

Bereits die Rodordnung von 1593 sprach von der Pflicht der Fuhrleute, einem Aufgebot zum Warentransport «gehorsame Folge» zu leisten.<sup>473</sup> Die Fuhrleute mussten die ihnen vom Hausmeister zugewiesenen Waren ohne Verzug annehmen und befördern. Die Praxis sah aber oft so aus, dass Fuhrleute dieser Verpflichtung nur verspätet oder unvollständig nachkommen konnten. Als Landwirte waren sie zum Beispiel mit Feldebau beschäftigt, und daher zur Erntezeit kaum in der Lage, für Kaufleute Transporte zu übernehmen. Die verschiedenen Rodordnungen wiesen hier darauf hin, dass Fuhrleute, die ein Aufgebot nicht wahrnehmen konnten, ausgelassen wurden und warten mussten, bis die Reihe wieder an ihnen war. Caroni nennt einen weiteren Grund, warum die Transportpflicht nicht immer befolgt werden konnte: Es kam vor, dass so viele Waren in einem Kaufhaus ankamen, dass sie mit den vorhandenen und verfügbaren Fuhrleuten nicht mehr weitertransportiert werden konnten. «Hier blieb den Kaufleuten nichts anderes übrig, als an der Sust abzuwarten und ... den aus der Verspätung entstandenen Schaden selbst zu übernehmen.»<sup>474</sup> Ein gewichtiges Konfliktpotential entstand aus dieser Situation, was die Kaufleute in zunehmendem Masse bewog, gegen das Rodwesen und das dadurch garantierte Transportmonopol einzelner Gemeinden und Rodbezirke anzukämpfen.

Die einzelnen Ordnungen machten die Fuhrleute für beim Warentransport entstandene Schäden haftbar.<sup>475</sup> Wie es auch in Graubünden üblich war,<sup>476</sup> so sprach die Rodordnung von 1593 von der Hinterlegung einer Kautions durch den verantwortlichen Fuhrmann. Es konnte auch jemand bestimmt werden, der als Bürge für den Warentransport die Haftung übernahm. Da aber die Fuhrleute ebenso wie die Hausmeister nicht sehr vermögend waren, gab es meist eine genossenschaftliche Haftung.<sup>477</sup> Die Instruktion für den Feldkircher Hausmeister von 1781 (vgl. S. 60, Punkt 4) sprach erstmals ausdrücklich davon, dass die *Gemeinde* für Schäden haftete, die infolge von mangelhaftem Transport entstanden.

Die Welt der Ordnungen und Verträge hatte mit der rauhen Wirklichkeit meist nur wenig gemeinsam. Die einzelnen Rodordnungen hinkten der praktischen Handhabung des Fuhrwesens oft hinten nach. Durch ständige Abänderungen der Verträge wurde versucht, den veränderten Tatsachen Rechnung zu tragen. Meist ohne Erfolg.

Die Verhältnisse in Liechtenstein unterschieden sich dabei nur unwesentlich von den Zuständen in der benachbarten Bündner Herrschaft, die von Johann Andreas von Sprecher in seiner «Kulturgeschichte der Drei Bünde im 18. Jahrhundert» eingehend beschrieben sind. Einzelne Aspekte davon sind im Folgenden kurz skizziert: Rodfuhrleute, die vor Einbruch der Dunkelheit nicht mehr rechtzeitig die nächste Zuschg erreichten, liessen die Waren oft im Freien stehen. So konnte es bei nasser Witterung geschehen, dass ein Baumwollballen mehr als ein Zentner schwerer beim nächsten Spediteur ankam und folglich das vorgeschriebene Gewicht deutlich überschritt, was wiederum zu neuerlichen Anständen führte.<sup>478</sup> In diesem Zusammenhang beschwerten sich Churer Kaufleute im Jahre 1775 auch über den schlechten Zustand des Fuhrwesens in Maienfeld:

*«Die Salzfüässer lagern wochenlang ohne den mindesten Schutz auf der Strasse im Morast herum, während in Chur und im Oberen Bund der grösste Salz-mangel herrscht. Der Hausmeister des Rathhauses führt keine Bücher und pflegt, wenn er gemahnt wird, die Waren zu befördern, zu antworten, unter seinen Vorfahren sei es auch nicht anders geübt worden; schickt man von Chur expresse*

472) Vgl. hierzu die Darlegungen auf S. 127-129.

473) Artikel 8 der Rodordnung von 1593.

474) Caroni, Säumergenossenschaften, S. 92.

475) Rodordnung 1660: Fuhrleute werden «zur Rechenschaft gezogen» (bestätigt 1662 und 1676); Rodordnung 1704: Fuhrmann haftet für Schäden und muss Kautions leisten.

476) Caroni, Säumergenossenschaften, S. 95.

477) Ebenda.

478) Sprecher, Kulturgeschichte der Drei Bünde, S. 221.