

Die Rodfuhrleute standen dabei finanziell oft etwas besser da als die Stracksfuhrleute. Ein Stracksfuhrmann war zum Beispiel auf dem Weg von Chiavenna nach Chur mehrere Tage unterwegs und hatte dementsprechend diverse Auslagen zu bestreiten (Zölle, Übernachtungen, Verpflegung in Wirtshäusern, etc.). Dem Rodfuhrmann hingegen war es meist vergönnt, zuhause zu schlafen und zu essen. Ebenso konnte er sein Tier im eigenen Stall unterstellen.<sup>496</sup> Eine Beschreibung der Gemeinde Splügen (GR) aus dem Jahre 1809 errechnete für die Stracksfuhrleute einen täglichen Verdienst von 43 Kreuzern, für die Rodfuhrleute hingegen einen täglichen Lohn von 60 Kreuzern (entspricht einem Gulden).<sup>497</sup> Die Stracksfuhrleute konnten infolge längerer Abwesenheit von zuhause nicht in demselben Masse wie die Rodfuhrleute in der lokalen Landwirtschaft verwurzelt sein. Sie neigten auch eher dazu, im Fuhrgewerbe hauptberuflich tätig zu sein.<sup>498</sup>

Gemäss den das Fürstentum Liechtenstein betreffenden Rodordnungen war das Stracksfuhrwesen stets in österreichischer Hand. Besonders die am Bodensee gelegenen Verkehrsorte Fussach und Höchst stellten mehrere Stracksfuhrleute. Die Liechtensteiner Bauern konnten also lediglich am Rodverkehr teilnehmen. Folglich blieb das Rodfuhrwesen für sie ein Nebenerwerb, der ihre angestammte Tätigkeit in der Landwirtschaft zwar etwas schmälern, aber nicht wirklich in Frage stellen konnte. Landvogt Schuppler erwähnte in seiner Landesbeschreibung von 1815 das Rodfuhrwesen als kleine, aber dennoch nicht unbedeutende Einnahmequelle:

*«Der Verdienst bei diesem Fuhrwerke ist zwar nicht gross, verdient aber bei dem Mangl eines andern volle Rücksicht. [In Vaduz ist] neben ... wenigem Roodfuhrwerke ... der Weinbau die grösste Einnahmequelle. ... die Hauptnahrung [der Gemeinde Balzers] ist neben der ziemlich mittelmässigen Viehzucht, und dem Landbaue, das Fuhrwerk, wobei sie ihre Laage begünstiget. Alles Getraid und Salz, das auf der Landstrasse nach Bündten, oder Italien gehet, wird in einem dazu eigends eingerichteten Abstosshause abgeladen,*

*und durch sie über den Luziensteig /: ein bedeutend steiler Gebirgspass / bis nach Mayenfeld geführt, auch haben sie durch Vorspanne, die jedes schwere Fuhrwerk über den Luziensteig haben muss, nicht unbedeutenden Verdienst. ... [Die Triesner] sehen hier ... mehr auf das Fuhrwerk, und vernachlässigen ihren Landbau, der meistens,] das Heumähen ausgenommen, vom weiblichen Geschlecht besorgt wird».*<sup>499</sup>

Jedenfalls für die Talgemeinden des Oberlandes war zu diesem Zeitpunkt das Rodwesen als Verdienstmöglichkeit noch offen. Im Liechtensteiner

483) Ebenda. (Ordnungen von Quinto, Artikel 1, sowie von Chiggogna, Artikel 2 und 3.)

484) Ebenda.

485) Ebenda. (Statuten von Osco 1237, Artikel 1.)

486) Diese (auch im Hinblick auf andere Nutzungsrechte) praktizierte Tendenz zur Abschliessung illustriert ein Beispiel aus Andeer: Noch 1807 sollte jeder, der die Bürgeraufnahme auch nur vorschlug, sein eigenes Bürgerrecht verlieren; vgl. Simonett, Verkehrserneuerung in Graubünden, S. 12.

487) Die Vererbung des Saumrechts wurde teils sogar verboten, so in den Statuten von Osco, Art. 2. Die Statuten von Quinto, 1408, waren etwas liberaler: Eine Frau hatte ein Erbrecht, sofern sie bereit war ins Haus des Verstorbenen einzuziehen und die Gemeindepflichten des Erblassers zu erfüllen.

488) Caroni, Säumergenossenschaften, S. 123.

489) Ebenda.

490) Sprecher, Kulturgeschichte der Drei Bünde, S. 220.

491) Ebenda.

492) Ebenda.

493) Ebenda. Vgl. auch Simonett, Verkehrserneuerung in Graubünden, S. 20.

494) Ospelt, Wirtschaftsgeschichte, Anhang 83, S. 266 f.

495) Quelle für 1791/92: LLA RA 21/190, LLA RA 21/242, LLA RA 21/317–318 sowie für 1801: Ospelt, Wirtschaftsgeschichte, S. 334. – Vgl. auch die in der Rodordnung von 1765 enthaltenen Fuhrlohnbestimmungen – dort allerdings Angaben nach Zentner.

496) Simonett, Verkehrserneuerung in Graubünden, S. 20.

497) Ebenda.

498) Ebenda, S. 28.

499) LBS, S. 54 f. (Vaduz), S. 71 (Balzers), S. 77 (Triesen).