

Schlussbetrachtung

Ziel der folgenden Schlussbetrachtung ist es, eine Bilanz der erarbeiteten Ergebnisse dieser Lizenziatsarbeit zu ziehen. Ein knapper Überblick, der das Entscheidende in wenigen Worten umreisst, wird hierbei genügen müssen.

Die in einem ersten Hauptteil skizzierten Grundlagen lassen die Behauptung zu, dass Liechtenstein bis ins späte 18. Jahrhundert gute Voraussetzungen für den Rodverkehr bot: 1. eine bäuerliche Bevölkerung, die der Viehzucht mehr Aufmerksamkeit als dem Ackerbau schenkte, sowie 2. die günstige geographische Lage an einem wichtigen Handelsweg, welcher nicht nur die beiden Städte Feldkirch und Chur, sondern in einem grösseren Kontext auch Italien und Deutschland miteinander verband. In einem völlig agrarisch geprägten Liechtenstein waren noch die meisten Bauern Selbstversorger. Folglich konnte weder ein bedeutender Binnenhandel noch ein grösserer Marktort entstehen.⁷⁹⁰ Da es für das Gewerbe ebenfalls kaum eine Entwicklungsmöglichkeit gab, suchten sich viele eine Verdienstmöglichkeit im Rodwesen.

Das Rodwesen stellte dabei eine Form des Warenverkehrs dar, bei dem (vereinfacht dargestellt) eine Dorfgemeinschaft die ihr anvertrauten Handelsgüter bis zum nächsten Dorf transportierte, von wo aus die zweite Dorfgemeinschaft diese Waren wiederum weiterspedierte. Mitglied der Rodgemeinschaft konnte eigentlich jeder Bauer sein, sofern er über ein Saumpferd beziehungsweise über einen Wagen oder ein Zugtier verfügte. Die einzelnen Mitglieder wurden in einer festgesetzten Rod (= Reihe) zum Warentransport aufgeboden.

Der Rodverkehr konnte aber nur dann erfolgreich bestehen, solange Transitwaren das Land passierten. Die liechtensteinischen Rodfuhrleute holten die ihnen als Transportgut anvertrauten Waren in Feldkirch ab und beförderten diese Waren bis nach Maienfeld. Sie profitierten folglich in erster Linie vom Warenverkehr, der über Lindau, den Bodensee und Fussach in Richtung Chur ging. Sie tätigten diese Warentransporte teilweise gemeinsam mit den österreichischen Rodfuhrleuten, die aus den die Stadt Feldkirch umgebenden Landgemeinden Altenstadt, Tisis und Tosters kamen.

Die Rechte und Pflichten, welche die österreichische und die liechtensteinische Seite dabei besaßen, waren oft nicht klar geregelt und mussten vertraglich immer wieder neu abgesteckt werden. Diese Verträge, die Rodordnungen, waren für alle Vertragspartner verbindlich; sie wurden aber in der Praxis kaum eingehalten.

Die häufige Missachtung der Rodordnung konnte dabei nicht dem schlechten Willen des Fuhrmannes zugesprochen werden. Als hauptamtlicher Bauer war der Fuhrmann oft – besonders zur Zeit der Heuernte – unabhkömmlich und er konnte folglich der 1660 festgesetzten Verpflichtung, in der Rod zu allen Zeiten Warentransporte auszuführen, nicht nachkommen. Händler und Kaufleute, in deren Auftrag die Rodfuhrleute tätig waren, beklagten sich häufig über schlecht oder gar nicht ausgeführte Warentransporte.⁷⁹¹ Sie versuchten, wenn möglich, wertvollere und verderbliche Waren immer «stracks» als Eilgüter von besonders dafür bestimmten Fuhrleuten durchführen zu lassen. Diese Stracksfuhrleute legten dabei eine längere Strecke zurück, zum Beispiel die Distanz zwischen zwei grösseren Städten.

Das Rodfuhrwesen konnte einen freien und zügigen Warenverkehr nicht gewährleisten und es war folglich den Händlern und Kaufleuten immer mehr ein Dorn im Auge. Diese hatten ihre Verbündeten in den Handelsstädten wie Feldkirch und Chur. Sie betrauten auch in ihrem Machtbereich stehende Fuhrleute mit der Warenspektion und mit dem ausdrücklichen Auftrag, sich nicht mehr an die geltende Rodordnung zu halten. So arbeiteten seit dem 18. Jahrhundert auch die österreichische Obrigkeit und die Stadt Feldkirch immer deutlicher gegen das Rodwesen. Den liechtensteinischen Fuhrleuten, die stets nur im Rod- und nie im Stracksverkehr tätig waren, wurden die für sie bestimmten Waren vorenthalten, oder aber sie konnten die Warentransporte zwar ausführen, aber Feldkirch verweigerte ihnen die Bezahlung der schuldigen Fuhrgehälter.

Liechtenstein begann als Gegenmassnahme damit, die der Rodordnung zuwider handelnden Fuhrleute aufzuhalten. Man lud diesen auch die