

AN

Annäherungen an Andermatt

DER

16 Geschichten und Porträts

MATT

Hrsg. von Petra Sieber und Eva Holz





Tourismus in Andermatt – welch wechselvolle Geschichte!

Der Luxushotellerie im Urserntal war von Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg viel Erfolg beschieden – freilich mit Auf und Abs. Zeitweise sorgten im Andermatt «Grand Hotel Bellevue» 60 Angestellte für 80 noble Gäste.

Als um 1830 der Saumweg über den Gotthardpass zu einer befahrbaren Strasse ausgebaut und dank der Eisenbahnen gleichzeitig das Reisen in ganz Europa bequemer wurde, passierten im Sommer wie im Winter Tausende von Menschen das Urserntal. Neben Handelsreisenden mischten sich immer mehr Touristen unter den regen Menschenstrom. Die wohlhabenden Fuhrhalterfamilien im Urserntal witterten das Geschäft mit den noblen Gästen. Sie merkten aber bald, dass für die Beherbergung dieser zahlungskräftigen Klientel ihre einfacheren Gasthöfe nicht mehr genügten. 1854 lancierte das Transportunternehmen Christen mit





Erstes Hotel in Andermatt: das 1854 eröffnete «St. Gotthard», um 1930

der Eröffnung des ersten Hotels, dem «St. Gotthard» in Andermatt, die Hotelindustrie. Kurz darauf zog die Fuhrhalterei Meyer nach mit dem grösseren Hotel Meyerhof am Dorfrand von Hospental. 1872 trumpfte Sebastian Christen, wiederum ein Spross der Fuhrhalterei Christen, mit seinem neuen und luxuriösen Hotel Bellevue an der Einfahrtstrasse von Andermatt auf. Weitere grosse Hotels sollten im ganzen Tal und den angrenzenden Pässen folgen.

Grosszügige Architektur im städtischen Stil

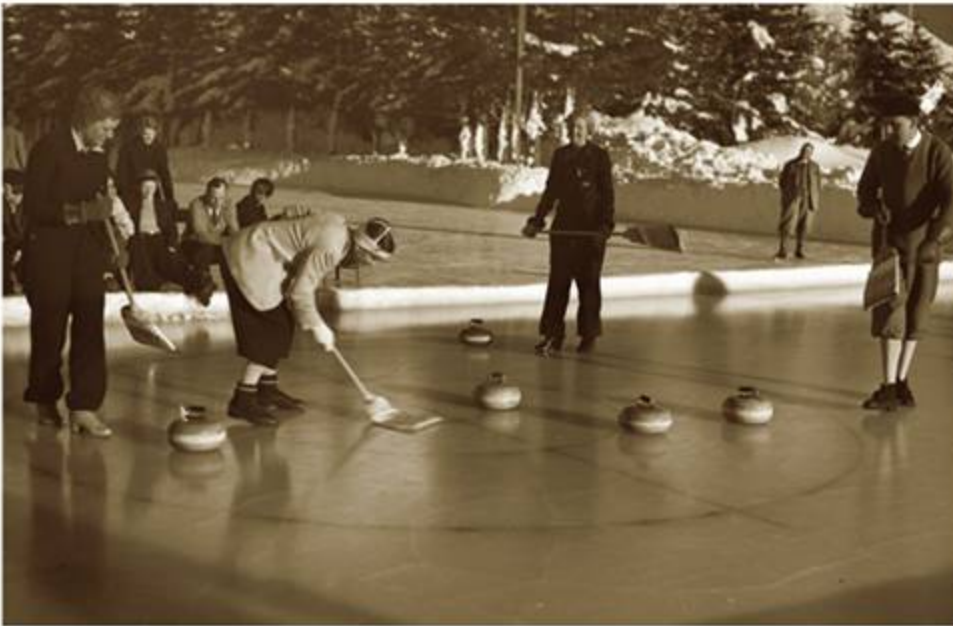
Konzipiert waren die Hotels als in sich geschlossene Komplexe mit Haupthaus, Dépendance, Apartmenthaus, Wirtschaftsgebäude, Ställen, dem Hotelpark, einem Kiosk und so weiter. Architektonisch lehnten sie sich in keiner Weise an die lokale Bautradition an. Sie orientierten sich



