Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire

Herausgeber: [s.n.]

Band: 6 (1999)

Heft: 2

Artikel: Das Rodfuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein : eine Verkehrsgeschichtliche Studie mit besonderer Berücksichtigung des späten 18. Jahrhunderts

Autor: Biedermann, Klaus

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-17012

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DAS RODFUHRWESEN IM FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN

EINE VERKEHRSGESCHICHTLICHE STUDIE MIT BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DES SPÄTEN 18. JAHRHUNDERTS

KLAUS BIEDERMANN

Der folgende Beitrag befasst sich mit den Grundlagen und der Organisation des Rodfuhrwesens in Liechtenstein.[1] Hinführend zum Thema wird kurz die verkehrsgeographische Lage und Bedeutung von Liechtenstein skizziert. Anschliessend folgt ein Abriss der Geschichte des Strassenbaus im Fürstentum Liechtenstein im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert. Das nächste Kapitel ist der Organisation des Rodfuhrwesens gewidmet, der bis ins frühe 19. Jahrhundert üblichen Form des überlokalen Warentransportes. Sodann werden die Profiteure des Rodfuhrwesens thematisiert. Dies waren in erster Linie die entlang der Handelswege gelegenen Wirtshäuser in Liechtenstein.

VERKEHRSGEOGRAPHISCHE LAGE UND BEDEUTUNG VON LIECHTENSTEIN

Das Gebiet des heutigen Fürstentums Liechtenstein ist ein altes Durchzugsland. Es liegt geographisch günstig am nördlichen Zugang zu den Bündner Alpenpässen. Liechtenstein wird in Nord-Süd-Richtung von einer wichtigen Strassenverbindung durchquert, welche das Bindeglied zwischen dem Bodenseeraum und Graubünden darstellt. Diese Wegverbindung war im Mittelalter und in der frühen Neuzeit eine bedeutende Handelsstrasse. In den Quellen wurde sie oft als «deutsche Strasse» bezeichnet.

Es lassen sich seit dem Mittelalter auch mehrere Fährverbindungen über den Rhein nachweisen, so z. B. von Balzers nach Trübbach sowie von Bendern nach Haag.[2] Der Fährbetrieb schnitt jedoch verkehrstechnisch schlecht ab: Der Transport mit einer Fähre war teuer, zeitaufwendig und zudem noch stark witterungsabhängig. Bei Föhn und Hochwasser konnte die Flussüberquerung gefährlich werden. Es gab auch häufig Klagen gegen die Fährleute wegen der langen Wartezeiten sowie wegen der überhöhten Preise.[3] Bezüglich der Kosten für den Transport von Balzers nach Trübbach liegen für das Jahr 1654 Zahlen vor. Der Fährbetrieb war für Personen weitaus billiger als für Warentransporte und Fuhrwerke: Ein beladenes Fuhrwerk kostete 20 Kreuzer, für einen leeren Wa-

gen mit vier Pferden waren 10 Kreuzer zu entrichten. Für den Transport eines Fremden mussten zwei Kreuzer bezahlt werden. Für einen Einheimischen kostete die Überfahrt einen Kreuzer.[4]

Die rechtsrheinische Landstrasse führte im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit nicht über Bregenz, sondern über Lindau, den Seeweg nach Fussach, sowie über Feldkirch, Balzers und Maienfeld nach Chur. Es existierte auch eine linksrheinische Strasse. Die Quellen berichten über ein Konkurrenzverhältnis zwischen den beiden Verkehrsverbindungen.[5] Tatsächlich dürfte die rechtsrheinische Strasse bedeutender gewesen sein, zumal sich links des Rheins mit dem zwischen Trübbach und Sargans liegenden Schollberg ein nur schwer zu überwindendes Hindernis befand.[6] Zwar wurde der Saumpfad über den Schollberg in den Jahren 1490–1492 zu einem leidlich befahrbaren Weg ausgebaut, doch die Strecke über Balzers und Maienfeld blieb trotz der dazwischen liegenden St.-Luziensteig-Passhöhe für den Durchgangsverkehr attraktiver.[7]

STRASSENBAU

Wie war es nun um den Zustand dieser Landstrasse bestellt? Im 17. und 18. Jahrhundert gab es immer wieder Klagen über den schlechten Strassenzustand. Noch bis ins ausgehende 18. Jahrhundert war die Landstrasse die einzige liechtensteinische Wegverbindung, die einigermassen befahrbar war.[8] Dennoch genügte auch die Landstrasse den Ansprüchen der Warentransporteure immer weniger. Dies lag wesentlich in der besonderen Strassenorganisation begründet. Bis zur Aufhebung der Fronlasten im Jahre 1848 nämlich waren die Gemeindegenossen verpflichtet, Wege und Strassen innerhalb ihrer Gemeinde selber zu bauen und zu unterhalten.[9] Die einheimischen Bauern und Fuhrleute konnten der Pflicht zum Strassenbau und Strassenunterhalt meist nur mangelhaft nachkommen. Zu oft verhinderte der ohnehin beschwerliche Alltag dieser Menschen solche zusätzlichen Arbeitseinsätze.

Auf Druck der österreichischen Nachbarschaft musste Liechtenstein um 1770 die eigene Landstrasse grundlegend modernisieren.[10] Es war das Ziel der österreichischen Obrigkeit, die wirtschaftliche Stellung von Bregenz auf Kosten der alten Verkehrssiedlung Fussach zu heben. Im Jahre 1768 wurde das Strassenstück von Dornbirn nach Bregenz ausgebaut,[11] und bis 1771 erfolgte die Modernisierung der Strasse bis nach Feldkirch. Die Erneuerung der Landstrasse in Liechtenstein zog sich über mehrere Jahre hinweg bis ins Jahr 1782.

