

Historische Verkehrswege in St. Margrethen (Tradução Português no final deste documento)

Über lange Zeit benützte Wege und Strassen gehören - wie etwa alte Häuser, Geräte, Waffen und schriftliche Dokumente - zum kulturellen Erbe jeder Region. Über ihre Linienführung und Bauweise lässt sich oft erahnen, wie sich das Leben früher abgespielt haben mag. Daher sind die Reste früherer Strassen und Wege untersucht, inventarisiert und teilweise aufgrund von Artikel 5 und 26 NHG unter Schutz gestellt worden. Als Anhaltspunkte für das Alter eines Verkehrswegs dienen zum Beispiel alte Texte und vor allem alte Karten. Von St. Margrethen gibt es ziemlich genaue Karten von 1769, 1796, 1850, 1854, und ab 1888 die Landeskarte der Schweiz.

Historische Bedeutung

Im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz wird zunächst die frühere Bedeutung der Verkehrswege bezeichnet. **Nationale** Bedeutung haben in St. Margrethen die Staatsstrasse sowie die alte Landstrasse, die heute Kirchstrasse heisst. Die Nummerierung entspricht derjenigen des Bundes-Inventars.

Hier folgen einige Bilder der alten Landstrasse, die im Inventar als historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung ohne historische Substanz aufgeführt ist.

Von **regionaler** Bedeutung ist einerseits die Verbindung vom Nachbardorf Höchst nach St. Margrethen, andererseits die Verbindung zwischen dem Alten Kirchlein und der Vorburg.

Von **lokaler** Bedeutung sind zahlreiche Verbindungswege, die vom Dorf zu den im Mittelalter bedeutsamen Adelssitzen, Höfen, Rebbergen und Wäldern führten und teilweise noch immer führen, aber auch die Verbindung ins Appenzellerland sicherstellten, als man noch vorwiegend zu Fuss oder mit einer einzigen Pferdestärke unterwegs war.

Historische Substanz

Wichtig für den kulturellen Wert der Wege ist vor allem die noch erhaltene historische Substanz. Darunter versteht man zum Beispiel deren Linienführung und Einbettung im Gelände. Dies ist auf Reliefkarten gut sichtbar. Besonders typisch für St. Margrethen sind Hohlwege, die durch häufigen Gebrauch von unbefestigten Wegen entstanden sind. Alpgassen mit beidseitigen Stützmauern wurden angelegt, um das angrenzende Landwirtschaftsland vor Weidgang zu schützen. In St. Margrethen ebenfalls vorhanden sind Pflasterungen und historische Wegbegleiter wie Stützmauern, Böschungen, Alleen oder Bildstöcke.

Von den **meisten** in St. Margrethen inventarisierten historischen Wegen ist - ausser der früheren Linienführung - keine historische Substanz übrig geblieben.

Eine Anzahl Wege zeigt wenigstens noch **ein bisschen** historische Substanz auf, so zum Beispiel der Abschnitt 33.2.1. Rheineck-Rudersbach der ehemaligen Staatsstrasse von nationaler Bedeutung mit einer Steinbogenbrücke aus dem Jahr 1742.

Auf einen anderen dieser Wege mit wenig historischer Substanz möchte ich hier besonders hinweisen, nämlich den steilen Karrweg zwischen dem Restaurant Schäfliberg und dem Weiler Gaismoos. Diese Verbindung mit einem Gefälle von fast 20% war vor dem Bau der heutigen Strasse die **beste Verkehrsverbindung** zwischen St. Margrethen und Walzenhausen. Heute wird sie nur noch als nicht markierter Wanderweg benützt. Hier folgen einige aktuelle Fotos.

Der einzige inventarisierte Verkehrsweg mit **viel historischer Substanz** in St. Margrethen ist dieser Abschnitt der Verbindung zwischen Altem Kirchlein und Vorburg.

Im Inventar-Bericht steht dazu folgendes: *„Der 300 m lange Weg ist fast durchgehend als gemauerte Gasse ausgebildet. Die Gasse ist 2 m breit und mit einem Schotterbelag versehen. In der Fahrbahnmitte ist ein Grasmittelstreifen am Wachsen. Der linke Rand des Hohlweges weist eine Betonrinne für den Wasserabfluss auf. Die 1 bis 1,5 m hohen Stützmauern sind aus Bruch- und Lesesteinen gefertigt und weisen Trockenfugen auf. Etwa in der Mitte des Abschnitts sind Reste einer freistehenden Mauer anzutreffen. Möglicherweise war der gesamte Abschnitt linksseitig durch eine solche Mauer vom benachbarten Wiesland getrennt.“*

Hier könnte mein Film über die inventarisierten historischen Verkehrswege enden. Auf meinen Streifzügen durch die Gemeinde habe ich jedoch ausser diesen inventarisierten Objekten noch einige weitere interessante Kandidaten entdeckt, die ich hiermit vorstellen möchte:

- Fussweg vom Nebengraben in Richtung Romenschwanden und Weinberg: Dieser Weg, der durch den Risiwald führt, wird heute nur noch selten begangen, ist aber im Gelände noch unschwer erkennbar.
- Flurweg vom Apfelberg in Richtung Heubüchel: Dieser befahrbare Weg verbindet den Weiler Apfelberg mit dem Heubüchel, der früher als Rebberg genutzt wurde. Der Weg führte wahrscheinlich früher weiter ins appenzellische Gaismoos.
- Fussweg vom Apfelberg in Richtung Heubüchel: Auch dieser Weg führte vom Weiler Apfelberg über ehemalige Rebberge zum Einzelgehöft Heubüchel. Der Weg wird nicht mehr unterhalten und daher kaum noch benützt. Der vom Regen ausgewaschene ehemalige Weg liegt in einer Bauzone und ist daher in seiner Existenz gefährdet. Der untere Teil ist im Terrain unschwer erkennbar, der obere Teil besser auf der Reliefkarte, die übrigens auch die frühere Parzellierung der Rebberge noch darstellt.
- Fussweg vom Schloss Bergsteig zum Gletscherhügel: Dieser Weg ist bestimmt die Fortsetzung des inventarisierten Zufahrtswegs vom Talboden zum Schloss Bergsteig. Der Hohlwegcharakter deutet darauf hin, dass er früher oft benutzt wurde.
- Fussweg vom Käsiweiher zum Rosenberg: Kirche und Schulhaus Rosenberg existieren erst seit 110 Jahren, früher wurden dort Reben gepflegt. Im oberen Teil ist der Weg flankiert durch eine Trockensteinmauer, die vielleicht früher der Terrassierung eines Rebbergs diente. Im unteren Teil ist der Weg durch eine neuere Stein-treppe überprägt.
- Ehemaliger Hohlweg von der Schutzmühle nach Äschi in Walzenhausen-Platz: Dieser ausgeprägte ehemalige Hohlweg muss während langer Zeit benutzt worden sein. Er führte fast durchwegs über die trockene und daher unterhaltsame Krete eines Sandstein-Rückens westlich des Schutzmühlebachs. Weil er kein landwirtschaftlich genutztes Land erschloss und ziemlich stark ins Gelände eingeteuft ist, vermute ich, dass es sich um eine häufig benutzte Fussgängerverbindung zwischen St. Margrethen und Walzenhausen handelte. Auf einer Länge von 700 Metern überwand der Weg 180 Höhenmeter. Er wird seit mindestens 130 Jahren nicht mehr genutzt, ist daher vollständig verwachsen und nur noch auf der Reliefkarte gut erkennbar.

