

Zeitschrift: Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri
Band: 106 (2015)

Artikel: Die Hochblüte des Urner Tourismus nach dem Bau der Gotthardbahn
Autor: Fryberg, Stefan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-842130>

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: 06.10.2024

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

Die Hochblüte des Urner Tourismus nach dem Bau der Gotthardbahn

von Stefan Fryberg

Der Fremdenverkehr ist heute für Uri von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Rund zehn Prozent der Einnahmen der Urner Volkswirtschaft werden direkt im Tourismus verdient. Hinzu kommen weitere Branchen, wie etwa das Baugewerbe, der Detailhandel oder die Landwirtschaft, die indirekt vom Tourismus profitieren. Nach neueren Schätzungen ist in Uri rund jeder zehnte Arbeitsplatz in Bereichen des Fremdenverkehrs zu finden.¹ So eindrücklich die knappen statistischen Angaben sind, so wenig darf geschlussfolgert werden, der Tourismus habe in Uri seit der Eröffnung des Gotthardpasses um das Jahr 1200 eine entscheidende Rolle gespielt. Der Fremdenverkehr wurde in Uri erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine anfänglich freilich noch bescheidene volkswirtschaftliche Komponente. Der Bau der Fahrstrasse über den Gotthard 1830, die Einführung der Dampfschiffahrt 1837 auf dem Vierwaldstättersee, die Eröffnung der Axenstrasse 1865 und die Erschliessung der Oberalp und Furka 1864 bzw. 1866 mit Fahrstrassen verhalfen dem Urner Tourismus in den 1860er- und 1870er-Jahren zu einer ersten Hochblüte. Zahlreiche luxuriöse Hotels wurden gebaut, so in Flüelen, Seelisberg, im hinteren Maderanertal und vor allem im Urserntal.

Als völlig unbegründet erwies sich 1882 die im Vorfeld gelegentlich geäusserte Furcht, wegen der Gotthardbahn ins wirtschaftliche Abseits zu geraten. Im Gegenteil: Die Inbetriebnahme der Gotthardbahn zerstörte zwar einige angestammte Berufe im Transportwesen, doch schon nach wenigen Jahren brachte die Bahn dem bisher vorwiegend von der Landwirtschaft lebenden Bergkanton einen mächtigen wirtschaftlichen Aufschwung. Auch der Tourismus profitierte von der Gotthardbahn. Uri wurde verkehrstechnisch besser erschlossen, was zahlreiche fremde Reisende ins Land brachte. Gleichzeitig bemühte sich die Tourismusbranche, mit neuen Ideen und innovativen Projekten den stets wachsenden Ansprüchen der Gäste gerecht zu werden. Der Kanton kam dabei dem noch jungen Wirtschaftszweig

¹ Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Gesetz über die Förderung des Tourismusgesetz vom 3. April 2012, S. 1.

mit dem Erlass mehrerer gesetzlicher Bestimmungen zu Hilfe. Sie sollten einerseits schädliche Missstände im Tourismus verhindern. Andererseits wollte man mit protektionistischen Massnahmen gezielt die auswärtige Konkurrenz ausschalten. Nach den 1860er- und 1870er-Jahren erfuhr der Urner Tourismus von 1882 bis 1914 eine zweite Hochblüte, die jedoch mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs am 1. August 1914 buchstäblich über Nacht endete.

Die Eröffnung der Gotthardbahn

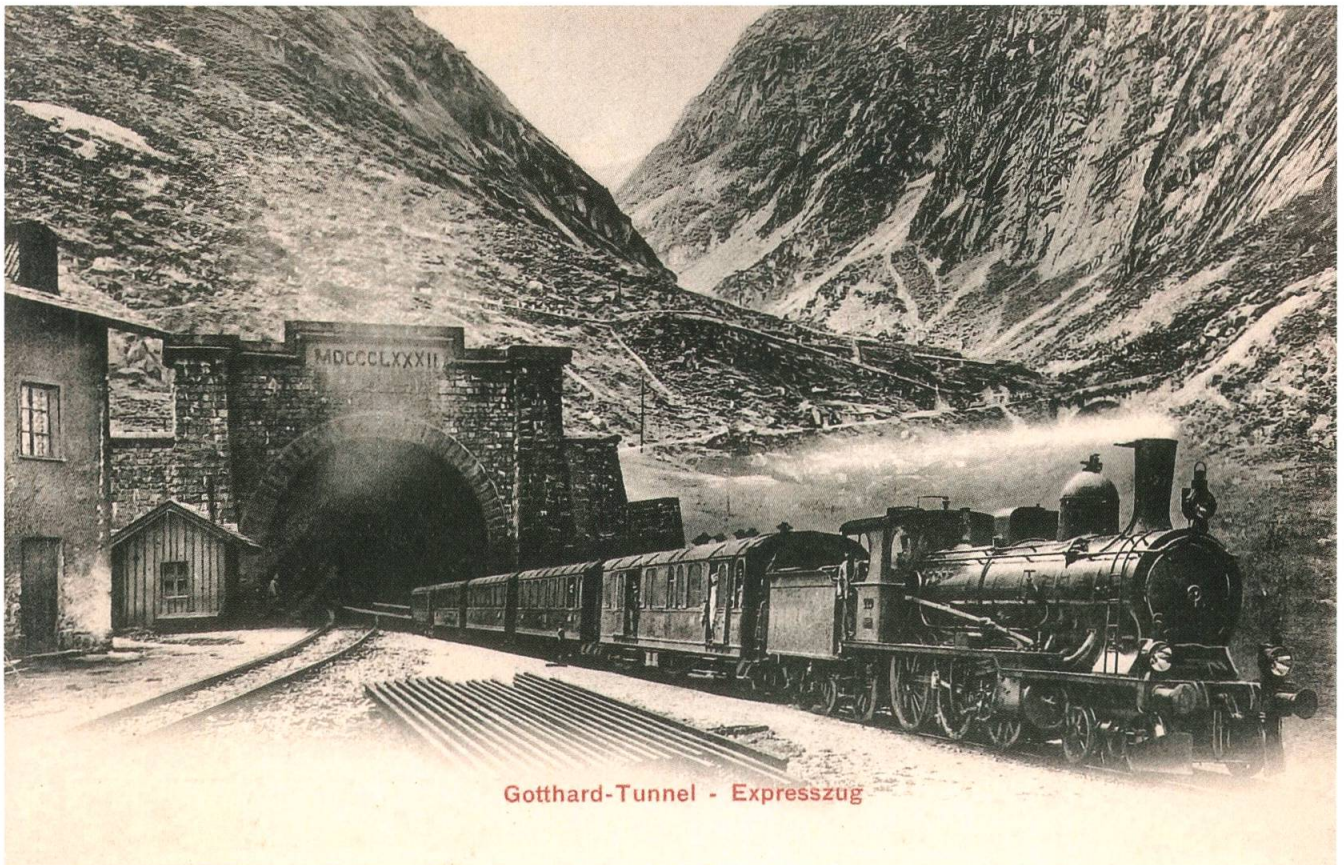
Am Montag, 22. Mai 1882, begannen in Luzern die viertägigen Feierlichkeiten zur Eröffnung der Gotthardbahn.² Nach Ausflügen auf dem See und auf die Rigi, einem anschliessenden Festbankett im «Schweizerhof» mit Musik und einem fulminanten Feuerwerk rund um den Vierwaldstättersee dampften tags darauf in aller Herrgottsfrühe drei festlich geschmückte Züge mit über 700 auserlesenen Gästen aus der Schweiz, Deutschland und Italien durch den Gotthardtunnel nach Mailand, wo der Höhepunkt der Einweihungsfeierlichkeiten mit opulenten Gelagen und nicht enden wollenden Reden und Glückwunschschaften stattfand. In Erstfeld wurde zum Ärger der Urner Regierung und Bevölkerung lediglich ein fünfminütiger Halt eingeschaltet, um für die anstehende Bergstrecke weitere Lokomotiven vorzuspannen. In Göschenen servierte man der Festgemeinde ein kleines Frühstück. Damit waren die Eröffnungsfeierlichkeiten für Uri bereits vorbei. Mit dabei waren zwei Vertreter der Urner Regierung, die sich im Vorfeld verärgert darüber beklagt hatten, nicht, wie erwartet, in corpore eingeladen worden zu sein. Erstaunlich dürftig war die Berichterstattung über die Feierlichkeiten in der damals einzigen Urner Zeitung, dem «Urner Wochenblatt».³ Die Begeisterung des unbekanntenen Korrespondenten für «die grossartigste Weltbahn» hielt sich in Grenzen. Ja, er befürchtete vielmehr, dass mit der offiziellen Inbetriebnahme der Bahn am 1. Juni zu viel Ruhe «in unser liebes Vaterländchen» einkehren werde.

Uri begrüsst mehrheitlich Bahn

Später machte die Geschichte die Runde, einige Urner hätten am Tag der Einweihung schwarze Fahnen als Zeichen des Missmuts über den «Brotschelm», wie die Eisenbahn angeblich von einigen despek-

² Vgl. BAUMANN; FRYBERG: Gotthardbahn. Schattdorf 1997, S. 1ff.

³ UW vom 27. Mai 1882.



Ende Mai 1882 wurde die Eröffnung der Gotthardbahn mit mehr-tägigen Festivitäten in Luzern und Mailand eröffnet. Die Bahn entpuppte sich schnell als Glücksfall und verschaffte Uri zu einem unerwartet grossen wirtschaftlichen Aufschwung. Auch der Tourismus boomte und profitierte davon, dass Uri mit der Bahn verkehrstechnisch gut erschlossen wurde. Staatsarchiv Uri, Sammlung Post- und Ansichtskarten

tierlich genannt wurde, aus ihren Fenstern gehängt.⁴ Die damaligen Medien berichteten allerdings mit keinem Wort von einer solchen oder ähnlichen Aktion des stillen Protests. Im Gegenteil: Die Urner Bevölkerung begrüßte in Erstfeld und Göschenen die Festgemeinde mit Hurrarufen und Triumphbögen aus Tannenzweigen, die mit euphorischen Willkommgrussbotschaften geschmückt waren. Waren die Urner dies ihrer, wenn auch kurzen Rolle als Gastgeber schuldig und betrachteten ihren Auftritt als reine Pflichtübung? Oder waren sie tatsächlich überzeugt, dass mit der Eisenbahn nicht nur eine neue, sondern für weite Teile der Bevölkerung bessere Zeit angebrochen war? Sicher ist, dass sich Regierung und Landrat von Anfang an entschlossen für den Bau einer Bahn durch den Gotthard eingesetzt hatten.⁵ Schon früh während der Planungsphase einer Eisenbahn über die Schweizer Alpen entschied 1861 die Landsgemeinde, sich mit 1 Million Franken an der allfälligen Gründung einer Gotthardbahn-

⁴ So etwa ITEN, KARL: Adieu – Altes Uri. Aspekte des Wandels eines Kantons vom 19. ins 20. Jahrhundert. Altdorf 1990, S. 60 oder STADLER, MARTIN: Die neuen Postillione. Schattdorf 1979, S. 112ff. Von einer (nicht mehreren) schwarzen Fahne berichtet allein Simon Bavier, der damalige Bundespräsident, in seinen Jahre später verfassten Memoiren. Er wollte gesehen haben, dass in Amsteg «eine schwarze Fahne ausgehängt» worden sei. Vgl. ALTERMATT, URS (Hg): Die Schweizer Bundesräte. Ein biographisches Lexikon. Zürich und München 1991, S. 227.

⁵ Vgl. BAUMANN; FRYBERG: Gotthardbahn, S. 8ff.