Die Bauarbeiten an der neuen Strasse, welche eine direkte Verbindung zwischen den Städten Dornbirn und Bregenz herstellte, schritten offenbar schnell voran. Von Feldkirch bis zur liechtensteinischen Grenze erfolgte der Ausbau

der Transitroute in den Jahren 1768–1771.[12] Für den Strassenbau von Bregenz nach Dornbirn ist eine detaillierte Arbeitsbeschreibung aus dem Jahre 1768 überliefert. Etwa ähnlich muss man sich auch den Ausbau der Landstrasse durch Liechtenstein vorstellen. Zuerst wurden an den Strassenrändern Holzpflöcke in den Boden gerammt. Dann wurden Bündel aus Erlen- und Weidenholz, die «Faschinen», darüber gelegt und mit Querhölzern verbunden. Die Beschaffung des Bauholzes war kein Problem, da die Erlen- und Weidenstauden in grosser Zahl in den Rheinauen zu finden waren. Erst danach konnte die Bekiesung und Beschotterung der Strassen durchgeführt werden.[13]

Gemäss einem Schreiben des Oberamtes in Vaduz war mit dem Ausbau der liechtensteinischen Landstrasse im Jahre 1770 begonnen worden. Die Beamten in Vaduz beklagten allerdings die schlechte Arbeitsdisziplin der Untertanen. Diese würden entweder zu spät oder gar nicht zur Arbeit kommen, auch zu früh dann wieder nach Hause gehen. Viele Leute in Liechtenstein hätten ihre Fuhrwerke verkauft, nur um die Fuhrfronen für den Strassenbau nicht machen zu müssen. In der Folge erliess das Oberamt im Jahre 1771 eine Strassenbauordnung.[14] Diese Ordnung enthielt u. a. folgende Vorschriften: 1. Fuhrleute, die ihr Zugvieh verkauft hatten, mussten sich innert dreier Wochen Ersatztiere beschaffen. Ansonsten wurden die für sie vorgesehenen Fuhrfronen an andere Fuhrleute weitergegeben, die man für diese Tätigkeit sogar bezahlen wollte. 2. Die zum Strassenbau aufgebotenen Untertanen mussten pünktlich zum Arbeitseinsatz erscheinen, ansonsten drohte ihnen eine Geldbusse. 3. Den Untertanen der Gemeinden Triesenberg und Planken wurden Erleichterungen gewährt. So durften diese eine Stunde später zur Arbeit kommen und auch eine Stunde früher ihre Arbeit beenden.

Die Obrigkeit war an einem Ausbau der Landstrasse natürlich sehr interessiert, da sie dadurch höhere Einnahmen erhoffte. Für die Benützung der Landstrasse musste ein Weggeld bezahlt werden, ebenso mussten die Durchreisenden mehrere Zollstationen passieren.[15] Die Wirtshäuser ihrerseits mussten als Getränkesteuer das sogenannte Umgeld entrichten. Diese Umgelder waren stark von der Frequenz des Durchgangsverkehrs abhängig.

Der Frondienst für den Strassenbau blieb in der Bevölkerung unbeliebt. Als erste Gemeinde weigerte sich 1772 die vom Strassenbau überhaupt nicht profitierende Berggemeinde Triesenberg, für den Strassenbau im Tal unten zu arbeiten.[16] Die Walsergemeinde lag noch bis 1868 abseits von befahrbaren Strassen und widmete sich noch im 18. Jahrhundert ausschliesslich der Viehzucht und der Alpwirtschaft. Zudem zählte Triesenberg noch 1789 über 725 Rinder und 319 Schafe, aber keinerlei Pferde oder Zugochsen.[17] In diesem Falle beliess es das Oberamt in Vaduz bei einer Verwarnung und einer erneuten Aufforderung, am Strassenbau mitzuarbeiten.[18]

Unbeliebt war der Strassenbau auch, weil für den Ausbau der Landstrasse teilweise privater Grund und Boden beschlagnahmt werden musste. Dies war notwendig, weil sich die liechtensteinische Strassenpolitik ab der Mitte des 18. Jahrhunderts um eine möglichst gerade Linienführung im Strassenbau bemühte.[19] Da beispielsweise die Landstrasse zwischen den beiden Wirtshäusern in Nendeln noch im Jahre 1772 «ein immer wehrender nicht abzuleithender Sumpf und Winters- und Sommerszeith zum Versinken [war]», befahl die Obrigkeit eine Verlegung des betreffenden Strassenstücks.[20] Bei solchen Strassenverlegungen und Verbreiterungen kam es oft zu Ersatzforderungen. So verlangten im Jahre 1790 mehrere Untertanen aus Balzers Schadenersatz für Grund und Boden, der ihnen wegen des Strassenbaus im Jahre 1770 weggenommen worden war.[21] Rentmeister Joseph Fritz nahm dazu 1791 Stellung. Dabei kam er zwar auf die 20 Jahre zuvor erfolgten Enteignungen zu sprechen, berief sich aber darauf, dass damals niemandem eine finanzielle Entschädigung versprochen worden war. Erst im Jahre 1780, als der Fürst die Fertigstellung der Chaussee durch Liechtenstein befohlen hatte, war den Untertanen eine Entschädigung für die beschlagnahmten Grundstücke grundsätzlich gewährt worden. Das hatte jedoch keine Rückwirkung auf früher erfolgte Enteignungen. Deshalb wurde das oben genannte Gesuch der Balzner Bürger am 22. Oktober 1791 abgelehnt.[22]