Vestibül der Hotels Bellevue und Monopol, um 1910

vielmehr am damaligen Hotelbaustil in den Städten. Neben der ausgeklügelten Trennung von Gäste- und Dienstleistungsbereich mit Hintertreppen und Zwischengeschossen boten die Häuser den Gästen einen Speise- und Ballsaal, ein Vestibül, Raucher-, Billard- und Lesezimmer, eine Rezeption und natürlich luxuriöse Hotelzimmer. Mit ihrer Exklusivität und der auffälligen Lage am Dorfeingang definierten die neuen Hotelbauten die Wahrnehmung der Dörfer neu, sie stellten diese quasi in den Schatten.

Die hohen Investitionen in die Hotellerie zahlten sich anfangs aus, die Häuser waren ohne grossen Werbeaufwand gut besucht. Die nationale und internationale Elite reiste in ihren Kutschen an und war nach der abenteuerlichen Fahrt durch die Schöllenschlucht oder über



Curling auf dem Eisfeld beim Hotel Bellevue in Andermatt, um 1930

die Pässe froh um das komfortable Angebot der neuen Hotels im Urserntal. Mit der Eröffnung des Eisenbahntunnels 1882 durch den Gotthard hindurch brach aber der Transitverkehr über die Pässe jäh zusammen. Von einem Tag auf den anderen war das Urserntal von der wichtigsten Verkehrsader über die Alpen abgeschnitten. In der Folge blieben die Hotelgäste aus.

Aufrüstung zum Kurort für Lungenkranke

Gefragt waren also neue Ideen. Es reichte nicht mehr, einfach ein luxuriöses Hotel gekonnt zu führen. Der Bellevue-Hotelier Christen-Kesselbach, ein ausgesprochener Pioniergeist, kopierte kurzerhand das Konzept seiner Kollegen aus Davos. Er rüstete sein Hotel zu einem Sommer- und Winterkurhaus für Lungenkranke auf in der Hoffnung,



Das Hotel Meyerhof am Rande von Hospental, um 1945

Patienten über Monate beherbergen zu können. Anhand aufwändiger Klimavergleiche mit Davos, die er in der Schweizerischen Ärztezeitung publizierte, und der Verpflichtung eines berühmten Lungenarztes fand 1882 die erste Wintersaison im nun völlig abgeschlossenen Urserntal statt. Von der Presse und wohl auch von einigen seiner Konkurrenten als «Veranstaltung für Pinguine» verspottet, war ihr nur ein bescheidener Erfolg mit ein paar wenigen Gästen vergönnt. Im folgenden Sommer kamen schon mehr Kurende in die neue Sommerfrische und auch die Winterkur schien sich dank der guten Erreichbarkeit Andermatts langsam zu etablieren.

Die Kuridee fasste aber in Andermatt nicht richtig Fuss, sodass Christen, über fehlende Unterstützung klagend, 1890 das Kurprojekt resigniert aufgab und 1894 wegen

eines zu spekulativen Hotelkaufes in Lugano den Konkurs des «Bellevues» anmelden musste. Was der findige Unternehmer mit der Winterkur angedacht und ausprobiert hatte, sollte 20 Jahre später mit der Entdeckung des Wintersports doch noch eine Erfolgsgeschichte werden.

Tourismus als wichtiger Wirtschaftszweig

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts, als die noblen Gäste ihre Vorliebe für das Skifahren entdeckten, blühte im Urserntal der Luxustourismus der Belle Époque zu einem der wichtigsten Wirtschaftssektoren auf. Die ehemals aus gesundheitlichen Gründen langsam spazierenden Kurgäste begeisterten sich nun für den schnellen Wintersport, vor allem jene aus England. Es wurden Bobbahnen und Eisfelder angelegt, Skirennen veranstaltet und Schlittenfahrten angeboten. Alleine im «Bellevue» sorgten 60 Angestellte während der Saison für das Wohl der rund 80 Gäste.

