

gegeben werden, von wo sie von österreichischen und liechtensteinischen Untertanen verfrachtet wurden.

Gemäss Rodordnung von 1782 war Korn und Salz, das für Graubünden und die Schweiz bestimmt war, rodpflichtig. Die Untertanen der österreichischen Herrschaft Feldkirch führten  $\frac{3}{5}$  dieses Gutes von der Faktorei Feldkirch bis ins Kaufhaus Schaan.  $\frac{2}{5}$  des Gutes führten die Untertanen der Herrschaft Schellenberg von Schaan bis ins Balzner «Niederlagshaus». Das von den Österreichern bis Schaan gelieferte Transportgut wurde von den Schaaner, Vaduzer und Triesner Fuhrleuten bis Balzers verfrachtet. Den Gütertransport von Balzers über die Luziensteig nach Maienfeld besorgten die Balzner Rodfuhrleute. Die Rodordnung von 1782 galt bis zum Zerfall des Rodwesens im beginnenden 19. Jahrhundert.

Das Rodwesen hatte immer mehr den freien und raschen Verkehr gehindert. Waren blieben vor allem zur Erntezeit oder über Feiertage oft tagelang in den Susten liegen und verderben. In Balzers musste man oft 4–5 Stunden und länger auf den vorgeschriebenen Vorspann über die Luziensteig warten. Wegen solcher und anderer Transportverzögerungen gingen seit dem Ende des 18. Jahrhunderts häufig Klagen vom Oberamte ein.

So begannen gegen Ende des 18. Jahrhunderts österreichische Kaufleute gegen das Rodwesen zu arbeiten, indem sie Waren widerrechtlich durch eigene Fuhrleute direkt verfrachten liessen oder den Rodfuhrleuten die Transportkosten nicht bezahlten. Die liechtensteinischen Untertanen suchten sich durch Verhaftung der Zuwiderhandelnden und Abladen der Waren zu wehren. Sie planten auch die Errichtung eines eigenen Niederlagshauses an der österreichischen Grenze, um dort die Warentransporte nach Graubünden abzufangen. Die österreichischen Untertanen fuhren fort, mit allen Mitteln die Rodordnung zu umgehen und in ihrem Gehalt auszuhöhlen. 1791 wurde zwar bei einer Konferenz der Delegierten der Städte Lindau, Feldkirch, Maienfeld, Chur und des liechtensteinischen Oberamtes die alte Rodordnung im wesentlichen bestätigt, die entstandene Unordnung blieb aber dennoch erhalten. Das Rodwesen auf der Strecke bis Schaan war zu Ende des 18. Jahrhunderts praktisch abgewürgt. Die vorgeschriebene Zahl der Strackfuhren wurde nicht mehr eingehalten, und ein Grossteil der Waren nicht mehr in die Rod gegeben. Den Unterländer Rodfuhrleuten verweigerte der Faktor in Feldkirch längere Zeit die Fuhrlöhne. Als dann seit 1796 wegen des Militärfuhrwesens die Fuhrleute nicht mehr in der Lage waren, das Handelsfuhrwesen richtig durchzuführen, organisierten die Kaufleute ihre Warentransporte selbst. Die Kriegswirren beschleunigten den Zerfallsprozess des unzeitgemässen Rodfuhrwesens. Alle Bemühungen, die Rodordnung auf der Strecke von Feldkirch bis Schaan wieder herzustellen, scheiterten. 1815 wurde die Rodordnung nur noch von Schaan bis Balzers eingehalten. Auch auf dieser Strecke hörte der Rodfuhrverkehr in den 1820er Jahren auf. Am längsten hielt sich das Rodwesen in Graubünden (bis 1841). Der Warenverkehr durch Liechtenstein war nicht nur in Kriegs- sondern auch in Friedenszeiten starken Schwankungen unterworfen. Hauptursache für diese Schwankungen war die Zoll- und Verkehrspolitik der Nachbarländer. Zwischen der schweizerischen und der liechtensteinischen Talschaft herrschte dauernd eine Rivalität, da jede der beiden versuchte, den Durchgangsverkehr auf seine Seite zu ziehen.