Die Obrigkeit bemühte sich im späten 18. Jahrhundert auch um eine Modernisierung von anderen Wegverbindungen in Liechtenstein. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts ging man daran, die Anhangstrasse neu zu errichten, die Balzers mit Mäls und dem Rheinufer verband. Dies geschah in erster Linie auf Druck von aussen. So ermahnte der Glarner Landammann das Oberamt in Vaduz im Herbst 1791 zur Wiederherstellung des unbefahrbaren Weges von Balzers bis zur Rheinfähre nach Trübbach.[23] Vorerst geschah jedoch nichts. In einem weiteren Schreiben beklagte sich der Stand Glarus im August 1792 erneut über den schlechten Zustand dieser Strasse.[24] Im Februar 1793 schliesslich informierte das Oberamt die Hofkanzlei in Wien über die sich aufdrängenden Bauarbeiten an der Anhangstrasse von Balzers hin zur Rheinfähre. Die Hofkanzlei erteilte im März 1793 die Bewilligung für diesen Strassenbau.[25] Der tatsächliche Baubeginn erfolgte einige Monate später. Die Einwohner der Gemeinde Balzers verhielten sich passiv und mussten gezwungen werden, Frondienst für diesen Strassenbau zu leisten.[26] Mit ein Grund für den verzögerten Baubeginn war aber auch die rechtlich unklare Lage hinsichtlich der Güter von Schloss Gutenberg. Die geplante Strasse führte über Grundstücke, die zu dieser sich in habsburgischem Besitz befindlichen Burg gehörten.[27] Das Vogteiamt Feldkirch forderte, dass mit dem Bau dieser Anhangstrasse – zwecks Klärung der rechtlichen Fragen – noch zugewartet werden sollte.[28] Das Ober-

amt in Vaduz schrieb indessen den Behörden in Feldkirch, dass nun mit den Bauarbeiten nicht mehr länger zugewartet werden sollte. Die Bauern wären zur Zeit mit Feldarbeit nicht so sehr beansprucht und es wäre folglich der beste Zeitpunkt für den Strassenbau.[29] Für die Rechtsfrage in bezug auf die Gutenbergschen Güter könne einstweilen eine Zwischenlösung gefunden werden. Es wurden schliesslich diejenigen Balzner Untertanen, die für diesen Strassenbau Boden hergeben mussten, finanziell entschädigt.[30]

Trotz der Bemühungen um die Modernisierung der Strassen in Liechtenstein gab deren Zustand immer wieder Anlass zur Klage. Besonders gerügt wurden die Versäumnisse im Strassenunterhalt. Am 28. Januar 1792 beispielsweise sah sich das Oberamt gezwungen, die Gemeinden Vaduz, Triesen und Balzers zur Neubekiesung der Strassen aufzufordern.[31] Die Untertanen dieser Gemeinden sollten wöchentlich zwei halbe Tage für die Ausführung der Arbeit zur Verfügung stehen. Diese Aufforderung scheint nicht allzuviel genützt zu haben. Die Klagen über den schlechten Zustand der Landstrasse verstummten auch die folgenden Jahre nicht. Als Beispiel dafür sei ein Schreiben des Balzner Zöllners und Weggeldeinnehmers Joseph Wolfinger aus dem Jahre 1798 zitiert.[32] Wolfinger stellte fest, dass der schlechte Zustand der Strasse durch Balzers die Fuhrleute davon abhalten würde, das Weggeld ordnungsgemäss zu entrichten: «[Joseph Wolfinger besagt, dass er] die grösste Klage alle Tag von den Fuhr leüten habe, in demme sie kein Weg Gelt mer geben wollen, weil die Strass überhaupt so schlecht und baufällig seye, sonderbar in dem Dorf Balzers, erstlich bey des Johan Georg Stegers Haus, und zweitens bey des Fidely Frikken, und bey des Joseph Fricken, tritens bey des Dominy Brunharts Haus, viertens hinder dem Bosthaus hinauf bis for das Dorf hinaus, ich bite also sye möchten denen Richter ein scharffen Befehl zue schicken, das doch die Stras verbesseret werden möge, sonst uns die Fuhr Leut ohne Bezahlung bassieren lassen.»

Interessant an diesem Schreiben ist der Hinweis auf die drei Wirtshäuser in Balzers, die alle direkt an der Durchgangsstrasse gelegen waren: «Engel», «Adler» und «Post». Johann Georg Steger war Wirt im Gasthaus «Adler», Fidely Frick wirtete im «Engel», und das im Schreiben von Joseph Wolfinger genannte «Bosthaus» ist selbstverständlich das Wirtshaus zur «Post». Dieses Dokument aus dem Jahre 1798 belegt die wichtige Position der Wirtshäuser im Strassenbild von Balzers. Die Gasthäuser waren gute Orientierungspunkte.