Die Andermatt Hoteliers spannten zusammen und sorgten mit der Gründung des Verkehrsvereins für eine Institutionalisierung der touristischen Interessen im Tal und nahmen in wichtigen politischen Ämtern strategischen Einfluss auf das Geschehen. So wurde der Bau der Schöllenenbahn zwischen Göschenen und Andermatt massgeblich vorangetrieben. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 erfuhr die Hotellerie, wie in der ganzen Schweiz, einen massiven Dämpfer – die Gäste blieben aus. In der Zwischenkriegszeit erholte sie sich wieder und konnte nochmals an die guten Zeiten anknüpfen. Der

Zweite Weltkrieg bedeutete aber das Aus für die Luxus-hotellerie im Urserntal. Die Leerstände waren gravierend und für die dringend nötigen Renovationen und technischen Neuerungen fehlte das Geld. Für die Entwicklung des Tourismus in Andermatt kam erschwerend hinzu, dass Andermatt das militärische Zentrum der Schweizer Armee in den Alpen wurde. In den Spitzenzeiten waren 18 000 Mann im Tal stationiert, nicht gerade eine optimale Kulisse für Feriengäste.

Als Wintersportort konnte sich Andermatt dank dem Ausbau der Skianlagen in den 1970er-Jahren weiter behaupten, sah sich aber Ende des 20. Jahrhunderts mit einer veralteten und sanierungsbedürftigen Infrastruktur konfrontiert und hielt mit den aufstrebenden Skiorten nicht mit. Die alten Hotelkästen verlotterten und wurden – wie das «Bellevue» 1986 – aus ästhetischen Gründen gesprengt. Der Bau eines Luxusresorts in Andermatt zu Beginn des 21. Jahrhunderts kam für alle überraschend. Niemand glaubte wirklich an eine luxustouristische Renaissance des Tales. Die Erinnerungen an die glamourösen Zeiten sind aber nie in Vergessenheit geraten.

Silvia Scheuerer



Temporausch am Gotthard

Die 800-jährige Verkehrsgeschichte am Gotthard ist eine Geschichte der konstanten Beschleunigung. Die immer schnellere Bezwingung des Bergmassivs versetzte die Menschen in Euphorie und Angst zugleich. Ein berühmtes Gemälde hat diesen Zwiespalt verewigt.

Man hört förmlich die Hufe dröhnen, die Pferde schnauben, Peitsche knallen und das Kälbchen panisch muhen. Man spürt die Fahrbahn zittern und tritt unwillkürlich zur Seite, bangend, ob der Kutscher das Gefährt in der Kurve halten kann. «Die Gotthardpost» von Rudolf Koller ist die Gotthard-Ikone schlechthin. Dabei ist die Darstellung bei allem Realismus unwirklich und der Anlass der wilden Fahrt gar nicht zu sehen – nämlich der Bau der Gotthardbahn.

Alfred Escher hatte 1872 die Leitung der Gotthardbahn übernommen und mit dem Bau des langen Tunnels begonnen. Er war deshalb als Chef seiner Nordostbahn



Dramatische Kurvenfahrt: «Die Gotthardpost» auf der alten Passstrasse im Tremola-Tal, Rudolf Koller, 1873

zurückgetreten und sollte geehrt werden. Koller erhielt den Auftrag für ein Gemälde. Der Tiermaler wählte als Sujet aber nichts zeitgemäss Technisches, sondern die Postkutsche. Obwohl er eine vergehende Epoche ins Bild setzte, traf er den Nerv der Zeit. Die «Gotthardpost» erzählt

keineswegs bloss eine malerische Episode im Passverkehr. Sie ist vielmehr eine zum Äussersten gesteigerte, ja überzeichnete Allegorie der Geschwindigkeit und Beschleunigung – das war das Mass der neuen industriellen Epoche. Sie revolutionierte damals das Leben der Menschen tief greifend und eroberte mit Kohle, Stahl und Schienen nun auch die Alpen.

