

# Wandern und Wanderwege in der Anfangszeit des Vorarlberger Fremdenverkehrs

VON HELMUT TIEFENTHALER

## 1. Reisen unter der Ungunst beschränkter Fahrmöglichkeiten

Wenn in früheren Jahrhunderten von Landstraßen die Rede war, waren damit in Gebirgsländern wie Vorarlberg meistens Karren- oder Saumwege gemeint, auf denen man mit beladenen Tragtieren „fahren“ konnte. So war das „Fahren“ meistens keine Fortbewegung auf Rädern. Es war ein Reiten und am häufigsten ein Wandern, wie etwa bei Wallfahrten, Bergfahrten oder Alpauffahrten.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts waren im Rheintal und Walgau immerhin schon fast alle Talorte mit Fahrstraßen verbunden. Mit dem konsequenten Ausbau der Hauptstraßen war unter Maria Theresia und Joseph II. begonnen worden. Nach der 1766 noch mit bescheidenen Mitteln als Fahrweg gebauten „Salzstraße“ von Weiler im Allgäu über Langen nach Bregenz wurde 1768-71 die Fernverkehrsverbindung Bregenz – Dornbirn – Feldkirch zur ersten guten

Fahrstraße im Lande. 1771-72 wurden die Straßen von Bregenz nach Fußsach und von Höchst über Lustenau nach Götzis gebaut. Die Arlbergstraße Bludenz – Landeck konnte 1822-24, die Staatsstraße Bludenz – Nenzing – Feldkirch aber erst nach 1850 fertiggestellt werden. Im Bregenzerwald brauchte es noch länger, bis man auf einer guten Straße von Schwarzach (1838 Eröffnung der Schwarzachtobelstrecke) bis Schoppernautau fahren konnte. Die Verbindung mit dem Lechtal wurde erst um die Mitte des 20. Jahrhunderts realisiert (1935 Schoppernautau – Schröcken, 1953 Schröcken – Warth). In den anderen Gebirgstälern waren um 1900 schon fast alle Orte auf Fahrstraßen erreichbar gemacht.

Die Bezeichnung „Fahrstraße“ mag manchmal allerdings etwas missverständlich sein. Für heutige Begriffe waren die ersten Straßen in die Gebirgstäler am ehesten mit bescheiden ausgeführten Güterwegen vergleichbar. So wurde etwa von der Brandnerstraße noch 1907 gesagt, sie sei *ein Karrenweg schlechterer Sorte, auf*