Auch in einem späteren Schreiben hielt Joseph Wolfinger Klagen der Fuhrleute über den schlechten Strassenzustand in Balzers fest. Dieser Bericht aus dem Jahre 1800 belegt die Weigerung der auswärtigen Fuhrleute, das Weggeld zu bezahlen. Joseph Wolfinger erhielt sodann die oberamtliche Weisung, alle Verweigerer von Weggeldzahlungen sorgfältig zu notieren.[33] Konkrete Ausbes-

serungen an der Landstrasse wurden in diesen Jahren nicht vorgenommen. Die Auswirkungen der Einfälle französischer Truppen in den Jahren 1799 und 1800 banden die Frondienste der liechtensteinischen Bevölkerung anderweitig.
Der Ausbau der Strassen folgte auch im frühen 19. Jahrhundert in einem eher gemächlichen Tempo. Zwar galt um 1820 die Landstrasse als durchweg befahrbar, doch viele Nebenstrassen verblieben in einem beklagenswerten Zustand. Auch die Verbindungsstrasse von Balzers zur Trübbacher Rheinfähre war nicht befriedigend fertiggestellt worden. Von den 1675 Längenklaftern dieses Wegstücks waren noch im Jahre 1820 lediglich 695 Längenklafter als gut befahrbare Strasse hergestellt. Mehr als die Hälfte der gesamten Strasse war bloss schwer passierbar.[34]
Ein entscheidender Modernisierungsschub im liechtensteinischen Strassenbau erfolgte erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als das Rodfuhrwesen schon lange zu existieren aufgehört hatte. Erst nach 1850 entstanden sowohl die Strasse nach Triesenberg[35] aber auch sämtliche Rheinbrücken.[36] Damit wurden im späten 19. Jahrhundert erstmals fahrbare Wegverbindungen zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und dem Kanton St. Gallen geschaffen.

ORGANISATION DES RODFUHRWESENS IN LIECHTENSTEIN

Bis ins frühe 19. Jahrhundert existierte in Liechtenstein das sogenannte Rodfuhrwesen als die übliche Form des überregionalen Gütertransportes. Für den hier verwendeten Begriff «Rod» gibt es mehrere Deutungen. Jürg Simonett leitet in seiner verkehrsgeschichtlichen Studie über Graubünden den Begriff «Rod» vom oberdeutschen Wort «Rotte» im Sinne von «Reihenfolge» her.[37] Der Romanist und Namenkundler Hans Stricker hingegen vertritt die Ansicht, dass «Rod» vom lateinischen Wort «Rotula» herkommt. «Rotula» heisst soviel wie «das sich Drehende, das Rad».[38]
Das Rodwesen hat seine Wurzeln in den mittelalterlichen Dorf- und Säumergenossenschaften.[39] Es basierte auf den lokalen Gemeinschaften, die in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht über eine gewisse Autonomie verfügten. Eine Dorfgemeinschaft, ein Bezirk oder ein Tal war meist bestrebt, sich für das durch ihr Territorium führende Teilstück einer Handelsstrasse das ausschliessliche Transportrecht zu sichern. Mit der Ausübung dieses Rechtes war aber auch die Pflicht verbunden, für den Bau und Unterhalt des durch ihr Gebiet verlaufenden Strassenstücks zu sorgen. Nachbarschaftliche Konflikte waren so vorprogrammiert. Was geschah z. B., wenn eine bestimmte Transitstrasse in einem Teilgebiet gut gepflegt, im benachbarten Bezirk aber nur mangelhaft oder gar nicht unterhalten wurde? Die Vernachlässigung der Stras-

senunterhaltspflicht bewirkte eine Erschwerung oder gar eine Lahmlegung des Durchgangsverkehrs, von der alle Dorfgemeinschaften gleichermassen betroffen waren. Für die Transitstrassen galt, dass diese nur so weit passierbar waren, wie es die schlechteste oder schwierigste Stelle zuliess. Die Impulse zur Instandhaltung eines Transportweges kamen meist von aussen. So wurden viele Strassen und auch Alpenpässe erst auf Initiative einflussreicher Kaufleute für den Warenverkehr erschlossen und dementsprechend ausgebaut.

Die Erhaltung und gegebenenfalls ein Ausbau einer Durchgangsstrasse musste aber auch im Interesse der an der betreffenden Strecke befindlichen Dörfer liegen. Je grösser das Handels- und Verkehrsvolumen, um so eher gab es für die ansässige Bevölkerung zusätzliche Verdienstmöglichkeiten. Für Landwirte, die sich Last- und Zugtiere leisten konnten, bestand die Möglichkeit, sich als Säumer und Fuhrleute einen Nebenverdienst zu erwirtschaften. Das Rodwesen ging dabei vom Prinzip aus, dass diejenigen Landwirte eines Dorfes oder Bezirks, welche für den Transitverkehr Transporte übernahmen, in einer festgesetzten Ordnung zu dieser Tätigkeit aufgeboten wurden. In einem bestimmten Zeitraum, z. B. in einem Jahr, konnte jeder nur einmal solche Transporte ausführen. Eine speziell dafür eingesetzte Amtsperson, der sogenannte Teiler oder Hausmeister, rief die Säumer und Fuhrleute zum Warentransport auf. Nach geleisteter Arbeit erhielten die Säumer und Fuhrleute den Lohn aus der Hand des Hausmeisters. Dieser Beamte beaufsichtigte in der Regel auch das Lagerhaus, wo die Transporteure die Waren abholen mussten.

In Liechtenstein wurde für das Lagerhaus der Begriff «Zuschg» verwendet, in der Schweiz der Begriff «Sust». Solche befanden sich in Liechtenstein meist in unmittelbarer Nähe der Wirtshäuser entlang der Landstrasse. Nicht jedes Lagerhaus hatte die Funktion einer fixen Umladestation. Solche Umladestationen waren auf der «deutschen Strasse» zwischen Fussach und Chur die Stadt Feldkirch, die Ortschaften Balzers (und zeitweise auch Schaan) in Liechtenstein sowie die Stadt Maienfeld. Diese Orte waren jahrhundertelang wichtige Zwischenstationen im Rodfuhrwesen. Die in der Rod aufgebotenen Säumer und Fuhrleute transportierten die ihnen anvertrauten Waren bis zum nächsten Lagerhaus. Das bedeutet, dass diese Lagerhausstationen zugleich die Grenze zwischen zwei Rodbezirken darstellten.