Aktiengesellschaft zu beteiligen, sofern ebenfalls andere Kantone in die Tasche greifen würden. Am 12. November 1865 beschloss dann eine ausserordentliche Landsgemeinde, der Gotthardbahn eine Million Franken Subventionen zu gewähren – eine enorme Summe für damalige Zeiten. Zudem hatte sich Uri bereits für den Bau der Axen- sowie der Furka- und Oberalpstrasse gewaltig verschuldet. Der Kanton beschaffte sich das Geld zum einen über Anlehen. Zum anderen führte er 1875 das in Uri bislang unbekannte System der direkten Steuern ein, das in den ersten Jahren jeweils einen Nettoertrag von rund 48'000 Franken einbrachte.⁶ Die Beteiligung des Kantons an der Gotthardbahn war also mehr als zwanzig Mal höher, als er jährlich an direkten Steuern einnahm.⁷

1872 wurde zunächst mit dem Bau des Tunnels begonnen. Die nördlichen und südlichen Zufahrtsstrecken sollten später in Angriff genommen werden. Bald zeigte sich, dass die Kosten für die Gotthardbahn weitaus höher als veranschlagt ausfielen. Sollte die Bahn gerettet werden, mussten der Bund und die Kantone einspringen. Doch dieser vom Bundesrat gemachte Vorschlag stiess bei den Kantonen auf taube Ohren.⁸ Auch in Uri, wo ein Siebengeschlechtsbegehren für eine Nachsubvention von 100'000 Franken von der Landsgemeinde wuchtig verworfen wurde. Schliesslich einigte man sich in Bern auf einen Kompromiss: Der Bund kam für 4,5 Millionen, die Kantone der Gotthardvereinigung für 2 Millionen Franken auf. Uri war zwar Mitglied dieser Vereinigung, wurde aber angesichts seiner prekären finanziellen Lage von der Zahlung weiterer Subventionen befreit. Gegen die in ein Bundesgesetz verpackte Zusatzfinanzierung wurde vorwiegend aus der sich benachteiligt gefühlten Westschweiz das Referendum ergriffen. Das Schweizer Volk nahm jedoch am 19. Januar 1879 bei einer Stimmbeteiligung von 88 Prozent mit 87,5 Prozent Ja-Stimmen die Vorlage an. Wie damals vielfach Brauch, wurde der Ausgang der Abstimmung tüchtig gefeiert. In Altdorf wurde ein Fackelumzug organisiert. Ebenso in Andermatt, wo man sich riesig über die «schweizerische Einigkeit» mit einem Prachtfeuerwerk und einem grossen Fackelumzug durch das Dorf bis in die frühen Morgenstunden freute.⁹ Von einer allgemeinen lethargischen Unter-

⁶ Vgl. NÄF, ERNST: Die direkten Steuern im Kanton Uri von 1875 bis 1954. Diss. Bern 1957, S. 13ff.

⁷ Auch wenn Vergleiche immer hinken, nur so viel: Zurzeit nimmt der Kanton Uri jährlich rund 80 Millionen Franken an direkten Steuern ein. Würde er sich heute an einem Projekt verhältnismässig gleich wie bei der Gotthardbahn beteiligen, müsste er dies mit 1,6 Milliarden Franken tun.

⁸ Vgl. STADLER, HANS: Landammann und Ständerat Gustav Muheim (1851–1917) von Altdorf. Diss. Fribourg. In: HNB NF 26/27 (1971/72), S. 134.

⁹ UW vom 25. Januar 1879.

gangsstimmung kann kurz vor der Eröffnung der Bahn in Uri kaum die Rede sein.

Zerstörung von Arbeitsplätzen, Auswanderung und die Unfähigkeit, sich umzustellen

Gewiss, es gab in Uri auch kritische Stimmen zur Gotthardbahn. Abgesehen davon, dass Flüelen und Altdorf alles andere als erfreut über die Linienführung waren¹⁰, befürchtete vor allem Ursern, durch die Gotthardbahn vom Verkehrsfluss abgeschnitten zu werden und zahlreiche bis anhin vom Passverkehr profitierende Arbeitsstellen zu verlieren. Seit dem 1. Januar 1882 verkehrte die Bahn fahrplanmässig zwischen Göschenen und Airolo. Auf dieses Datum hin stellte die Gotthardpost ihren Dienst ein. Anfang Januar 1882 berichtete ein unbekannter Korrespondent aus Ursern im «Urner Wochenblatt», dass sich das «neue Jahr ... in unserem Thal nicht gut» anlasse.¹¹ Es sei hier «öde und leer geworden», und Andermatt und Hospental hätten eine «ruhige Physiognomie angenommen». Ja, «während früher die Post Leben brachte und viel Leute, wo es Arbeit oder des Wunders wegen, auf die Strasse lockte, huscht jetzt nur noch hie und da eine in warmen Kleider gehüllte Mannes- oder Weibsperson von einem Hause zum andern, zu oder von der Kirche». Die «Schlittknechte und Postillone» sassen hinter dem warmen Ofen und würden von den Schneestürmen und Lawinen träumen. Und die «Weger», die in diesem Winter zum letzten Mal zum Einsatz kamen, seien so etwas wie «die Reste einer todesmuthigen Armee, die sich anschickt, die Wahlstatt zu räumen». Erst jetzt, sinnierte der Berichterstatter, «sehen und erkennen wir, wie viele Leute direkt oder indirekt durch die Gotthardpost Beschäftigung und Brod erhielten.» Als Gegenmassnahme schlug er die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen, etwa in der von Regierungsrat Casimir Nager eröffneten Grosskäserei, vor. Keine Lösung sah er in der Auswanderung, zumal «in fernen Landen auch nicht lauter Rosen blühen, und gar Rosen ohne Dornen».

Uri, und nicht etwa allein Ursern, erlebte nach 1870 eine massive Auswanderungswelle – so wie das übrigens ebenfalls in anderen, vorwiegend von der Landwirtschaft lebenden Teilen der Schweiz der

¹⁰ Flüelen wünschte sich schon damals eine Umfahrung des Dorfs mit einem Tunnel vom Ausserdorf bis zum «Reider». Und Altdorf wollte die Linienführung näher beim Dorf. Beide Anliegen wurden Opfer der immer knapper gewordenen Geldmittel. Vgl. dazu: GISLER, ROLF: Die jämmerliche Krise eines Bahnhofes. Ein kleiner Abriss über die Wunsch- und Standorte der Bahnhöfe Altdorf und Flüelen. In: HNU NF 49/50 (1994/95), S. 37ff.

¹¹ UW vom 14. Januar 1882

Fall war.¹² Bereits Jahre vor der Inbetriebnahme der Gotthardbahn suchten viele Urnerinnen und Urner ihr Glück in den USA, in Lateinamerika oder Russland. 1879 zogen 31 Urnerinnen und Urner nach Übersee aus, 1880 waren es 20, 1881 88 und 1882 gar 90. Von 1883 bis 1899 schwankte die Zahl jährlich zwischen 135 (1883) und 58 (1886). Von 1882 bis 1900 wanderten 1'103 Personen aus Uri nach Übersee aus. Wie viele Urnerinnen und Urner sich in diesen Jahren in einem anderen Kanton oder im nahen Ausland niederliessen, wissen wir nicht. Umgekehrt ist genauso nicht bekannt, wie viele Personen innerhalb des Kantons ihren Wohnort wechselten oder von ausserhalb des Kantons nach Uri gezogen waren. 1870 zählte Uri 16'095 Einwohner. 1888 lebten 17'249 und 1900 schon 19'700 Personen in Uri.¹³ Betrachtet man die einzelnen Gemeinden näher, fällt auf, dass in Altdorf, Attinghausen, Bauen, Flüelen, Seedorf, Spiringen und Wassen 1888 weniger Leute wohnten als 1870. Auch in den drei Urschner Gemeinden, vor allem ausgeprägt in Hospental, ging in dieser Periode die Bevölkerungszahl zurück. Diese Entwicklung ist zu einem grossen Teil die Folge der Inbetriebnahme der Gotthardbahn. Kutscher, Angestellte beim Schneebruch, Schiffsleute und manch andere verloren über Nacht ihre Arbeit. Es muss freilich noch andere Gründe für den Bevölkerungsrückgang geben, waren davon doch ebenfalls Gemeinden abseits der Gotthardstrasse betroffen. Zum einen war Uri seit jeher «überbevölkert». Die Landwirtschaft, die Haupteinnahmequelle der Urner, vermochte nie alle zu ernähren. Stets waren einige gezwungen, ausserhalb des Kantons Arbeit und Verdienst zu finden oder in fremden Diensten ihr Glück zu suchen. Der fremde Solddienst wurde allerdings mit der Gründung des Bundesstaates 1848 teilweise und 1859 gänzlich verboten.¹⁴ Neue Möglichkeiten für ein mehr oder weniger sicheres Einkommen bot die beginnende Industrialisierung im schweizerischen Mittelland. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts rückte aber zunehmend die Auswanderung nach Übersee in den Vordergrund.¹⁵ Zahlreiche Agenturen, oft von den Regierungen unterstützt, boten Ausreisewilligen ihre Dienste an.

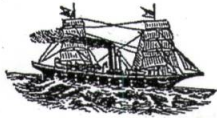
¹² Vgl. FRYBERG, STEFAN: Untersuchungen über die Historische Demographie im Kanton Uri im 19. Jahrhundert. Unveröffentlichte Lizentiatsarbeit Basel 1977, S. 82ff.

¹³ Die Volkszählung von 1880 erbrachte für Uri eine Einwohnerzahl von 23'744. Der gewaltige Anstieg war die Folge des Bahnbaus, der zahlreiche ausländische Arbeiter mit ihren Familien nach Uri brachte. Nach Fertigstellung der Bahn zogen die allermeisten von ihnen wieder ab. 1880 war ein Ausnahmejahr, weshalb es bei unseren Überlegungen nicht berücksichtigt wird.

¹⁴ Vgl. HLS Fremde Dienste.

¹⁵ Vgl. STADLER, PASCAL: Bevölkerungsentwicklung. In: STADLER, HANS: Geschichte des Landes Uri, Teil 2 b. Altdorf 2015, S. 76.

Achtung!



Achtung!

Auswanderer nach Amerika

finden diesen Herbst treffliche Gelegenheit, sich Hrn. **Vinzenz Zauch**, Schuhmacher, von Altdorf, der jetzt zum **fünftten Male** die Ozeanreise unternimmt, anzuschließen.

Derselbe ist durch vielfährigen Aufenthalt in Süd- und Nordamerika mit den dortigen Verhältnissen gut bekannt und kann daher Jedermann die besten Aufschlüsse erteilen.

Seine Reise wird er mit der **Cunard-Linie** (Vertreter: **Goldsmith** in Basel) unternehmen.

Die Abreise erfolgt mit dem **Schnellpostdampfer „Gallia“** am **21. Oktober**.

Zwischendeckpreise: **Basel-New-York 165 Fr.**

Basel-Kalifornien 500 Fr.

Größere Gesellschaften erhalten extra Rabatt.

Da sich eine solche Reisegelegenheit nicht so bald wieder bieten dürfte, so wollen sich Auswanderungslustige **baldigst** anmelden bei

Vinzenz Zauch, Schuhmacher, in Altdorf.



Verloren!

Verloren.

Letzten Samstag von Schattdorf nach Erstfeld ein Sack Brod. Der ehrliche Finder ist gebeten, denselben gegen ein Trinkgeld bei **Anton B'raggen oder beim Bahnhof in Erstfeld** abzugeben. 291

Die Kantonschule

beginnt **Montag den 1. Oktober** mit Anhörung der hl. Messe um 8 Uhr, dann mit Einschreibung und Aufnahmeprüfung der Böglinge.

274

Das Rektorat.

Druck und Expedition: Buchdruckerei Huber.

In den 1880er-Jahren boten zahlreiche Private und spezialisierte Firmen «Auswanderungsfreudigen» ihre Dienste an. Davon machten viele Urnerinnen und Urner Gebrauch. Ohne die Bahn wäre die Auswanderungswelle in Uri noch viel grösser gewesen. Denn die Gotthardbahn schuf mehr neue Verdienstmöglichkeiten, als sie zerstörte. Amtsblatt des Kantons Uri 1883

Schluss zu, dass die Urner die Auswanderung einer Anstellung bei der Bahn vorzogen. Dabei hatte Uri 1869 beim Konzessionsvertrag mit der Gotthardbahn in Artikel 7 ausdrücklich ausbedungen, dass bei der «Wahl von Angestellten, welche Behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiet des Kantons Uri aufschlagen müssen», Urnern Bürgern oder im Kanton Uri niedergelassenen Schweizer Bürgern «bei gleicher Tüchtigkeit der Vorzug zu geben» sei.¹⁶

Doch nicht nur die Bahn als Betrieb schuf neue Arbeitsplätze. Sie war es auch, die der gesamten Urner Volkswirtschaft einen schnell spürbaren wirtschaftlichen Aufschwung bescherte und schliesslich «dem Land die Zukunft» sicherte.¹⁷ Allein der Bahn wegen fasste die Industrialisierung in der Urner Reusebene Fuss, und die verkehrs-

¹⁶ Landbuch III, Bd. 1, S. 335ff.