Herr Prof. Dr. Huber schreibt mir zu diesem Weg auf meine Anfrage hin per E-Mail folgendes: *„Der Weg, den Sie ansprechen, steht u. a. in einem Zusammenhang mit der Beginengemeinschaft Aeschach (der Flurname heute zu Aeschi abgewandelt) an der Grenzlinie Appenzell/St. Margrethen. Die dort seit dem Mittelalter lebenden Beginen waren kirchgenössig nach St. Margrethen/Altes Kirchlein. Sie haben diesen Weg regelmässig genutzt, da sie wohl täglich Dienste in und um die Kirche zu erbringen hatten. Der Weg steht aber auch in Verbindung mit wirtschaftlichen Interessen, da beispielsweise auch das Gut Bergstig, seit der zweiten Hälfte des 15.*

Jahrhunderts dokumentiert/urkundlich belegt, offenbar an einer/der gleichen Güterstrasse lag. Die Wege wurden künstlich abgetieft, teils auch von Menschenhand so gestaltet. Nicht zuletzt kann darin (im so genannten Rutnerdienst/Wegunterhalt) ein Werk der Beginnen vermutet/gesehen werden (dieser Dienst führte auch zu bescheidenen Einnahmen). Bei den Beginnen handelt es sich um die Gemeinschaft, aus der später Grimmenstein hervorgegangen ist. Der Weg, auf den Sie hingewiesen haben, führt durch das Gebiet Gemsen/Gämsen. Die Örtlichkeit ist früh (mittelalterlich) belegt als Weinberg. Der Name geht zurück auf die Herrschaft von Ems, die im Wappen ein gehörntes Tier führt, das als Gems/Gams interpretiert werden kann (natürlich auch hinsichtlich der lautlichen Übereinstimmung Gems-Ems). Es kann vermutet werden, dass eine entsprechende Darstellung, nämlich ein gehörntes Tier, in Form einer Bildtafel (geschnitzt, Papierholzschnitt) oder -tafeln auch an der Umzäunung des Weinbergs angebracht war, dort eine besitzanzeigende Funktion hatte und von der Bevölkerung als Gems/Gams interpretiert wurde. Solche Zeichen gab es im Rheintal und Appenzellischen sehr verbreitet. Auch das Wappen von SM geht auf ein solches Zeichen zurück, ferner viele Wappen von heutigen Rheintaler und Appenzeller Gemeinden.“ (E-Mails vom 27. und 28.12.2020, Prof. Dr. J. Huber, St. Gallen).

Wahrscheinlich gibt es noch mehr versteckte alte Routen im Wald von St. Margrethen, die auf eine Wiederentdeckung warten. Dieser Film ist aus der Idee heraus entstanden, dass nur geachtet, geschützt und erhalten werden kann, was man erkennt und kennt.

Musik:

Energetic Drums and Percussions – royaltyfreemusic.com

Bourree - Joel Cummins

Memories – bensound.com

Mourning Dove – Zachariah Hickmann

Criminal Cat – Dag Reinbott - terrasound.de

A Baroque Letter – Aaron Kenny

Dance of the Imps – Dag Reinbott - terrasound.de

Kontakt: gotobrasil@gmx.ch

Links:

Offizielle Seite des IVS	https://www.viastoria.ch/das-inventar-ivs/
Karte IVS national	https://map.geo.admin.ch/?topic=ivs&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra.ivs-nat&catalogNodes=340
Verordnung über IVS	https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20031356/index.html
Terminologie-Handbuch	https://www.viastoria.ch/wp-content/uploads/2019/07/2013_04_19_Uebersetzungshilfe_def_DFI.pdf
Methodik-Handbuch	https://www.viastoria.ch/wp-content/uploads/2019/10/mhb_ivs.pdf
IVS-Webseite des Bundes	https://www.ivs.admin.ch/
Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung	https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/landschaft/ud-umwelt-diverses/empfehlung_zur_beruecksichtigungderbundesinventarenachartikel5nh.pdf.download.pdf/empfehlung_zur_beruecksichtigungderbundesinventarenachartikel5nh.pdf
Karte IVS national	https://map.geo.admin.ch/?topic=ivs&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra.ivs-nat.ch.astra.ivs-nat_wegbegleiter.ch.astra.ivs-reg_loc&catalogNodes=340,343,358&E=2764228.94&N=1258546.98&zoom=7&layers_visibility=true,false,false
Karte IVS regional und lokal	https://map.geo.admin.ch/?topic=ivs&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra.ivs-nat.ch.astra.ivs-nat_wegbegleiter.ch.astra.ivs-reg_loc&catalogNodes=340,343,358&E=2764228.94&N=1258546.98&zoom=7&layers_visibility=false,false,true
Karte Wegbegleiter	https://map.geo.admin.ch/?topic=ivs&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra.ivs-nat.ch.astra.ivs-nat_wegbegleiter.ch.astra.ivs-reg_loc&catalogNodes=340,343,358&E=2764228.94&N=1258546.98&zoom=7&layers_visibility=false,true,false
Geländekarte	https://map.geo.admin.ch/?topic=ivs&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra.ivs-nat.ch.astra.ivs-nat_wegbegleiter.ch.astra.ivs-reg_loc.ch.astra.ivs-gelaendekarte&catalogNodes=340,343,358&E=2764228.94&N=1258546.98&zoom=7&layers_visibility=false,false,false,true&layers_opacity=1,1,1,0.75
Karte nat. Bedeutung historischer Verlauf	https://map.geo.admin.ch/?topic=ivs&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra.ivs-nat.ch.astra.ivs-nat_wegbegleiter.ch.astra.ivs-reg_loc.ch.astra.ivs-nat-verlaeuft&catalogNodes=340,343,358&E=2764228.94&N=1258546.98&zoom=7&layers_visibility=false,false,false,true
Karte multidirektionales Relief	https://map.geo.admin.ch/index.html?topic=ech&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.swisstopo.zeitreihen.ch.bfs.gebaeude_wohnungs_register.ch.bav.haltstellen-oev.ch.swisstopo.swisstlm3d-wanderwege.KML%7C%7Chttps:%2F%2Fpublic.geo.admin.ch%2FJqE7ViLVTzqW9uvZYa98zg.ch.swisstopo.hiks-dufour.metadata.ch.swisstopo.vec200-miscellaneous-geodpoint.ch.swisstopo.swisstlm3d-wald.ch.swisstopo.leichte-basiskarte_reliefschattierung.ch.swisstopo.swissalti3d-reliefschattierung_monodirektional.ch.swisstopo.swissalti3d-reliefschattierung&layers_opacity=1,1,1,0.8,1,1,1,0.75,1,1,1&layers_visibility=false,false,false,false,false,false,false,false,false,false,true&layers_timestamp=18641231.....&catalogNodes=457,458,508&E=2764888.86&N=1257604.56&zoom=9
Karte Wanderwege	https://map.geo.admin.ch/?lang=de&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.bav.haltstellen-oev.ch.swisstopo.swisstlm3d-wanderwege.ch.bafu.alpweiden-herdenschutzhunde.KML%7C%7Chttps:%2F%2Fwww.wandern.ch%2Ftmp%2Fclosedtrails%2Fde-main.kml&layers_visibility=false,true,false,false&layers_opacity=1,0.8,0.5,1&E=2763952.50&N=1258276.25&zoom=7

Auszüge aus dem Bundesinventar (www.geo.admin.ch):

Strecke SG 33

Die Strecke SG 33 führt von Rheineck nach Altstätten. Sie bildet ein Teilstück der Transitroute vom Bodensee durch das linksseitige Rheintal nach Sargans und zu den Bündner Pässen nach Italien (s. auch SG 2, SG 3, SG 30). Nach Rorschach und St. Gallen führen die beiden Strecken SG 35 und SG 40. In Altstätten zweigen die beiden Strecken über den Stoss und den Ruppen nach St. Gallen ab (s. SG 20, SG 21). Im regionalen und lokalen Kontext erschliesst die Strecke SG 33 die am Rand der Rheinebene liegenden Ortschaften St. Margrethen, Au, Berneck, Heerbrugg, Balgach, Rebstein und Marbach sowie mit abzweigenden Strecken die Ausläufer des Appenzeller Vorderlandes (s. SG 428–SG 445). Ostwärts erschliessen die Strecken SG 416–SG 427 die Siedlungen in der Rheinebene oder verbinden die linke Rheintalseite über den Rhein mit der rechtsseitigen Rheintalroute im Vorarlberg.

