

auch einen Exkurs in die Forschungsgeschichte, weist hier vor allem auf die im 19. Jahrhundert verbreitete Tendenz hin, viele Strassen als «römisch» zu taxieren, die erst ab dem Mittelalter klar nachweisbar sind. Schindler verweist auch die Vorstellung, dass jede Römerstrasse ein sauber gepflasterter Weg war, ins Reich der Legenden. Es gilt indessen – so Schindler – als sicher, dass seit der römischen Kaiserzeit sowohl durch das werdenbergische linksrheinische Gebiet wie auch durch das rechtsrheinische, durch Liechtenstein führende Gebiet eine befahrbare Verkehrsverbindung führte. Schindler beschliesst seine Ausführungen mit Hinweisen auf frühmittelalterliche Verkehrswege und Fortbewegungsmittel im Alpenrheintal.

Hans Schüpbach stellt das «Inventar historischer Wege der Schweiz» (IVS) vor. Dessen Aufgabe bestehe darin, «ein Hinweisinventar von schützenswerten historischen Wegen für die Raumplanung zu erstellen». Ebenso habe das IVS die Pflicht, «Vorschläge für die sinnvolle Wiedernutzung der alten Verkehrsverbindungen zu machen», so zum Beispiel durch Einbezug ins Wanderwegnetz.<sup>2</sup> Das IVS ist für einzelne Kantone bereits erstellt, für den Kanton St. Gallen wurden jedoch erst punktuelle Vorarbeiten geleistet.

Zum Thema «Verkehr und Verkehrssicherheit» schreibt Fritz Rigendinger den darauf folgenden Beitrag. Er erwähnt dabei eine Transportkostenliste, welche Mailänder Kaufleute für die Strecke Konstanz–Biasca um 1400 erstellt hatten. Hier wurden auch die einzelnen Stationen des Transportweges aufgezeichnet. Im Rheintal zwischen dem Bodensee und Chur waren es: Rheineck, Blatten (bei Oberriet), Feldkirch, Schaan, Balzers, Maienfeld und Zizers. Der Gütertransport erfolgte meist durch einheimische Fuhrleute im Rodverkehr, d. h. in einer genau festgelegten Reihenfolge waren die Fuhrleute eines Dorfes bzw. eines Rodbezirkes berechtigt, auf einem bestimmten Streckenabschnitt Warentransporte durchzuführen. Diese Fuhrleute holten die für den Transport bestimmten Waren in der Sust (im Lagerhaus, auch «Zuschg» genannt), z. B. in Rheineck, ab und beförderten diese Güter bis zur nächsten Sust (in diesem

Fall südwärts bis Blatten). Von Blatten aus wurden die Güter durch Fuhrleute eines anderen Rodbezirks weiterspedit. Für diese Rodfuhrleute – durchwegs Bauern – war diese bezahlte Tätigkeit ein willkommener Nebenverdienst. Kaufleute, denen diese Art des Warentransportes zu langsam ging, gaben ihre Güter (meist auswärtigen) Stracksfuhrleuten mit, die das Recht hatten, grössere Strecken durchzufahren, ohne an jeder Sust aufgehalten zu werden. Dieser Stracksverkehr wurde eine starke Konkurrenz für den traditionellen Rodverkehr. Doch auch stracks durchgeführte Güter waren – noch im frühen 19. Jahrhundert – vom Bodensee bis Chur drei Tage unterwegs.<sup>3</sup>

Der 740 Meter hohe Schollberg «wurde nicht nur mit dem Verkehrshindernis des Felshügels zwischen Vild und Azmoos verbunden, sondern hat dem gesamten linksrheinischen Verkehr und dessen Organisation den Namen gegeben.»<sup>4</sup> Otto Ackermann berichtet über den mühseligen (Aus-) Bau der Schollbergstrasse in den Jahren 1490 und

---

1) Werdenberger Jahrbuch 1997, S. 12. – Auf S. 13 ebenda konstatiert Ackermann jedoch ein (langsam) wachsendes Bewusstsein über die Verheerungen, welche die unbegrenzte Mobilität unserer Kultur zugefügt hat: «Allerdings dämmert in Geschichten wie der von den dänischen Kartoffeln, die in Italien gewaschen werden, um in Belgien zu Pommes frites für England verarbeitet zu werden, die Einsicht, dass ein gewaltiger Verkehrsstrom sinnlos wie eine Lawine zerstörerisch durch das eng besiedelte Europa und durch die Flaschenhalse der Alpenpässe zirkuliert. Frische Erdbeeren unter dem Christbaum, das Sonnenbad in der Karibik an Neujahr und viele weitere «Errungenschaften» des globalen Verkehrs pervertieren, d. h. verkehren Sinn und Richtung von Orientierung und Empfindung.»

2) Ebenda, S. 30.

3) Ebenda, S. 32. Zum Thema «Das Rod- und Fuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein» schrieb Klaus Biedermann 1994 an der Universität Bern eine Lizentiatsarbeit. Eine Zusammenfassung dieser Arbeit in: Arthur Brunhart (Hrsg.): *Historiographie im Fürstentum Liechtenstein. Grundlagen und Forschung im Überblick*. Zürich, 1996, S. 157–162. Die gesamte Arbeit erscheint in einem der kommenden Jahrbücher des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein (JBL).

4) Werdenberger Jahrbuch 1997, S. 47.