¹⁷ STADLER, HANS: Geschichte des Landes Uri. Teil 2b. Von der helvetischen Umwälzung in die Gegenwart. Schattdorf 2015, S. 271.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Gotthardbahn zwar einige Arbeitsstellen im Bereich des Verkehrs zerstört hatte und deswegen zahlreiche Urner ihre Heimat verliessen. Nur: Zu diesem Schritt wären auch viele Urner gezwungen worden, wenn die Gotthardbahn nicht gebaut worden wäre. Ja, ohne die Bahn wäre längerfristig die Auswanderung wohl noch weitaus grösser ausgefallen, als dies der Fall war. Denn die Gotthardbahn schuf bedeutend mehr neue Arbeitsplätze, als sie zerstörte. Dies zeigt wiederum ein kurzer Blick in die demografische Entwicklung Uris nach 1888. Erstfeld, das eigentliche Urner Eisenbahnerdorf, wuchs innerhalb von 30 Jahren von 1099 (1870) auf 2416 (1900) Personen an. In der gleichen Zeitspanne stieg in Flüelen die Einwohnerzahl von 803 auf 941 und in Göschenen gar von 358 auf 773. Interessanterweise kam in diesen Gemeinden der Bevölkerungsanstieg vornehmlich durch die Zuwanderung von Männern und Frauen ausserhalb des Kantons zustande. Dies lässt den

technisch gut erschlossene Gotthardregion rückte Ende der 1880er-Jahre zunehmend ins Zentrum militär-strategischer Überlegungen, die schliesslich zum Bau zahlreicher Festungen im zentralschweizerischen Alpenraum und zu Hunderten neuer Arbeitsplätze führten. Und auch der nach 1850 begonnene Tourismus sollte bald vorwiegend dank der Gotthardbahn eine zweite, glanzvolle Blüte erleben.

Die glanzvollen Jahre des Urner Tourismus 1882 bis 1914

Die Eisenbahn revolutionierte das Reisen radikal. Sie erschloss plötzlich Gegenden, die bislang nur wenigen Gutbetuchten und solchen, die lange Fussmärsche nicht scheuten, offenstanden. Dank der Ende des 19. Jahrhunderts einsetzenden wirtschaftlichen Prosperität konnten sich immer mehr Leute eine Zugfahrt leisten, die zudem nicht nur schneller, sondern weitaus günstiger als die Reise in der Kutsche war. Um 1890 kostete ein Zugbillet von Luzern nach Bellinzona 1. Klasse 24 Franken und 60 Rappen, begnügte man sich mit der 3. Klasse, halbierte sich der Preis auf 12 Franken und 30 Rappen, was angesichts der damaligen Lohnverhältnisse nach wie vor eine schöne Stange Geld war.¹⁸ Allein schon 23 Franken musste jemand in den 1880er-Jahren für eine Reise in der alles andere als bequemen Postkutsche von Altdorf nach Bellinzona hinblättern. Nicht zu reden von den Tarifen der privaten Kutscher, die um einiges teurer waren.

Der Ausbau des Schienenverkehrs

Die Gotthardbahn war in erster Linie eine internationale Transitbahn von Deutschland nach Italien. Im ersten vollen Betriebsjahr 1883 fuhren 44'881 Personen durch den Gotthardbahntunnel.¹⁹ 1890 waren es bereits 62'648 und 1900 sogar 119'266. Auch wenn die allermeisten Reisenden das berühmte Kirchlein von Wassen nur aus dem fahrenden Zug bestaunten, erhielt Uri dank der Bahn den Anschluss an das schweizerische und ausländische Eisenbahnnetz, das breit genutzt wurde. 1883 lösten auf Urner Gebiet 134'101 Personen ein Billett für eine Reise in der Gotthardbahn.²⁰ 1890 wurden 120'221 Passagiere gezählt und zehn Jahre später 197'624. Die Höchstfrequenz erlebte in Uri die Bahn 1913 mit 436'330 Reisenden. 1915, nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs, waren es 326'274 und 1925 sogar nur

¹⁸ Schmidt's Reisebücher: Die Gotthardbahn und die Centralschweiz. Zürich 1890, S. 73.

¹⁹ MUHEIM, LEO: Die Entwicklung und Bedeutung des Reise- und Fremdenverkehrs im Kanton Uri. Diss. Immensee 1948, S. 30.

²⁰ Bei diesen Reisenden handelte es sich wohl fast ausschliesslich um Urnerinnen und Urner.



Die Gotthardbahn löste in Uri den Bau von weiteren grösseren und kleineren Bahnen aus. Sie alle wurden vorwiegend aus touristischen Kreisen initiiert und gebaut. 1905 nahm das Tram zwischen Flüelen und Altdorf den Betrieb auf. 1916 die Treib-Seelisberg-Bahn und 1917 die Schöllenenbahn. Staatsarchiv Uri, Bild-dokumente, Signatur 250.08-BI-42440

noch 187'855 Personen, die in Uri den Zug auf der Gotthardlinie bestiegen.²¹

Anfänglich verkehrten täglich 15 regelmässige Züge auf der Gotthardstrecke. Schnell zeigte sich, dass das Regime des Fahrplans und der Haltestellen die Erwartungen und Wünsche der Urnerinnen und Urner bei Weitem nicht befriedigen konnte. Die Urner Regierung forderte anfänglich entschlossen, alle Züge hätten in Altdorf zu halten.²² Allerdings vergeblich. Die Schnellzüge schalteten lediglich in

²¹ MUHEIM, LEO: Reiseverkehr, S. 31 begründet den Rückgang der Reisenden mit dem Aufkommen des Automobils. Doch 1925 besaßen lediglich 165 Urner eine Verkehrs- und Fahrbewilligung für ein Auto oder Motorrad. Vgl. dazu: GISLER, ROLF: Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland. Diss. Altdorf 1994, S. 383.

²² Vgl. Rechenschafts-Bericht der Staatsverwaltung und Rechtspflege des Kantons Uri. Altdorf 1882, S. 96.

Flüelen, Erstfeld und Göschenen einen Halt ein. Auch das Begehren, dass zur Verbesserung des Fahrplans täglich zwischen Flüelen und Göschenen «hin und her» einem der zwei Güterzüge «wenigstens ein Personenwagen 3. Klasse beigelegt werde», wurde abgeschlagen mit der Begründung, dass eine internationale Bahn unmöglich zu diesem Mittel greifen dürfe. Kein Wunder, war das Verhältnis der Urner Regierung zur Direktion der Gotthardbahn «nicht ohne bittere Seiten».²³ 1893 wurde von Erstfeld bis Göschenen und 1896 von Flüelen bis Göschenen eine zweite Spur in Betrieb genommen.²⁴ Diese Kapazitätserweiterungen brachten Uri so gut wie gar nichts. Auch weiterhin hielten die Schnellzüge nicht in Altdorf. Auf Initiative der Ingenieure und Brüder Dominik und Wilhelm Epp wurde 1905 die Gesellschaft «Strassenbahn Altdorf-Flüelen» gegründet, die bereits ein Jahr später den Betrieb der rund 3,1 km langen Bahn aufnahm.²⁵ Das Tram, wie die Bahn allgemein genannt wurde, wurde von Anfang an sehr gut genutzt. Bereits in den ersten vier Betriebsmonaten des Jahres 1906 fuhren 57'003 Personen im Tram, das im Sommer im Viertelstunden- und im Winter im Halbstundentakt verkehrte. 1910 benutzten 222'495 Reisende die Strassenbahn.²⁶

Wie viele Personen die Gotthardbahn für einen Ausflug oder gar mehrere Ferientage nach Uri nutzten, ist nicht bekannt. Sicher ist, dass dank der Bahn das Urnerland als touristisches Zielgebiet wesentlich näher an die bevölkerungsreichen Städte des Mittellands und des nahen Auslands herangerückt war. Anfänglich führte aber lediglich eine Hauptlinie durch Uri. Sie endete in Göschenen, wo die Reisenden, wollten sie nach Andermatt und ins Urserntal gelangen, entweder zu Fuss marschieren oder eine Kutsche besteigen mussten. Schon während der Vorarbeiten für den Bau der Gotthardbahn befasste man sich ernsthaft damit, eine Bahnverbindung mit dem Urserntal herzustellen.²⁷ Geprüft wurde unter anderem die Möglichkeit, vom Gotthardtunnel aus mit einem Lift das Urserntal zu erschliessen – eine Idee, die mit der «Porta Alpina» im Bündner Oberland viele Jahre später im Zusammenhang mit dem Bau der Neat erneut aufgegriffen, aber bald wieder verworfen wurde. Am 10. März 1890 genehmigten die eidgenössischen Räte das Konzessionsgesuch des Berner Ingenieurs C. A. Grüssy für eine Zahnradbahn von Göschenen nach Andermatt.²⁸ Im gleichen Jahr hatte auch ein Konsortium, dem unter anderem der Urner Nationalrat Josef Arnold-Muheim angehörte, ein

²³ Rechenschafts-Bericht 1888/89, S. 13.

²⁴ Vgl. GISLER: Die jämmerliche Krise, S. 54.

²⁵ Vgl. FRYBERG, STEFAN; BAUMANN, HEINZ: Strube Zeiten. Altdorf 2003, S. 24.

²⁶ Vgl. MUHEIM: Reiseverkehr, S. 35.

²⁷ Vgl. MÜLLER, ADOLPH: 25 Jahre Schöllenen-Bahn. Andermatt 1942, S. 7f.

²⁸ Landbuch III, Bd. 1, S. 353ff.

ähnliches Konzessionsgesuch eingereicht. Doch die Bundesversammlung lehnte dieses Projekt aus militärischen Gründen ab. Erstmals war es im Gotthardgebiet zum Konflikt zwischen lokalen touristischen Interessen und militär-strategischen Vorgaben des Bundes gekommen. Diese Divergenzen sollten mit dem Bau der Festungen und der Einrichtung des Waffenplatzes in Andermatt am Ende des 19. Jahrhunderts zunehmend zu einem Problem werden, das erst rund 100 Jahre später mit dem Ende des Kalten Krieges und den grossen Reformen der Schweizer Armee allmählich entschärft werden konnte. Wie auch immer: 1895 genehmigte die Bundesversammlung ein neues Projekt von Ingenieur J. Glaser aus Bern, das jedoch wegen mangelnder Finanzen nie realisiert wurde. Auch in den folgenden Jahren reichten verschiedene Konsortien, Firmen und Privatpersonen Konzessionsgesuche für eine Schöllenenbahn ein. Alle diese Vorhaben scheiterten schliesslich an den fehlenden finanziellen Mitteln.

1908 erhielt eine französische Gruppe die Konzession für den Bau einer Bahn von Brig über Andermatt nach Disentis. Nun stiegen die Chancen für eine Schöllenenbahn plötzlich wieder stark an. Im Februar 1912 bildete sich eine Aktiengesellschaft, der neben der Korporation Ursern, dem Kanton Uri und den Gemeinden des Urserntals auch die Furka-Bahn und die Rhätische Bahn sowie die Andermatt Hoteliers und die Ersparniskasse Uri angehörten. Am 23. Mai 1913 wurde mit dem Bau begonnen. Doch der Ausbruch des Ersten Weltkriegs im August 1914 und unerwartet aufgetretene Schwierigkeiten beim Bau des Trassees brachten das Unternehmen bald in arge Bedrängnis. Der finanzielle Zusammenbruch konnte nur mithilfe des Bundes und Kantons vermieden werden. Nach vierjähriger langwieriger Bauzeit nahm die Schöllenenbahn am 12. Juli 1917 ihren Betrieb auf. Die Fahrzeit, die zuvor mit der Pferdekutsche rund 1 Stunde betragen hatte, konnte nun auf 25 Minuten verkürzt werden. Sie war zudem wesentlich billiger und komfortabler.²⁹ Nur: Die Eröffnung der Schöllenenbahn kam für den Tourismus in Ursern viel zu spät. Vor allem die Wegbarmachung der Schöllenen im Winter und die erforderlichen Konzessionen für den privaten Kutschenverkehr führten zu Konflikten zwischen einzelnen Hotelbetreibern und der Regierung.³⁰

In den ersten Konzessionen für eine Schöllenenbahn war nur von einem Sommerbetrieb die Rede.³¹ Dies zeigt, dass die Bahn anfänglich hauptsächlich als Touristenbahn geplant war. Bereits 1918 fuhr die Bahn, wann immer es die Witterungs- und Lawinenverhältnisse zu-

²⁹ Vgl. SCHWEERS, HANS: Furka-Oberalp. Von der Rhone zum Rhein. Aachen 1981, S. 21.

