurden.⁵² Bis zur Aufhebung der Fronen im Jahre 1848 bauten die liechtensteinischen Untertanen ihre Strassen selbst, ohne dafür bezahlt zu werden.⁵³ Das Oberamt begründete die Beibehaltung der Frondienste mit dem Hinweis, dass die Weggeldeinnahmen nicht ausreichten, sämtliche Strassenkosten zu bestreiten.⁵⁴

Das liechtensteinische Strassennetz wurde im 19. Jahrhundert nur um wenige Strecken erweitert. Hingegen erfuhren die einzelnen Wegstrecken erhebliche Verbesserungen. Noch im ausgehenden 18. Jahrhundert konnte lediglich die das Land von Norden nach Süden durchziehende Verkehrslinie als Strasse bezeichnet werden. Die verschiedenen Nebenverbindungen bestanden aus meist schlechten Fahrwegen.⁵⁵ Nachdem 1780 die Hauptstrasse nach den damaligen Grundsätzen als Handelsstrasse ausgebaut worden war, ging die Obrigkeit daran, auch das übrige Wegnetz auszubauen und gut fahrbar zu machen. 1794/95 bauten die Balzner auf oberamtlichen Druck hin die Strecke von der Hauptstrasse zur Rheinfähre zu einer guten Fahrstrasse aus.⁵⁶ 1798 war zwischen Eschen und Nendeln unter dem Druck von österreichischem Militär eine Fahrstrasse erbaut worden.⁵⁷ 1809 entstand die Anhang-

50 LRA NR 3/19. Strassenbauverordnung vom 28. Sept. 1808 samt Instruktion. Den einzelnen Gemeinden wurden nach Häuserzahl folgende Hauptstrassenstrecken zugewiesen: Balzers – 1'534 Kl., Triesen 1'690 Kl., Vaduz 1'823 Kl., Schaan u. Planken 2'064 Kl., Eschen 1,013 Kl., Mauren 770 Kl., Gamprin 430 Kl., Schellenberg 361 Kl., Ruggell 611 Kl.

51 LRA LBS, S. 245 f. LRA Rechnungsbücher.

52 LRA SR L 3. Nr. 159 pol. 1. Mai 1819. Bittgesuch. – Quaderer, S. 52 f.

53 Vgl. oben, S. 107 – 125.

54 LRA NR 22/I/10. 14. Juni 1819. OA an Fürst. Amtsbericht betr. Bittgesuch vom 1. Mai 1819. – Trotz des Frondienstes hatte das Rentamt steigende Strassenauslagen zu bestreiten. Die Strassenauslagen betragen: 1815 = 444 fl, 1825 = 750 fl, 1835 = 1'027 fl, 1845 = 2'424 fl. Wären die Fronarbeiten auch noch zu bezahlen gewesen, so hätten die Weggeldeinnahmen die gesamten Strassenauslagen nicht mehr decken können.

55 LB Fritz.

56 LRA AR Nr. 7, Fasz. 6/2. Mehrere Akten betr. Strassenbau Balzers-Schiffahrt Trübbach (1792–1794). Geplant war ursprünglich der Bau einer grosszügigen Fahrstrasse und einer Rheinbrücke. Das Brückenprojekt ist im Zusammenhang mit der Rivalität um den Transitverkehr zwischen den links- und rechtsrheinischen Gemeinden zu sehen.

57 LRA SR S 2. ad Nr. 37 pol. 25. Febr. 1819. OA an HKW. Bericht über den Strassenbau.