Koller fand sein Thema der Beschleunigung erst nach und nach. Er erwog zunächst eine Bergfahrt durch die Schöllenen und eine Rast auf der Passhöhe, bis er die Talfahrt durch die Tremola als dramatisches Sujet entdeckte. In den Skizzen tauchten rasch die wichtigen Elemente auf: Kuhherde, Kurve, Kalb, Peitsche. Er malte eine Ölstudie der Kutsche mit zwei braunen Pferden in realistischem Tempo. Dann dynamisiert er entschlossen die Komposition: Vor den trabenden Braunen galoppieren nun drei Schimmel, kaum den Boden berührend.

Das Gelände wird steiler, das Licht gleissender, der Schattenwurf härter, die Peitsche betont die Fliehkraft in der engeren Kurve. Den vollen Effekt erzielt Koller jedoch, indem er zwei Geschwindigkeiten kontrastiert: die natürlich-dumpfe Trägheit der Kühe und das technische Tempo der Kutsche, die nach der Querung der Herde schon wieder ihrem Ziel entgegen rast, akzentuiert noch mit dem Kalb, das entweder sofort ausweicht oder unter die Räder kommt. So setzt die «Gotthardpost» den abstrakten Begriff der Beschleunigung plastisch ins Bild.





Teufelsbrücke im Mittelalter



«Urnerloch», 1708 freigesprengt



Eisenbahn-Tunnel, eröffnet 1882



Schöllenen-Bahn, eröffnet 1917

Der Grund für die Raserei allerdings liegt ausserhalb und erschliesst sich nur durch die Entstehungsgeschichte des Werks: In Göschenen, wo die Kutsche herkommt, und in Airolo, wo sie hineilt, hat Alfred Escher gerade den Bau des langen Tunnels begonnen. Die Bahn im Untergrund wird bald das Tempo bestimmen. Im Zusammenprall viehischer Langsamkeit mit dem rasanten Tempo der Kutsche lässt Koller die kommende dritte Geschwindigkeit erahnen. Und so wird klar: Die Kutsche fährt hier gegen die heranstürmende Bahnepoche ihr letztes verzweifertes Wettrennen.

Vom Trampelpfad zum Gotthardloch

Tempogewinn ist die Konstante in der 800-jährigen Verkehrsgeschichte am Gotthard. Bei jedem Bauwerk ging es darum, die Alpenquerung schneller zu machen. Mit dem Saumweg des Mittelalters lösten sich die Menschen erstmals vom verschlungenen Verlauf der Hirten-trampelpfade, den die Natur vorgab: Die Urner und Urschner Bauleute überwandern um 1230 die Schöllenen mit der Teufelsbrücke und einem hölzernen Steg am

oberen Schölleneneingang, der auf im Felsen verkeilten Balken ruhte und quer über dem Wasser um den Chilchbergfelsen herumführte. Sie legten in der Schlucht Stufen, kiesten den zwei bis drei Meter breiten Weg über den Pass und pflasterten ihn stellenweise mit Bollensteinen und Granitplatten, sodass der Transit mit Packpferden in acht Tagesetappen zu schaffen war.

1708 sprengte man einen Gang durch die Felsnase und zwang dem Berg mit dem «Urner Loch» erstmals die Direttissima auf. Die Kunststrasse von 1830 glättete die Steigung mit ihren aufgemauerten Kehren und machte den Weg fahrbar. Auch wenn die Kutschen mit gezogener Bremse fast so langsam bergab fuhren wie bergauf, gelangten Reisende nun in bloss 23 Stunden von Flüelen nach Mailand.

Die Gotthardbahn war 1882 ein Epochensprung im Prozess, den Weg nach der Idee statt nach der Natur zu bauen. Dank dem Tunnel, 60 kleineren Galerien und 108 Viadukten verkürzte sich die Reise Basel–Mailand auf zehn Stunden. Die Menschen feierten die Bahn als Triumph der Technik, als «Sieg über die Vertikale».



