

Wirtschaftliche Folgen des Eisenbahnbaus für Liechtenstein

Die Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse vor dem Bahnbau

Unser Land kannte seit alter Zeit einen regen Durchgangsverkehr, der Fuhrleuten, Gastwirten und Händlern willkommenen Verdienst bot. Ein Grossteil des Warenverkehrs zwischen Deutschland und Italien berührte das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein. Bis ins beginnende 19. Jahrhundert verlief die Hauptverkehrsader rechts des Rheins von Feldkirch zur Luziensteig.

Der Gütertransport vom Bodensee über die Bündner Pässe ging seit altersher nach genau vorgeschriebenen Regeln vor sich. Die Untertanen der Landesherren waren nicht nur fronweise zum Unterhalt und Bau von Strassen und Brücken verpflichtet, sondern sie hatten auch Transportmittel zu stellen und Transporte durchzuführen. Diese ursprüngliche Fronleistung war den Fuhrleuten der Dorfgenossenschaft bald nicht mehr als lästige Pflicht, sondern vielmehr als wertvolles Recht bewusst. Die Fuhrleute einer Dorfgenossenschaft besorgten den Warentransport innerhalb der Gemeindegrenzen. Oft schlossen sich auch mehrere Gemeinden zu einem einheitlichen Transportbezirk zusammen. Alle Belange dieses genossenschaftlichen Güterverkehrs waren in eigenen Ordnungen, den „Rodordnungen“, festgehalten. Die Gemeindebürger mit eigenem Fuhrwerk teilten den Frachttransport in ihrem Bezirk unter sich auf. In sogenannten „Zuschgen“, „Susten“, „Kaufhäusern“ oder „Niederlagshäusern“ wurden die Waren umgeladen und zum Weitertransport verteilt. Jeder Fuhrmann oder Rodgenosse übernahm seinen Anteil zum Transport innerhalb des Genossenschaftsgebietes. Die zeitlich und örtlich bestimmte Reihenfolge und Arbeitsmenge nannte man „Rod“, den Warentransport von einer „Zuschg“ zur andern „Rodfuhr“. Vielfach war mit einer Zuschg auch eine Herberge oder eine Zoll- und Weggeld (Maut-) station verbunden.

Liechtenstein war einbezogen in die Transportorganisation, die den Güterverkehr von Fussach bis Chur regelte. Den Rodtransport von Feldkirch bis Schaan, zum Teil bis Balzers, teilten sich die Untertanen der Herrschaft Feldkirch mit denen der Herrschaft Schellenberg. Schaaner, Vaduzer und Triesner Fuhrleute verfrachteten die Rodgüter weiter bis ins Balzner „Niederlagshaus“. Den Gütertransport von Balzers über die Luziensteig nach Maienfeld besorgten die Balzner Rodfuhrleute.

Das Rodwesen verunmöglichte einen freien und raschen Warenverkehr. Das alte, schwerfällige Transportsystem erwies sich immer mehr als unzeitgemäss. Im Interesse eines direkten und schnelleren Güterverkehrs wurden seit dem Ende des 18. Jahrhunderts die Privilegien der Rodfuhrgenossenschaften zusehends beschnitten. Schliesslich hörte der Rodfuhrverkehr durch Liechtenstein in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ganz auf.

Was waren die Ursachen für die grundlegende Veränderung der Verkehrsverhältnisse? Eine erste Schmälerung erlitt der Durchgangsverkehr, als der Kanton St. Gallen in den 1820-er Jahren seine Rheintalstrasse grosszügig ausbaute und damit die rechtsrheinische alte „Reichsstrasse“ empfindlich