

LIECHTENSTEINISCHE GEGENMASSNAHMEN

GEPLANTE ERRICHTUNG EINER ZUSCHG AN DER ÖSTERREICHISCHEN GRENZE

Einleitend muss hier vorausgeschickt werden, dass es in Schaanwald, nahe der österreichischen Grenze, bereits eine Zuschg gab.⁶³³ Schaanwald wird in den Rodordnungen jedoch nie als Ablade- beziehungsweise Umladestation genannt. Deshalb ist davon auszugehen, dass diese Zuschg eher als Warendepot für die lokalen Fuhrleute diente. Die im folgenden Kapitel dargestellten Bemühungen zielten deshalb darauf ab, diese Schaanwälder (oder auch die ebenso bestehende Nendler) Zuschg zu einer richtigen Abladestation für den Gütertransit auszubauen.

Gemäss Rodordnung von 1781 konnten österreichische Fuhrleute mit ihrem Korn und Salz bis Schaan, mit ihren Kaufmannswaren sogar bis Balzers fahren (vgl. S. 87, Punkt 5). Die liechtensteinische Hauptstrasse wurde somit von einheimischen wie auch von österreichischen Rodfuhrwerken frequentiert. Folglich teilten beide Seiten den Verdienst im Transportwesen. Zumindest theoretisch war es auch so. Infolge der andauernden Missachtung der Rodordnung durch österreichische Rodfuhrleute gelangte das Oberamt am 14. April 1790 mit dem Vorschlag an den Fürsten, die Schaaner Zuschg an die liechtensteinisch-österreichische Grenze zu verlegen. Die Idee war nicht neu; denn bereits im Jahre 1651 hatte der Graf von Hohenems als damaliger Landesherr von Schellenberg und Vaduz damit gedroht, beim Schmelzhof in Schaanwald eine Zuschg zu errichten (vgl. S. 72 oben).

Das Oberamt, das nun 1790 diesen Plan auf «Antrag» der Untertanen erneut aufgriff,⁶³⁴ argumentierte, dass eine Abladestation an der Grenze klare Verhältnisse schaffen würde. Damit wäre im Rodwesen eine eindeutige territoriale Abgrenzung geschaffen. Österreichische Rodfuhrleute müssten ihre Waren bereits in Schaanwald abladen. Die Fuhrleute der Herrschaften Vaduz und Schellen-

berg wären die alleinigen Spediteure von Rodgütern auf liechtensteinischen Strassen.

Die Behörden in Vaduz erhofften sich von einer solchen Massnahme recht viel: Liechtenstein würde die alleinige Verfügungsgewalt über den Rodverkehr auf seinem Territorium gewinnen und wäre dadurch nicht mehr auf den «Good-will» der Österreicher angewiesen. Für die Auszahlung der Fuhrlöhne wäre nicht mehr der Feldkircher Hausmeister, sondern eine Amtsstelle in Liechtenstein zuständig. Ausserdem könnten österreichische Kornhändler und Fuhrleute – gerade weil sie an der Grenze die Rodwaren abladen müssten – den liechtensteinischen Fuhrleuten die Arbeit und den Verdienst nicht mehr wegnehmen. Letztere könnten die Rodgüter an der Grenze laden und wären somit nicht mehr gezwungen, nach Feldkirch zu fahren, um dort die ihnen zum Transport zustehenden Waren zu laden.

In einem Schreiben der Hofkanzlei liess der Fürst aus Wien mitteilen, dass er einer Versetzung der Schaaner Zuschg an die Grenze nach Schaanwald (oder auch nach Nendeln) zustimmen würde, jedoch müssten seine Untertanen selbst für dabei entstehende Kosten aufkommen.⁶³⁵ Im April 1791 wurde erneut der Wunsch nach Errichtung einer Zuschg in Schaanwald geäussert.⁶³⁶ Ein im Juni desselben Jahres angefertigtes Gutachten kam aber zum Schluss, dass dieses Vorhaben mit zahlreichen Schwierigkeiten verbunden sei: Die Abladestation Schaanwald würde zu nahe bei Feldkirch liegen. Folglich «würde sich jederman darüber beschwehren, wenn [er] die Waren [zuerst] in Feldkirch und dann an den hiesig. Gränzen in einer halben Stund, oder, wenn man den Abstoss naher Nendlen übersetzen wollte, in einer Stund wieder abladen sollte».⁶³⁷ Ausserdem wäre (bei gleichzeitiger Aufhebung der Schaaner Abladestation) die Strecke von Schaanwald bis Balzers für diejenigen Fuhrleute, die nur mit Ochsenzügen unterwegs waren, zu weit. (Es folgt hier der Hinweis darauf, dass die Oberländer Fuhrleute «fast lauter» Ochsenzüge hielten.)⁶³⁸ Das Projekt scheiterte – vermutlich auch wegen zu hohen Kosten, die im Falle einer Verwirklichung entstanden wären.