Auf der Oberalpstrasse, um 1950 Stau in der Schöllenen, vor 1980

Indem die Gotthardbahn die Alpen zentral durchsties, setzte sie erstmals die Nähe der nördlichen und südlichen Flussebenen in Geschwindigkeit um. Damit verkörperte sie wie kein anderes Bauwerk die Masseinheiten des Industriezeitalters: Technik, Tempo und Tonnage.

Gesteigert wurde dies 1980 mit der Autobahn. Sie überwindet alle Hindernisse in weiten Schwüngen, wie sie die Ingenieure entwarfen. Der Strassentunnel, durch den man zu jeder Jahreszeit und Witterung in 15 Minuten auf die andere Seite gelangt, ist erst recht ein Symbol für die technische Unterwerfung der Natur unter die Ansprüche der individuell motorisierten Gesellschaft.

Basistunnel Neat: Die Ideallinie ist erreicht

Jahrhunderte lang ging es am Gotthard darum, den Weg der Ideallinie anzunähern. Man begradigte Umwege mit Brücken, mässigte die Steigung durch Kunstbauten und vermied sie schliesslich, indem man die Passhöhe unterquerte. Der Basistunnel der Neat führt dieses Prinzip nun zur Vollendung. Er hat alle Serpentin gestreckt und in



Strassentunnel, eröffnet 1980



Neat-Basistunnel, Eröffnung 2016

die Horizontale gelegt, als 57 Kilometer lange Gerade von Ebene zu Ebene. Der Basistunnel ist nicht mehr bloss eine Annäherung an die Ideallinie, er *ist* die Ideallinie. Güterzüge werden mit doppelter Ladung und 160 km/h unten durch den Berg rasen, Personenzüge verbinden mit 250 km/h Zürich und Mailand in knapp drei Stunden. Die Flachbahn eliminiert die Alpen für den Transitverkehr und ist ein gigantischer Teilchenbeschleuniger der Globalisierung.

Wer mit geschärftem Blick das Gebiet erkundet, entdeckt die Zeugen der Beschleunigung überall: Die Widerlager der ersten Brücke in der Schlucht, die Schlangenlinie der Passstrasse, den Eisenstrang in der Bergflanke, die Betonbahn im Tal, die Schutthalden aus dem Berginnern – alles auf engstem Raum verdichtet. Die Kurven, Linien, Knoten und Punkte im Gelände fügen sich zu einer grossen Hieroglyphe in der Landschaft, die bedeutet: schneller, schneller!

Helmut Stalder



007 im Urserntal

Am 5. Juli 1964 begann in Andermatt die Karriere der Schweiz als Drehort für James-Bond-Filme. Die heimlichen Stars von «Goldfinger» im Urserntal: ein Aston Martin DB5 in Silbergrau, fünf einheimische Kinder und die Dorf-Tankstelle Aurora.

Im Zimmer 21 des Hotels «Bergidyll» in Andermatt hängt eine Schwarzweissfotografie an der Wand. Sie zeigt eine gutgelaunte Runde. Der zweite Herr von rechts ist der Mann, der im Sommer 1964 für eine Woche in diesem Zimmer logierte. Es ist Sean Connery. James Bond.

1964 war Bond in Europa bereits ein etablierter Kinoheld. Man kann allerdings nicht behaupten, Andermatt hätte auf den Superspion gewartet. Eon Productions, die Gesellschaft der «Bond»-Macher, musste lange nach einem Hotel für die Equipe suchen. Die Andermatt Häuser zweifelten alle an der Solvenz der Engländer. Dass die Crew dennoch eine Bleibe fand, verdankt sie Madeleine Fryberg, die damals mit Gatte Reto das «Bergidyll» führte. «Ich sagte zu meinem Mann, das machen wir jetzt einfach!»

