Vorwort

Autor(en): **Ackermann, Otto / Gabathuler, Hansjakob / Reich, Hans Jakob**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

VORWORT

Wie das Alpenrheintal geprägt ist vom Flusssystem des Rheins und seine zahlreichen Zuflüsse, von den Bächen und Rinnsalen, so ist es auch durchzogen von einem dichten Netz von Strassen und Wegen, vom Fusspfad bis zur grossen Linie der Autobahn.

Wege und Strassen strukturieren Landschaft und Siedlungen. Sie ermöglichen den Austausch zwischen Nachbarn, Gemeinden, Gegenden, Ländern. Auf ihnen kommen andere Menschen und neue Waren zu uns. Sie öffnen den eigenen Raum und lassen Fremdes ein. Offene Strassen lösen auch Abwehr aus und verlangen nach Kontrolle.

Die Geschichte der Wege und Strassen erzählt nicht nur, wann welche Verbindung gebaut wurde, sondern berichtet auch vom Gelingen und Scheitern von Beziehungen der Menschen untereinander, in der Überschaubarkeit des dörflichen Raumes ebenso wie beim alpenquerenden Strom von Feriensuchenden und Gütertonnagen.

Ein betagter Mensch am Ende dieses Jahrhunderts hat in seinen achtzig Lebensjahren nicht nur den unerhörten Ausbau aller Wege und Strassen mitverfolgen können, sondern wurde auch Zeuge der Entstehung ganz neuer Verkehrssysteme wie der Autobahnen und des Flugverkehrs, die vor hundert Jahren nur die Phantasie von Utopisten beflügelten. Zugleich vollzieht sich eine neue Revolution im sekundenschnellen Transport von Millionen unvorstellbarer Datenmengen, doch hat damit das Bedürfnis nach physischer Ortsveränderung nicht abgenommen, sondern wächst weiter, scheinbar ins Unermessliche.

Der Verkehr führt als freier europäischer und weltweiter Austausch von Menschen und Gütern zu einer völlig neuen Form von Weltgesellschaft; gleichzeitig stellt er die kulturelle und wirtschaftliche Identität von Regionen und Ländern in Frage. In der Ermöglichung persönlicher Mobilität gestaltet er die Siedlungs- und Gesellschaftsstruktur um; als lärmiger, verpestender und landfressender Moloch durchwächst er krebsartig den ganzen Raum von Natur und Kultur. Aus dem einstigen Austausch im Geben und Nehmen ist längst ein Kreislauf geworden, der die gesamte Menschheit in einer sich immer schneller drehenden Wirbelbewegung erfasst.

In dieser Zeitproblematik stehen wir als Gestalter und Autoren dieses Buches, und darin stehen auch unsere Leser. Wir sind betroffen, ob wir das wollen oder nicht. Allein schon die Dokumentation dieser Vorgänge rechtfertigt das Thema des vorliegenden Buches.

Es will aber nicht nur nostalgisch mit Postkutschenromantik und Wandervogelerinnerungen unterhalten, sondern auch ein Anlass sein, den Blick für die künftige Entwicklung zu schärfen. Erst wenn wir die einstige Bedeutung der Wege und Strassen in den ländlichen Siedlungen unserer Region verstehen, werden wir Gewinn und Verlust, welche die motorisierte Mobilität der letzten fünfzig Jahre gebracht hat, im grösseren Zusammenhang erfassen. Und erst so werden wir fähig, anstehende und künftige Entscheidungen in der Verkehrserschliessung an besseren Massstäben zu messen als am eindimensionalen «Immer schneller und mehr».

Nie war der Ausbau von Wegen und Strassen ein sozusagen natürliches oder spontanes Geschehen, sondern stets Ergebnis wirtschaftlicher Entwicklungen und politischer Entscheide. Dies gilt, angefangen bei Gassen und Wegen, die die Kulturlandschaft zu Berg und Tal erschliessen, bis hin zu der grossen Römerstrasse zwischen Italien und Süddeutschland und den Reichsstrassen der Kaiser des Hochmittelalters. Politik war auch das Bemühen des Hochadels und der Landvögte um die Sicherheit und Kontrolle der Strassen. Einen staatspolitisch wichtigen Entscheid zum Ausbau des Strassennetzes fällte der junge Kanton St.Gallen, und zuletzt war auch die Rheintalautobahn nicht nur ein technisches und finanzielles Pionierwerk, sondern ist auch ein Lehrstück für die Mechanismen politischer Durchsetzung und gesellschaftlicher Akzeptanz.

Fast gleichzeitig mit der N 13 ist aber auch das werdenbergische Wanderwegnetz entstanden, auch es erschliesst neue Dimensionen, allerdings in ganz anderer Richtung. Im freien Landschaftserleben werden wir verwiesen auf ganz andere Werte, die nicht von Geschwindigkeitsrausch und motorisierten Sachzwängen überrollt werden dürfen. Dass die Strassenflächen in den Ortschaften ein Ort der Begegnung und des öffentlichen Lebens sein sollen, wird uns bewusst, wenn wir im Vergleich von damals und heute die unglaubliche Verarmung dieses Raums und die Verdrängung der darauf zu Fuss gehenden oder einfach verweilenden Bevölkerung bemerken. Auch hier hat man erst begonnen, Entwicklungen, die aus dem Gleichgewicht geraten sind, zu korrigieren – den Verkehr den Menschen und nicht die Menschen dem Verkehr anzupassen.

Otto Ackermann
Hansjakob Gabathuler
Hans Jakob Reich
Hans Stricker
Maja Suenderhauf