

Aus einem Weidestreit von 1440 zwischen Triesen und Balzers auf Silvaplana vernehmen wir, dass die Balzner keine «*Som Ross*» (Saumrosse), weder einheimische noch fremde dort zur Weide auftreiben durften. Das weist darauf hin, dass in Balzers bereits im 15. Jahrhundert eine wichtige Umschlagstation für den Verkehr und den Gütertransport in Nord-Süd-Richtung bestanden haben muss, die gemeinsame Weide auf Silvaplana aber – ein über Jahrhunderte sich hinziehender Nutzungsstreit – nur für normal gehaltenes Vieh und Rosse genutzt werden durfte, die Bauern jede zusätzliche Nutzung zurückwiesen. Begreiflich, denn Triesen besass keine eigene Poststation, keinen grossen Umschlagplatz; also wollte es nicht Nutzung der Silvaplana-wiesen zu gunsten eines gewerblichen Fuhrwerkbetriebes in Balzers sich schmälern lassen.

Aus dem Jahre 1490 wird berichtet: *«Der Hubmeister Heinrich Butscher, sowie der Stadtrat, Landrichter und Zoller von Feldkirch erlassen eine Radordnung für den Güterverkehr zwischen Feldkirch und Maienfeld. Den «Wagnern» (Fuhrleuten) werden genaue Vorschriften gegeben und die Taxen bestimmt. Dieser Radordnung ist als Anhang eine spätere Verordnung vom Jahre 1556 beigefügt. In derselben wird unter anderem bestimmt, dass der bisherige Fuhrlohn von 18 Pfennigen für jeden Zentner auf 20 Pfennige erhöht werde.»*

Im JBL 1972 ist das Rodfuhrwesen an Hand der Rodordnungen von 1756 und 1782 umfassend dargestellt. Triesen war als Gemeinde diesen Rodordnungen unterstellt. Eine Sust (Zuschg) stand immer in Verbindung mit einer Herberge (Gastwirtschaft). In Triesen stand eine solche Sust bei der «*Sonne*». Sie wurde erst 1940 abgerissen, in den vorgehenden Jahrzehnten war sie als Abstellraum, Mosterei und während des Wiederaufbaues der am 4. 1. 1938 abgebrannten Sonne als Gastwirtschaftsraum benutzt worden. Die Sust stand immer an der Landstrasse. Also musste die alte Landstrasse auch immer dort vorbei geführt haben. Denn bei der Sonne stand auch die Schmiede, als solche bereits bei Festlegung der Wuhrgrenze gegen Sevelen am 7. 4. 1599 als Fixpunkt genannt (JBL 2, 211). Schmiede und Sust gehörten zusammen (Beschlagen der Zug- und Reitpferde). Aus der Schilderung des Rodfuhrwerkes (JBL 1972 und anderen) entnehmen wir weiters:

In einer Erblehenurkunde von 1429 (JBL 2, 21) wird gesagt, dass das Pferdebeschlagen mit dem St. Luzi-Erblehen verbunden sei, also die Raststätte ebenfalls bei der Sonne bzw. der Muttergotteskapelle sich befand und damit an der Rodfuhrwerkstrasse. 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 Dorfgemeinschaft bald nicht mehr als lästige Pflicht, sondern vielmehr als wertvolles Recht bewusst. Der Warentransport, ursprünglich Gemeinwerk der Dorfgemeinschaften, wurde später allein von Gemeinleuten, die ein Fuhrwerk besaßen, bestritten. Die Fuhrleute einer Dorfgemeinschaft besorgten den Warentransport innerhalb der Gemeindegrenzen. Oft schlossen sich auch mehrere Gemeinden zu einem einheitlichen Transportbezirk, einer Port, zusammen.

Im Jahre 1708 wollten die Schaaner die Unterländer hindern, mit ihren Rodfuhren von Feldkirch nach Bendern zu fahren, sie mussten aber die aufgerichteten Schlagbäume wieder entfernen. Aus dem Jahre