Nach Mexiko, Florida, England und Kentucky war Andermatt Endstation der «Goldfinger»-Produktionstour. Regisseur Guy Hamilton und sein Produktionsassistent Frank Ernst, ein schweizerisch-britischer Doppelbürger,



Sean Connery (2. u.r.) mit Filmteam im Hotel Bergidyll Andermatt

suchten Anfang 1964 erst in der Region Genf, dann in der Innerschweiz und im Gotthardgebiet nach Locations. Das Rennen machten schliesslich die Serpentina am Furkapass – «exzellente Strassen, kaum Verkehr», so Hamilton.

Der im Urserntal gedrehte Handlungsstrang dauert knapp sechs Minuten. Es ist eine Art «short road movie», dessen dramaturgische Funktion vor allem darin besteht, den heimlichen Star des Films in Szene zu setzen – den Aston Martin DB5. Bonds Dienstwagen wird kühn über die helvetischen Passstrassen zum grossen Auftritt herangefahren: zum Gefecht in den Fabrikhallen Goldfingers.



«Goldfinger»–Bösewicht Odd Job kauft bei Ursern Kindern Obst.

Schöne Rächerin, falsches Haar, sensibles Territorium

Bereits am ersten Abend stiess der Luzerner Heinrich Stähler zur Filmcrew; der damals 33-jährige Mediziner hatte sich als Set-Arzt verpflichtet. Vom ersten Zusammentreffen mit den Filmleuten blieben Stähler zwei Dinge in Erinnerung: die Schönheit der 23-jährigen Tania Mallet (Darstellerin der unglücklichen Rächerin Tilly Masterson) und das falsche Haar von Sean Connery («Er trug schon ein Toupet, dabei war er erst 34»). Der Dreh begann am nächsten Morgen an der Furkastrasse nach Zumdorf. Nachdem die Crew eine Gruppe von Fahrenden zum Verlassen der Location hatte bewegen können, liess Regisseur Hamilton im Strassengraben



An der Andermatt Tankstelle Aurora: Tilly Masterson und James Bond

eine Holzrampe bauen. Zuerst verblüfft, dann etwas enttäuscht war der Arzt, als er sah, mit welchem Kunstgriff die Filmcrew die Verfolgungsjagd in Szene setzten: Hamilton drehte mit einer auf einem Wagen montierten Hochgeschwindigkeitskamera, sodass die Autostunts in ungefährlichem Tempo inszeniert werden konnten. Die «Bond»-Macher marschierten in Andermatt in militärisch hochsensibles Territorium ein, sie drehten mitten im Reduit National. Das schweizerische System von Verteidigungsanlagen erstreckt sich über Gotthard, Oberalp, Furka und Grimselpass. Eon hatte bloss unter der Bedingung eine Drehbewilligung erhalten, dass Offiziere des Festungskorps die Filmarbeiten überwachen würden. Doch die Festungssoldaten zeigten sich unerwartet

kooperativ. Während die Crew drehte, donnerte eine in Andermatt stationierte Artillerieeinheit mit ihren 7,5-Zentimeter-Haubitzen zu Übungszwecken in den Himmel. Hamiltons Tontechniker war begeistert. Für die Schlusszene von «Goldfinger», in der Soldaten das besetzte Fort Knox zurückeroberten, fehlte nämlich noch der Gefechtslärm. Schliesslich wurde es dem Tontechniker erlaubt, das Knallen der Schweizer Haubitzen aus nächster Nähe auf Tonband aufzunehmen – Monate später, mit der Premiere des Filmes, ging der Lärm des Reduit National um die Welt.

Verblüffende Ehrlichkeit Sean Connerys im «Bergidyll»

Die Dreharbeiten kamen gut voran, sodass die Stimmung bei den Nachtessen der Filmequipe gelöst war. Die Engländer assen spät, gegen neun Uhr trafen sie sich im Saal des «Bergidyll», die Herren im Anzug und mit Krawatte, die Damen im Abendkleid. Set-Arzt Heinrich Stäbler versuchte in dieser ausgelassenen Stimmung, sich mit dem Mallet-Double Phyllis Cornell anzufreunden, einer Frau mit britischer Rennfahrerlizenz. Auch mit Connery kam der Mediziner ins Gespräch. Zu seinem Erstaunen sprach der Schotte lange davon, wie sehr er fürchte, vom Erfolg seiner Bond-Figur erdrückt zu werden. «Er sagte: «Ich will nicht mehr Bond sein!», erzählt Städler.

