

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 35 (2022)
Heft: 1-2

Artikel: Von Traktoren und anderen Kräften
Autor: Tuor, Leo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006128>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von Traktoren und anderen Kräften

Vor rund einem Jahr scheiterte der Widerstand eines Schriftstellers, eines Alt-Bundesgerichtspräsidenten, eines Journalisten und eines Vereins gegen eine unsinnige Melioration in der Surselva. Der Schriftsteller zieht Bilanz.

Text und Fotos:
Leo Tuor

Verglichen mit der Einwohnerzahl ist die Schweiz das Land mit den meisten Traktoren. Ich weiss noch, wie es bei uns nur deren zwei gab: den roten Traktor des Klosters Disentis und den grünen des Bauern Bundi aus Disla. Damit fuhr er auch zur Messe. Später hatten dann auch die Beers aus Rabiüs einen Traktor. Traktore besasssen also diejenigen, die schöne Wiesen hatten und keine Subventionen bezogen – wie das Kloster und die Firma Beer. Der BUNDI sagte mir einmal, seine Ziegen «subdisionierten» ihn. Der Subdit ist im Romanischen der Untertan. Diese Traktoren mit ihrer langen Schnauze kamen überall durch und waren, verglichen mit den Maschinen von heute, Traktörlü. Die Besitzer mochten ihre Traktoren und deren Tuck-Tuck-Tuck wie die raue Zunge der Braunen, der Gefleckten oder der Gelben.

Mann und Maschine gehörten zusammen. Man hat nie einen anderen auf seinem Traktor gesehen als den Kaspar des Klosters, den BUNDI oder den Emil Beer, der die zähste Maschine besass, die ich je kannte und die sich mehr als einmal überschlug und wieder auf die Räder kam. All diese Traktoren liefen und liefen und würden noch immer laufen, wenn ihre Fahrer nicht in die Ewigkeit gegangen wären. Es waren eher schmächtige Männer, genau wie ihre Traktoren, denn wie der Hund seinem Besitzer gleicht, so ähnelt auch der Traktor dem, der am Steuer sitzt.

Im ersten Moment scheint es nicht logisch: Während die Berge klein und kleiner werden, werden die Traktoren immer grösser. Während die Flächen immer schmäler werden, werden die Traktoren immer breiter. Aber diejenigen mit Mordwiesen müssen auch Mordstraktoren haben, und die wiederum erfordern Mordsbahnen. Mordsbahnen brauchen Mordsingenieure, die modernen Ministranten, die Diener der Betonindustrie.

Um Mordsbahnen zu machen, ist eine Melioration das Beste, denn breite Bahnen haben absolute Priorität im Kampf gegen enge Wege. Verglichen mit seiner Bevölkerung ist Graubünden der Kanton mit den breitesten Fahrbahnen, die am wenigsten genutzt werden. Dabei stand Graubünden mit seinen engen Strassen viele Jahrhunderte lang im Zentrum der Geschichte Europas. Nur wenige Wegabschnitte zeugen noch von jener Zeit. Aber schon für einen einzigen Traktor werden solche historischen Zeugnisse mit Bundesgeldern vernichtet.

So ist in den schönen Herbsttagen 2020 der letzte Abschnitt des uralten Wegs vor Disla zerstört worden, im Mittelalter nannte man ihn «Reichsstrasse». Diese hatte Barbarossa, Otto den Grossen, Papst Benedikt V. gesehen, später dann die Napoleonischen Armeen und zu meiner Zeit den BUNDI aus Disla, der mit seinem Traktor darüberstuckerte. Der Weg wurde verbreitert und wieder «rekonstruiert». Ich bin froh, dass die Traktoren und nicht die Baldachine gross und grösser werden. Sonst kämen unsere Ministranten noch auf die Idee, die Kapelle von Disla abzureißen und genau die gleiche wieder aufzubetonieren, bloss grösser und breiter, um zum Heiligen Luzius hineinzupoltern wie mit dem Traktor in die Remise. ●

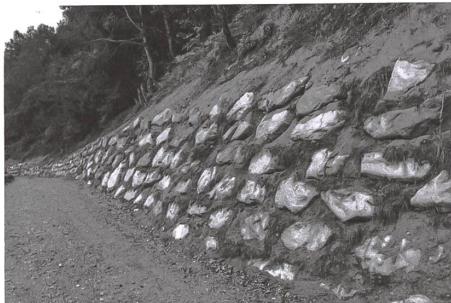
Chronik einer Zerstörung

Aufgezeichnet von Köbi Gantenbein

	2020	
3. August		<p>Baustopp in Disla Leo Tuor und ich setzen die Hebel in Bewegung – er in der Gemeinde und beim Kanton, ich bei den Verbänden. Alt-Bundesgerichtspräsident Giuseppe Nay hilft mit. Angeführt vom Bündner Heimatschutz, reklamieren Pro Natura, WWF und die Stiftung für Landschaftsschutz. Das Bundesamt für Straßen (ASTRA) leitet Abklärungen ein. Schliesslich verfügt der Kanton einen Baustopp.</p>
17. August		<p>«In Disla läuft alles korrekt» Das Amt für Landwirtschaft und Geoinformation teilt mit, dass «bei einer Begehung mit der Meliorationskommission sowie den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton habe festgestellt werden können, dass die Arbeiten unter Einhaltung aller Auflagen ausgeführt würden und weitergehen können». Die Bündner Regierung lehnt die Beschwerden ab.</p>
25. August		<p>Baustopp zum Zweiten Das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden verfügt einen zweiten Baustopp. Die Eidgenössische Kommission für Natur- und Heimatschutz (ENHK) meldet sich: Der geplante Strassenbau sei «eine schwerwiegende Beeinträchtigung». Doch wegen geringer Aussichten zieht der Heimatschutz den Rekurs zurück. Auch Nay, Tuor und ich ziehen unser Bemühen zurück und zahlen eine gesalzene Zeche für alle möglichen Kanzleitätigkeiten, Gebühren und Portos. Der Widerstand gegen den Strassenbau ist gescheitert. Die Tiefbaumaschinen rumoren weiter, ein Stücklein Landschaft wird mit irreversiblen Auswirkungen auf die Substanz und die Authentizität des historischen Verkehrswegs zerstört. Als Präsident der Bündner Kulturkommission schreibe ich der Regierung, sie solle wenigstens darauf achten, dass sie den neuen Weg nicht in der üblichen Art mit Zyklopensteinen und Mordsböschungen baut, sondern mit anständig ausgeführten Trockenmauern. Der Brief nützt nichts.</p>
9. September		<p>Disla vor Verwaltungsgericht Der Bündner Heimatschutz, Leo Tuor, Giuseppe Nay und ich ziehen den Entscheid der Regierung zur Melioration vor das Verwaltungsgericht weiter.</p>
14. September		<p>2021</p>
12. November		<p>Bündner Kulturpreis 2021 Die Bündner Regierung überreicht Leo Tuor in Sumvitg die Auszeichnung – nicht für seinen Widerstand gegen die ausser Rand und Band geratene Bauerei von Meliorationsstrassen im Kanton, sondern für sein überragendes schriftstellerisches Werk.</p>



Die historische Reichsstrasse vor...



... und nach der «Rekonstruktion» im November 2020.