

Kampf um das Rodwesen

DIE RODORDNUNG ALS VERKEHRS- HINDERNIS

Der in Kapitel «Gesetzliche Bestimmungen» (vgl. S. 63 bis 92) bereits angesprochene Interessengegensatz zwischen Kaufleuten und lokalen Transportverbänden sollte auch die weitere Entwicklung des Rodfuhrwesens in Liechtenstein prägen. Die Rodordnung sicherte, wie bereits erwähnt, das Transportrecht der Säumer und Fuhrleute, welche die ihnen anvertrauten Waren von Zuschg zu Zuschg beförderten. Jürg Biemann äussert sich zu den Verhältnissen im Kanton Uri, wobei hier viele Parallelen zur Situation im Raum Liechtenstein (Alpenrheintal) erkennbar sind: «[Diese Form des Transports] wurde von den Talleuten eindeutig bevorzugt, da dem Einzelnen ein regelmässiger Verdienst gesichert war und die Spesen sehr gering blieben: der Säumer (Fuhrmann) konnte immer zu Hause übernachten und war auch für die Ernährung der Pferde nicht auf fremde Futterquellen angewiesen. Ganz anders empfanden die fremden Kaufleute diese Art von Transportsystem, wenn sie oft wochenlang auf ihre Waren warten und sie dann erst noch verdorben oder beschädigt entgegennehmen mussten.»⁵⁷⁶

Zum Spannungsfeld zwischen dem Stracksfuhr- und dem Rodfuhrwesen nimmt auch Pio Caroni Stellung.⁵⁷⁷ Einige Grundlinien seiner Argumentation seien im Folgenden kurz skizziert: Seit dem Ausgang des Mittelalters beharrten die Kaufleute immer mehr auf dem Prinzip der direkten Fahrt und stellten sich damit in einen wachsenden Gegensatz zu den Rodfuhrleuten. Diese machten zwar kleinere Zugeständnisse, die aber das Transportmonopol ihrer Gemeinde beziehungsweise ihres Rodbezirks materiell kaum in Frage stellten. So erlaubten sie bei starkem Verkehr (also offenbar bei Vollbeschäftigung der Gemeindegäumer) die direkte Fahrt der Fuhrleute von Chur bis Chiavenna oder Bellinzona. Durch gegenseitige Verpachtung von Rodrechten unter benachbarten Gemeinden wurde eine Ausdehnung der erlaubten Teilstrecke (des Rodbezirks) ermöglicht. Die starke Stellung der Rodgenossenschaften – speziell in Graubünden –

führte dazu, dass die Bündner Pässe von Kaufleuten zusehends gemieden wurden.

Im Kanton Uri wurde wiederholt versucht, den Säumern die Stracksfuhr schmackhaft zu machen. So versprachen die Behörden den Fuhrleuten höhere Frachttarife (Fuhrlohnerhöhung von 13 bis 16 Prozent) sowie ein Vorrecht bei der Warenteilung für den Rückweg.⁵⁷⁸ Offenbar brachten diese Zugeständnisse nicht den gewünschten Erfolg. Ein Grund dafür war sicher die schmale wirtschaftliche Existenzgrundlage der Bauern, die sich eine zu häufige Abwesenheit von ihren landwirtschaftlichen Betrieben nicht leisten konnten.

Der Trend zur Schaffung grösserer Rodbezirke, also hin zu einer grösseren Distanz zwischen den Abladestationen, lässt sich im Kanton Uri über mehrere Jahrhunderte verfolgen. Zur Zeit der Eröffnung des Gotthardpasses im 13. Jahrhundert⁵⁷⁹ erfolgte die Warenbeförderung durch die einzelnen Nachbarschaften. Ab dem 14. Jahrhundert billigten sich die Säumer der beiden Pass-Seiten gegenseitig zuerst ein beschränktes, später aber immer umfangreicheres Durchfahrtsrecht. Nach der Eroberung der Leventina durch Uri im 15. Jahrhundert wurde die Selbstverwaltung der Nachbarschaften zwar nicht aufgehoben, aber die Urner nutzten nun die Gelegenheit, um die Warenbeförderung von Flüelen bis Biasca einheitlich zu regeln. Sie erliessen Säumerordnungen, die sowohl für Uri wie für Urseren⁵⁸⁰ und die Leventina einheitlich galten.⁵⁸¹ Dies kam den Wünschen der Kaufleute entgegen und verstärkte – längerfristig

573) Vgl. Zahlen im Anhang, S. 160–162.

574) LLA Rechnungsbücher des Rentamts.

575) Vgl. Anhang auf S. 156–162.

576) Biemann, Lebensverhältnisse im Urnerland, S. 125.

577) Caroni, Säumergenossenschaften, S. 81.

578) Biemann, Lebensverhältnisse im Urnerland, S. 126.

579) Vgl. Caroni, Säumergenossenschaften, S. 81.

580) 1410 erwarb Uri dieses Gebiet, das vorher dem Abt von Disentis gehörte.

581) Säumerordnungen 1498; 1696–1701.