³⁰ Vgl. SCHEUERER, SILVIA: Das Bellevue in Andermatt 1872-1886. Altdorf 2011, S. 43f.

³¹ So beispielsweise bei der 1904 von der Bundesversammlung bewilligten Konzession für Architekt Hürlimann aus Brunnen. Vgl. Landbuch III, Bd. 6, S. 174 ff.

liessen, auch im Winter. Anfang der 1920-er Jahre wurden dann in der Schöllenen umfassende Lawinenschutzverbauungen ausgeführt, die es der Bahn ermöglichten, 1925 den Ganzjahresbetrieb aufzunehmen. Wie wichtig die Schöllenenbahn für die Verkehrserschliessung des Urserntals war, zeigt einmal mehr die Statistik.³² 1918 nutzten 28'623 Reisende die Bahn. 1920 waren es 31'411 und 1925 bereits 75'278. 1930 reisten 128'860 Personen in der Schöllenenbahn. 1926 hatte nach vielen Höhen und Tiefen schliesslich auch die Furka-Oberalp-Bahn ihren durchgehenden Betrieb von Brig nach Disentis aufgenommen und zahlreiche Reisende durch und in das Urserntal gebracht.

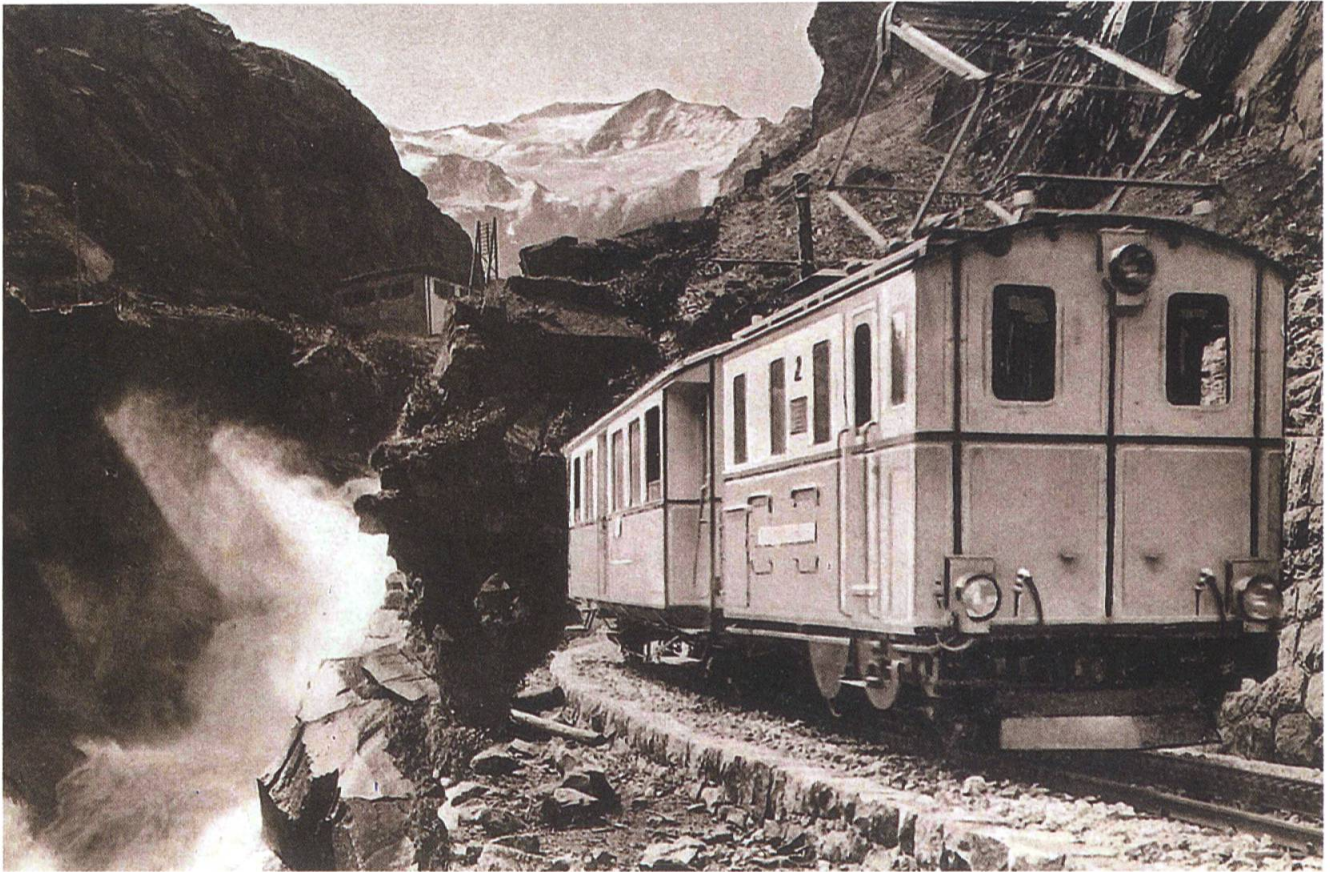
Ein Jahr vor der Inbetriebnahme der Schöllenenbahn verkehrte seit dem 30. Mai 1916 die Standseilbahn von Treib nach Seelisberg.³³ Auch hier dauerte es Jahre, bis das Projekt realisiert wurde. Schon 1905 legten einige Zürcher Unternehmer bei der Gemeinde ein Konzessionsgesuch für den Betrieb und Bau eines Personen- und Warenaufzugs beim sogenannten «Teufelsmünster» vor. Doch die Gemeindeversammlung lehnte das Vorhaben aus Natur- und Heimatschutzgründen ab. Einen guten Monat später, am 30. April 1905, erteilten die Seelisberger dem Gemeinderat den Auftrag, den Betrieb einer Zahnradbahn von der Treib nach Seelisberg zu prüfen. Am 21. Mai reichte die Gemeinde beim Eidgenössischen Eisenbahndepartement ein entsprechendes Konzessionsgesuch ein. Zwei Jahre später ersuchte die Gemeinde beim Regierungsrat um die Konzessionserteilung zur Ausnützung der Wasserkraft des Isentalerbachs für den Betrieb der projektierten Bahn. Der Kostenvoranschlag für den Bau der Bahn rechnete mit 1 Million Franken – einer Summe, die für die Gemeinde viel zu hoch war, weshalb sie das Vorhaben schnell fallen liess.

1908 tauchte das Projekt einer linksufrigen Vierwaldstätterseebahn mit einer Bergstrecke von Beckenried bis Bauen auf. Seelisberg verlangte eine Zufahrtslinie vom Sonnenberg bis in die Dorfmitte. Auch diese Idee versandete schnell. 1910 legte Andreas Zwysig, Hotelier und Gemeindefschreiber in Seelisberg, ein Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von der Treib bis zum Hotel Bellevue vor. Daraufhin zog die Gemeinde ihr 1905 eingereichtes Gesuch zurück. 1913 wurde schliesslich die Treib-Seelisberg-Bahn AG gegründet. Sie übernahm das von Andreas Zwysig erstellte Bahnprojekt und die Konzession. So wie die Schöllenenbahn war auch die 1,13 km lange Treib-Seelisberg-Bahn nach der geltenden Konzession lediglich zum Betrieb vom 1. April bis 31. Oktober verpflichtet.³⁴ 1916, im ersten Be-

³² Vgl. MUHEIM: Reiseverkehr, S. 48.

³³ Vgl. dazu: TRUTTMANN, ADOLF: Seelisberg. Ein Bergdorf am Weg der Schweiz. Seelisberg 1991, S. 111f.

³⁴ Konzession vom 24. Juni 1910 in: Landbuch III, Bd. 7. S. 33ff.



*Die Konzession für den Bau einer Schöllenenbahn wurde 1890 erstmals eingereicht. Die grössten Schwierigkeiten boten die Finanzen. Schliesslich sprang die Ersparniskasse ein. Sie verlor dabei viel Geld, was unter anderem 1915 zu ihrem Zusammenbruch führte. 1917 fuhr die Bahn erstmals zwischen Göschenen und Flüelen.
Staatsarchiv Uri,
Sammlung Post- und Ansichtskarten*

triebsjahr benutzten 47'929 Personen die Bahn, 1920 bereits 60'358 und 1929 gar 128'617.³⁵

Ein deutliches Zeichen für den nach 1882 immer bedeutsamer werdenden Tourismus sind nicht zuletzt die zahlreichen Bahnprojekte, die in Seelisberg zwischen 1886 und 1916 geplant wurden.³⁶ 1886 wollten die bekannten Kernser Hotel- und Bahnbauer, Franz Josef Bucher und Josef Durrer, eine Drahtseilbahn vom Rütli nach Seelisberg erstellen, was die Gemeindeversammlung allerdings ablehnte. 1889 wurde ernsthaft eine Bahnverbindung von Luzern über Stans nach Treib und von dort nach Altdorf ins Auge gefasst. Das Projekt verschwand ebenso schnell in der Schublade wie jenes einer Zahnradbahn von Treib über Seelisberg nach Emmetten und Beckenried. Und auch die 1901 aufgetauchte Idee einer Schmalspurbahn entlang des linken Seeufers von Alpnachstad nach Treib-Bauen-Altdorf entpuppte sich schnell als unrealisierbar.

So wie nach der Mitte des 19. Jahrhunderts der Bau der Fahrstrassen am Axen und über die Furka und Oberalp einer der wichtigsten Gründe für einen ersten touristischen Aufschwung war, sorgte nach 1882 die Gotthardbahn wesentlich dafür, dass der Fremdenverkehr in Uri bis 1914 eine zweite, bis heute nicht mehr erreichte Hochblüte

³⁵ Vgl. MUHEIM: Reiseverkehr, S. 38.

³⁶ Vgl. TRUTTMANN: Seelisberg, S. 110.

erlebte. Ohne die Gotthardbahn wäre Uri wirtschaftlich und vor allem auch touristisch vollends ins Abseits geraten. Nicht zuletzt das Urserental, das befürchtet hatte, wegen der Gotthardbahn vom internationalen Verkehr abgeschnitten zu werden, profitierte enorm von der Bahn.³⁷ Sie brachte jährlich Tausende Gäste nach Göschenen, die von hier in Kutschen oder zu Fuss nach Andermatt gelangten.

Der Kanton sorgt sich um das Wohl der Gäste

Wie bedeutsam der Tourismus für die Urner Volkswirtschaft war, erkannte auch schnell die öffentliche Hand. Sie sorgte mit gesetzlichen Bestimmungen für ein Doppelpes: Zum einen sollte der volkswirtschaftlich immer wichtiger werdende Fremdenverkehr nicht durch unliebsame Auswüchse Einzelner oder ganzer Berufsgruppen Schaden erleiden. Und zum andern galt es, das einheimische Gewerbe vor auswärtiger Konkurrenz zu schützen.