Geschichte der Strecke: Archäologische Hinweise auf eine Besiedlung des St. Galler Rheintales gehen bis in die Mittelsteinzeit zurück. Siedlungsfunde lassen auf eine dauernde Besiedlung des Raumes auch während der römischen Epoche schliessen (s. HELVETIA ARCHAEOLOGICA 1996: 49f.). Eine römerzeitliche linksrheinische Strasse wurde im 19. Jh. und in der ersten Hälfte des 20. Jh. von IMMLER (1863: 65f.) und PERRET (1936) postuliert. Gesicherte Strassentrassees gibt es bisher jedoch ebensowenig wie eindeutige Schriftquellen (dazu SCHINDLER 1997: 24f.). Hingegen gilt eine römerzeitliche Verbindung auf der rechten Rheinseite als gesichert. Diese ist sowohl im ITINERARIUM ANTONINI (ca. 280 n. Chr.) wie auch in der TABULA PEUTINGERIANA (4. Jh. n. Chr.) nachgewiesen. Für das frühe Mittelalter ist eine Besiedlung des Rheintals zwischen Bodensee und Sargans vor allem durch sakrale Bauten bezeugt. Als wichtige Siedlungsstelle kann nach der bisherigen Forschung der Ochsenberg in der Wartau genannt werden. Weiter sind in Montlingen, Marbach und Thal frühmittelalterliche Kirchenbauten nachgewiesen (HELVETIA ARCHAEOLOGICA 1996: 137f.). Erste Hinweise auf eine Verkehrsverbindung gibt eine Kaufurkunde von ca. 847, die ein Grundstück in Grabs an der «via publica», also an der öffentlichen Strasse erwähnt. Eine durchgehende Verkehrsverbindung auf der linken Rheinseite kann jedoch nicht nachgewiesen werden. Eine im Reichsgutsurbar (ca. Mitte 9. Jh.) erwähnte Fähre bei Schaan lässt eher auf eine Erschliessung der linksrheinischen Siedlungen von der rechtsrheinischen Hauptverbindung her schliessen (dazu SCHINDLER 1997: 26f.). Mit der Übernahme des Rheintals durch die Eidgenössischen Orte in den 1480er Jahren wurde die Strasse durch das Rheintal mit dem Ziel ausgebaut, den Verkehrs von der rechtsrheinischen Strasse auf die linke Seite zu ziehen. Besondere Beachtung galt dabei dem Ausbau der Strasse am Schollberg (s. SG 3.1). Mit Sicherheit kann gesagt werden, dass trotz der Bemühungen die linksseitige Verbindung niemals die Bedeutung der rechtsrheinischen Strasse über Feldkirch und die Luziensteig erlangte. In der zweiten Hälfte des 18. Jh. fanden wiederum Anstrengungen statt, die linksseitige Rheintalroute für den Handels- und Durchgangsverkehr attraktiv zu machen. Sie war zu diesem Zeitpunkt regelmässig Gegenstand von Tagsatzungsbeschlüssen, welche die Ausbesserung und den Ausbau veranlassten (ausführlicher s. SG 33.1). Mit der Gründung des Kantons St. Gallen im Jahre 1803 wurde eine rege Strassenbautätigkeit ein, die den politischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen und Vorstellungen des neuen Staatsgebildes entsprachen. Einerseits sollten die verschiedenen Kantonsteile näher zueinander und auch näher an die Kantonshauptstadt St. Gallen gebracht werden. Andererseits stand auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als handelspolitischer Akt im Vordergrund. Vor allem im Rheintal erhoffte man sich durch den Ausbau der linksrheinischen Strasse eine Verlagerung des Verkehrs, der bisher hauptsächlich auf der rechtsrheinischen Strasse abgewickelt wurde. Die Strasse durch das Rheintal wurde zwischen 1821 und 1828 ausgebaut (ausführlicher

s. SG 33.4).

Streckenorte: Der Streckenanfangspunkt Rheineck wird erstmals im Jahre 1163 erwähnt. Über Jahrhunderte hatte die Stadt verkehrspolitisch und strategisch eine wichtige Position als Hafen für den Nord-Süd-Verkehr von Deutschland durch das Rheintal und über die Bündnerpässe nach Italien. Zu Beginn des 13. Jh. entbrannte zwischen dem Abt von St. Gallen und dem Bischof von Konstanz ein Kampf um die Herrschaft über die Stadt. Etwa von 1200 bis Mitte des 14. Jh. wurde Rheineck durch die Herren von Rheineck als Ministerialien, später auch als Vögte des Bischofs von Konstanz und des Abtes von St. Gallen regiert. Der Streckenendpunkt Altstätten wird erstmals im Jahre 853 urkundlich erwähnt. Die Stadtmauer von Altstätten datiert aus der zweiten Hälfte des 13. Jh. Der St. Galler Fürstabt Berchtold von Falkenstein machte Altstätten damit zum befestigten Ort im Südosten seines Einflussgebiets. 1298 ist Altstätten urkundlich erstmals als oppidum bezeichnet. Neben dem Markt, der seit 1425 in einer Bestätigungsurkunde belegt ist, war der Handel mit Leinwand, später auch Seide und Baumwolle, für die vorindustrielle Wirtschaft von grosser Bedeutung. Wichtigster Grundherr und damit auch Inhaber der niederen Gerichtsbarkeit war vom Frühmittelalter bis 1798 das Kloster St. Gallen. Seinen Besitz und seine Rechte verwalteten vom späteren 13. bis ins 15. Jh. Klösterliche Dienstadelige. Für das Gebiet zwischen Rheineck und Altstätten mit den Ortschaften St. Margrethen, Berneck, Balgach und Marbach sind seit dem frühen Mittelalter Herrschafts- und Eigentumsrechte des Klosters St. Gallen fassbar. Die hohe Gerichtsbarkeit war dem Inhaber der Reichsvogtei Rheintal vorbehalten, der bis zum Ende des 15. Jh. häufig wechselte (u. a. Montforter, Werdenberger, Habsburger, Toggenburger). Um 1490 kam das Gebiet nach und nach in den Herrschaftsbereich der alten Eidgenossenschaft. Während fast 400 Jahren wurde das Gebiet als gemeine Landvogtei durch die eidgenössischen Orte verwaltet. Während der Helvetik wurde die Vogtei Rheintal als Distrikt Rheintal dem Kanton Säntis und mit der Gründung des Kantons St. Gallen im Jahre 1803 dem Bezirk Rheintal zugeschlagen (HLS, HBLS). Die Rheintaler Bevölkerung lebte vor 1800 hauptsächlich von der Landwirtschaft, vor allem Ackerbau, Vieh- und Pferdezucht, Kleinviehhaltung, Obstbau und Holzwirtschaft. Um 1790 entstanden die ersten Baumwoll-Handspinnereien als Nebenerwerb. Um 1880 kam die Stickereiindustrie auf, die im Rheintal zu einem wirtschaftlichen Aufschwung führte (HLS, HBLS).

