

gierten der Städte Lindau, Feldkirch, Maienfeld, Chur und des liechtensteinischen Oberamtes, die alte Rodordnung im wesentlichen bestätigt,<sup>16</sup> die entstandene Unordnung blieb aber dennoch erhalten. Das Rodwesen auf der Strecke bis Schaan war zu Ende des 18. Jahrhunderts praktisch abgewürgt. Die vorgeschriebene Zahl der Strackfuhren wurde nicht mehr eingehalten, und ein Grossteil der Waren nicht mehr in die Rod gegeben.<sup>17</sup> Den Unterländer Rodfuhrleuten verweigerte der Faktor in Feldkirch längere Zeit die Fuhrlohne.<sup>18</sup> Als dann seit 1796 wegen des Militärfuhrwesens die Fuhrleute nicht mehr in der Lage waren, das Handelsfuhrwesen richtig durchzuführen, organisierten die Kaufleute ihre Warentransporte selbst.<sup>19</sup> Die Kriegswirren beschleunigten den Zerfallsprozess des unzeitgemässen Rodfuhrwesens. Alle Bemühungen, die Rodordnung auf der Strecke von Feldkirch bis Schaan wieder herzustellen, scheiterten.<sup>20</sup> 1815 wurde die Rodordnung nur noch von Schaan bis Balzers eingehalten.<sup>21</sup> Auch auf dieser Strecke hörte der Rodfuhrverkehr in den 20-er Jahren auf.<sup>22</sup> Am längsten hielt sich das Rodwesen in Graubünden. Aber auch dort wurden die Privilegien der Rodfuhrgenossenschaften seit dem beginnenden 19. Jahrhundert zunehmend beschnitten. Das Rodwesen behauptete sich noch bis in die 40-er Jahre. Durch Bundesbeschluss vom 23. Juli 1861 wurden alle Rechte der Transportgenossenschaften in Graubünden ohne Entschädigung aufgehoben.<sup>23</sup>

Der Warenverkehr durch Liechtenstein war nicht nur in Kriegs- sondern auch in Friedenszeiten starken Schwankungen unterworfen. Hauptursache für diese Schwankungen war die Zoll- und Verkehrspolitik der Nachbarländer. Zwischen der schweizerischen und der liechtensteinischen Talschaft herrschte dauernd eine Rivalität, da jede der beiden versuchte, den Durchgangsverkehr auf ihre Seite zu ziehen.

- 
- 16 LRA AR Nr. 21, Fasz. 20/II/3. Konferenzprotokoll vom 28. u. 29. Dezember 1791.
- 17 LRA AR Nr. 21, Fasz. 20/1. 26. Dez. 1794. OA an HKW.
- 18 HKW L 2-3, 1. 9. Juni 1796. Fürst an österr. Kaiser. — Der Fürst bat den Kaiser, den Faktor in Feldkirch zu zwingen, die ausständigen Fuhrlohne zu zahlen. Solchem Druck musste der Faktor dann nachgeben.
- 19 LRA AR Nr. 22, Fasz. 21. 15. Febr. 1801. Feldkircher Kaufleute an OA.
- 20 1794/95 wurde vorübergehend in Nendeln eine Schranke errichtet, an der alle Waren auf ihre Rodpflicht hin untersucht wurden. (LRA AR Nr. 22, Fasz. 21. 26. Jan. 1802. OA an Vogteiamt Feldkirch). 1804 fand eine Rodkonferenz in Feldkirch statt. (LRA AR Nr. 22, Fasz. 21. 12. April 1804). 1808 bemühte sich das Oberamt, das Rodwesen neu zu ordnen, hatte aber wegen der Uneinigkeit unter den Rodfuhrleuten selbst und wegen des immer stärker werdenden Widerstandes aus Vorarlberg keinen Erfolg. (LRA AR Nr. 22, Fasz. 21. Mehrere Akten).
- 21 LRA LBS, S. 38 f.
- 22 LRA 28/10. 19. April 1831. Oberamtsprotokoll.
- 23 Pfister, Transportwesen, S. 245. Härry, Schweiz. Verkehrswege, S. 172.