

Bericht aus dem Jahre 1800 belegt die Weigerung der auswärtigen Fuhrleute, das Weggeld zu bezahlen.¹³⁷ Joseph Wolfinger erhielt sodann die oberamtliche Weisung, alle Verweigerer von Weggeldzahlungen sorgfältig zu notieren.¹³⁸ Konkrete Ausbesserungen an der Landstrasse wurden in diesen Jahren wohl nicht vorgenommen, da die liechtensteinische Bevölkerung in den Jahren 1799 und 1800 andere Schwierigkeiten zu bewältigen hatte, so die sehr schweren Auswirkungen der Einfälle französischer Truppen.¹³⁹

Wir haben bereits gesehen, dass die mangelhafte Qualität der liechtensteinischen Landstrasse den durchpassierenden Fuhrleuten immer ein Dorn im Auge war. Von oberamtlicher Seite wurde aber nun zusätzlich auch die fehlende Ordnung im Bereich der Strassenumgebung kritisiert. So hatte das Oberamt bereits 1798 festgestellt, dass die Waldungen zu nahe an die Landstrasse herangewachsen waren. Ebenso waren aus den Hecken der Hauseigentümer regelrechte Bäume geworden. Das führe, so beklagte das Oberamt, immer mehr zu Sichtbehinderungen auf der Strasse.¹⁴⁰ Schon im Jahre 1779 hatten die Vaduzer Behörden angeordnet, dass alle Bäume, aber auch die Zäune, 15 Schuh vom Strassenport entfernt sein mussten. Da dieser obrigkeitliche Befehl nicht ausgeführt wurde, musste er im Jahre 1806 nochmals wiederholt werden.¹⁴¹

Kolorierte Planskizze der Ortschaften Balzers und Mäls aus der Zeit um 1794/1795 mit dem orangegelb eingezeichneten Hügel der Burg Gutenberg in der Mitte. Mehrere Wegverbindungen sind eingetragen, die Darstellung erlaubt jedoch keine Rückschlüsse auf deren Qualität.

Die Skizze scheint noch vor dem Dorfbrand entstanden zu sein, jedenfalls ist die 1795 abgebrannte alte Kirche deutlich eingetragen.

Die einheimischen Bauern und Fuhrleute konnten der Pflicht zum Strassenbau und Strassenunterhalt meist nur mangelhaft nachkommen. Zu oft verhinderte der ohnehin beschwerliche Alltag dieser Menschen solche zusätzlichen Arbeitseinsätze. Auch finanziell waren die Lasten für die Bevölkerung im späten 18. Jahrhundert unerträglich gross geworden. Auf eine Bittschrift der Untertanen hin hatte dann die Fürstliche Rentkassa 1798 den Unterhalt der Landstrasse ausserhalb der Ortschaften übernommen.¹⁴² In dringenden Fällen wurde nun die Landstrasse von Lohnarbeitern repariert.¹⁴³ Die Pflicht der Bevölkerung, im unentgeltlichen Frondienst Bau- und Unterhaltsarbeiten für die liechtensteinischen Verkehrswege zu leisten, hatte dennoch bis ins Revolutionsjahr 1848 Bestand.¹⁴⁴

Weitere Strassenbauten, die aber nicht nur eine wirtschaftliche, sondern auch eine militärische Bedeutung hatten, wurden im frühen 19. Jahrhundert realisiert. So wurde zwischen Eschen und Nendeln auf Druck des österreichischen Militärs eine neue Fahrstrasse gebaut.¹⁴⁵ 1809 entstand die Anhangstrasse, welche das Möliholz mit der Burgerauer Rheinfähre verband. Ungefähr zur selben Zeit wurde eine fahrbare Strasse nach Planken erstellt. Bezüglich Zustand und Ausbau des liechtensteinischen Strassenbildes zeigte sich um 1820 das in der nachfolgenden Tabelle angegebene Bild.¹⁴⁶

137) LLA RA 6/11/165: Brief von Joseph Wolfinger an das OA in Vaduz. 2. Februar 1800.

138) Ebenda. Notiz des OA zum Brief des Weggeldeinnehmers Joseph Wolfinger.

139) Vgl. hierzu die Ausführungen auf S. 132–134.

140) LLA RA 6/11/150: Notiz des OA vom 23. Juli 1798.

141) LLA RA 6/11/188: Befehl des OA vom 9. August 1806. – Eine erste oberamtliche Anordnung von 1779 (vgl. LLA RA 6/11/155) wurde offenbar nicht befolgt.

142) Ospelt, Wirtschaftsgeschichte, S. 337.

143) Ebenda, S. 337 f.

144) Ebenda, S. 338.

145) Ebenda.

146) Ebenda, S. 338 f.