Kartographische Belege: Die erste Wegverbindung zwischen Rheineck und Altstätten ist in der Karte der Nordostschweiz von GYGER/HALLER aus dem Jahre 1620 überliefert. Sie führt vom Bodensee kommend von Rheineck über St. Margrethen, Berneck, Widnau, und Marbach an Altstätten vorbei nach Montlingen und Oberriet. Altstätten ist in der Karte mit je einer Abzweigung ab Balgach und ab Marbach an die Verkehrsrouten angebunden. In der Karte der «Landgrafschaft Rheinthal samt denen angränzenden Orten» von GABRIEL WALSER aus dem Jahre 1766 ist eine Verbindung von Rheineck über St. Margrethen, Au, Berneck, «Heerbruk», Balgach, Rebstein und «Marpach» nach Altstätten dargestellt. Zwischen Au und Heerbrugg ist keine direkte Verbindung enthalten, jedoch eine von Au nach Widnau und Diepoldsau. In der «Specialcharte des Rheinthal» von JOHANNES FEER von 1795/96 ist das Teilstück der Alten Landstrasse zwischen Altstätten und Sennwald in der Kategorie «Haupt- und Landstrassen» und im AS (No. 4/1800 / No. 8/1798) als «Chemin ordinaire» durchgehend enthalten. In den Karten ab Mitte des 19. Jh. (ESCHMANN Blätter Rheineck /Altstaetten-Appenzell / Oberriet 1841–54, TK Bl. V/1850 / IX/1854 / X/1853, TA 82 Rheinegg 1888 / 223 Trogen 1887 / 271 Balgach 1887) sind die Linienführungen der Alten Landstrasse SG 33.1 und der Staatsstrasse SG 33.2 verlaufsgetreu dargestellt.

Gelände: Das Gebiet des unteren Rheintals bot vor der Eindämmung des Rheins wenig Raum für die Anlage von leistungsfähigen Verkehrsverbindungen. Die steil abfallenden Hänge des Appenzeller Vorlandes stiessen an einigen Stellen fast bis zum Rheinufer vor, und die vor allem zwischen Rheineck und St. Margrethen sehr schmale Rheinebene war

vor der Regulierung und Eindämmung des Rheines regelmässig von Überschwemmungen betroffen. Die älteren Wegverbindungen wurden daher meistens am Hangfuss oder leicht erhöht im Hang angelegt. Mit dem Ausbau der Verkehrsverbindungen im 19. Jh. wurden die Verbindungen an mehreren Stellen begradigt und meistens im Siedlungsbereich unter Umfahrung der alten Ortskerne mitten durch die Rheinebene geführt. Zwischen Rheineck und Altstätten lassen sich zwei Linienführungen unterscheiden. SG 33.1 umfasst die Teile der Alten Landstrasse, die nicht durch die Staatsstrasse (SG 33.2) überprägt oder reurbarisiert sind. Die zweite Linienführung, die Staatsstrasse SG 33.2 ist mit Ausnahme einiger weniger Unterbrüche durchgehend erhalten. Sie wird grösstenteils als Hauptverbindung zwischen den Ortschaften des unteren Rheintals benutzt.

Linienführung SG 33.1.

Geschichte: Die Linienführung SG 33.1 umfasst die Teile der Alten Landstrasse, die nicht durch die Staatsstrasse SG 33.2 überformt oder reurbarisiert sind. Mit der Übernahme des Rheintals durch die eidgenössischen Orte in den 1480er Jahren wurde die Strasse durch das Rheintal ausgebaut mit dem Ziel, den Verkehr von der rechtsrheinischen Strasse auf die linke Seite zu ziehen. Mit Sicherheit kann gesagt werden, dass die linksseitige Verbindung – abgesehen von kriegsbedingten Verlagerungen – bis Mitte des 19. Jh. niemals die Bedeutung der rechtsrheinischen Strasse über Feldkirch und die Luziensteig erlangte. Für das 16. Jh. sind Auseinandersetzungen um den Strassenunterhalt im Rheintal zwischen den Höfen Altstätten, Marbach und Balgach überliefert. Die beiden Höfe Marbach und Balgach waren gemäss NIEDERÖST (1989: 86) «seit Jahrhunderten» verpflichtet, den Saumweg über den Ruppen (s. SG 21) mitzuunterhalten. Im Gegenzug dazu musste Altstätten auch für den Unterhalt der Heerbrugg sowie für ein Wegstück unterhalb und oberhalb der genannten Brücke aufkommen. Im Jahre 1508 zweifelten die Höfe Marbach und Balgach ihre Unterhaltungspflicht am Ruppen beim Landvogt in Rheineck an, da die Strassenverbindung gänzlich durch das Gebiet des Hofes Altstätten verlaufe. Mehrere Versuche, sich von der Unterhaltungspflicht am Ruppen zu befreien, schlugen fehl, bis 1573 schliesslich der Landvogt nachgab und in einem Vergleich auch Altstätten von seiner Verpflichtung gegenüber der Heerbrugg entband (BOESCH 1968/1: 51). In den 1770er Jahren fand wiederum ein Ausbau der Landstrasse im Rheintal statt, ausgelöst durch die wiederholten Klagen über den schlechten Zustand, aber auch durch den Beschluss des eidgenössischen Tagsatzung in Chur, die Flösserei auf dem Rhein (s. SG 5) für den Transitverkehr einzustellen. Die Rheintaler Gemeinden befürchteten, der Güterverkehr könnte sich vermehrt wieder auf die rechte Rheintalseite verlagern. Pläne für eine Verbesserungen der Strassenverbindungen für den Transitverkehr tauchten auf; so wurde erstmals das Projekt einer Strassenführung durch das Isenriet zwischen Widnau und Oberriet propagiert, dem sich die dadurch vom Transitverkehr abgeschnittenen Höfe Balgach, Marbach-Rebstein und Altstätten erfolgreich entgegenstellten. Nachdem sich die eidgenössischen Orte für einen Verlauf zugunsten der genannten Orte ausgesprochen hatten, nahmen die anstossenden Gemeinden die Bauarbeiten auf. Dank dem günstigen Gelände gelang es den Gemeinden innerhalb kürzester Zeit, die Strasse durch das Rheintal, für den Durchgangsverkehr brauchbar zu verbessern. In einem Tagsatzungsbeschluss wurde auch festgelegt, wie die Strasse gebaut und unterhalten werden musste. So sollte sie rund 16 Fuss (5 Meter) breit sein, die Löcher mussten jede Woche ausgefüllt, die Geleise geebnet und Kieshaufen auf beiden Seiten der Strasse angelegt werden (ausführlich zur Verordnung betreffend Wegunterhalt s. NIEDERER 1975/II: 221). Da die einzelnen Gemeinden und Anstösser im allgemeinen für den Bau und Unterhalt der Landstrassen zuständig waren, kam es immer wieder zu Auseinandersetzungen zwischen den einzelnen Höfen. Um das Jahr 1775 erregte ein Streit um die Erstellung der Landstrasse von Au nach Heerbrugg die Gemüter der Hofleute von Balgach, Berneck und Widnau. Die Bewohner des Hofes Widnau-Haslach und die

