

In Graubünden besorgten die seit dem 14. Jahrhundert bezeugten «Porten» den Warenverkehr auf den beiden wichtigsten Nord-Süd-Achsen, der «Oberen Strasse» und der «Unteren Strasse». Die Obere Strasse führte via Lenzerheide und Oberhalbstein nach Bivio und von dort über den Septimer ins Bergell (und weiter nach Italien).⁷⁷¹ Die Untere Strasse verband Chur mit dem Splügen- und San Bernardinopass.⁷⁷² Noch gemäss Transitordnung von 1825 wurden in Chur die für Chiavenna bestimmten Kaufmannsgüter durch den «Teiler» in drei gleiche Teile geteilt und ein Drittel den Rodfuhrleuten der Unteren Strasse, das zweite Drittel den Rodfuhrleuten der Oberen Strasse und das letzte Drittel den Stracksfuhrleuten (nicht einer Rodgenossenschaft zugehörige Kantonsbürger) zum Transport übergeben.⁷⁷³ Die nach Bellinzona gehenden Waren teilte der Churer Hausmeister in zwei gleiche Hälften auf, wovon die eine den Rodfuhrleuten (der Unteren Strasse) und die andere den Stracksfuhrleuten übergeben wurde.⁷⁷⁴ Noch um 1800 war in Graubünden lediglich die Strecke von der liechtensteinischen Grenze bis Chur zu einer modernen Fahrstrasse ausgebaut.⁷⁷⁵ Der Druck zum Ausbau der Alpenwege stieg aber ständig. Besonders der seit 1760 befahrbare Brenner drohte den Bündner Pässen den Transitverkehr wegzunehmen.⁷⁷⁶ Anstoss zum Ausbau des Strassennetzes gab schliesslich die der Missernte von 1816 folgende Hungersnot. Das von Übersee her bestellte Getreide traf – nicht zuletzt wegen den schlechten Verkehrswegen – viel zu spät ein.⁷⁷⁷ In den Jahren 1821 bis 1823 erfolgte dann der Bau von fahrbaren Strassen über den San Bernardino und den Splügenpass.⁷⁷⁸

Etwa zur selben Zeit wurde mit dem Bau der Gotthardstrasse begonnen, die allerdings erst 1835 vollendet wurde. Die Urner Bevölkerung stand diesem Vorhaben skeptisch gegenüber, da sie (nicht zu Unrecht) darin eine Gefahr für den Fortbestand der Säumer- und Rodgenossenschaften erblickte.⁷⁷⁹ Besonders die den Grosshandel forcierenden Städte Luzern und Basel drängten auf den Ausbau der Gotthardroute sowie auf Einführung der freien Konkurrenz, was die endgültige Abschaffung der

Rodgenossenschaften nach sich zog.⁷⁸⁰ Unter dem Druck der Speditoren und der mit ihnen verbündeten liberalen Kantone musste schliesslich auch in Graubünden die freie Konkurrenz im Transportgewerbe eingeführt werden.⁷⁸¹ Das «veraltete» Rodwesen konnte dabei nicht mehr bestehen. Ein Schweizer Bundesbeschluss hob dann 1861 alle Rechte der Rodgenossenschaften entschädigungslos auf.⁷⁸² Den endgültigen Zusammenbruch des Bündner Transitverkehrs bescherte schliesslich die Eröffnung der Gotthardbahn im Jahre 1882.

Die von aussen erzwungene Auflösung des Rodwesens dürfte für die anhin im Verkehrswesen tätigen Säumer und Fuhrleute eine drastische Verschlechterung ihrer Erwerbs- und Lebensbedingungen gebracht haben. Für diejenigen, die kein erspartes Geld und auch über keinen Rückhalt in der Landwirtschaft verfügten, blieb oft als einzige Perspektive die Auswanderung übrig.⁷⁸³ Im Zeitraum 1845 bis 1850 verliessen 118 Personen die Bündner Talschaften Rheinwald und Schams. Der grösste Teil von ihnen stammte aus den Strassendörfern Splügen, Sufers, Nufenen und Andeer.⁷⁸⁴ In Liechtenstein blieb die Auswanderung bis ins 19. Jahrhundert grundsätzlich verboten.⁷⁸⁵ In einzelnen Fällen, in denen die Obrigkeit eine Emigration gestattete, mussten Auswanderungswillige beträchtliche Abgaben leisten.⁷⁸⁶ Das Auswanderungspatent von 1843 sowie die Aufhebung der Gebührenpflicht beim Verlassen des Landes ebneten den Weg für eine erste Auswanderungswelle.⁷⁸⁷ Zwischen 1853 und 1855 verliessen 71 Personen das Fürstentum Liechtenstein.⁷⁸⁸ Anders als bei Graubünden kann hier kaum ein Zusammenhang mit dem Ende der Rodgenossenschaften und des Transitverkehrs hergestellt werden. Die liechtensteinische Auswanderung war vielmehr eine Reaktion auf ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum.⁷⁸⁹ Gerade die Missernte und die Rheinüberschwemmung des Jahres 1846 hatte deutlich gemacht, dass das kleine Land seine stark wachsende Bevölkerung nicht mehr ernähren konnte.