

Schaan) die Strasse von Vaduz über den Meierhof nach Triesenberg und von dort mit dem kleinen Scheiteltunnel am Kulm ins Saminatal gebaut worden. Der Landesfürst gab einen wesentlichen Beitrag an die Kosten dieser Strassen und an die Bodenauslösung am Triesenberg. Diese Strasse wurde 1940 neu ausgebaut. «Im goldenen Rank» mündet die Triesenberg-Strasse ein. Eine wesentliche Verbesserung der Verbindung nach den Alpen brachte der Bau des neuen Tunnels 1947, womit die Strasse Gnalp-Steg um 3 km verkürzt und die Steigung nach dem Kulm um 170 Meter verringert werden konnte.

Triesen baute 1890 die Verbindungsstrasse vom Oberdorf durch die Litzenen an die neue Strasse in Triesenberg, die aber mit dem Baue der neuen Bergstrasse (1935–1939 als Alpenbenützerstrasse bereits wieder aufgelassen werden konnte und heute lediglich zur Nutzung der untern Litzenen und als Zufahrt zum Wasserreservoir ob dem Steinbrüchle dienen kann. Der alte Alpweg über Vanolen – benutzt von den Triesnern und Balzern – ging unter und wurde in den 1970er Jahren im Bereiche des sog. Guetle ganz geschlossen. Ebenso ging das Riesrecht für Holz aus Valüna hinter Triesenberg (hinter Steinort über Süttigerwies durch die Litzenen) unter. Die Strasse bot Ersatz. Pferde- und Ochsenfuhrwerk übernahmen den Transport von und zur Alpe Valüna und nach dem zweiten Weltkriege Lastauto und Traktor. Der Viehauftrieb nach Wang über den Kulm und das Äple wurde seitens der Triesenberger am 9. Juni 1895 verboten (mit der Begründung, die Triesner hätten 1893 einen Alpweg von der nun mit der Lawenstrasse erschlossenen Münz nach dem Wang gebaut).

Mit dem Bau der Hochwuhre mussten die Gemeinden Zufahrtsstrassen in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts an den Rhein bauen, über die aus Rufen und Steinbrüchen die Hochwuhrsteine antransportiert werden konnten. Aus dieser Zeit stammen die heute noch bestehenden Wege im Heilos (Gartnetsch), Dreiangelweg (Schmiedaweg) und Toni Negele-Weg (Elastinstrasse), Sandhüslerweg.

Nach dem Bau der Hochwuhre und dem Entwässern der dahinterliegenden Gründe ab 1870 wurden die Flurstrassen angelegt. Nach dem Bau des Binnenkanals 1943 musste das gesamte Flurstrassennetz neu angelegt werden. Ab 1950 begann man, dasselbe ebenfalls mit einem Oberflächenbelag zu versehen, so dass heute Felder und Fluren in Triesen staubfrei sind.

Bestanden in alter Zeit wohl nur Holzbrücken oder gar nur Furten als Übergänge über die Giessen und Bäche in der Ebene, so vernehmen wir ab Mitte des 19. Jahrhunderts bereits vom Baue von Betonbrücken (z.B. die Brücke über den Balzner Mühlbach im Heilos 1903, die heute noch sichtbar ist) oder von Steingewölbebrücken.

Brückenbau war stets Sache der Gemeinde. Nach dem Bau des Binnenkanals 1943 musste die Gemeinde die Brücken neu erstellen und baute sie nach und nach neuzeitlich als Betonbrücken.

Dasselbe trifft auf die Gebiete an der Landstrasse von der Vaduzer Grenze aufwärts zu. Rheinwärts derselben wurden sie in die Umlegung 1943/44 einbezogen, rechts (Rietteile) 1953 melioriert und in die Bauzone einbezogen. Dabei wurden die Strassen erstellt.

Der Ausbau des Dorfstrassennetzes und seine Erhaltung haben seit dem Ende der Frondienste der Gemeinde im Laufe des letzten Jahrhunderts die meisten Auslagen gebracht. Aus den Akten des Gemeindegarchives ergeben sich auszugsweise die folgenden Angaben: