

Vaduzer Urbar von 1617¹⁷⁶ wies darauf hin, dass bei der Rheinfähre bei Balzers jeweils im Winter eine Brücke über den Fluss errichtet wurde.¹⁷⁷ Im 18. Jahrhundert gab es zwei Versuche, eine tragfähige Brücke über den Rhein zu bauen. In beiden Fällen zeigte es sich, dass der Bau von Brücken nicht nur ein technisches, sondern auch ein politisches Problem war. Im Zuge ihres Aufstandes gegen die Glarner Herrschaft versuchten die rebellierenden Werdenberger im Jahre 1721, bei Trübbach eine Brücke über den Rhein zu schlagen. Sie sollte den Aufständischen allenfalls auch als Fluchtweg dienen.¹⁷⁸ Auf obrigkeitlichen Befehl – gegen die Werdenberger stellten sich nicht nur die Glarner, sondern auch der Fürst von Liechtenstein und sogar der Kaiser – musste der bereits begonnene Brückenbau wieder zerstört werden.¹⁷⁹ Eine weitere Initiative zum Bau einer Rheinbrücke bei Triesen im Jahre 1759 wurde vom Sarganser Landvogt Joseph Benedikt von Schorno erfolgreich bekämpft.¹⁸⁰

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts war es hingegen den liechtensteinischen und österreichischen Amtsstellen vorbehalten, ein neues Brückenprojekt bei Balzers wohlwollend zu prüfen. Im Januar 1789 teilte das Vogteiamt Feldkirch dem Oberamt in Vaduz mit, dass es von der Regierung in Innsbruck den Auftrag erhalten hatte, sich betreffend einer geplanten Rheinbrücke mit den Behörden in Vaduz in Verbindung zu setzen.¹⁸¹ Das Oberamt berichtete kurz darauf dem Fürsten in Wien, dass die Realisierung dieser Brückenverbindung den liechtensteinischen Untertanen von grossem Nutzen sein würde.¹⁸² In einem Antwortschreiben liess die Hofkanzlei mitteilen, der Fürst sei «nicht abgeneigt», den Bau einer Rheinbrücke bei Balzers zu unterstützen, er wolle aber, dass zuerst ein genauer Kostenvoranschlag für den Bau und den jährlichen Unterhalt der Brücke erstellt werde.¹⁸³ Darauf hin herrschte eine Zeitlang «Funkstille». Zwei Jahre später, im Jahre 1791, legte das Oberamt dem Fürsten erneut eine Stellungnahme vor, die eine Brücke über den Rhein in der Gegend von Balzers befürwortete. Im besonderen wurde darauf hingewiesen, dass die Handelsroute Triest–Fiu-

me–Venedig–Arlberg–Zürich durch diese Brückenverbindung an Bedeutung gewinnen würde. Dies hätte auch positive Auswirkungen für Liechtenstein.¹⁸⁴ Die Hofkanzlei wies in ihrem Antwortschreiben darauf hin, dass Vorarlberg ebenso an der Errichtung einer solchen Brücke interessiert sei und die vorarlbergischen Stände sich auch schon dazu Gedanken gemacht hätten.¹⁸⁵

Vorerst geschah jedoch nichts, was auf die tatsächliche Inangriffnahme dieses Brückenbaues hingedeutet hätte. Der Wunsch nach einer dauerhaften und zuverlässigen Verkehrsverbindung über den Rhein blieb natürlich bestehen, besonders weil im Fährwesen immer Probleme und Konflikte auftauchten. Ein Beispiel mag dies illustrieren: Es handelt sich um eine Konfliktsituation bei der Fähre Trübbach–Balzers, die in einem an den Sarganser Landvogt gerichteten Schreiben des Oberamts Vaduz eindringlich dargelegt ist. Die folgende Darstellung stützt sich weitgehend auf dieses oberamtliche Schreiben aus dem Jahre 1792.¹⁸⁶

Der Kornhändler Baptist Kienz aus Lauterach beklagte sich im September (1792) darüber, dass mehrere Fuhren Früchte, welche die Balzner Fuhrleute für die Überfahrt nach Trübbach bis ans Rheinufer hätten transportieren sollen, mehrere Tage im Freien liegen gelassen worden waren. Die Güter waren folglich jedem Wind und Wetter ausgesetzt und wurden so gänzlich ruiniert. Baptist Kienz stellte als Eigentümer dieser Waren beim Oberamt in Vaduz eine Forderung nach Schadenersatz für den erlittenen Verlust.

Das Oberamt bemühte sich sogleich um eine Klärung dieser Angelegenheit: «Und da man hier immer beeiferet ist, Klagen dieser Art un verzüglich abzuhefen; So sind der Hausmeister und die Vorgesetzten zu Balzers alsogleich einberufen worden [, um] sich über diese Klag standhaft zu Verantworten».¹⁸⁷

Die Vorgesetzten der Gemeinde Balzers gaben zu Protokoll, dass der unklare Grenzverlauf beim Rhein Schwierigkeiten mache. Es gäbe so auch keine klaren Richtlinien, wo sie die Güter für den Weitertransport durch die Trübbacher Fährleute abladen müssten. (Objektiv gesehen war es natür-