

in seiner Studie hauptsächlich auf die Situation in Graubünden bezog: «Es bestand bis anfangs des 19. Jahrhunderts ein (zunehmend prekärer werdendes) Gleichgewicht vor allem zwischen den beiden wichtigsten am Transport beteiligten Interessengruppen, den *Porten* [= Zuschgen plus Rodfuhrleute] und den *Speditoren* [Kaufleuten]. Der Bundestag als oberste gesamtstaatliche Behörde beschränkte sich weitgehend darauf, diesen Status Quo zu überwachen und gegen allzu krasse Missbräuche (wenig erfolgreich) einzuschreiten. Erst der Bau einer durchgehend fahrbaren Strasse konnte dieses prekäre Gleichgewicht so erschüttern, dass verbunden mit einem gewissen Machtgewinn der zentralen Behörden eine grundlegende Änderung der Transitordnung durchgesetzt werden konnte».⁶⁶²

Liechtenstein stand noch im Jahre 1791 mit seinen Bemühungen um den Erhalt des Rodwesens nicht alleine da. Vom 23. Januar 1791 datiert ein Schreiben der Stadt Maienfeld, in welchem diese Bündner Ortschaft gegen die vielen Durchfahrten unberechtigter Strackswagen protestierte.⁶⁶³ Dieses erhöhte Verkehrsvolumen stand vermutlich in Zusammenhang mit dem sechs Tage zuvor erfolgten Entscheid des Kreisamtes Bregenz, alle durch ihre Stadt durchlaufenden Waren ausserhalb der Rodordnung zu befördern (vgl. S. 121). Unter dem Eindruck der ergebnislosen Kontakte zwischen den Amtsstellen in Vaduz und Feldkirch beziehungsweise Bregenz erteilte die Hofkanzlei dem Oberamt in Vaduz den Auftrag, sich zwecks Beilegung der Differenzen im Rodwesen an das k. u. k. Landesgubernium in Innsbruck zu wenden.⁶⁶⁴ Das Landesgubernium, die für Vorderösterreich zuständige höhere Verwaltungsbehörde, konnte – so hoffte das Oberamt – vielleicht auf die untergeordneten Beamten in Bregenz und Feldkirch einen beschwichtigenden Einfluss ausüben. Am 18. April erfolgte schliesslich im Namen des Fürsten von Liechtenstein ein Schreiben nach Innsbruck. Das Oberamt schilderte dem Landesgubernium die Problematik des Rod- und Fuhrwesens einmal mehr aus liechtensteinischer Sicht:

«... das hiesige Land hat wie andere bergige Länder wegen den Alpen ... grossen Waidgang und viel Vieh ...; und da der Ackerbau ... nur klein ist, und wenig Arbeit erfordert: So verlegen sich die Leute so stark auf das Fuhrwesen, dass man immer zehen Fuhrleute für einen haben kann, dere jeder wohlfeiler führt als der andere, nur um Verdienst zu bekommen. Diesen Umstand wissen die Faktoren in dem benachbarten Feldkirchischen und Bregenzischen so gut zu benutzen, dass die hiesigen Unterthanen grossen theils dabei zu grunde gehen, wenn nicht die Obrigkeit Ordnung und Billigkeit dabei zu erhalten suchet. Dieses ist die Ursache, warum man hier seit Jahrhunderten Rodordnungen aufzuweisen hat, welche, nachdem es Zeit und Umstände erforderten, zerschieden sind.»⁶⁶⁵

Weiters wurden die Bestimmungen der Rodordnung von 1781 dargelegt, verbunden mit Klagen über österreichische Kornhändler, welche diese Ordnung ständig missachteten.

Ohne eine Antwort aus Innsbruck abzuwarten, wurden die Bemühungen um eine gütliche Einigung im Streit um das Rodwesen auf lokaler Ebene fortgesetzt. Am 7. Mai fand auf der Schattenburg in Feldkirch eine Konferenz zum Rodwesen statt. Daran beteiligt waren Vertreter der Herrschaft Feldkirch und des Fürstentums Liechtenstein.⁶⁶⁶ Hierbei wurde die alte Rodordnung von 1781 für

660) LLA RA 21/164: Notiz von Landvogt Menzinger vom 4. April 1791.

661) Ospelt, Wirtschaftsgeschichte, S. 332.

662) Simonett, Verkehrserneuerung in Graubünden, S. 15.

663) LLA RA 21/151: Maienfeld an OA Vaduz.

664) LLA RA 21/165: HKW an OA, 9. April 1791.

665) LLA RA 21/167: Land Liechtenstein an Landesgubernium Innsbruck, 18. April 1791.

666) LLA RA 21/173–175. Teilnehmer aus Liechtenstein waren Landvogt Menzinger, Rentmeister Fritz, für die obere Herrschaft Landammann Lorenz Tschetter und Richter Ferdinand Rheinberger, für die untere Landschaft Landammann Franz Joseph Nescher und Richter Franz Joseph Oehry.