

nicht mehr als lästige Pflicht, sondern vielmehr als wertvolles Recht bewusst. Der Warentransport, ursprünglich Gemeinwerk der Dorfgenossen, wurde später allein von Gemeindefleuten, die ein Fuhrwerk besaßen, bestritten. Die Fuhrleute einer Dorfgenossenschaft besorgten den Warentransport innerhalb der Gemeindegrenzen. Oft schlossen sich auch mehrere Gemeinden zu einem einheitlichen Transportbezirk, einer Port, zusammen. Alle Belange dieses genossenschaftlichen Güterverkehrs waren in eigenen Ordnungen, den «Rodordnungen» festgehalten. Rodgenossen konnten nur Gemeindefleuten mit eigenem Fuhrwerk werden. Diese wählten aus ihren Reihen einen sog. «Teiler», «Faktor», «Susten-, Rod- oder Hausmeister», der die Frachten vom Kaufmann oder Spediteur übernahm und jedem Fuhrmann seinen Anteil, seine «Rod», zum Transport innerhalb des Genossenschaftsgebietes zuteilte. Der Hausmeister kontrollierte die Frachten, wachte über die Einhaltung der Rodordnung, zahlte die Fuhrlöhne aus und bezog die «Niederlagsgelder». Jeder Fuhrmann führte die ihn nach der Reihenfolge treffende Arbeit aus. Diese zeitlich und örtlich bestimmte Reihenfolge und Arbeitsmenge nannte man «Rod», den Warentransport von einer Sust oder Warenniederlage zur andern, bzw. von Rodbezirksgrenze zu Rodbezirksgrenze, «Rodfuhr». In den «Susten», «Kaufhäusern» oder «Niederlagshäusern» wurden die Waren umgeladen. Meist war mit der Sust auch eine Herberge oder eine Zoll- und Weggeldstation verbunden. Dem Monopol der Rodgenossen, innerhalb ihres Bezirkes Waren zu laden und zu führen, waren aber nicht alle Transportgüter unterstellt. Gewisse Warengattungen und Transportgutanteile waren schon immer von der Rod ausgenommen und dem Eilgutverkehr, dem «Strackfuhrbetrieb» überlassen. Strackfuhrleute transportierten ihre Waren «stracks» (direkt) durch mehrere Rodbezirke. Bei der Abgrenzung der Transportrechte kam es zwischen Rod- und Strackfuhrleuten immer wieder zu Streitigkeiten.<sup>8</sup>

Liechtenstein war einbezogen in die Transportorganisation, die den Güterverkehr von Fussach bis Chur regelte. Gemäss Rodordnung vom 28. März 1756 konnte alles Kaufmannsgut, das von St. Gallen und der übrigen Schweiz für Graubünden und Italien bestimmt war, von der Rod ausgenommen werden.<sup>9</sup> Solche schweizerische Ware konnte von jedermann geführt werden. Wer sie aber führte, durfte keine Rodgüter transportieren. Waren, die aus dem Reich über den Bodensee einliefen oder in einer Reichsstadt abgestossen worden waren, mussten als Reichsgüter angesehen und dementsprechend verfrachtet werden. Reichsgüter durften nur von sechs bestimmten Fuhrleuten (Strackfuhrleute), die nur einmal wöchentlich ohne Umladen mit einem vierspännigen Gefährt von Fussach nach Chur und zurückfahren konnten, transportiert

---

8 Buc, Verkehrsgeschichte, S. 24 – 39. Pfister, Transportwesen, S. 21 – 199.

9 LRA AR Nr. 21. Fasz. 10/II/3. Rodordnung vom 23. März 1756.