Mitte Woche drehte das Team die Szenen auf der Furkaspasstrasse. Dazu gehörte auch der Halt Goldfingers in

der ersten 180-Grad-Kurve auf der Urner Seite. Das Drehbuch lässt den Filmbösewicht Odd Job am Strassenrand Goldfingers Rolls-Royce parkieren, wo er von Kindern Obst kauft. Hamilton engagierte für die Sequenz fünf Andermatter Kinder. So kam der damals elfjährige Andermatter Schulbub Erich Nager zu seinem «Bond»-Auftritt: «Ich hatte keine Ahnung, wovon der Film handelte.» Die Kinder hielten sich an Odd Job, der sich auf dem Set als warmherziger Herr erwies. Am Abend scheuchte Odd Job die Kinder in den Rolls-Royce und fuhr sie zurück nach Andermatt. Im «Bergidyll» warteten 20 Franken Tagesgage.

Die Szene an der Tankstelle Aurora, die in den folgenden Jahren unter Bond-Fans einige Bekanntheit erreichen sollte, war die letzte, die im Urserntal und die einzige, die in Andermatt selbst gedreht wurde. Ende Woche verliess die Filmcrew das «Bergidyll», um letzte Aufnahmen bei den Pilatuswerken in Stans zu machen.

Monate nachdem die Crew das Urserntal verlassen hatte, war es Barmann Heinrich Holzhauser, der im Zimmer 21 die Fotografie von der Tischrunde mit Sean Connery an die Wand hängte. Seither hat sich nicht mehr viel verändert, weder im Zimmer 21 noch im «Bergidyll». Holzhauser grübelt heute noch, ob man in Andermatt vielleicht doch ein «Dancing Goldfinger» hätte eröffnen sollen.

Michael Marti und Peter Wälty

Die kalten Nächte Ihrer Majestät

Königin Victoria von England (1819 – 1901) war bezaubert von der Schönheit der Urner Bergwelt. Aber so lange, wie man später behauptete, blieb sie nicht.

Samstag, 22. August 1868, 8.15 Uhr. Bei prächtigem Sommerwetter legt in Luzern ein festlich geschmückter Dampfer ab. An Bord der prominenteste Feriengast der Stadt: Königin Victoria von England. Sie ist für mehrere Wochen unter dem Namen Gräfin von Kent im Hotel Wallis auf dem Gütsch abgestiegen. Unerkannt bleibt sie allerdings nicht. Allein schon die Schar von Sekretärinnen, Zofen, Dienern und Köchen weist sie als etwas Besonderes aus. Mit dabei sind auch drei ihrer neun Kinder: Louisa, Leopold und Beatrix. Ebenfalls der Schotte John Brown. Offiziell fungiert er als Butler. Doch, so wird seit langem gemunkelt, ist er der Liebhaber der seit 1861 verwitweten Königin.

Im Galopp die Schöllenen hinauf

Um 11 Uhr fährt Victoria, von Flüelen herkommend, mit ihrem Gefolge in einem offenen Vierspanner durch Altdorf. Die Aufregung im Urner Hauptort ist gross. Zwei Stunden später trifft man in Wassen ein, wo Ihre Majestät beliebt, im Freien zu picknicken. Anschliessend geht's im Galopp die Schöllenen hinauf. Hastiger Kaffeehalt im



Königin Victoria, 1868, im Jahr ihrer Reise durchs Urserntal

Hotel Meyerhof in Hospental. Dann nichts wie weiter: Abends um 19 Uhr kommt man im Hotel Furka auf der Passhöhe an. Nach einem bescheidenen Mahl begibt sich die Gesellschaft, von der langen Kutschenfahrt gerädert, zu Bett. Doch die Königin nächtigt miserabel. Die bissige Kälte raubt ihr den Schlaf.