Anstösser beim Monstein hatten die Strasse laut Klage derart vernachlässigt, dass «weder Ross noch Fuhrwerke ohne Gefahr passiren» konnten, «sonderheitlich bei hochgehendem Rhein». Landvogt Johann Leonhard Bernold aus Glarus brachte einen gütlichen Vergleich zustande, wonach die Strasse von Au nach Widnau und von da «gestrax» quer durch die Rheinebene nach Heerbrugg verlaufen solle und auf Kosten des Hofes Widnau-Haslach angelegt und zu allen Zeiten unterhalten werde. Im Gegenzug mussten die Bewohner der Höfe Balgach und Berneck, die im Hof Widnau-Haslach Güter an der neuen Landstrasse besaßen, diese ebenfalls auf eigene Kosten bauen und unterhalten (BOESCH 1968/1: 82f.). Interessant ist in diesem Zusammenhang auch der Hinweis, dass die Landstrasse im Bereich der Bernecker Bucht nun direkt von Au nach Heerbrugg und nicht wie bis anhin über Berneck verlaufen solle (s. SG 33.1.4). Zwischen 1821 und 1828 wurde die Strasse durch das Rheintal vom Kanton St. Gallen vollständig neu gebaut. Zwischen Rheineck und Altstätten behielt die Staatsstrasse mit Ausnahme einiger Begradigungen den gleichen Verlauf wie die Alte Landstrasse (ausführlich s. SG 33.2).

Kartographische Belege: Einigermassen verlaufsgetreue Darstellungen der Alten Landstrasse erscheinen erst gegen Ende des 18. Jh., so in der «Specialcharte des Rheintals» von JOHANNES FEER aus dem Jahr 1795/96. Darin ist die Strasse in der Kategorie «Haupt- und Landstrassen» enthalten. Das Teilstück zwischen Au und Heerbrugg weist sowohl eine Variante über Berneck wie auch eine Variante direkt durch die Rheinebene über «Dornach» auf (heute östlicher Teil von Heerbrugg). Eine ähnliche Darstellung erscheint im AS No 4/1800. In den Karten ab Mitte des 19. Jh. (ESCHMANN Blätter Rheineck / Altstaetten-Appenzell / Oberriet 1841–54, TK Bl. V/1850 / IX/1854 / X/1853, TA 82 Rheinegg 1888 / 223 Trogen 1887 / 271 Balgach 1887) ist bereits die Staatsstrasse SG 33.2 enthalten, deren Verlauf grösstenteils identisch ist mit jenem der Alten Landstrasse. Ein eigenständiger Verlauf der Alten Landstrasse erscheint bei Eschmann zwischen Au, Berneck und Heerbrugg (SG 33.1.4) und zwischen Marbach und Lüchigen (SG 33.1.8). Im TA sind die genannten Abschnitte sowie zusätzlich die Dorfpartie St. Margrethen (SG 33.1.3), die Passage durch Balgach (SG 33.1.5), das Teilstück von Bad Balgach nach Rebstein (SG 33.1.6) sowie der östliche Teil der Partie nordöstlich von Marbach (SG 33.1.7) enthalten. Der Verlauf der Alten Landstrasse entspricht den Darstellungen bei ESCHMANN und im TA (s. Rubrik Geschichte). Sie ist grösstenteils entweder von der Staatsstrasse (SG 33.2) überprägt oder reurbarisiert. Die Alte Landstrasse ist im Dorfbereich von St. Margrethen und von Balgach (Abschnitte SG 33.1.3 und SG 33.1.5), zwischen Au, Berneck und Heerbrugg (Abschnitt SG 33.1.4) sowie auf drei Abschnitten zwischen den Ortschaften Balgach, Rebstein, Marbach und Lüchigen (SG 33.1.6–SG 33.1.8) erhalten. Allen genannten Abschnitten gemeinsam ist, dass sie am Hangfuss oder leicht erhöht über der Ebene angelegt sind. Mit dem Bau der Staatsstrasse SG 33.2 in den 1820er Jahren wurde die Strasse im Bereich dieser Abschnitte begradigt, im Siedlungsbereich unter Umfahrung der alten Ortskerne und ausserhalb der Siedlungen mit geraden Verläufen durch die Rheinebene geführt.

Abschnitt SG 33.1.3.

Gelände: Der Abschnitt SG 33.1.3 führt mehr oder weniger parallel zur Staatsstrasse (SG 33.2) durch den alten Dorfteil von St. Margrethen. Die Alte Landstrasse ist hier 3 m breit und asphaltiert. Im Bereich eines Verkehrskreisels im östlichen Dorfteil wird der historische Verlauf kurz unterbrochen. Der Abschnitt weist keine traditionelle Wegsubstanz auf.

Linienführung SG 33.2.

Die Staatsstrasse SG 33.2 führt von Rheineck nach Altstätten. Wichtige Zwischenorte sind St. Margrethen, Au, Heerbrugg, Balgach, Rebstein und Marbach. Sie bildet ein Teilstück der Rheintaler Staatsstrasse von Rheineck nach Sargans (s. SG 3.2, SG 30.4). Der Anschluss nach Rorschach und St. Gallen erfolgt über die Strecken SG 35 und SG 40. In

Altstätten zweigen die beiden Strassen über den Stoss (SG 20) und den Ruppen (SG 21) nach St. Gallen ab. Mit der Gründung des Kantons St. Gallen im Jahre 1803 setzte eine rege Bautätigkeit von Strassen ein, die den politischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen und Vorstellungen des neuen Staatsgebildes entsprachen. Einerseits sollten die verschiedenen Kantonsteile näher zueinander und auch näher an die Kantonshauptstadt St. Gallen gebracht werden. Andererseits stand auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur als handelspolitischer Akt im Vordergrund. Vor allem im Rheintal erhoffte man sich vom Ausbau der linksrheinischen Strasse eine Verlagerung des Verkehrs, der bisher vor allem auf der rechtsrheinischen Strasse durch Vorarlberg und Liechtenstein abgewickelt wurde (REICH 1997: 53). Als Rechtsnachfolger der eidgenössischen Orte übernahm der Kanton im Rheintal einzig die Strasse am Schollberg (s. SG 3.1.3) in seine finanzielle Zuständigkeit. Für die übrigen Strassen blieben weiterhin die Gemeinden und die Anstösser zuständig. In den Jahren nach 1803 entwickelte sich der Kanton zunächst zu einem Aufsichts- und Koordinationsorgan im Strassenbau, bis er in den 1830er Jahren mit der Ausarbeitung eines Strassengesetzes und des kantonalen Strassennetzes auch zum obersten Strassenbauer wurde. Im Strassengesetz von 1834 wurde «die Strasse von St. Gallen über Rorschach, durch die Bezirke Unter- und Oberrheinthal, Werdenberg und Sargans, über Ragatz bis an die Grenze des Kantons Graubünden» als «Haupt und Handelsstrasse erster Klasse» eingestuft (dazu KRAPF BRUNO 1983: 23f., 53f., 113). Mit dem Ausbau der Schollbergstrasse (s. SG 3.2) im Jahre 1822 war zwar die Schlüsselstelle der Rheintalstrasse korrigiert worden. Das Werk wurde aber als nutzlos betrachtet, solange die übrigen Teile nicht «gehörig erbaut und ausgeführt waren» (Rapport der Staatswirtschaftlichen Kommission 18.10.1822, STASG R 64, F 3, Nr. 2a,1, zit. in KRAPF BRUNO 1983: 25). Der weitere Ausbau der Rheintalstrasse wurde sodann durch Regierung und Parlament vorangetrieben. Im Jahre 1822 setzte die Regierung eine Kommission ein, die «die Strassenbahn in den Bezirken Rheintal und Sargans in Richtung und Breite» zu bezeichnen hatte. Die baupflichtigen Gemeinden erhielten Instruktionen zum Ausbau der Strasse, und die festgelegten Korrekturen wurden sogleich in Angriff genommen (Berichterstattung des Kleinen Rates über das Jahr 1822, STASG, R 64, F 3, Nr. 2a, 1, zit. in KRAPF BRUNO 1983: 26). Für die beiden Teilstücke zwischen Widnau und Oberriet und zwischen Sennwald und Werdenberg dauerte die Festlegung des Verlaufs etwas länger. Die Regierung befürwortete aus übergeordneten handelspolitischen Gründen den Bau von zwei schnurgeraden Dammstrassen durch die Rheinebene. Dadurch wären die Orte Balgach, Rebstein, Marbach und Altstätten sowie die Werdenberger Gemeinden Sax, Gams und Grabs von der Durchgangsstrasse abgeschnitten worden. Zudem befürchteten die betroffenen Gemeinden ungleich höhere Kosten für einen Neubau als für einen Ausbau der bereits bestehenden Strassen. Um den Gemeinden das Argument der finanziellen Überlastung zu nehmen, schlug die Regierung dem Parlament die Übernahme der Kosten für die durch den Kanton favorisierten Varianten vor. Für das untere Teilstück zwischen Widnau und Oberriet konnten sich die Oberrheinthalen Gemeinden, allen voran Altstätten, durchsetzen. Die Strasse sollte weiterhin durch die einzelnen Dörfer führen, jedoch mit einem möglichst geraden Verlauf zwischen den Ortschaften, was einem faktischen Neubau gleichkam. Für das werdenbergische Teilstück zwischen Sennwald und Werdenberg waren die Gemeinden nicht in der Lage, sich auf finanzielle Abenteuer einzulassen. Der Kanton konnte sich schliesslich mit der begradigten Variante durchsetzen, zumal er für das Teilstück 13000 Gulden bereitstellte. Einmal mehr wurde Richard La Nicca mit der Ausführung betraut. Im Jahre 1827 konnte die Staatsstrasse zwischen Altstätten und Werdenberg dem Verkehr übergeben werden (KRAPF BRUNO 1983: 27f). Im Zusammenhang mit dem Bau der Eisenbahnlinie durch das Rheintal um 1859 wurden an der Staatsstrasse Korrekturen vorgenommen, so südöstlich von Rheineck, wo die Steigung über den «Brüggershof» durch eine begradigte Variante am Hangfuss ersetzt wurde. In Nebengraben wurde die