Zu einem echten Problem drohte das unflätige Gebaren der Fremdenführer und Kutscher zu werden, die an den Umsteigeorten und Bahnhöfen ihre Dienste oft alles andere als einladend anpriesen. Bereits am 30. Mai 1882 hatte der Regierungsrat eine «Verordnung über das Anwerben der Reisenden» erlassen.³⁸ Sie verbot in Artikel 1 «Jedermann ..., Reisende anzureden, um selbe für Gasthöfe, Fahrgelegenheiten, oder Fremdenführer anzuwerben oder zu bestimmen». Den Kutschern, die nicht selten handgreiflich um ihre Vorteile kämpften, wurden bestimmte Standorte zugewiesen, wobei ausdrücklich festgehalten wurde, dass «in der Einnahme der Plätze (...) ein alle Kutscher gleich begünstigender Wechsel stattfinden» soll. Bereits zwei Jahre später, am 12. Mai 1884, verschärfte der Regierungsrat die Verordnung.³⁹ Ausdrücklich verboten war jetzt das «laute Ausrufen von Fahrgelegenheiten» – eine Unsitte, die Reisende als lästig empfanden. Nicht erlaubt war auch, dass Portiers bei Ankunft der offiziellen Post mit lauter Stimme die Namen der jeweiligen Hotels anpriesen. Gegen dieses polizeiliche Dekret erhob im August 1887 Sebastian Christen-Kesselbach vom Grandhotel Bellevue Beschwerde beim Regierungsrat mit der Begründung, er sei auf die Gäste dringend angewiesen. Zudem kämen diese vielfach in der Nacht in Andermatt an und wüssten nicht, «wohin sie gehen sollten».⁴⁰ Der

³⁷ 1873 suchte die Familie Meyer über ihren Oberkellner Schmitz in Zürich nach einem Käufer des Hotels Meyerhof in Hospental. Doch Schmitz blieb erfolglos und schrieb nach Hospental, dass man allgemein glaube, «durch die Gotthardbahn würde der Pass bedeutend verlieren». Zitiert nach SCHEURER: Bellevue, S. 21.

³⁸ Amtsblatt Uri 1882, nach S. 258.

³⁹ Landbuch III, Bd. 2, S. 132ff.

⁴⁰ StAUR R-360-16/3/2. Teil 1: Verschiedene Akten zum Fremdenverkehr, bis 1892.

Regierung lag in diesem Fall das Ansehen Uris als fremdenfreundlicher Kanton näher als die Interessen eines einheimischen Hoteliers, und sie lehnte die Einsprache ab.

Schon in den 1850er-Jahren hatte das teils unflätige Benehmen der Kutscher die Urner Regierung beschäftigt. «Behufs Abschaffung wahrgenommener Übelstände» untersagte der Regierungsrat am 13. Juli 1857 den Kutschern, Fremde offen anzuwerben.⁴¹ Gleichzeitig setzte er den Fuhrerlohn fest, der von Flüelen nach Andermatt je nach Gefährt zwischen 18 und 60 Franken betrug. Die Regelung galt noch ausschliesslich für die Kutscher bei der Schiffsstation in Flüelen. Kaum war die Gotthardbahn in Betrieb, erlebte das Kutschergewerbe einen mächtigen Auftrieb. Auch Kutscher aus anderen Kantonen rochen das Geschäft und konkurrenzten das einheimische Gewerbe empfindlich. Bereits im März 1882 reichten die Urner Kutscher bei der Kanzlei in Altdorf eine Petition ein, worin sie eine Verordnung «zum Schutze ihres Gewerbes gegen die Konkurrenz ausländischer Kutscher» verlangten.⁴² Nach der damals geltenden Verordnung von 1869 mussten sich alle, die das Kutschergewerbe ausüben wollten, «in der Regel im Monat April, bei der Polizeikommission, unter Angabe der Anzahl von Chaise und Pferden» anmelden, worauf sie eine kantonale Bewilligung erhielten.⁴³ Trotz dieser Bestimmung waren auf dem Bahnhofplatz in Göschenen immer zahlreiche ausserkantonale Kutscher, vornehmlich aus dem Wallis, anzutreffen, die versuchten, die Reisenden zu einer Fahrt über die Furka zu bewegen.⁴⁴ Daraufhin erliess die Polizeidirektion am 20. Juli 1886 ein Reglement, das die in Uri niedergelassenen Kutscher in Göschenen insofern bevorzugte, indem ihnen ausdrücklich die vorderen Reihen auf dem Bahnhofplatz vorbehalten waren.⁴⁵ Dagegen erhob der Kanton Wallis beim Bundesrat Beschwerde – und bekam Recht. Um dennoch dem ärgerlichen Umstand der ausserkantonalen Konkurrenz Abhilfe zu schaffen, erliess die Regierung am 7. Juli 1888 die «Verordnung über die Ausübung des Kutschergewerbes».⁴⁶ Sie führte zur Ausübung des Kutschergewerbes eine jährliche Taxe von 10 Franken pro Pferd ein, wobei «die hiesigen Kantonsbürger und gesetzliche Niedergelassenen» von der Entrichtung der Taxe ausgenommen wurden. Diese Bestimmung richtete sich in erster Linie gegen den Kanton Wallis, der die auswärtigen Kutscher besteuerte. Dagegen hatte Uri beim Bundes-

⁴¹ Amtsblatt Uri 1857, S. 143f.

⁴² Amtsblatt Uri 1882, S. 135.

⁴³ Amtsblatt Uri 1869, nach S. 160ff.

⁴⁴ Amtsblatt Uri 1887, S. 46.

⁴⁵ Rechenschafts-Bericht 1887, S. 36 und Rechenschafts-Bericht 1888/89, S. 29.

⁴⁶ Landbuch III, Bd. 2, S. 135.



rat vergeblich opponiert. Kaum hatte Uri die Verordnung von 1888 erlassen, kamen beide Kantone überein, auf die «gegenseitige» Gewerbesteuer zu verzichten.

Rechtzeitig auf die Sommersaison hin setzte am 31. Mai 1894 die Urner Polizeidirektion die «Vorschriften über das Aufstellen der Posten, Gasthof-Omnibusse und Kutschen auf dem Stationsplatz Göschenen» in Kraft, die peinlich genau die Anordnung der Kutschen so bestimmte, dass künftig auf der rechten Seite des Platzes die Omnibusse von Ursern und auf der linken jene von Göschenen stehen mussten.⁴⁷ Zudem hatten die Kutscher ihren Platz täglich in der Reihe zu wechseln.

Am 15. Oktober 1906 erliess der Urner Landrat eine revidierte «Verordnung über das Fuhrwesen und die Ausübung des Kutschergewerbes».⁴⁸ Die Vorschriften wurden länger und die Bestimmungen detaillierter. Neu war, dass «im Innern der Ortschaften und über eiserne Brücken» nur noch im Schritt gefahren werden durfte. Auch war es «den Fuhrleuten verboten, während des Gottesdienstes in der Nähe der Gotteshäuser und in Dörfern durch rasches Fahren, durch Peitschenknallen oder sonstwie störenden Lärm zu verursachen». Zur Ausübung des Kutschergewerbes war jetzt nicht bloss ein Patent erforderlich, sondern auch die Hinterlegung einer «Sicherheitsstel-

Die Bahn zerstörte keineswegs das Kutschergewerbe. Im Gegenteil: Zahlreiche Gäste liessen sich von Göschenen nach Andermatt kutschieren oder benutzten die Post, um über die Furka oder Oberalp zu fahren. Staatsarchiv Uri, Bild-dokumente, Signatur 128-02-BI-4257

⁴⁷ Landbuch III, Bd. 2, S. 136ff.

⁴⁸ Landbuch III. Bd. 6, S. 295ff.



Bergführer

Frau Gnoos-Gisler, Maderanertal

Am Ende des 19. Jahrhunderts liessen sich immer mehr Urner zu patentierten Bergführern ausbilden. Der Kanton bestimmte, dass sich die Bergführer an klare Regeln zu halten hatten. Gleichzeitig versuchte er, die ausserkantonale Konkurrenz auszuschalten. Staatsarchiv Uri, Sammlung Post- und Ansichtskarten

hafte Auftreten der Kutscher schadete dem Image Uris als Reise- und Feriendestination. Auch die Fremden- und Bergführer buhlten vielfach mit unlauteren Mitteln um die Gunst der Touristen oder liessen ihrer Wut freien Lauf, wenn sie für eine Dienstleistung nicht berücksichtigt wurden. Im August 1882 berichtete das «Urner Wochenblatt» über ärgerliche Missstände beim Bergführerwesen im Urserntal.⁵¹ Wer im Sommer die Tour von Andermatt auf die Furka mache und auch nur halbwegs ordentlich gekleidet sei, werde von 10 bis 20 Führern «angerannt und auf impertinente Art belästigt». Ja, es sei schon vorgekommen, dass «diese sog. Führer Touristen, die mit ihnen nicht in Unterhandlung treten wollten, Steine nachwarfen». Zur Ehrrettung der Urner Bergführer bemerkte der Korrespondent, dass es sich dabei

lung» von 300 Franken. In Vollzug der Verordnung verabschiedete der Regierungsrat im Dezember 1906 einen neuen Kutschertarif.⁴⁹ Eine einfache Fahrt von Göschenen nach Andermatt kostete im Einspänner 7 und für einen Vierspänner 30 Franken. Wer von Göschenen nach Disentis wollte, bezahlte im Einspänner 35 und für einen Vierspänner 110 Franken. Dass sich eine Fahrt in der Kutsche nur Vermögende leisten konnten, liegt auf der Hand. Und ebenso klar ist, dass die Kutscher mit ihrem Gewerbe ein schönes Einkommen erzielten, zumal sie zusätzlich zum Kutscherlohn in der Regel ein Trinkgeld von 10 Prozent des Tarifs erwarten durften. Kein Wunder, wehrten sie sich gegen ausserkantonale Konkurrenz und wünschten vom Kanton die entsprechende Protektion. 1908 lösten 246 Personen ein Kutscherpatent.⁵⁰ 1915, nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs, sank die Zahl auf 72 Patente – ein weiteres klares Indiz, dass der Krieg dem Urner Tourismus einen gewaltigen Schaden zufügte.

Nicht nur das gelegentlich rüpel-

⁴⁹ Landbuch III. Bd. 6, S. 304ff.

⁵⁰ Vgl. GISLER, ROLF: Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland. Diss. Altdorf 1994, S. 52.

⁵¹ UW vom 19. August 1882.

ausschliesslich um Berner und Walliser handle, «die in unserem Kanton ihr Unweisen treiben, die bei Schnapsgelagen die Zeit todtschlagen und, sobald sie einen fremden Menschen auf der Strasse erblicken, auf denselben losrennen, wie auf eine Beute». Solche Gebaren ärgerte auch die 1881 gegründete SAC-Sektion Gotthard, die um den Ruf der einheimischen Bergführer fürchtete und den Regierungsrat aufforderte, gesetzliche Bestimmungen über das Bergführerwesen zu erlassen und zur Ausübung des Berufs eine kantonale Prüfung und ein Patent zu verlangen. Doch die Regierung trat ohne nähere Begründung gar nicht auf das Verlangen ein.⁵² Zumindest vorläufig. Erst am 23. Januar 1888 erliess er schliesslich ein «Reglement über die ernerischen Bergführer».⁵³ Künftig war zur «Ausübung des Führerberufes ... der Besitz eines staatlichen Führerpatentes erforderlich». Dieses erhielt jemand «auf Grund einer durch Abgeordnete der Regierung und der Sektion Gotthard des Schweiz. Alpenklubs vorgenommenen Prüfung». Ausdrücklich schrieb das Reglement vor, dass sich der Führer «den Reisenden gegenüber höflich und anständig» zu benehmen habe und sich «vor Betrunkeneit hüten» soll. Im ersten Jahr lösten 27 Personen ein Bergführerpatent.⁵⁴ Je fünf von ihnen kamen aus Bristen und Silenen sowie vier von Amsteg. Dies zeigt deutlich die grosse Bedeutung des Maderanertals als Wander- und Bergsteigerparadies. Je drei patentierte Bergführer stammten aus Göschenen und Isental und je einer aus Attinghausen, Realp, Schattendorf, Seelisberg, Unterschächen und Wassen. Zudem erhielt auch Karl Seelig aus Zürich das Urner Bergführerpatent.

Bei der Revision des «Reglements für die erner'schen Bergführer» vom 15. März 1913 finden sich im Anhang auf 20 Seiten für über 300 Touren genaue Führertarife.⁵⁵ So kostete beispielsweise eine Wanderung von Realp zur Rotondohütte 7 und zum Wyttengewässernstock 25 Franken. Wer sich von Amsteg über die Fellilücke nach Andermatt führen lassen wollte, bezahlte 20 Franken und doppelt so viel, wenn das Ziel der Oberalpstock war.

