

wichtigstes Recht nicht wieder zurück: Die Rechtsprechung verblieb bei den fürstlichen Beamten (dem Oberamt).<sup>448</sup>

Der Fürstlich-Liechtensteinische Absolutismus des 18. Jahrhunderts neigte auch dazu, das Leben der Untertanen durch Verordnungen und Gesetze zu reglementieren. So wurden 1732 eine Polizeiordnung und eine Waldordnung erlassen, die ersten gedruckten Gesetze des Fürstentums Liechtenstein.<sup>449</sup> – Im Gegensatz beispielsweise zur Polizeiordnung diente aber eine Ordnung im Rodwesen weniger dazu, das Leben der Untertanen zu reglementieren. Die Rodordnungen regelten wohl Rechte und Pflichten der Untertanen im Transportgewerbe, aber Zweck dieser Bestimmungen war es in erster Linie, den Untertanen ihre Verdienstmöglichkeiten im Fuhrwesen weiterhin zu garantieren.

## DIE RODORDNUNG VON 1756

Rund dreissig Jahre später folgte dann eine neue Rodordnung, die 1756 in Feldkirch zwischen Liechtenstein und Österreich vereinbart wurde. Im Vorfeld dieser Abmachung stand wiederum die Sorge, der Handelsverkehr könnte, da die Güter oft nicht zuverlässig weiter befördert wurden, sich wieder auf die schweizerische Rheinstrasse hin verlagern.<sup>450</sup> Zwar hatte 1753 ein Schreiben aus Feldkirch (!) wiederum österreichische Verstösse gegen die Rodordnung gemeldet,<sup>451</sup> aber wenn es darum ging, eine Verkehrsverlagerung auf die Schweizer Seite zu verhindern, dann arbeiteten Österreich und Liechtenstein immer noch zusammen. (Jedenfalls zu diesem Zeitpunkt – 1756 – war dies noch so.) Dieser neue Vertrag im Rodwesen betraf in erster Linie die österreichischen Fuhrleute.

### *Rodordnung von 1756*<sup>452</sup>

1. Die Rodordnungen von 1676 und 1704 werden mit folgenden Abänderungen und Ergänzungen bestätigt:

2. Nachgedachte Güter sollen auf dieser Route verbleiben bzw. noch mehr Warenverkehr soll an-

gezogen werden. *St. gallische und andere schweizerische Güter, die nach Graubünden und Italien gehen, aber auch von der Schweiz nach Vorarlberg gelangende Waren, sind nicht der Rodordnung unterworfen.*

3. *Kaufmannsgüter und Waren, welche zwar einer in der Schweiz ansässigen Handelsschaft zugehören, oder durch dieselbe spediert werden, jedoch entweder aus dem Reich über den Bodensee einlaufen, oder auch nur in einer Reichs-See-Stadt abgestossen werden, und von da (ohne in die Schweiz zu gelangen) in Fussach ausgeladen werden, sind nicht mehr als schweizerische, sondern als Reichsgüter zu betrachten.*

4. *Jene Fuhrleute, die schweizerische Güter in unbeschränkter Anzahl führen, dürfen keine in die Rod gehörenden Güter mit sich führen.*

5. *Aus Höchst und Fussach vier, aus den Gerichten Rankweil und Sulz einer, aus der Reichsgrafschaft Hohenems einer, also zusammen sechs «ordinari fuhrleuth» seien dazu befugt, wöchentlich einmal aus dem Reich kommende Kaufmannsgüter aufzuladen.*

6. *Sie bringen diese Kaufmannsgüter mit ihrer eigenen mit vier Pferden bespannten Mähne vom Bodensee stracks bis nach Chur. Von Chur zurück können sie ebenso je eine Stracksfuhr übernehmen.*

7. *Alle übrigen Reichsgüter müssen im Kaufhaus in Feldkirch abgeladen werden und gelangen auf die Rod.*

8. *Ausser diesen sechs genannten Fuhrleuten (vgl. Punkt 5) ist niemand zu diesen Stracksfuhren berechtigt.*

9. *Die Rodtransporte werden von den österreichischen und liechtensteinischen Fuhrleuten – wie gehabt – bis nach Balzers übernommen.*

10. *Zentnerwaren, die von Lindau und anderen Reichs-See-Städten her nach Fussach und weiter nach Graubünden gelangen, dürfen nur soviel geführt werden, wie mit der eigenen Mähne geladen werden können. Waren, die aus Platzgründen nicht mehr aufgeladen werden können, müssen auf die Rod gegeben werden.*

11. *Die erwähnten sechs Fuhrleute (vgl. Punkt 6) können den Transport der Zentnerwaren auch an-*