

berg nach Sargans und machte die Schweizer von der Luziensteig unabhängig.³ Dennoch verlief die Hauptverkehrsader von Feldkirch zur Luziensteig durch liechtensteinisches Gebiet, und ein Teil des linksrheinischen Verkehrs von Altstätten her wechselte weiterhin über die Rheinfähre bei Schaan auf die rechte Talseite.⁴

Im 19. Jahrhundert änderte sich die Verkehrslage des Landes grundlegend. Liechtenstein geriet immer mehr abseits des grossen Verkehrsstromes, und die Bevölkerung verlor Erwerbsmöglichkeiten, die sie seit Jahrhunderten gehabt hatte. — Die erste Schmälerung erlitt der Durchgangsverkehr, als der Kanton St. Gallen seine Rheintalstrasse grosszünftig ausbaute und damit die rechtsrheinische alte «Reichsstrasse» empfindlich konkurrenzierte. Als schliesslich seit der Jahrhundertmitte überall Eisenbahnen den Fuhrwerksverkehr verdrängten, verlor das Fürstentum eine bislang wichtige Einnahmequelle. Die Landstrasse, auf der früher Güter von und nach Italien transportiert wurden, hatte nur noch lokale Bedeutung.⁵

War auch um die Jahrhundertmitte der Transitverkehr weitgehend verschwunden, so brach damit der Verkehr keineswegs zusammen. Denn in der zweiten Jahrhunderthälfte wurden die Verkehrswege im Lande selbst und die Verbindungen mit der Nachbarschaft im Interesse der einheimischen Wirtschaft stark ausgebaut und erweitert.⁶

b) *Durchgangsverkehr und Rodwesen*

Wie schon in alter Zeit kannte das Fürstentum Liechtenstein auch im beginnenden 19. Jahrhundert einen regen Durchgangsverkehr, der Fuhrleuten, Gastwirten und Händlern willkommenen Verdienst bot. Ein Grossteil des Warenverkehrs zwischen Deutschland und Italien berührte das Land. Die Strassenstrecke vom Bodensee bei Fussach, dem Rhein entlang über Götzis nach Feldkirch und von da an die Luziensteig war wegen ihres lebhaften Warenverkehrs von und nach der Lombardei über den Splügen besonders bekannt.⁷

Der Gütertransport vom Bodensee über die Bündner Pässe ging seit altersher nach genau vorgeschriebenen Regeln vor sich. Die Untertanen der Landesherren waren nicht nur fronweise zum Unterhalt und Bau von Strassen und Brücken verpflichtet, sondern sie hatten auch Transportmittel zu stellen und Transporte durchzuführen. Diese ursprüngliche Fronleistung war den Fuhrleuten der Dorfgemeinschaft bald

3 Härry, Schweiz. Verkehrswege, S. 111.

4 Moser, Strassen u. Schifffahrt der Nordostschweiz, S. 99 f.

5 Vgl. unten, S. 343 f.

6 Vgl. unten, S. 337 – 340.

7 Staffler, S. 425 – 427.