Am Sonntagmorgen flaniert die illustre Truppe auf der Passhöhe herum. Sie nimmt das Mittagessen ein und lässt sich anschliessend nach Gletsch, an den Fuss des weltberühmten Rhonegletschers, kutschieren. Im Hotel



Nach langer Reise mit Schiff und Kutsche von Luzern her nächtigte die Queen samt Gefolge im Hotel Furka.

Glacier du Rhône wird Logis bezogen. Anderntags kehrt Königin Victoria auf die Passhöhe zurück, wo sie sich früh zurückzieht – und, wie sie in ihr Tagebuch schreibt, «ausgezeichnet schlief und nicht unter Kälte litt, obwohl es in der Nacht geschneit hatte». Dieser plötzliche Wetterumschlag ist es denn auch, der die königliche Gesellschaft jählings aus den Bergen vertreibt und früher als geplant zur Heimkehr bewegt. Im Eiltempo fährt man zurück – in nur sieben Stunden von der Passhöhe hinab nach Flüelen.

Aus Steppuisite wird Kuraufenthalt

«Ich wünschte, ich könnte die Schönheit des Ganzen richtig beschreiben», hatte die Königin auf der Passhöhe ihrem Tagebuch anvertraut. Nicht nur ihr, auch vielen anderen hinterliess dieser Ausflug in die Urner Bergwelt



Ihre Majestät verstand sich auch aufs Aquarellieren: Das 1868 entstandene Bild nannte sie «Upper part of Rhone Glacier».

einen bleibenden Eindruck. Bald rühmte sich dieses und jenes Wirtshaus, den königlichen Gast bewirten oder gar beherbergen zu haben. Ja, noch mehr: Aus dem dreitägigen Besuch auf der Furka wurde – wie noch heute vielfach zu lesen – ein zweimonatiger Kuraufenthalt. Doch so viel Zeit hatte damals selbst eine Königin nicht.

Stefan Fryberg

Verliebt in Andermatt

Das Herz der Holländerin Marja Nieuwveld schlägt seit jeher für Andermatt. Die glücklich Eingewanderte will nicht mehr weg von hier.



Marja Nieuwveld: «Heimweh nach Rotterdam habe ich nie.»

«Als ich 1970 das erste Mal nach Andermatt kam, war ich gerade drei Wochen alt. Meine Mutter und ihre Schwester verbrachten samt Kinderschar regelmässig die Winterferien hier. Mit der Zeit wuchs die Gruppe auf etwa 50 holländische Stammgäste an. Schon als Kind empfand ich Andermatt als meine zweite Heimat, denn ich hatte eine Freundin hier und durfte im Hotel Badus, wo wir logierten, mithelfen. Wenn wir jeweils durch die Schöllenen zurück nach Rotterdam fahren, musste ich fürchterlich weinen. Kein Wunder, verliebte ich mich mit 16 in einen Andermatter, den ich zwei Jahre später heiratete, mit dem ich in Holland eine Handelsfirma gründete und einen Sohn habe. Heute sind wir zwar geschieden, aber nach wie vor beste Freunde.

2011 gab ich mein hektisches Geschäftsleben in Rotterdam auf und zog nach Andermatt. Ich geniesse das einfache Leben in den Bergen und bin glücklich, als Product-Managerin für Andermatt-Urserntal Tourismus die Perlen des Gotthardgebietes vermarkten zu dürfen. Der Sprung in die Zukunft ist vielversprechend. Und bitte merken: Nebst landschaftlichen Schönheiten hat auch das Wetter hier oben immer etwas Spektakuläres zu bieten! Heimweh nach Rotterdam habe ich nie. Zu stark bin ich in Uri verwurzelt und engagiert. Klar, Holländer sind spontaner als Urner. Aber ich liebe die Urscherner bedingungslos. Und bestimmt haben sie gemerkt, dass sie mich nicht mehr loswerden.»

aufgezeichnet von Eva Holz