Eine Darstellung der Verkehrsgeschichte und des Rodwesens für Liechtenstein ist undenkbar ohne Miteinbeziehung der benachbarten Regionen. Speziell mit der Region Feldkirch bestanden enge wirtschaftliche und kulturelle Verflechtungen. Die heutige Staatsgrenze zwischen Liechtenstein und Österreich stellte zwar bereits seit dem 14. Jahrhundert eine politische Trennlinie zwischen den beiden von verschiedenen Landesherren regierten Gebieten dar. Aber für den Handel und Verkehr hatte diese Trennlinie noch keine Bedeutung. Auch im

Rodwesen bildeten die Region Feldkirch und das spätere Fürstentum Liechtenstein eine Einheit. Die Grenzen der Rodbezirke deckten sich also nicht mit den heutigen Landesgrenzen. Fuhrwerke aus den Herrschaften Schellenberg und Vaduz waren nach Feldkirch unterwegs, um Waren für den Weitertransport abzuholen. Feldkircher Fuhrleute verkehrten innerhalb der Rod auch auf dem Gebiet des Fürstentums. Die Fuhrleute aus dem liechtensteinischen Balzers beförderten die in der Rod gefassten Waren bis Maienfeld in die Bündner Herrschaft. Die den Rodverkehr regelnden Ordnungen waren folglich gemeinsame Abmachungen, Verträge, deren Geltungsbereich sich über die politischen Grenzen hinaus erstreckten. Sie wurden meist in Feldkirch vereinbart, wobei Amtspersonen aus den Herrschaften Schellenberg und Vaduz diese mitgestalteten und mittrugen.

Eine umfassende Diskussion der für Liechtenstein geltenden Rodordnungen ist hier nicht möglich. An dieser Stelle folgen lediglich ein paar kurze Streiflichter zum Thema. Ein Mailänder Verzeichnis der Transportkosten für Wollballen aus der Zeit um 1390 benannte Balzers als eigene Station auf der Wegstrecke vom Bodensee nach Chur.[40] Gemäss der Rodordnung von 1499 hatten die Fuhrleute der Herrschaft Schellenberg noch das Recht, über Balzers hinaus bis nach Maienfeld Warentransporte durchzuführen.[41] Dieses Recht wurde im späteren Erlass von 1593 bestätigt.[42] Hingegen bestimmte die Rodordnung von 1660,[43] dass die Fuhrleute aus den Feldkircher Landgemeinden Altenstadt, Tisis und Tosters gleich wie die Fuhrleute der Herrschaft Schellenberg sowie der Gemeinden Schaan, Vaduz und Triesen mit ihren Waren nur bis Balzers fahren durften. Balzner Fuhrleute beförderten diese Waren dann weiter bis Maienfeld. Balzers war in der Rodordnung von 1660 ausdrücklich als Umladestation angeführt. Eine in Balzers vereinbarte Rodordnung von 1765 bestätigte, dass die Orte Chur, Maienfeld, Balzers und Feldkirch Umladestationen für Warentransporte in beide Richtungen waren.[44]

Das Rodfuhrwesen war eine eher langsame Art des Warentransportes. Für 1781 beispielsweise galt, dass die Güter von Fussach bis nach Chur neun Tage unterwegs waren, «wenn nicht Gottes Gewalt und die heiligen Feste entgegen stehen».[45] Die Langsamkeit und oft auch die fehlende Verlässlichkeit des Rodfuhrwesens sorgten spätestens im 18. Jahrhundert dafür, dass die in den Städten sitzenden Kaufleute und Händler diese Art des Warentransportes zunehmend bekämpften. Die von den grösseren Städten aus agierenden Kaufleute drängten immer mehr darauf, gerade die wertvolleren und verderblichen Güter durch sogenannte Strackfuhrleute transportieren zu lassen. Die Rodordnungen gestatten immer auch die Durchfuhr von bestimmten Waren durch Strackfuhrleute. Oft waren diese aber zahlreicher unterwegs, als es die Rodordnungen erlaubten. Dies führte zu häufigen Streitereien mit der einheimi-

schen Bevölkerung, die sich zunehmend um den Verdienst im Rodfuhrwesen betrogen sah.

