

Ausblick ins 19. Jahrhundert: Der freie Verkehr siegt

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hörte schliesslich das Rodwesen in Liechtenstein ganz zu existieren auf. Vorarlberg betonte zwar im Jahre 1809, dass die Rodordnung für die *über Fussach* gehenden Waren immer noch gültig sei,⁷⁶¹ aber in der Praxis hatte das keine grosse Bedeutung mehr; denn die Fussacher Strasse hatte seit Errichtung der von der Habsburger Zentralmacht ab 1768 bewusst propagierten Bregenzer Strasse immer mehr an Bedeutung eingebüsst.⁷⁶² Die alte Rodordnung galt auf der liechtensteinischen Strasse nach 1800 nur noch für den Streckenabschnitt von Schaan bis Balzers.⁷⁶³ Aber auch hier funktionierte das alte Transportsystem nur mehr schlecht als recht und es gab wiederholt zu Klagen Anlass. Im Jahre 1816 beschwerte sich der Hausmeister von Fussach darüber, dass die Rodfuhrleute in Balzers bis zu fünf Stunden auf den Vorspann warten mussten, welcher ihnen die Weiterfahrt über die St. Luzisteig ermöglichen sollte.⁷⁶⁴ Ferner beklagte der Fussacher Hausmeister, dass man in Balzers von den Fuhrleuten noch ein zusätzliches «Trinkgeld» verlangen würde, das man aber nicht zu geben schuldig sei.⁷⁶⁵ Hier wird deutlich, dass Hausmeister und Rodgenossenschaft in Balzers (vermutlich im vagen Bewusstsein des baldigen Verlustes sämtlicher Verdienstmöglichkeiten im Rodwesen) versuchten, den fremden Fuhrleuten noch möglichst viel Geld aus der Tasche zu locken. Die Rodordnung wurde schliesslich in den 1820-er Jahren auch für die Landstrasse von Schaan bis Balzers gegenstandslos.⁷⁶⁶ Damals nämlich legte der Kanton St.Gallen eine neue Rheintalstrasse an: «Ziel des kantonalen Strassenbaus war eine gerade, schnelle Rhein-Bodenseestrecke, als eine von Österreich unabhängige Verbindung zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien».⁷⁶⁷ Dieser Strassenausbau versetzte dem Rodwesen in Liechtenstein den endgültigen Todesstoss. Die St.Galler Rheintalstrasse war zwar etwas länger als die rechtsrheinische Route, aber diese neue Strasse war dennoch attraktiver für den Transitverkehr; denn auf der liechtensteinischen Seite lag die St. Luzisteig als steileres Wegstück und zudem war der österreichische Transitzoll bedeutend höher als der

schweizerische.⁷⁶⁸ Mehrere Versuche, den Transitverkehr auf der Liechtensteiner Strasse zu halten, scheiterten. «Als schliesslich am 1. Juli 1858 die schweizerische Bahnlinie von St. Gallen (via Rorschach, Rheineck, Altstätten und Buchs) nach Chur eröffnet wurde, verschwand der [bisher] verbliebene kleine Transitverkehr endgültig».⁷⁶⁹ Das liechtensteinische Strassennetz diente fortan (jedenfalls bis zum Aufkommen des Automobils im 20. Jahrhundert) nur noch dem Lokalverkehr.

Länger als in Liechtenstein hielt sich das Rodwesen in den Schweizer Bergkantonen Uri und Graubünden. Ein entscheidender Grund dafür war der verspätete Ausbau der Verkehrswege zu durchgehend fahrbaren Strassen. Folglich konnten die «Porten» (Rodgenossenschaften) dort ihre Vorrechte bis um 1835 behaupten und auch die durch das Säumereiwesen entstandene Form des Gütertransports in Etappen bis zu diesem Zeitpunkt aufrecht erhalten.⁷⁷⁰ Die folgenden beiden Abschnitte geben Hinweise auf die Entwicklung in Graubünden und Uri, wobei dem Kanton Graubünden als unmittelbarem Nachbarn Liechtensteins ein etwas grösserer Raum zugestanden wird.

761) LLA RB R 3, 4. Januar 1809: Schreiben des Königlich-Bayerischen Landgerichts Feldkirch.

762) Vgl. Ausführungen auf S. 24 sowie auf S. 86.

763) Ospelt, Wirtschaftsgeschichte, S. 332.

764) LLA RB R 3, 13. Juli 1816: Information des OA an die Gemeinde Balzers über die Klage des Fussacher Faktors Schneider.

765) Ebenda. Es wäre daher das Beste, «die lästige Vorspannanmassung» in Balzers aufzuheben.

766) Ospelt, Wirtschaftsgeschichte, S. 332. Ospelt stützt sich auf ein oberamtliches Protokoll vom 19. 4. 1831.

767) Ebenda, S. 333. Diese neue Kunststrasse überwand endgültig die letzten geographischen Hindernisse, den Schollberg und den «Hirschsprung».

768) Ebenda.

769) Ebenda, S. 334.

770) Der Begriff «Port» stammt aus dem italienischen *portare* (tragen), weil meistens Saumrosse das Transitgut trugen. Vgl.: Simonett, Verkehrserneuerung in Graubünden, S. 10.