Als drittes und letztes Beispiel, wie der Kanton mithilfe gesetzlicher Bestimmungen auf der einen Seite den bestehenden Markt vor zu vielen Leistungsanbietern zu schützen und auf der anderen Seite Auswüchse im Bereich des Fremdenverkehrs zu hemmen versuchte, schauen wir uns kurz die gastgewerblichen Rechtsordnungen am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts an.⁵⁶ Am 7. April 1853

⁵² Amtsblatt Uri 1882, S. 162.

⁵³ Landbuch III. Bd. 2, S. 139ff.

⁵⁴ Amtsblatt Uri 1888, S. 397f., 405.

⁵⁵ Landbuch III. Bd. 7, S. 220ff.

⁵⁶ Vgl. dazu vor allem: MUHEIM, HANS: Anfänge und Entwicklung des Gastgewerbes in Uri 1911-1986. 75 Jahre Wirteverein des Kantons Uri, Altdorf 1986, S. 67ff.

verabschiedete der Landrat die «Polizei-Verordnung die Wirthschaften betreffend».⁵⁷ Sie wurde, wie es im Ingress heisst, «in der Absicht» erlassen, «der über Gebühr überhandnehmenden Vermehrung der Wirthe- und Schenkhäuser entgegenzutreten, ohne geradezu das freie Wirthschaftsrecht zu beschränken, noch hiefür Abgaben zu kreieren». Wer künftig eine neue Wirtschaft führen wollte, benötigte eine Bewilligung der Gemeinde und des Kantons. War «in einer Gemeinde schon eine bestehende unverhältnismässig grosse Anzahl von Wirths- und Schenkhäuser» vorhanden, konnte der Regierungsrat das Gesuch für ein neues Gasthaus ablehnen. Ob er von diesem Recht je Gebrauch machte, wissen wir nicht. Klar scheint jedenfalls, dass der Kanton bald merkte, wie er mit der wachsenden Zahl der Wirtschaften zu Geld kommen konnte. Denn am 28. Dezember 1861 beschloss der Landrat, dass «der Regierungsrath ... fortan für jede zu ertheilende Wirtschaftsbewilligung dem Gesuchsteller eine Gebühr von Fr. 20 bis 100, je nach dem Umfange des Geschäfts, aufzulegen» hatte.⁵⁸ Die Einnahmen kamen zu zwei Dritteln dem Kanton und zu einem Drittel der Standortgemeinde zu.

Am 4. Mai 1884, zwei Jahre nach der Inbetriebnahme der Gotthardbahn, stimmte die Landsgemeinde dem «Gesetz über das Wirthschaftswesen und dem Kleinverkauf geistiger Getränke» zu.⁵⁹ Paragraph 5 umschrieb erneut den Grundsatz der Bedürfnisklausel, wonach der Kanton das Recht erhielt, «die Erteilung von Patenten vorübergehend einzustellen», wenn «wegen zu starker Vermehrung der Wirthschaften eine ernstliche Besorgnis für das öffentliche Wohl begründet» war. Weitaus mehr zu reden gab Paragraph 7, der nicht mehr nur eine einmalige, sondern eine jährliche Patenttaxe zwischen 15 und 500 Franken einführte. Im Vorfeld der Landsgemeinde wehrten sich zahlreiche Wirte erfolglos mit einem grossformatigen Plakat gegen eine jährliche Patentgebühr. Auf Zustimmung der Wirte dürfte dagegen wohl der Landratsbeschluss vom 9. April 1901 gefallen sein, der den Regierungsrat beauftragte, «in Anbetracht, dass eine Vermehrung der bereits in Überzahl bestehenden Wirtschaften vom moralischen und nationalökonomischen Standpunkte aus als unthunlich erscheint», nur noch «im Falle dringenden Bedürfnisses» Wirtschaftspatente zu bewilligen.⁶⁰

Tatsächlich hatte die Zahl der bewilligten Patente von Jahr zu Jahr zugenommen. 1890 waren es 195 und zehn Jahre später bereits 240.⁶¹

⁵⁷ Amtsblatt Uri 1853, S. 79f.

⁵⁸ Amtsblatt Uri 1862, S. 1.

⁵⁹ Amtsblatt Uri 1884, nach 236.

⁶⁰ Landbuch III. Bd. 6, S. 33.

⁶¹ Die Zahlen stammen aus den jeweiligen Rechenschaftsberichten der Staatsverwaltung des Kantons Uri.

Mehr oder weniger bei dieser Anzahl blieb es dann auch bis 1915. Die meisten Patente wurden in diesen Jahren stets für Altdorf (um 30), gefolgt von Andermatt (um 27), Wassen (um 20) und Flüelen (um 18) erteilt. Attinghausen, Isental und Bauen besaßen nur zwei bis drei Wirtschaften, während die ab 1895 durch die Klausenstrasse erschlossenen Schächentaler Gemeinden fünf bis zwölf Wirtschaften aufwiesen. 1915 lag in den einzelnen Gemeinden die Zahl der Einwohner pro Wirtschaft zwischen 27 und 268. Der Rechenschaftsbericht der Urner Kantonsverwaltung hielt fast entschuldigend fest, dass dieser Unterschied «zum grossen Teile auf den Fremdenverkehr zurückzuführen» sei.

Der Ausbau des Angebots

Nach 1882 wurden in Uri nicht nur zahlreiche neue Wirtshäuser und Hotels eröffnet. Viele Betriebe erweiterten ihre Angebote, wurden ausgebaut oder renoviert. 1880 gab es in Uri 27 Hotels mit insgesamt 1503 Betten.⁶² 1894 waren es 43 mit 2280 Betten und 1912 gar 73 Hotels mit 3581 Betten. Der grösste Zuwachs der Bettenzahl erfolgte im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, und zwar vornehmlich durch die Eröffnung von kleineren und mittleren Betrieben. Die Gross- und Luxushotels waren fast ausschliesslich in die Periode von 1870–1880 gebaut worden.

Zugenommen hatte in diesen Jahren auch die Zahl der im Gastgewerbe beschäftigten Personen. 1888 wies die eidgenössische Volkszählung für Uri 291 Personen aus, die im Gastgewerbe tätig waren.⁶³ 1900 waren es 501 und zehn Jahre später 602. Zwischen 4 und etwas mehr als 6 Prozent aller Urner Beschäftigten arbeiteten am Ende des 19. Jahrhunderts im Gastgewerbe, fast doppelt so viele wie im Handel und bei den Banken.

Ein grösseres Angebot heisst noch lange nicht, dass auch die Nachfrage im gleichen Ausmass steigt. Die Bettenbelegung lag in Uri im Jahr 1900 jedenfalls lediglich bei 11 Prozent, 1905 bei 13,1 Prozent und 1915 infolge des Krieges nur noch bei 4,4 Prozent.⁶⁴ Diese geringe Belegung hatte nicht nur mit einem Überangebot zu tun. Mit ein Grund war auch, dass die allermeisten Hotels Saisonbetriebe waren und in den Wintermonaten geschlossen hatten.

Nach und nach erkannte das Gastgewerbe, dass es längerfristig nur überleben konnte, wenn es sein Angebot ausweitete, und zwar sowohl zeitlich als auch was die eigenen Dienstleistungen betraf. Vor der Eröffnung der Gotthard-Eisenbahn hatte das Urner Gastgewerbe

⁶² MUHEIM: Reiseverkehr, S. 91.

⁶³ ZURFLUH, PAUL: Die industrielle Entwicklung des Kantons Uri. Diss. Bern 1950, S. 23.

⁶⁴ MUHEIM: Reiseverkehr, S. 100.

noch hauptsächlich auf den Zufallsgast, den Passanten, gesetzt. Danach rückte zunehmend der Kur- und Feriengast ins Zentrum des Interesses. Um ihn zu einem längeren Aufenthalt im eigenen Hotel zu motivieren, mussten nicht nur die entsprechenden Infrastrukturen des Hauses den Erwartungen des Gastes entsprechen. Notwendig waren auch spezielle Angebote, die sich von denjenigen der immer härter und vor allem auch stets grösser werdenden Konkurrenz deutlich abhoben.

Bereits 1870 hatte sich Seelisberg mit dem Hotel Sonnenberg in einer 54-seitigen Broschüre als «Curort» angepriesen.⁶⁵ Gelobt wurde die «ausgedehnte Seelisberger-Aussicht» auf den Vierwaldstättersee und die gesunde Bergluft, die «durch die vielen Tannen ringsherum nicht wenig gefördert» werde. 1891 veröffentlichte das Hôtel und Kurhaus Sonnenberg eine neue Schrift, die auf 134 Seiten die geographischen Vorzüge Seelisbergs sowie die breiten kurärztlichen Angebote des Hotels beschrieb.⁶⁶ Hauptsächlich für drei Kategorien von «Krankheitszuständen» würde sich nach Ansicht des Hotel-Kurarztes Dr. Heusser Seelisberg als Kurort eignen: «bei chronischen Catarrhen», Anämie und Krankheiten des Nervensystems wie «nervöse Dyspepsie» sowie «hysterische und hypochondrische Zustände».

Auch Arthur Amstad, der Besitzer des «Bellevue», des zweiten Grosshotels in Seelisberg, wandte sich 1903 in seinem vierseitigen Prospekt ausdrücklich an Kurgäste, die auf der ruhigen, abseits des Durchgangverkehrs gelegenen Sonnenterrasse Ruhe und Erholung fänden.⁶⁷

Auf die optimale Möglichkeit des Kurens setzte ebenfalls Sebastian Christen-Kesselbach vom «Bellevue» in Andermatt.⁶⁸ Ihm schwebte vor, Andermatt zu einem zweiten Davos, dem damals europaweit wohl bekanntesten Kurort für Lungenkrankheiten, zu machen. Im Januar 1882 wurde in einem Bericht im «Urner Wochenblatt» auf einen kurz zuvor in der «Neuen Zürcher Zeitung» erschienenen Artikel hingewiesen, in dem «die Erhebung des Ursern-Thales zu einem Winterkurort für Lungen- und Nervenkranken» als sehr wünschenswert beschrieben wurde.⁶⁹ Die Zahl der Schwindsüchtigen sei von Jahr zu Jahr gewachsen. Und von «Tag zu Tage» wachse das «Bedürfnis nach neuen Kurorten für Brustkranke, in denen zugleich auch die Nervenkranken oft mit Vortheilen unterkommen» könnten. Weiter führte der Korrespondent der NZZ aus, dass zwar bis anhin für das

⁶⁵ Der Curort Seelisberg im Canton Uri. Luzern 1870.

⁶⁶ THOMMEN; HEUSSER: Sonnenberg Seelisberg. Ein Eldorado am Vierwaldstätter-See. Zürich 1891.

⁶⁷ Prospekt Hotel-Pension Bellevue. Seelisberg 1903.

⁶⁸ Vgl. SCHEUERER: Bellevue, S. 37ff.

⁶⁹ UW vom 21. Januar 1882.



Urserntal noch «keine ausgedehnten meteorologischen Aufzeichnungen» beständen, man aber dennoch davon ausgehen könne, dass die «klimatischen Verhältnisse ... denen von Davos in keiner Beziehung» nachstünden. Der grosse Vorzug gegenüber Davos sah die NZZ in dem Umstand, dass «das Urseren-Thal ... nunmehr von Norden und von Süden her leicht zu erreichen sein wird, dass die Kranken von der übrigen Welt nicht gar so abgeschieden wären und, statt in langer und beschwerlicher Wagen- und Schlittenfahrt, in behaglich erwärmten Eisenbahnwagen bis Göschenen gelangen und dann noch eine kurze Fahrt von 1 bis 1½ Stunden zu überstehen hätten». Zum Schluss warnte die NZZ, im Urserntal nicht die gleichen Fehler wie andernorts zu machen und neue Luxuspaläste zu bauen. Notwendig seien vielmehr auf die Bedürfnisse der Kranken abgestimmte Sanatorien und Kurhäuser.