Gemäss den Rodordnungen war das Strackfuhrwesen stets in österreichischer Hand. Besonders die am Bodensee gelegenen Verkehrsorte Fussach und Höchst stellten mehrere Strackfuhrleute. Die Liechtensteiner Bauern konnten also lediglich am Rodverkehr teilnehmen. Das Rodfuhrwesen blieb für sie ein Nebenerwerb, der ihre angestammte Tätigkeit in der Landwirtschaft zwar etwas schmälern, aber nicht wirklich in Frage stellen konnte. Landvogt Schuppler erwähnte in seiner Landesbeschreibung von 1815 das Rodfuhrwesen als kleine, aber nicht unbedeutende Einnahmequelle: «Der Verdienst bei diesem Fuhrwerke ist zwar nicht gross, verdient aber bei dem Mangel eines andern volle Rücksicht. [In Vaduz ist] neben […] wenigem Roodfuhrwerke […] der Weinbau die grösste Einnahmequelle. […] die Hauptnahrung [der Gemeinde Balzers] ist neben der ziemlich mittelmässigen Viehzucht, und dem Landbaue, das Fuhrwerk, wobei sie ihre Laage begünstiget. Alles Getraid und Salz, das auf der Landstrasse nach Bündten, oder Italien gehet, wird in einem dazu eigends eingerichteten Abstosshause abgeladen, und durch sie über den Luziensteig /: ein bedeutend steiler Gebirgspass :/ bis nach Mayenfeld geführt, auch haben sie durch Vorspanne, die jedes schwere Fuhrwerk über den Luziensteig haben muss, nicht unbedeutenden Verdienst. […] [Die Triesner] sehen hier […] mehr auf das Fuhrwerk, und vernachlässigen ihren Landbau, der meistens[,] das Heumähen ausgenommen, vom weiblichen Geschlecht besorgt wird.» [46]

Für die Talgemeinden des Liechtensteiner Oberlandes[47] war zu diesem Zeitpunkt das Rodwesen als Verdienstmöglichkeit noch offen. Im Liechtensteiner Unterland hingegen war der Rodverkehr bereits Ende des 18. Jahrhunderts zum Erliegen gekommen. Der Grund hierfür ist in der unmittelbaren Nachbarschaft zu Österreich und in den bereits erwähnten Streitigkeiten zu sehen.

WIRTSHÄUSER ALS PROFITEURE DES RODFUHRWESENS

Als Profiteure des Rodverkehrs sind in besonderer Weise die an der Durchgangsstrasse gelegenen Gasthöfe zu betrachten. Die Familien, welche diese Wirtshäuser führten, bildeten die lokale Oberschicht. Gerade die Nähe zu einer Umladestation oder zu einer Zollstation wirkte hier als umsatzfördernder Faktor. Florierende Wirtshäuser stachen meist bereits optisch ins Auge, gehörten sie doch zu den repräsentativsten Gebäuden eines Dorfes.

Es lag im Kompetenzbereich des Landesherrn, einem Untertanen die Wirtsgerechtigkeit zu erteilen oder gegebenenfalls auch wieder zu entziehen. Folg-

lich durfte kein Untertan ohne obrigkeitliche Zustimmung ein Wirtshaus oder eine Schenke betreiben. Die Bewilligung wurde entweder für eine volle Wirtsgerechtigkeit erteilt (mit dem Recht, warme Speisen abzugeben und Fremde zu beherbergen) oder sie erfolgte lediglich für eine Weinschenke (nur Getränkeausschank sowie Abgabe von Käse und Brot).

Die Höhe des sogenannten Tafernzinses gibt einen direkten Hinweis auf die Bedeutung eines Wirtshauses. Im Jahre 1814 hatten die Wirtshäuser «Post» in Balzers und «Engel» in Nendeln mit 30 Gulden die höchsten Tafernzinse an die Obrigkeit abzuliefern. An zweiter Stelle standen damals der «Adler» und der «Engel» in Balzers, das Wirtshaus «Kreuz» in Schaan sowie der «Engel» in Vaduz mit je 24 Gulden Tafernzins. Alle diese genannten Wirtshäuser waren an der Landstrasse gelegen. Als kleine Gasthäuser mit geringem Umsatz bezahlten die Wirtshäuser in Triesenberg und am Rotaboda lediglich 6 bzw. 3 Gulden.[48]

Jeder Gastwirt entrichtete das sogenannte Umgeld an den Landesherrn. Der Einzug dieser Getränkesteuer war ein altes herrschaftliches Hoheitsrecht. Landvogt Schuppler zitierte in seiner «Beschreibung des Fürstenthums Liechtenstein» von 1815 die Bestimmungen des Hohenemser Urbars, die im Liechtenstein des frühen 19. Jahrhunderts immer noch massgebend waren. Das Umgeld wurde, so Schuppler, «gewöhnlich nur vom Weine abgenommen, [...] andere Getränke hingegen [wurden als] abgabenfrei betrachtet».[49] Landvogt Schuppler erwähnte auch, dass die Wirte alle möglichen Kniffe und Tricks anwenden würden.[50]

Die Höhe der Umgeldzahlungen gibt einen gewissen Aufschluss über Grösse und Bedeutung eines Wirtshauses. Dies wird besonders deutlich, wenn wir die Umgeldeinnahmen von mehreren Wirtshäusern desselben Dorfes miteinander vergleichen. Ein Vergleich aller liechtensteinischer Wirtshäuser im späten 18. Jahrhundert zeigt, dass die meisten Gasthäuser mit höheren Umsatz entweder direkt an der Landstrasse standen oder sich neben einer Zollstation befanden. Hervorzuheben sind hierbei neben den genannten Balzner Wirtshäusern die «Sonne» in Triesen, der «Adler», «Engel» und «Löwen» in Vaduz, das Wirtshaus «Kreuz» in Schaan sowie der «Engel» und der «Löwen» in Nendeln. Abseits der Landstrasse hatten noch der «Adler» in Bendern, die Wirtshäuser bei den Zoll- oder Weggeldstationen in Ruggell und auf Rofaberg sowie das Wirtshaus in Mauren eine gewisse Bedeutung. Kleinere Wirtshäuser, so z. B. in den Berggemeinden Triesenberg, Schellenberg oder Planken fristeten bestenfalls ein bescheidenes Dasein.[51]

