

Transporte ausserhalb der Rodordnung auch durch Unterländer Fuhrleute häuften sich offenbar. Jedenfalls liegt eine Notiz von Landvogt Menzinger vor, die auf dadurch entstandene und noch wachsende Spannungen zwischen Ober- und Unterland hinweist: «Die Händel und Uneinigkeiten[,] welche sich einige Zeit her der Rod halber zwischen den Unterthanen der oberen und der unteren Herrschafft des Reichsfürstenthums Liechtenstein angesponnen haben, und leichtlich in gefährliche Gewaltthätigkeiten ausbrechen könnten, sind zu wichtig[,] als dass man diesen tatenlos zuschauen könnte. Man findet sich daher von Seite des ... Oberamts bemüsiget ... zu Verhietung weitem Unheils [den Unterthanen] in Hinkunfft nicht nur alle gewaltthätige Pfändungen, Zugriffe und Thätlichkeiten, sondern auch alle wörtl. Beleidigungen, und besonders das Ausföpln aufs Schärfste zu verbiethen».⁶⁶⁰ Man ist versucht, hier von einer geographischen Verlagerung des Konflikts um das Rodwesen zu sprechen. Zuerst erfolgten Verstösse gegen die Rodordnung durch österreichische Fuhrleute, deren ungesetzliche Warentransporte in erster Linie die Unterländer Fuhrleute als unmittelbare Nachbarn in Zugzwang brachten. Sie mussten folglich handeln, sofern sie das Fuhrwesen als Einnahmequelle für sich behalten wollten. Die Fuhrleute der Herrschaft Schellenberg konnten entweder versuchen, die illegalen österreichischen Transporte aufzuhalten und bei den zuständigen Behörden die Verstösse gegen das Rodwesen einzuklagen, oder aber selbst damit beginnen, ausserhalb der Rod Transporte zu übernehmen. Als sie feststellen mussten, dass die erste Massnahme nicht wirkungsvoll genug war, ergriffen sie zusätzlich noch die zweite Massnahme. Gerade weil die Abgrenzung der Rodbezirke nicht nach «nationalen» Kriterien erfolgte (österreichische Rodfuhrleute waren in Liechtenstein unterwegs, innerhalb Liechtensteins verkehrten Unterländer Fuhrleute auch im Oberland), fiel schliesslich das Rodwesen im Gebiet des Fürstentums Liechtenstein wie ein System von Domino-Steinen zusammen. Der Aushöhlung und schliesslichen Aufhebung des Rodsystems im österreichischen Vorarlberg folgte der Verfall des Rodwesens im

lichtensteinischen Unterland. Das wiederum hatte zur Folge, dass auch im Oberland die Tage des Rodwesens gezählt waren.

Eine besondere Konfliktsituation war deshalb gegeben, weil in zwei benachbarten Herrschaftsgebieten unterschiedliche Transportsysteme vorherrschten. Dies kann mit einer «Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen» treffend umschrieben werden. Der «moderne» zentralistische Beamtenstaat Österreich hatte spätestens im ausgehenden 18. Jahrhundert Schluss gemacht mit den «veralteten» lokalen Transportrechten, die bisher durch das Rodwesen garantiert wurden. Das Fürstentum Liechtenstein wollte damals noch am Rodwesen festhalten. In der Praxis war aber um 1790 die Rodordnung auf der Strecke von Feldkirch bis nach Schaan bereits aufgehoben. Noch bis in die zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts hielt sich die Rodordnung für den Streckenabschnitt von Schaan bis Balzers.⁶⁶¹ Das Nebeneinander von Rodverkehr und «freiem» Verkehr musste zwangsläufig zu Konflikten und Rivalitäten führen, zuerst zwischen Österreich und Liechtenstein, später (zeitweilig) auch innerhalb des Fürstentums zwischen Oberland und Unterland.

Es muss an dieser Stelle die im Kapitel *Grundlagen des Fuhrwesens* (vgl. S. 17–54) dargestellte Entwicklung des Verkehrswesens etwas genauer hinterfragt werden. Natürlich war der Rodverkehr nicht denkbar ohne die Schaffung beziehungsweise das Vorhandensein von Wegen und Verkehrsverbindungen. Vielleicht war aber gerade das *Säumerwesen* diejenige Form des Warentransports, die dem System des lokalen Etappenverkehrs am ehesten entsprach. (Ein Säumer konnte mit seiner Ware – auch wenn er ein Lasttier bei sich hatte – naturgemäss zu Fuss nur eine begrenzte Strecke zurücklegen und musste dann die für einen entfernteren Ort bestimmte Ware einem anderen Säumer übergeben.) So gesehen stellte jeder Ausbau eines Handelswegs zu einer (ständig) befahrbaren Strasse das Rodwesen in Frage, weil er den Stracksverkehr begünstigte und folglich den langsameren Etappenverkehr mehr und mehr ins Abseits stellte. Dieser Argumentation folgt auch Simonett, der sich