

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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 Rabius einen Traktor. Traktore besaßen also diejenigen, die schöne Wiesen hatten und keine Subventionen bezogen – wie das Kloster und die Firma Beer. Der Bundi sagte mir einmal, seine Ziegen «subditionierten» 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, Traktörli. 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 schwächliche 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 schmaler 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 darüber-tuckerte. 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 Köbli Gantenbein

2020

3. August

«Disla, die alltägliche Zerstörung»
lauten die Worte, mit denen ich in meiner
Kolumne «Jakobsnotizen» den Wider-
stand eröffne gegen die Zerstörung eines
alten Wegs zwischen Madernal und
Disla in der Surselva. Der Schriftsteller
Leo Tuor hat mich auf die wachsende
Zerstörung aufmerksam gemacht.

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 Giusep
Nay hilft mit. Angeführt vom Bündner Hei-
matschutz, reklamieren Pro Natura,
WWF und die Stiftung für Landschafts-
schutz. Das Bundesamt für Strassen
(ASTRA) leitet Abklärungen ein. Schliess-
lich verfügt der Kanton einen Baustopp.

17. August

«In Disla läuft alles korrekt»

Das Amt für Landwirtschaft und Geo-
information teilt mit, dass «bei
einer Begehung mit der Meliorations-
kommission sowie den zuständi-
gen 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.

25. August

Disla vor Verwaltungsgericht

Der Bündner Heimatschutz, Leo Tuor,
Giusep Nay und ich ziehen den
Entscheid der Regierung zur Melioration
vor das Verwaltungsgericht weiter.

9. September

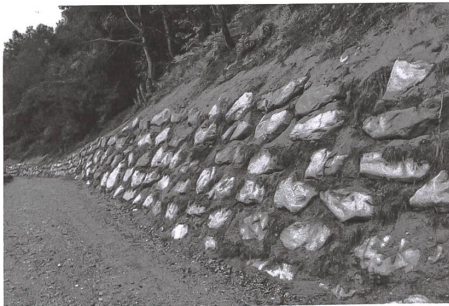
Baustopp zum Zweiten

Das Verwaltungsgericht des Kantons
Graubünden verfügt einen zweiten Bau-
stopp. Die Eidgenössische Kommissi-
on für Natur- und Heimatschutz (ENHK)
meldet sich: Der geplante Strassen-
bau sei «eine schwerwiegende Beein-
trächtigung». 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 Strassen-
bau ist gescheitert. Die Tiefbaumaschinen
rumoren weiter, ein Stücklein Land-
schaft wird mit irreversiblen Auswirkungen
auf die Substanz und die Authentizität
des historischen Verkehrswegs zerstört.
Als Präsident der Bündner Kulturkom-
mission schreibe ich der Regierung, sie
solle wenigstens darauf achten, dass
sie den neuen Weg nicht in der üblichen
Art mit Zyklosteinen und Mords-
böschungen baut, sondern mit anständig
ausgeführten Trockenmauern. Der
Brief nützt nichts.

14. September



Die historische Reichsstrasse vor...



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

2021

12. November

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 schrift-
stellerisches Werk.