durch die Siedlung führende Strasse nach Süden entlang der Bahnlinie verlegt (s. SG 33.2.1 und SG 33.2.2, vgl. auch ESCHMANN-Karte und TA).

Kartographische Belege: Die Staatsstrasse ist kartographisch erstmals in der Topographischen Karte des Cantons St. Gallen von JOHANNES ESCHMANN dargestellt (Blätter Altstaetten-Apenzell, Rheineck 1841-54). Eine ähnliche Darstellung ist in der TK Bl. IX/1854 in der Kategorie «Poststrassen I und II Classe» enthalten. In der TA-Ausgabe 1886–88 (223 Trogen 1887 / 225 Kobelwald 1887 / 239 Rüti 1888 / 241 Salez 1887 / 255 Buchs 1886 / 272 Oberriet 1887) erscheint die Staatsstrasse in der Kategorie «Kunststrassen über 5 Meter Breite». Der ehemalige Verlauf der Staatsstrasse von Rheineck bis Ruderbach und durch Nebengraben ist in der Kategorie «Fahrweg ohne Kunstanlage» dargestellt.

Gelände: Die Staatsstrasse SG 33.2 ist in ihrem historischen Verlauf erhalten. Sie wird neben der Autobahn A13 als Hauptverbindung der Bezirke Unter- und Oberrheintal benutzt. Ebenfalls erhalten ist der ehemalige Verlauf von Rheineck bis Ruderbach (SG 33.2.1) und durch Nebengraben (SG 33.2.2). Diese beiden Abschnitte dienen als Siedlungsstrassen. Die vorwiegend durch flaches Gelände führende Staatsstrasse weist einige kurze Hang- und Hohlwegpartien auf. In Zinggen führt sie über einen Erddamm mit relativ flachen Böschungen. Die Staatsstrasse ist grösstenteils über 6 m breit und durchgehend asphaltiert. Im Siedlungsbereich weist sie meist beidseitige Trottoirs auf. Ausser einigen Erdböschungen sind keine Wegbegrenzung zu verzeichnen. Einige kurze Partien der Staatsstrasse sind reurbarisiert oder in ihrer Funktion als Hauptverbindung durch begradigte Varianten abgelöst worden: Südöstlich von Rheineck ist die Staatsstrasse durch eine Ausfahrt der Umfahrungsstrasse überformt. In Wasen bei der Kapelle St. Margretha ist sie durch einen begradigten Verlauf ersetzt und reurbarisiert. Der historische Verlauf wird hier möglicherweise von einer Apfelbaumreihe angedeutet. Die Stadtdurchfahrt Rheineck und die Dorfdurchfahrt Rebstein sowie eine kurze Partie im Dorfbereich von Marbach sind durch begradigte Umfahrungsvarianten ersetzt worden und werden als Siedlungsstrassen benutzt. In diesem Bereich ist die Staatsstrasse zwischen 4.5 und 5.5 m breit. Die beiden Strassenstücke in Rebstein und Marbach sind als «Alte Staatsstrasse» angeschrieben. Als Wegbegleiter der Staatsstrasse SG 33.2 stehen am Dorfausgang von St. Margrethen, nördlich von Hinterguet auf der rechten Strassenseite, ein Kilometerstein und eine Wegkapelle. Der 0.5 m hohe Kilometerstein mit halbkreisförmiger Krone enthält die Kilometerzahl 25. Die östlich anschliessende Wegkapelle besteht aus einem 2 m hohen Baukörper von 1 m Seitenlänge und ist mit einem Giebeldach aus Ziegelsteinen bedeckt. Die Kapellwände sind mit einem groben Verputz versehen. Auf der Strassenseite ist eine Bildnische eingelassen. In der mit einer vergitterten Türe geschlossenen Nische befindet sich ein Heiligenbild. Zeitlich ist die Kapelle kaum einzuordnen. Es dürfte sich aber um ein Objekt aus dem 20. Jh. handeln.

Abschnitt SG 33.2.1.

Der Abschnitt SG 33.2.1 führt vom südöstlichen Stadtausgang von Rheineck bis nach Ruderbach. Die ehemalige Staatsstrasse verläuft hier mit einer leichten Gegensteigung über den sogenannten «Brüggerhof». Sie ist 4 m breit und asphaltiert. Als Wegbegrenzung weist sie einige Erdböschungen sowie eine trockene Bruchsteinstützmauer auf. Über den Eichenbach führt eine 5 m lange und 4 m breite Steinbogenbrücke. Die rechte Brückenseite besteht aus bossierten Quadersteinen, die linke Seite ist mit Ausnahme der Keilsteine und einiger Quadersteine des rechten Widerlagers verputzt. Der Keilstein am Bogenscheitel auf der linken Seite enthält die Jahreszahlen «1742», sehr wahrscheinlich für das Baudatum der Brücke, und «renov. 1985» als Sanierungsdatum. Die beidseitigen 1 m hohen Brüstungsmauern sind mit Sandsteinplatten bedeckt.

