

ihre Fuhren über die rechtsufrige Strasse zu führen. Ein einigermaßen zeitgemässer Ausbau der rechtsufrigen Landstrasse erfolgte aber in Liechtenstein erst in den Jahren 1770 bis 1782, nicht ohne vorderösterreichischen Druck, nachdem Vorarlberg von 1768 bis 1771 vorangegangen war. Graubünden folgte mit dem Ausbau der «Deutschen Strasse» in den Jahren von 1782 bis 1788.

Der Bau der Schollbergstrasse eröffnete auch einen leistungsfähigeren neuen Einfuhrweg für das Tiroler Salz, das bis ins frühe 19. Jahrhundert über den Arlberg nach Zürich und in die Innerschweiz gebracht wurde.<sup>10</sup> Das Salz (das über die St. Luzisteig ausserdem auch nach Graubünden eingeführt wurde) scheint das wichtigste Transportgut der Liechtensteiner Fuhrleute gewesen zu sein. Dabei fiel dem Rheinübergang bei Trübbach eine Schlüsselrolle zu. Die Zufahrt lief seit jeher über Mäls; sie wurde auf Drängen der Regierung des Standes Glarus, der werdenbergischen Landesherren, 1793 ebenfalls ausgebaut. Trotzdem soll sie noch 1820 nur schlecht befahrbar gewesen sein.<sup>11</sup> Das lag vermutlich an der topographischen Tatsache, dass sich die Mälser Schifflände nicht wie ihr Trübbacher Gegenstück auf eine gute Landfeste stützen konnte und die Zufahrt über offenes Schwemmland der Rheinebene führen musste (vgl. Abb. 2, 3). Umso wichtiger war es, die Zufahrt bei gefrorenem Boden befahren zu können, was sicher das Interesse an der Winterbrücke bei Trübbach begründet hat.

Wie die Einrichtung einer Sust in Trübbach,<sup>12</sup> der Tarif der Fähre von 1654<sup>13</sup> und die mehrfach erwähnte, fahrbare Winterbrücke<sup>14</sup> zeigen, hatte wahrscheinlich der Fernverkehr bis ins frühe 19. Jahrhundert einen grösseren Einfluss als die lokalen Bedürfnisse. So erwähnt der Tarif neben Heu- und Streuefudern und Vieh, die eher dem lokalen Bedarf entsprachen, unter anderem ausdrücklich vierspännige Wagen, zweiachsige Fuhrwerke, Mühlsteine, Salzfässer und Ladungen mit Kaufmannsware, die übergesetzt wurden oder über die Rheinbrücke oder durch die Rheinfurten geführt wurden. Für die Einheimischen bestand der hauptsächlich Nutzen der Fähre wohl im Zugang zum Sarganser Markt, bildete das Städtchen doch den nächstgelegenen Markttort, auch wenn es an Bedeutung hinter Feldkirch und Chur zurückstand.

Erst im 19. Jahrhundert begann eine Verkehrsverlagerung vom rechten auf das linke Rheinufer, welche

das Interesse der Balzner an der Existenz eines dauerhaften und leistungsfähigen Rheinübergangs vertiefte. 1821 wurde die sanktgallische Rheintalstrasse, eine voll ausgebaute Chaussée, mit der neuen, dem Rheinufer folgenden Schollbergstrasse eröffnet. 1858 folgte die Eröffnung der Eisenbahnlinie Chur–Rheineck mit dem Bahnhof Trübbach. Schliesslich entstand auf der Schweizer Seite ab den 1960er-Jahren die Autobahn A 13 als derzeit leistungsfähigste Verkehrsträgerin im Alpenrheintal.

## Das «Fahr am Schollberg» (Mittelalter bis 1871)

Nur bei Niedrigwasser liess sich der Rhein unterhalb des Schollbergs furten, das heisst zu Fuss, mit Reitieren oder Wagen durchqueren. Dem Bau der ersten dauerhaften Rheinbrücke, der Vorgängerin der bestehenden Brücke, im Jahr 1871 gingen deshalb Jahrhunderte voraus, in denen der Übergang über den Rhein hauptsächlich mit einer Fähre bewältigt wurde.

1507 wird «das Fahr am Schollberg» erstmals in einer Schriftquelle, dem Urbar der Herren von Brandis, erwähnt, die dort den Zoll besaßen, nicht aber das Fahr.<sup>15</sup> 1517 erwarben es die Glarner als Besitz der Herrschaft Wartau.<sup>16</sup> Dass dieses Fahr im frühen 16. Jahrhundert erstmals in den Quellen erscheint, dürfte mit der 1492 erfolgten Eröffnung der Schollbergstrasse (der heutigen «alten Schollbergstrasse») in Zusammenhang stehen.

Als «Fahr» bezeichnete man seit dem Mittelalter die gesamte Einrichtung einer Fähre, mit dem Fahrrecht (dem ausschliesslichen Recht, auf einem bestimmten Flussabschnitt Personen, Vieh, Fahrzeuge und Güter überzusetzen), der Übersetzstelle und der gesamten Ausstattung der Fähre (Weidlinge, evtl. Wagenschiff, evtl. Fährseil). Das ausschliessliche Übersetzrecht gewährleistete die wirtschaftliche Grundlage des Fährbetriebs und wurde deshalb von der Obrigkeit und den Fährleuten stets durchgesetzt. Die Fährleute erhielten deshalb auch eine Abgabe von Fuhren, die durch den Rhein geführt wurden, sowie von den Benützern der Winterbrücke, die zeitweilig anstelle der Fähre eingerichtet und vor der Schneeschmelze wieder abgebrochen wurde.

Erstaunlicherweise lag das Fahr offensichtlich während seiner langen Betriebszeit immer an derselben