DAS ENDE DES RODFUHRWESENS

Auf österreichischen Druck hin musste Liechtenstein das Rodfuhrwesen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert gänzlich aufgeben. Einerseits handelten die Kaufleute in Feldkirch immer häufiger gegen die geltende Rodordnung, indem sie ihnen ergebene Fuhrleute mit der direkten Warenspedition beauftragten. Folglich hatten die Rodfuhrleute immer weniger Gelegenheit, durch Warentransporte Geld zu verdienen.[52] Mit dem im 18. Jahrhundert erfolgten Modernisierungsschub im Strassenbau war eine neue Situation eingetreten, die das Rodwesen zusätzlich in Frage stellte; auf den nun entstandenen schnelleren Strassenverbindungen war der Warentransport in Etappen nicht mehr konkurrenzfähig. In der Schweiz hatte diese Entwicklung in den Herrschaftsgebieten der auf den Ausbau des Grosshandels bedachten 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 aber sogar noch länger als in Liechtenstein. Ein schweizerischer Bundesbeschluss hob schliesslich 1861 sämtliche Rechte der Rodgenossenschaften auf.

Anmerkungen

1 Dieser Beitrag stützt sich auf die Lizentiatsarbeit von Klaus Biedermann mit dem Titel «Das Rod- und Fuhrwesen im Fürstentum Liechtenstein – Eine verkehrsgeschichtliche Studie mit besonderer Berücksichtigung des späten 18. Jahrhunderts», welche im Sommersemester 1994 an der Universität Bern von Professor Martin Körner angenommen wurde.
2 Vgl. dazu Paul Vogt, «Furten, Fähren und Brücken zwischen Werdenberg und Liechtenstein», *Werdenberger Jahrbuch* 1990, Buchs 1989, 154–164.
3 Ebd., 156.
4 Ebd.
5 So z. B. Liechtensteinisches Landesarchiv, Vaduz (LLA), RA 20/9/2: Einleitungstext zur Rodordnung von 1676 sowie LLA, 20/26: Einleitungstext zur Rodordnung von 1756.
6 Hans Jakob Reich, «Von den alten Landstrassen und dem Bau der Kantonsstrassen», *Werdenberger Jahrbuch* 1997, Buchs 1996, 60–88, hier bes. 69.
7 Otto Ackermann, «Die Schollbergstrasse bis zum Ende der Landvogtszeit», *Werdenberger Jahrbuch* 1997, Buchs 1996, 43–59.
8 Alois Ospelt, *Wirtschaftsgeschichte des Fürstentums Liechtenstein im 19. Jahrhundert. Von den napoleonischen Kriegen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges,* Jahrbuch des Historischen Vereins für das Fürstentum Liechtenstein (JBL) 72 (1972), 5–423, hier 337 f. (Quellen-)Anhang ebd., 1–267.
9 Ebd., 338.
10 Vgl. LLA, RA 6/11/8: Schreiben des Vogteiamtes Feldkirch an das Oberamt in Vaduz.
11 Benedikt Bilgeri, *Geschichte Vorarlbergs,* 5 Bände, Graz 1971–1987, bes. Bd. 4: *Zwischen Absolutismus und halber Autonomie,* hier 255.
12 Rainer Lins (Hg.), *Tisis. Dorf- und Kirchengeschichte.* Schriftenreihe der Rheticus-Gesellschaft, Bd. 28, Feldkirch 1992, 12, 257.