Abschnitt SG 33.2.2. (historischer Verlauf mit Substanz)

Der Abschnitt SG 33.2.2 führt durch den nördlich von St. Margrethen gelegenen Weiler Nebengraben. Die ehemalige Staatsstrasse ist an beiden Ende durch die Eisenbahnlinie Rorschach–Sargans von der Staatsstrasse SG 30.2 getrennt. Sie ist 2–3 m breit und asphaltiert und weist keine nennenswerte traditionelle Wegsubstanz auf.

Objekt SG 438 (reg. Bedeutung ohne Substanz): Verbindung Höchst – St. Margrethen

Strecke SG 440 (lokale Bedeutung mit Substanz): St. Margrethen - Vorburg – Walzenhausen/AR

Geschichte: Die Strecke SG 440 verbindet St. Margrethen über Vorburg mit Walzenhausen/AR. Die grenzüberschreitende Verbindung ist auch in IVS DOKUMENTATION APPENZELL AUSSERRHODEN, AR 717.1, dargestellt. Im Bereich der Strecke befinden sich die Burgruine Grimmenstein und die Schlossanlage Vorburg. Die Festung Grimmenstein wurde im 13. Jh. vom Kloster St. Gallen gegründet. Zusammen mit weiteren Burgen in Blatten und Hedsberg sollte sie als Festungslinie gegen die Habsburger dienen. Während der Appenzeller Kriege, zu Beginn des 15. Jh., wurde die Burg zerstört. Nach dem Wiederaufbau wurde sie im Jahr 1416 durch konstanzer Truppen erneut zerstört, und seither ist sie aufgelassen (SCHEYER 1977: 52ff.). Das Schloss Vorburg wird im Jahr 1320 erstmals erwähnt. Es diente sehr wahrscheinlich den Herren von Grimmenstein als Wohnsitz in Friedenszeiten. Nach der Schleifung der Festung Grimmenstein diente sie den stadt-sanktgallischen Vögten als Sitz. Ab Mitte des 16. Jh. ging das noch heute als Gutsbetrieb bestehende Schloss in Privatbesitz über (SCHEYER 1977: 57). Wegverbindungen im Bereich der beiden Anlagen sind erst ab Mitte des 19. Jh. belegt. In der ESCHMANN-Karte Blatt Rheineck 1841–54 ist eine Verbindung bis Vorburg in der Kategorie «Communicationsstrassen» enthalten. Im TA 82 Rheinegg 1888 ist eine Verbindung bis nach Walzenhausen belegt. Diese ist von St. Margrethen bis nach der Kantonsgrenze mit Appenzell Ausserrhoden als «Feld- od. Saumweg» und in der Fortsetzung bis Walzenhausen als «Fussweg» dargestellt.

Gelände: Der 2–2.5 m breite Verbindungsweg ist vorwiegend als Hohlweg mit längeren Hangwegpartien ausgebildet. Er führt bis Vorburg durch sanft ansteigendes Gelände und setzt sich oberhalb der Vorburg im Zickzack-Verlauf bis zur Kantonsgrenze mit Appenzell Ausserrhoden fort. Herausragendes Teilstück des Verbindungsweges ist die Gasse von Wasen bis Vorburg, ein beidseitig mit Bruchsteinstützmauern eingefasster Hohlweg. Das morphologische Erscheinungsbild sowie die Funktion als Landschaftselement im Bereich des Landguts Vorburg begründen trotz der aus weghistorischer Sicht teilweise unsachgemässen Sanierung die Einstufung als Abschnitt SG 440.0.1 von regionaler Bedeutung. Die übrigen Teile des Weges unterhalb und oberhalb dieses Abschnitts präsentiert sich wie folgt: Die Anfangspartie bis Wasen ist asphaltiert. Auf der rechten Seite grenzt sie an die Friedhofsmauer der St. Margretha-Kapelle. Die Mauer ist aus Quadersteinen mit Mörtelfugen gefertigt, die Mauerkrone aus Beton. Oberhalb des Abschnitts SG 440.0.1 setzt sich der Weg teils mit einer erdig-kiesigen, teils mit einer geschotterten Wegoberfläche und einem Grasmittelstreifen fort. Die Wegbegrenzung besteht hier ausschliesslich aus Erdböschungen.

Abschnitt 1 Wasen – Vorburg (SG 440.0.1.): Der Abschnitt SG 440.0.1 führt von Wasen bis zum Landgut Vorburg. Der 300 m lange Weg ist fast durchgehend als gemauerte Gasse ausgebildet. Die Gasse ist 2 m breit und mit einem Schotterbelag versehen. In der Fahrbahnmitte ist ein Grasmittelstreifen am Wachsen. Der linke Rand des Hohlweges weist eine Betonrinne für den Wasserabfluss auf. Die 1–1.5 m hohen Stützmauern sind aus Bruch- und Lesesteinen gefertigt und weisen Trockenfugen auf. Etwa in der Mitte des Abschnitts sind Reste einer freistehenden Mauer anzutreffen. Möglicherweise war der gesamte Abschnitt linksseitig durch eine solche Mauer vom benachbarten Wiesland

getrennt.

Objekt SG 441.1: (Saumweg, Karrenweg von lokaler Bedeutung mit Substanz)
Alte Verbindung über Schäflisberg – Leuchen. War 1888 die Hauptverkehrsverbindung zwischen St. Margrethen und Leuchen/Walzenhausen, durchgehend befahrbar.

Objekt SG 441.2.: (Fahrstrasse von lokaler Bedeutung ohne Substanz)
Neue Verbindung über Schäflisberg - Gaismoos

Strecke SG 442 Verbindung Nebengraben - Walzenhausen

Objekt SG 442.1. (lokale Bedeutung mit und ohne Substanz): ab Bächli über Romenschwanden

Objekt SG 442.2. (lokale Bedeutung mit und ohne Substanz): über Risiwald bis Hof

Objekt SG 442.3. (lokale Bedeutung mit Substanz) über Schawalderhof bis Wiberg

Strecke SG 444 (lokale Bedeutung mit Substanz) Verbindung Rheineck-Walzenhausen

Objekt SG 444.0.1. (lokale Bedeutung mit Substanz) Östliche Variante über Schutz

Caminhos históricos de St. Margrethen

Do mesmo jeito como casas, equipamentos, armas e documentos escritos antigos, caminhos e ruas antigas fazem parte do patrimônio cultural de cada região. Seus alinhamentos e sua integração na paisagem geralmente dão uma ideia de como a vida pode ter sido no passado. Por esse motivo, os restos de estradas e caminhos anteriores foram examinados, inventariados e, em parte, colocados sob proteção de acordo com os artigos 5 e 26 da lei sobre a proteção da natureza de das paisagens (NHG). Textos antigos e, sobretudo, mapas antigos servem como pontos de referência para a antiguidade de uma via de trânsito. Existem mapas bastante precisos de St. Margrethen dos anos 1769, 1796, 1850, 1854 e, de 1888, o mapa nacional da Suíça.

Importância histórica

No inventário federal dos caminhos históricos da Suíça (IVS), principalmente a antiga importância dos caminhos é mencionada. Em St. Margrethen, a estrada estadual e a antiga estrada secundária, que agora se chama Kirchstrasse, são de importância nacional. A numeração corresponde à do inventário federal.

Veja aqui algumas fotos da antiga estrada secundária, que está listada no inventário como uma rota de importância nacional sem substância histórica.

A ligação entre a cidade vizinha de Höchst e St. Margrethen, por um lado, e a ligação entre a Antiga Igreja e a Vorburg, por outro lado, são de importância regional.

De importância local, há numerosos caminhos, conduzindo do núcleo de St. Margrethen às residências nobres, fazendas, vinhas e florestas que foram importantes na Idade Média, algumas das quais ainda conduzem, mas também garantiam a conexão de St. Margrethen com o Appenzellerland quando as pessoas estavam viajando principalmente a pé ou com um único cavalo de força.

