

der Schollbergstrasse in den Jahren 1490 bis 1492 gab es zahlreiche Klagen über den schlechten Zustand dieser Verkehrsverbindung. Besonders die Kaufleute aus Rheineck hatten immer wieder diesen Unmut geäussert, verbunden mit der Drohung, mit ihren Warentransporten auf die andere Talseite auszuweichen.<sup>351</sup> Mit dem Ausbau der Schollbergstrasse wurde versucht, dem entgegen zu wirken, jedoch offenbar nur mit mässigem Erfolg. Zwar profitierte die Schollbergstrasse im 16. Jahrhundert zeitweilig von der politischen Grosswetterlage: Während des Schmalkaldischen Krieges in den Jahren 1546 und 1547 wechselten die Handels- und Fuhrleute auf die sicherere linksrheinische Strasse, um nach Kriegsende wieder auf die andere, wohl insgesamt wirtschaftlich bedeutendere, rechtsrheinische Strasse zu wechseln.<sup>352</sup> Trotzdem blieb die linksrheinische Strasse insgesamt betrachtet im Nachteil, da der Schollberg als topographisches Hindernis Benützung und Unterhalt dieser Wegverbindung zu einer kostspieligen Angelegenheit machte.<sup>353</sup>

Wohl als eine indirekte Reaktion auf den Ausbau der Schollbergstrasse zu sehen ist die älteste schriftliche Rodordnung für das Gebiet des heutigen Fürstentums Liechtenstein, welche aus dem Jahre 1499 datiert.<sup>354</sup> Sie umfasste den Streckenabschnitt von Feldkirch bis Maienfeld und wurde vom Feldkircher Stadtmann Heinrich Putscher erlassen. Die wichtigsten Punkte dieser spätmittelalterlichen Rodordnung, die speziell die Fuhrleute der Herrschaften Feldkirch und Schellenberg betraf, können folgendermassen zusammengefasst werden: Der Zoller in Feldkirch, der zugleich die Funktion eines Hausmeisters ausübte, bot die Fuhrleute auf. Die Reihenfolge der Rodfahren musste jeweils am Sonntag vor Neujahr für die kommenden 365 Tage festgesetzt werden. Auch betreffend Warensorte wurde eine Reihenfolge eingehalten: Zuerst wurden die Kaufmannsgüter, dann das Korn transportiert. Jeder Wagen, der für das Rodfuhrwesen eingesetzt wurde, musste mit einer Blache versehen sein, die mit sieben Eisennägeln an der Karosserie befestigt war. Jeder Rodfuhrmann bürgte für die ihm anvertrauten Waren. Die Fuhrleute muss-

ten ferner folgende Gebote und Verpflichtungen einhalten: Sie durften für die Rod bestimmte Güter nicht eigenmächtig aufladen. Ebenso war für sie verboten, Waren ausserhalb der Rod zu führen. Die Rodgüter durften keinem anderen Fuhrmann aufgegeben werden, der nicht ebenfalls rodberechtigt war. Der vorgesehene Streckenabschnitt musste zu Ende gefahren werden. Fuhrleute der Herrschaft Schellenberg, die mit ihren Rodgütern früher als ihre Kollegen aus Altenstadt in Maienfeld ankamen, durften daraus keinen persönlichen Vorteil ziehen. Sie mussten entweder warten, bis die Altenstädter Fuhrleute ebenfalls in Maienfeld eintrafen, oder sie durften für die Rückfahrt nur das ihnen zustehende Warenquantum laden.

Ein Nachtrag zu dieser Ordnung aus dem Jahre 1556 erhöhte den Fuhrlohn von 18 auf 20 Pfennig pro Zentner. Dies muss als blosser Anpassung an die Teuerung angesehen werden. Im 16. Jahrhundert nämlich wurde Europa von einer anhaltenden

339) Zur Ortschaft Blatten vgl. auch: Rigendinger, ebenda, S. 39 links unten.

340) «Pacta pro itinere Constancie et Coire» im Archiv der Camera di Comercio, Mailand. Erwähnt bei Bilgeri, Stadt Feldkirch, S. 164 u. 341 sowie bei: Poeschel, Liechtenstein, S. 4.

341) Ebenda.

342) Bilgeri, Stadt Feldkirch, S. 163.

343) Ebenda.

344) Ebenda.

345) Ebenda, S. 236 f.

346) Ebenda.

347) Vgl. hierzu: Ackermann, Schollbergstrasse, S. 57.

348) Eitel, Verkehr im Bodenseeraum, S. 64.

349) Ebenda.

350) Ebenda.

351) Ackermann, Schollbergstrasse, S. 57.

352) Ebenda. Aktiv um eine Erhöhung des Durchgangsverkehrs auf der rechtsrheinischen Seite bemühte sich auch die Stadt Maienfeld, was wiederum die linksrheinische Bevölkerung erboste.

353) Reich, Landstrassen von Werdenberg, S. 69.

354) Vgl. hierzu die Ausführungen bei: Schatzmann, Rodordnung 1499.