13 LLA, RA 6/11/5–6: Kostenvoranschlag von Oberwegmeister Andreas Eberle, 8. August 1768.
14 LLA, RA 6/11/9: Strassenbauordnung vom 22. März 1771 mit Einleitungstext.
15 Die Hauptzollstation befand sich in Vaduz, Nebenzollämter zeitweise auch in Balzers, Ruggell, Rofaberg und Mäls. – Vgl. dazu auch: Ospelt (wie Anm. 8), 359–363.
16 LLA, RA 6/11/15: Oberamtliche Klagen über das Verhalten der Gemeinde Triesenberg, 7. Juli 1772.
17 LLA, RA 26/1/13: Zählung der Nutztiere in Liechtenstein, 1789.
18 Vgl. Anm. 16.
19 LLA, RA 6/11/1: Schreiben der Fürstlichen Hofkanzlei in Wien vom 31. Dezember 1750.
20 LLA, RA 6/11/18: Oberamtlicher Bericht an die Hofkanzlei in Wien, 3. August 1772.
21 LLA, RA 6/11/105: Schreiben der Balzner Bürger Joseph Anton Brunhart, Gregor Brunhart, Anton Frommelt, Christian Willi, Anton Vogt, alt Landammann Egidy Nipp sowie alt Richter Anton Kaufmann an das Oberamt in Vaduz, 9. Mai 1790.
22 LLA, RA 6/11/112: Stellungnahme von Rentmeister Joseph Fritz, 17. Mai 1791.
23 LLA, RA 6/11/194: Schreiben des Glarner Landammanns, Oktober 1791.
24 LLA, RA 6/11/198–200, mehrere Schriftstücke.
25 LLA, RA 6/11/209: Schreiben der Hofkanzlei in Wien, 26. März 1793.
26 LLA, RA 6/11/211: Oberamtlicher Bericht, 16. Juni 1793.
27 Erwin Poeschel, *Die Kunstdenkmäler des Fürstentums Liechtenstein*, Basel 1950, 60–62.
28 LLA, RA 6/11/217: Schreiben des Vogteiamtes Feldkirch an das Oberamt in Vaduz, 30. August 1793.
29 LLA, RA 6/11/218: Antwortschreiben des Oberamtes in Vaduz an das Vogteiamt in Feldkirch, 11. Oktober 1793.
30 LLA, RA 6/11/215: Schreiben der Hofkanzlei in Wien, 31. Juli 1793.
31 LLA, RA 6/11/128.
32 LLA, RA 6/11/144: Schreiben des Zöllners und Weggeldeinnehmers Joseph Wolfinger an das Oberamt in Vaduz, 28. März 1798.
33 LLA, RA 6/11/165: Brief von Joseph Wolfinger an das Oberamt in Vaduz, 2. Februar 1800.
34 Ospelt (wie Anm. 8), 338.
35 Ebd., 340.
36 Vogt (wie Anm. 2), 158–161.
37 Jürg Simonett, *Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden. Die «Untere Strasse» im 19. Jahrhundert*, Chur 1986.
38 Mündliche Mitteilung von Prof. Hans Stricker an den Verfasser.
39 Vgl. dazu Pio Caroni, «Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz», in Pio Caroni, Bernard Dafflon, Georges Enderle (Hg.), *Nur Ökonomie ist keine Ökonomie. Festgabe zum 70. Geburtstag von B. M. Biucchi*, Bern, 79–127. Die folgenden Ausführungen stützen sich weitgehend auf Caroni.
40 Benedikt Bilgeri, *Politik, Wirtschaft und Verfassung der Stadt Feldkirch bis zum Ende des 18. Jahrhunderts*, in *Geschichte der Stadt Feldkirch*, Bd. 1, Sigmaringen 1987, 75–387.
41 LLA, Schä U Nr. 19: Rodordnung von 1499 mit Ergänzung 1556.
42 LLA, RA 20/3: Rodordnung von 1593.
43 LLA, RA 20/6: Rodordnung von 1660.
44 LLA, RA 21/27: In Balzers vereinbarte Rodordnung, 11. Juni 1765.
45 LLA, RA 20/30: Rodordnung von 1781, Paragraph 9.
46 Joseph Schuppler, *Beschreibung des Fürstenthums Liechtenstein aus dem Jahre 1815*, herausgegeben von Alois Ospelt, JBL 75 (1975), 189–461.
47 Balzers, Triesen, Vaduz und Schaan.
48 Schuppler (wie Anm. 46).
49 Ebd.
50 So wurde im 18. Jahrhundert – wenig erfolgreich – versucht, den Pfarrherren und Geistlichen

den Weinausschank zu verbieten. – Vgl. LLA, RA 10/2/2: Weinschenkengerechtsame; 1659, 1721–1788.

51 LLA, AS 8/1–127: Rechnungsbücher des Rentamtes 1681–1848.

52 In dieser Angelegenheit schrieb Landvogt Franz Xaver Menzinger in Vaduz zahlreiche Berichte an die Fürstliche Hofkanzlei in Wien. Ein sehr ausführliches Schreiben stammt vom 10. Februar 1790 – vgl. LLA, RA 21/68.

RESUME

LES CORPORATIONS DE TRANSPORT PAR ETAPE DANS LE LIECHTENSTEIN A LA FIN DU 18E SIECLE

La *Landstrasse* du Liechtenstein était une voie commerciale importante qui reliait la région du Lac de Constance aux Grisons. Cette route, passant par Balzers et St. Luzisteig, était souvent en mauvais état et à peine praticable, comme l'attestent, encore à la fin du 18e siècle, les plaintes des voituriers. On penserait que les habitants de la région étaient intéressés au bon entretien de cette voie de communication: l'augmentation du volume des échanges commerciaux n'était-elle pas propice à la création de nouveaux emplois? Le portage par des bêtes de somme constituait en tout cas une source de revenus lucrative pour les paysans.

Les transports étaient organisés selon un système corporatif appelé *Rodfuhrwesen*. A chaque paysan-voiturier était attribué un tronçon qu'il devait effectuer dans un ordre prédéterminé. Toute la coordination incombait à un fonctionnaire spécialisé, le *Hausmeister*, qui s'occupait de la rémunération des voituriers et surveillait les magasins où étaient entreposées les marchandises. De tels entrepôts *(Sust)* existaient à Feldkirch, Schaan, Balzers et Maienfeld.

Les frontières ne constituaient pas un obstacle majeur pour ces échanges. Il était courant qu'un voiturier de Feldkirch (Autriche) déposât sa marchandise dans la Principauté, ou qu'un Liechtensteinois se déplaçât sur les routes grisonnes ou autrichiennes. La législation des transports *(Rodordnungen)* prévoyait d'ailleurs le trafic lointain que dominaient les *Strackfuhrleute* autrichiens. Leur nombre, formellement limité, était en réalité souvent supérieur à ce que fixait la loi. Au 18e siècle, les commerçants des villes s'élevèrent de plus en plus contre cette concurrence rurale accusée d'être lente et peu fiable. Beaucoup y trouvèrent toutefois leur profit, comme les cabaretiers situés le long des routes ou les seigneurs qui percevaient une taxe sur le vin *(Umgeld)* débité dans ces établissements. Le produit de cette taxe est d'ailleurs un indice précieux pour se faire une idée de l'importance du trafic sur telle ou telle route.

Au début du 19e siècle, le *Rodfuhrwesen* fut abandonné, non pas à cause de la pression des négociants autrichiens, mais parce que le réseau routier européen se modernisait. Sur les routes bien entretenues, le système de transports par étapes n'était tout simplement plus compétitif.

(Traduction: Jonas Römer)