Die einflussreiche Zeitung aus Zürich schrieb Sebastian Christen-Kesselbach voll aus der Seele. In seinem 1882 erschienenen Hotelprospekt pries er Andermatt «als einzige klimatische Station, 1444 Mtr., welche in so kurzer Zeit von einer Eisenbahn-Station erreicht werden kann». ⁷⁰ Zudem eigne sich Andermatt «als vortrefflicher Sommer- und

Das Grandhotel auf Sonnenberg in Seelisberg wurde in Etappen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gebaut. Es zählte zu den renommiertesten Häusern in der Zentralschweiz und beherbergte illustre Gäste. So auch Gottfried Keller, der hier am 19. Juli 1889, fern jeglichen Aufhebens, seinen 70. Geburtstag beging. Staatsarchiv Uri, Bild-dokumente, Signatur 104.02-BI-36948

⁷⁰ Zitiert nach SCHEUERER: Bellevue, S. 36.

Winteraufenthalt für Personen, welche neben dem Hochgebirgsklima Bequemlichkeit und Ruhe suchen». Neu war, dass Sebastian Christen-Kesselbach auch ausdrücklich im Winter Kurgäste ins Tal holen wollte. Dafür musste er sein Hotel so aufrüsten, dass es den Bedürfnissen der Kurgäste entsprach, und zwar auch im Winter. In mehreren Etappen baute er das Haus grosszügig aus, richtete sämtliche Zimmer zusätzlich zu den bestehenden Kaminen mit Specksteinöfen sowie mit Wasserklosetts und Badewannen aus. Die Beleuchtung besorgten Gaslampen, und spezielle Klappvorrichtungen bei den Fenstern versorgten die Räume mit Frischluft.

Doch der Erfolg blieb vorerst aus.⁷¹ Nach wie vor stiegen vorwiegend Passanten im «Bellevue» ab. In der ersten Wintersaison 1882/83 gastierten zwischen November und März lediglich 25 Personen im Hotel. Im Februar 1886 waren es nach einem kurzen Bericht des «Urner Wochenblatts» bereits 47 Gäste, «welche mit dem hiesigen Winteraufenthalt sehr zufrieden» waren.⁷² Und die gleiche Zeitung schrieb ein Jahr später im Januar 1887, dass sich Andermatt «befriedigender Frequenz» erfreue und die «Winterstation als gesichert betrachtet werden» könne.⁷³ Dies nicht zuletzt dank des Kurarztes Dr. Martin Neukomm, «der sich der Station mit Eifer und Geschick» annehme. Auch Regierungsrat Adelrich Danioth beabsichtige, «ein Hotel für den Winter zu bauen, das ebenfalls für den Winter eingerichtet werden dürfte.» Danioth, Besitzer des Hotel Oberalp, eröffnete tatsächlich 1888 am südlichen Ausgang des Dorfs das «Grand Hotel», das allerdings erst ab 1906 auch im Winter geöffnet hatte.⁷⁴

1887 veröffentlichte Dr. Martin Neukomm die umfangreiche Broschüre «Andermatt als Winter-Kurort – eine klimatologisch-medizinische Skizze».⁷⁵ Darin zeigte er anhand ausführlicher Klimavergleiche auf, dass sich Andermatt weitaus besser als Davos als Winterkurort eigne. Er empfahl neben den traditionellen Milch- und Molkenkuren auch die «Luftkur» – also ausgedehnte, leichte Spaziergänge an der frischen Alpenluft. Für den Erfolg einer Kur sei auch notwendig, die angeordneten Ruhezeiten einzuhalten. Und nicht minder ausschlaggebend seien eine ausgezeichnete Küche und eine heitere Stimmung. Sebastian Christen-Kesselbach änderte nicht nur den Namen seines Hotels in Kurhaus und Pension Bellevue um, er bot im Sommer mit seinen 50 Pferden Kutschenfahrten auf die umliegenden Pässe an, liess im Winter die Strasse auf die Oberalp als

⁷¹ Vgl. SCHEUERER: Bellevue, S. 39.

⁷² UW vom 13. Februar 1886.

⁷³ UW vom 1. Januar 1887.

⁷⁴ Vgl. SCHEUERER: Bellevue, S. 39.

⁷⁵ NEUKOMM, MARTIN: Andermatt als Winter-Kurort. Eine klimatologisch-medizinische Skizze. Zürich 1887.



Spazierweg präparieren, richtete ein Eisfeld ein und organisierte Schlittenpartien. Kurz: Er scheute keine Mühen, dass sich seine Gäste, seien es nun Passanten, Ferien- oder Kurgäste, in seinem Hotel im Sommer wie im Winter wohlfühlten.

Fünf Jahre nach dem Versuch, Andermatt zu einem Kurort nach dem Vorbild von Davos zu machen, gab Sebastian Christen-Kesselbach desillusioniert auf. Er liess verlauten, dass er ein Hotel in Locarno gekauft habe und deshalb «den Winter nicht mehr in Andermatt zubringen werde».⁷⁶ Verschiedene Gründe hätten ihn zu diesem Schritt bewogen. «Vorab die schlechte Verkehrsverbindung, die wir im Winter besitzen.» Ferner kritisierte er die «Theilnahmslosigkeit der übrigen Hotelbesitzer und die Gleichgültigkeit der Gemeinde, die das Unternehmen in keiner Weise» unterstützt hätten.

Just in dieser Zeit eröffneten sich für Andermatt neue Perspektiven. Anfang der 1890er-Jahre brachten Norweger eine in ihrer Heimat schon längst praktizierte Technik ins Tal. Auf eigenartigen

Andermatt begann, sich nach 1900 immer mehr als Wintersportort zu positionieren. Schlittenfahrten, Skijörig und Eiskunstlaufen wurden angeboten. Nach und nach warben in den Hotelprospekten immer mehr Winterbilder als sommerliche Ansichten für den Kur- und Sportplatz Andermatt. Staatsarchiv Uri, Bild-dokumente, Signatur 128.03-BI-4270

⁷⁶ UW vom 14. Mai 1892. Der Kauf des Hotels Du Parc in Locarno trieb Sebastian Christen-Kesselbach in den finanziellen Ruin. Er musste den Konkurs anmelden, starb jedoch kurz darauf am 6. Dezember 1895. 1899 ging das Hotel in den Besitz von Genoveva Müller-Lombardi über. Vgl. SCHEUERER: Bellevue, S. 44ff.

Brettern, den sogenannten «Schneeschuhen», fuhren sie, selbst in tiefstem Schnee, beherzt zu Tal.⁷⁷ Bald machten es ihnen die Einheimischen nach. Und auch die Armee erkannte schnell die Vorteile dieser neuen Wintersportart. Um 1900 begann der einheimische Wagner Emil Hegi, Skis herzustellen, die bald nicht nur im Tal reissenden Absatz fanden. Im Januar 1903 berichtete die «Gotthard-Post» ausführlich über den beginnenden Skisport «in unserem lieben Urnerländchen».⁷⁸ Zwar würden die «graubärtigen, wetterfesten Bergführer mit nicht geringem Misstrauen den «langen Schuh» betrachten, doch «die jüngeren Gebirgskundigen» würden «diese norwegischen Schneerennen» viel «vertrauensvoller aufnehmen». Tatsächlich erlebte im Urserental der Skisport in den folgenden Jahren einen wahren Siegeszug. 1903 wurde der Skiclub Gotthard Andermatt als einer der ersten Skisportvereine der Schweiz gegründet. Zu den Gründungsmitgliedern gehörten vornehmlich Mitglieder der Fortwache, des späteren Festungswachtkorps, und Urschner Hoteliers. 1905 führte der Skiclub das erste Skirennen mit den Disziplinen Langlauf, Abfahrt und Skispringen durch. Im gleichen Jahr wurden auch Skikurse für jedermann organisiert. Und damit auch alle in den Genuss des Skisports kommen konnten, vermietete der Klub für 1 Franken im Tag an Einheimische und Kurgäste Ski.

Innerhalb weniger Jahre entwickelte sich der zuvor erfolglose Höhenkurort für Lungenkranke zu einem der schweizweit bekanntesten Wintersportorte. «In dem sonst zur Winterzeit stillen Andermatt wimmelt es von Skifahrern und Sportfreunden des In- und Auslandes», jubelte der «Illustrierte Führer für Kurgäste und Touristen», der 1907 vom «Verkehrsverein des Urserentales» herausgegeben wurde.⁷⁹ Andermatt sei «geradezu geschaffen für die Aneignung und Ausübung des Wintersports jeder Art, sei es Schlittschuhlaufen, Schlitteln, Bobsleigh, Skifahren und Skijöring». Und um ja keinen Zweifel aufkommen zu lassen, in welche Richtung sich Andermatt touristisch zu entwickeln gedachte, wies der Fremdenführer ganz am Schluss darauf hin, dass keine «Lungenkranke ... in den hiesigen» Hotels aufgenommen würden, zumal diese «auch nicht dafür eingerichtet» seien.

Auffallend ist, dass sowohl das «Grand Hotel Danioth» als auch das «Bellevue» in ihren Prospekten auf die Sommer- und Wintersaison hinwiesen. Ja, zunehmend überwogen die winterlichen Illustrationen

⁷⁷ Vgl. zum Folgenden: ITEN: Adieu – Altes Uri, S. 178ff. und GAMMA, KARL; RUSSI, FREDY: 100 Jahre Skiclub Gotthard Andermatt. Festschrift zum 100-Jahr-Jubiläum des Skiclubs Gotthard Andermatt 1903–2003. Altdorf 2003, S. 6ff.

⁷⁸ GP vom 10. Januar 1903.

⁷⁹ Verkehrsverein des Urserentales (Hg.): Andermatt, Hospental und Umgebung. Illustrierter Führer für Kurgäste und Touristen. Andermatt 1907, S. 48ff.

die wenigen Sommerabbildungen.⁸⁰ Im Januar 1908 berichtete das «Urner Wochenblatt», dass gegen 300 Fremde in Andermatt seien, wobei «viele Anmeldungen wegen Platzmangel» hätten «abgewiesen werden» müssen.⁸¹ Wovon Sebastian Christen-Kesselbach in den 1890er-Jahren geträumt hatte, war um 1910 Wirklichkeit geworden: Der Tourismus in Andermatt lebte zu einem grossen Teil von den Gästen im Winter.

Die Vermarktung

Die Werbung ist seit jeher ein wichtiger Bestandteil des Fremdenverkehrs. Hauptakteure der Vermarktung Uris als Reise- und Ferienparadies waren nach 1882 der Kantonale Verkehrsverein und die örtlichen sogenannten «Verschönerungsvereine». Der «Verein für die Förderung des Fremdenverkehrs im Kanton Uri» wurde am 8. April 1888 in Altdorf gegründet.⁸² Auch wenn ihm anfänglich lediglich 72 Mitglieder angehörten, war er äusserst aktiv. Bereits einen Monat nach der Gründung gab er das «Fremdenblatt des Kantons Uri» heraus, das vom Juli bis September wöchentlich herauskam und in dem unter anderem jeweils zu lesen war, welcher prominente Gast in welchem Haus abgestiegen war. Das Blatt wurde breit verteilt und selbst in der Gotthardbahn gratis abgegeben. 1908 wurde als Nachfolgeprodukt der «Gotthard-Express» lanciert, der ebenfalls in den Sommermonaten alle zehn Tage auflag. Unter der Redaktion von Gottfried Ab-Egg, Lehrer am Altdorfer Kollegium, erschienen bebilderte Reportagen und Aufsätze über ausgewählte touristische Themen in- und ausserhalb des Kantons Uri.

Im Dezember 1900 war der Verkehrsverein an den Regierungsrat gelangt, ihn jährlich mit einem bestimmten Betrag finanziell zu unterstützen.⁸³ Doch der Landrat lehnte am 11. Februar 1901 das Begehren ab. Dagegen begrüsst er ausdrücklich «die Herausgabe eines Fremdenführers durch den Kanton Uri und bevollmächtigte den Regierungsrath, denselben in einer ihm gutscheinenden Weise und unter von ihm festzusetzenden Bedingungen angemessen zu subventionieren».⁸⁴ Ein Jahr später erschien tatsächlich unter Federführung des Kantonalen Verkehrsvereins die 142 Seiten umfassende Schrift von Emil August Türlér über «Uri – Land und Leute».⁸⁵ 1908 gab dann der

⁸⁰ Vgl. ZIMMERMANN: Hotelkultur, S. 33.

⁸¹ UW vom 4. Januar 1908.

⁸² Vgl. ITEN: Adieu – Altes Uri, S. 108f. und MUHEIM, LEO: Reiseverkehr, S. 113. Die Statuten finden sich in StAUR R-330-21/3: Verschiedene Akten zum Fremdenverkehr, bis 1892.

