

Waren ab und zwang sie zum Umkehren. Ebenso dachte Liechtenstein laut über eine Absonderung von Österreich in Bezug auf das Rodwesen nach. Die Einrichtung einer Abladestation an der liechtensteinisch-österreichischen Grenze hätte dies ermöglicht. Dann wären nämlich alle österreichischen Fuhrleute dort angehalten worden, ihre Waren den liechtensteinischen Kollegen zum Weitertransport zu übergeben. Da Österreich sich nicht mehr an die Rodordnung hielt, begannen auch Fuhrleute aus Liechtenstein damit, die Gesetze zu übertreten und auch ausserhalb der Rod Führen zu verrichten.

Inzwischen war jedoch mit dem im 18. Jahrhundert erfolgten Modernisierungsschub im Strassenbau eine Situation eingetreten, die dem Rodwesen den Garaus machte. Gegenüber den nun vorhandenen schnelleren Verkehrsverbindungen war dieser Warentransport in Etappen nicht mehr konkurrenzfähig und konnte folglich nicht mehr bestehen. Diese Entwicklung hatte in den auf den Ausbau des Grosshandels bedachten Herrschaftsgebieten der Städte Bern, Basel und Luzern deutlich früher eingesetzt als in den Berggebieten, wo auch die Verkehrsverbindungen noch nicht so gut ausgebaut waren. In den Kantonen Uri und Graubünden hielt sich das Rodwesen sogar noch länger als im Fürstentum Liechtenstein.

Im Zusammenhang mit der eidgenössischen Abstimmung über die Alpeninitiative im Februar 1994⁷⁹² hörte ich eine interessante Bemerkung: Die Lastwagenfahrer seien die «modernen Fuhrleute», die ebenfalls im Dienste von Händlern und Kaufleuten stehen würden. Dazu ist zu bemerken, dass dies stimmt, sofern diese Lastwagenfahrer mit den Stracksfuhrleuten verglichen werden. Keineswegs aber kann der Transitverkehr des ausgehenden 20. Jahrhunderts mit dem Rodfuhrwesen verglichen werden. Das Rodwesen hatte immer die lokalen Dorfgemeinschaften gestärkt, während der möglichst schnelle, «stracks» durchgehende Güterverkehr diese eher ignorierte und vielmehr den grossen, entfernt gelegenen Warenumschatzplätzen und Handelszentren entgegen kam.

790) Ospelt, Wirtschaftsgeschichte, S. 206 ff. Die Polizeiordnung von 1732 sprach von zwei wöchentlichen Viehmärkten in Liechtenstein, der eine auf Rofaberg (Eschen), der andere in Vaduz. Beide waren nicht sehr erfolgreich. Versuche, diese beiden Märkte wieder zu beleben, gab es 1749, 1792 (Vaduz) sowie 1808 (Rofaberg).

791) Die Geschichte eines unvollständig ausgeführten Gütertransportes ist in einem Verhörsprotokoll aus dem Jahre 1692 nachzulesen, welches im Anhang auf S. 145 f. wiedergegeben ist. Die Spedition eines Fasses Brantwein gelangte hier nicht mehr unverseht an den Bestimmungsort und es kamen dabei sogar Menschen zu Schaden.

792) Eidgenössische Volksabstimmung vom 18./20. Februar 1994. Die «Alpeninitiative», welche eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene zum Ziel hatte, wurde vom Stimmvolk mit 51,9 Prozent Ja-Stimmen angenommen.