Substância histórica

A substância histórica preservada é particularmente importante para o valor cultural dos caminhos. Isso significa, por exemplo, suas posições no terreno. Isso aparece bastante bem nos mapas de relevo. Ravinas são particularmente típicos em St. Margrethen, que são o resultado do uso frequente de trilhas não pavimentadas. As ruas acompanhadas de muros em ambos os lados foram criadas para proteger as terras agrícolas adjacentes do pasto. Em St. Margrethen também existem pavimentação e companheiros históricos, como muros de contenção, diques, fileiras de árvores ou santuários de beira de estrada.

Da maioria das estradas históricas inventariadas em St. Margrethen - além da sua posição - **nenhuma substância histórica** permanece.

Diversos caminhos revelam ainda pelo menos **um pouco de substância histórica**, por exemplo, a Seção 33.2.1. Rheineck-Ruderbach da antiga estrada estadual de importância nacional com uma ponte em arco de pedra de 1742.

Eu gostaria de assinalar outro destes caminhos com pouca substância histórica, nomeadamente o íngreme caminho antigamente carroçável entre o restaurante Schäflisberg e a aldeia de Gaismoos. Esta conexão com um gradiente de quase 20% era a melhor conexão de tráfego entre St. Margrethen e Walzenhausen antes da construção da estrada atual. Hoje é usado apenas como uma trilha de caminhada não sinalizada. Veja em seguida algumas fotos recentes.

A única rota de tráfego inventariada com **muita substância histórica** em St. Margrethen é esta seção da conexão entre a Velha Igreja e a Vorburg.

O relatório do inventário IVS se pronuncia de maneira seguinte sobre este trecho: “O

caminho de 300 m de comprimento é quase inteiramente desenhado como uma calha formado de pedras coletadas na região. O caminho carroçável tem 2 m de largura e uma superfície de cascalho. Uma faixa central de grama está crescendo no meio. A margem esquerda da ravina tem um canal de concreto para o escoamento da água. Os muros de contenção de 1 a 1,5 m de altura são feitos de pedra quebrada e com juntas secas. Restos de uma parede independente podem ser encontrados aproximadamente no meio da seção. Possivelmente, toda a seção foi separada do prado vizinho à esquerda por tal parede."

É aqui que meu filme sobre as rotas de tráfego históricas inventariadas poderia terminar.

Em minhas incursões pela comunidade, entretanto, além desses objetos inventariados, descobri alguns outros candidatos interessantes que gostaria de lhe apresentar:

- Trilha desde o fundo do vale do rio Rheno em direção de Romenschwanden e Weinberg: Esta trilha, que passa pelo Risiwald, raramente é usada hoje, mas ainda é fácil de ver no terreno.
 - Caminho rural de Apfelberg para Heubüchel: Este caminho carroçável liga a aldeia de Apfelberg com o lugar chamado Heubüchel, que anteriormente era usado como uma vinha. No passado o caminho provavelmente levava ainda a Gaismoos, no estado de Appenzell.
 - Trilha de Apfelberg em direção de Heubüchel: Esta trilha também conduzia da aldeia Apfelberg através antigos vinhedos até a fazenda Heubüchel. O caminho não é mais mantido e, portanto, dificilmente usado. A parte inferior dele, que foi alagado pela chuva, encontra-se em zona de construção e, portanto, a sua existência está em perigo. Esta não é difícil de ver no terreno, a parte superior melhor no mapa de relevo, que aliás também visualiza o parcelamento das antigas vinhas.
 - Trilha do castelo de Bergsteig ao sítio Gletscherhügel: Este caminho é provavelmente a continuação do caminho de acesso inventariado do núcleo da cidade de St. Margrethen ao castelo de Bergsteig. O caractere da ravina sugere que esta trilha foi usada com frequência no passado.
 - Caminho de Käsiweiher a Rosenberg: A igreja e a escola primária de Rosenberg existem há apenas 110 anos; antes as vinhas costumavam ser cultivadas lá. Na parte superior, o caminho é acompanhado por um muro de pedra seca que pode ter servido de terraço para uma vinha no passado. Na parte inferior o caminho é marcado por uma escada de pedra mais recente.
 - Antiga ravina do Schutzmühle para Äschi em Walzenhausen-Platz: Esta antiga ravina distinta deve ter sido usada por muito tempo. Quase todo o caminho conduzia sobre a crista seca e, portanto, de manutenção fácil de um cume de arenito a oeste do riacho de Schutzmühle. Visto que esta trilha não passava por nenhuma terra cultivada e está profundamente embutido no terreno, eu suspeito que era uma conexão de pedestres freqüentemente usada entre St. Margrethen e Walzenhausen. Em uma extensão de 700 metros, o caminho subia por 180 metros de altitude. Não é usado há pelo menos 130 anos, portanto está completamente coberto de vegetação e pode ser visto sobre tudo no mapa de relevo.
- Em resposta à minha solicitação por E-Mail, Prof. Dr. J. Huber, St. Gallen, me escreveu o seguinte sobre essa rota: *"A rota que você mencionou pode ser vista em contexto com a comunidade beguinaria Aeschach (o nome do sítio mudou para Aeschi) na fronteira estadual entre o estado de Appenzell e St. Margrethen. As Beguinhas que lá viviam desde a Idade Média estavam ligadas à igreja de St. Margrethen. Elas usavam esse caminho regularmente, pois provavelmente tinham que fornecer serviços diários dentro e ao redor da igreja. No entanto, o percurso*

também está ligado a interesses económicos, uma vez que, por exemplo, a herdade Bergsteig, documentada desde a segunda metade do século XV, aparentemente se encontrava na mesma estrada de carga. Os caminhos foram aprofundados artificialmente, alguns deles desenhados por mãos humanas. Por último, mas não menos importante, um trabalho das Beguinas pode ser presumido / visto no chamado serviço de manutenção de caminhos (este serviço também gerava uma renda modesta). As Beguinas são a comunidade da qual Grimmenstein mais tarde emergiu. O caminho que você apontou passa pela área de Gemen / Gämsen. O local é documentado no início medieval como uma vinha. O nome remonta ao domínio de Ems, que tem um animal com chifres no brasão, que pode ser interpretado como Gems / Gams (claro também no que diz respeito à correspondência fonética Gems-Ems). Pode-se supor que uma representação correspondente, nomeadamente um animal com chifres, em forma de painel pictórico (entalhado, xilogravura de papel) ou painéis foi também fixada à cerca em torno da vinha, onde tinha função indicativa de propriedade e foi interpretada pela população como camurça. Esses sinais eram muito comuns no Vale do Reno e Appenzell. O brasão de St. Margrethen remonta a esse símbolo, assim como muitos brasões das comunidades atuais do Vale do Reno e Appenzell.” (Emails de 27 e 28 de dezembro de 2020, Prof. Dr. J. Huber, St. Gallen).

Provavelmente, existem mais caminhos históricos escondidos na floresta de St. Margrethen que estão esperando para serem redescobertos.

Este filme foi criado a partir da ideia de que só pode ser respeitado, protegido e preservado o que se reconhece e se sabe.

Músicas:

Energetic Drums and Percussions – royaltyfreemusic.com

Bourree - Joel Cummins

Memories – bensound.com

Mourning Dove – Zachariah Hickmann

Criminal Cat – Dag Reinbott - terrasound.de

A Baroque Letter – Aaron Kenny

Dance of the Imps – Dag Reinbott – terrasound.de

contato: gotobrasil@gmx.ch