⁸³ StAUR R-330-21/100: Verschiedene Akten zum Fremdenverkehr, 1893–1905.

⁸⁴ Amtsblatt 1901, S. 84.

⁸⁵ TÜRLER, EMIL AUGUST: Uri – Land und Leute nebst praktischem Reiseführer für Alpenfreunde. Altdorf 1902.

Kantonale Verkehrsverein in deutscher, englischer und französischer Sprache den reich bebilderten Reiseführer »Durch das Urnerland« heraus, der in einer Auflage von 10'000 Exemplaren erschien und in den folgenden Jahren mehrere Neuauflagen erlebte.⁸⁶

Am Ende des 19. Jahrhunderts kam es auch in verschiedenen Urner Gemeinden zur Gründung von Verkehrsvereinen. So beispielsweise bereits 1885 in Flüelen, wo sich ein «Fremdenverein» mit dem Ziel konstituierte, «Übelstände, an denen man bisher gleichgültig vorbeigegangen» war, zu beheben.⁸⁷

1888 forderte das «Urner Wochenblatt» in einem längeren Artikel, ärgerliche Missstände wie die fehlende Dorfbeleuchtung und mangelhafte Reinlichkeit zu beheben und für Ruhebänke, Spazierbänke und Wegweiser zu sorgen.⁸⁸ Was vor allem fehle sei «das Gefühl der Einigkeit und Zusammengehörigkeit». 1901 raufte sich schliesslich einige Andermatt auf Initiative des vielseitig engagierten Talarztes Dr. Karl Schönbächler zusammen und gründeten den «Verschönerungsverein Andermatt», der sich laut den Statuten zum Ziel setzte, «auf neutraler Grundlage stehend die Verschönerung des Dorfes und dessen Umgebung für die Hebung des Fremdenverkehrs zu bewerkstelligen».⁸⁹ In den folgenden Jahren setzte sich der Verein für die elektrische Beleuchtung des Dorfes ein, die 1905 mit dem vorwiegend aus Hotelierkreisen vorangetriebenen Bau des Elektrizitätswerks Ursern erfolgte. Daneben trieb der Verein den Ausbau der Spazierwege voran, schaffte über 20 Sitzbänke an und sorgte für die Verbesserung der Strassenreinigung. 1905 löste sich der «Verschönerungsverein» zugunsten des von Albert Müller-Meyer, Hotelier des «Bellevue», neu gegründeten und grösseren «Verkehrsverein des Urserentales» auf.⁹⁰ Der neue Verein, der aus 14 federführenden Urschner Hoteliers bestand, führte zur Finanzierung der vorgenommenen Aufgaben Kurtaxen ein. Er startete gleich mit einer grösseren Inseratenkampagne in in- und ausländischen Zeitungen und gab 1907 in drei Sprachen den bereits erwähnten «Illustrierten Führer» über «Andermatt, Hospental und Umgebung» heraus.

Neben den Verkehrs- und Verschönerungsvereinen warben auch einzelne Hotels mit Prospekten und Plakaten für die speziellen Vorzüge und Dienstleistungen ihrer Häuser.⁹¹ 1888 hatte Sebastian Christen-Kesselbach vom «Bellevue» die Teufelswand in der Schölle-

⁸⁶ Verkehrsverein Uri (Hg): Durch das Urnerland. oO ca. 1908. Vgl. auch UW vom 4. Januar 1908.

⁸⁷ Vgl. ZIMMERMANN: Hotelkultur, S. 24. UW vom 1. Juni 1885.

⁸⁸ UW vom 1. September 1888.

⁸⁹ Zitiert nach SCHEUERER: Bellevue, S. 74.

⁹⁰ Vgl. SCHEUERER: Bellevue, S. 75.

⁹¹ Vgl. ITEN: Adieu – Altes Uri, S. 168ff.

nen erworben. Er beauftragte Maler, die Wand rot zu streichen, um flugs auf dieser riesigen Fläche neben den unterschiedlichsten Reklameschriften in grossen Lettern für sein Grand-Hotel zu werben. Auf Protest der Schweizerischen Naturforschenden Gesellschaft mussten indes diese Malereien wieder entfernt werden. Im Mai 1912, rechtzeitig auf die Sommersaison hin, hatte das Kurhotel Sonnenberg in Seelisberg nahe bei der Dampfschiffsstation Treib ein Riesenplakat in der Grösse von rund 100 Quadratmetern anbringen lassen.⁹² Um solchen und ähnlichen Auswüchsen einen Riegel zu schieben, hatte am 23. Januar 1912 der Landrat die «Verordnung betreffend Besteuerung und Verbot von Reklamen» erlassen.⁹³ Nach diesen Bestimmungen hätte das Hotel Sonnenberg die für damalige Zeiten horrende Summe von 2000 Franken Reklamensteuer entrichten müssen. Doch man wusste sich zu helfen und plazierte das Plakat gut 400 Meter entfernt auf einem eigens dafür abgeholzten Hügel auf Nidwaldner Boden, und zwar gleich in doppelter Grösse.

Das jähe Ende

Im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts konnte die Urner Hotellerie wachsende Übernachtungszahlen aufweisen.⁹⁴ Sie stiegen von 145'000 im Jahr 1900 auf bis zu 204'190 im Jahr 1911. Trotz dieses merklichen Aufwärtstrends wurden immer wieder Stimmen laut, die davor warnten, auf dem Erfolg auszuruhen. Das «Urner Wochenblatt» stellte bereits im August 1900 zum Sommersaisonende in Uri fest, dass der Fremde schneller von Etappe zu Etappe reise, wobei auch die Kutscher und Bergführer feststellen würden, dass die «hohe Finanz» kaum mehr anzutreffen sei.⁹⁵ Immer mehr zeichnete sich eine Veränderung im Verhalten der Gäste ab. 1911 berichtete das gleiche Blatt, dass «die für kürzeren oder längeren Aufenthalt sich einfindenden Gäste ... nicht zahlreich» seien.⁹⁶ Die Urner Hotellerie näherte sich um 1910 nach wenigen Jahren der Hochblüte trotz vieler Anstrengungen wieder jenem Punkt zu, wo sie um 1850 gestartet war – als Verpflegungs- und Beherbergungsstätte für Schnellreisende, die bis heute als Passanten bezeichnet werden. Die in- und ausländische Hautevolee suchte mit Vorliebe im Engadin und Berner Oberland Ruhe und Erholung.

⁹² GP vom 4. Mai 1912.

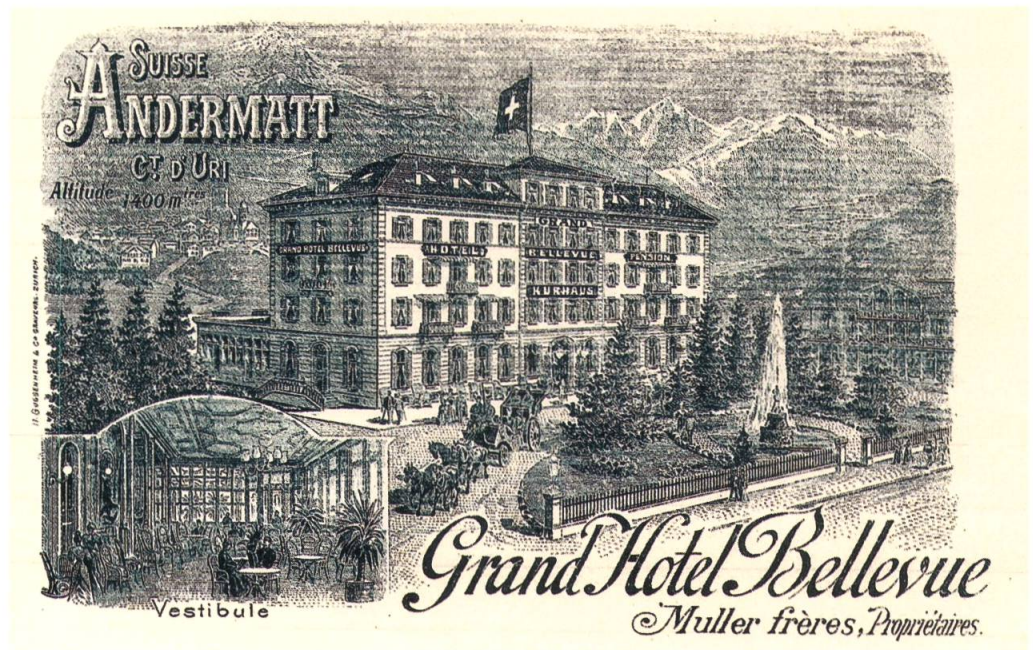
⁹³ Landbuch III. Bd. 7, S. 158ff.

⁹⁴ MUHEIM: Reiseverkehr, S. 71.

⁹⁵ UW vom 25. August 1900.

⁹⁶ UW vom 15. Juli 1911.

Vor allem die grossen Häuser wie das Grand-Hotel Bellevue in Andermatt gerieten nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs in eine grosse Krise. Sie versuchten in der Zwischenkriegszeit, die alten Glanzzeiten wieder zu neuem Leben zu erwecken. Allerdings vergeblich. Der Unterhalt der Gebäude und der Personalaufwand waren viel zu gross. In den 1930er-Jahren gaben viele Luxushotels in Uri ihren Betrieb auf. Staatsarchiv Uri, Bild-dokumente, Signatur 128.03-BI-4304



Es sollte noch weit schlimmer kommen. Ein Mister Müller aus New York und ein Signore Giovanni Ticozzi trugen sich am 1. August 1914 als letzte zwei Gäste im Gästebuch des Hotels Bellevue ein.⁹⁷ Die nachfolgenden Linien blieben leer. Der Erste Weltkrieg war ausgebrochen und über Nacht blieben die Gäste aus. Von diesem Schock sollte sich der Urner Tourismus erst allmählich in den 1920er-Jahren erholen, um dann wenige Jahre später mit dem Börsenkrach in New York 1929 erneut in eine schwere Krise zu geraten, die über den Zweiten Weltkrieg hinaus bis in die 1950er-Jahre andauerte.

⁹⁷ Vgl. ZIMMERMANN: Hotelkultur, S. 56.

Abkürzungen

GP:	Gotthard-Post
NF:	Neue Folge
HLS:	Historisches Lexikon der Schweiz
HNU:	Historisches Neujahrsblatt Uri
SGZ:	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte
StAUR:	Staatsarchiv Uri
UW:	Urner Wochenblatt

Quellen

- Amtsblatt des Kantons Uri, ab 1849.
- Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Gesetz über die Förderung des Tourismusgesetz vom 3. April 2012.
- Der Curort Seelisberg im Canton Uri. Luzern 1870.
- Gotthard-Post, ab 1892.
- Landbuch des Kantons Uri, Bd. 1–13, Altdorf 1892ff. (zit. Landbuch III)
- Neukomm, Martin: Andermatt als Winter-Kurort. Eine klimatologisch-medizinische Skizze. Zürich 1887.
- Prospekt Hotel-Pension Bellevue. Seelisberg 1903.
- Rechenschafts-Berichte der Staatsverwaltung, des Erziehungsrates, der Gerichte, ab 1863.
- Schmidt's Reisebücher: Die Gotthardbahn und die Centralschweiz. Zürich 1890.
- Staatsarchiv Uri (StAUR) R-360-16/3/2: Verschiedene Akten zum Fremdenverkehr, bis 1892.
- Staatsarchiv Uri (StAUR) R-360-21/100: Verschiedene Akten zum Fremdenverkehr, 1893-1905.
- Thommen/Heusser: Sonnenberg Seelisberg. Ein Eldorado am Vierwaldstätter-See. Zürich 1891.
- Türler, Emil August: Uri – Land und Leute nebst praktischem Reiseführer für Alpenfreunde. Altdorf 1902.
- Urner Wochenblatt, ab 1876.
- Verkehrsverein des Urserentales (Hg.): Andermatt, Hospental und Umgebung. Illustrierter Führer für Kurgäste und Touristen. Andermatt 1907.
- Verkehrsverein Uri (Hg.): Durch das Urnerland. oO. ca. 1908.
- Wochenblatt von Uri. Urner Zeitung, Ausgabe: 23. Januar 1844.