



Schweizer
Monarchiegeschichten



EIN EUROPÄISCHER UNGLÜCKSFALL

Von Michael van Orsouw

Königin Astrid von Belgien verunfallt 1935 auf
einem Ausflug in der Schweiz. Der Unfall wird zu einem
europäischen Grossereignis – auch dank der
Swissair und Walter Mittelholzer.

Es ist Donnerstag, der 29. August 1935, der Himmel ist blau, nur einzelne Wolken sind zu sehen. Ein guter Tag für eine Autofahrt rund um den Vierwaldstättersee, es ist der letzte Ferientag. Um 9 Uhr 19 rollt das neue Packard-Cabriolet mit acht Zylindern, noblen Weisswandreifen und belgischem Kennzeichen auf der Seestrasse zwischen Merlischachen und Küssnacht. Die Beifahrerin hat die Strassenkarte auf ihrem Schooss und zeigt mit ausgestrecktem Arm auf die imposante Rigi.

Da passiert es: Der Fahrer ist kurz abgelenkt, macht eine unkontrollierte Bewegung am Steuer, der Wagen touchiert den etwa 20 Zentimeter hohen Bordstein. Um ein Unglück zu verhindern, tritt der Fahrer auf das Gaspedal, was die Situation verschlimmert, denn der Packard donnert gegen einen Birnbaum. Die Beifahrerin will aus dem Auto springen, doch dieses prallt gegen einen zweiten Baum, sie und schliesslich auch der Fahrer werden aus dem Wagen geworfen. Erst im Schilfgürtel am See unten kommt das Auto zum Stehen.

Ein lebloser Frauenkörper liegt auf der Wiese, der Fahrer des Wagens – selber an Gesicht und Arm verletzt – rennt zu ihr, nimmt sie in den Arm. Er küsst sie, spricht auf sie ein, küsst sie wieder und legt sie etwa fünf Minuten später auf den Boden. Der andere Mann in Chauffeuruniform weist schwere Beinverletzungen auf und wird aus dem Rücksitz des Unfallwagens getragen.

Schaulustige stehen am Strassenrand. Der Mann in der Chauffeuruniform beeilt sich, dem aufgetauchten Polizisten Adalbert Kälin zu sagen, er sei nicht gefahren, «sondern mein Herr». Dieser verweigert jedoch jede Auskunft. Die Polizei findet bei der Durchsuchung des Wracks zwei belgische Diplomatenpässe, lautend auf Louis Lambert und Gattin, Industrieller aus Brüssel, zudem eine Mitgliedskarte des Schweizer Alpenclubs, Sektion Pilatus, ausgestellt auf «Comte de Réty».

Nach ersten Erkundigungen erfährt die Polizei, dass weder Lambert noch Réty am Unfall beteiligt waren: Der Mann ist Leopold III., König von Belgien. Und die leblose Frau Astrid, Königin von Belgien. Er kommt mit Schürfwunden, Schnittwunden und einer Gehirnerschütterung davon; sie aber stirbt an einem Schädelbruch mit schweren äusseren Kopfverletzungen.

Der Verkehrsunfall ist eine Tragödie, die rasend schnell in ganz Europa bekannt wird.

Sie, die junge, ungekünstelte Schönheit aus dem Norden, ist tot.

Sie, die «Königin der Herzen», wie sie genannt wird.

Sie, die sich als liebevolle Mutter der drei kleinen Kinder Charlotte, Baudouin und Albert inszenierte.

Sie, die ihre Zuneigung zu ihrem Gatten ungeniert und öffentlich zeigte.

Sie, die ein grosses Thema für die Gazetten ganz Europas darstellte.

Sie, die ein geteiltes Land wie Belgien zum Jubeln brachte.

Wie später bei Lady Diana trauern ein ganzes Land und die vereinigte Boulevardpresse über den Tod – Astrid war nicht einmal ganz

30-jährig und eine Ikone, weil sie in einer Liebesheirat den belgischen Thronfolger geehelicht hatte. Das war eine Story, die man sich privat oder auch multimedial gerne erzählte.

Es ist die Zeit, zu der vermehrt Bilder in die Zeitungen finden. Auf der ganzen Welt verkünden die gedruckten Medien auf Seite eins den tragischen Tod der jungen Königin. Stellvertretend sei die *Schweizer Illustrierte* zitiert: «Urplötzlich reisst das Schicksal einen Faden entzwei und verwandelt selige Freude in bitteres Leid. Eine tote Königin, ein seelisch gebrochener Gemahl kehren nach Luzern zurück.» Belgiens Premierminister Paul van Zeeland nimmt die multimediale Emotionalität auf und sagt am Radio: «Gibt es ein Haus in Belgien, in dem keine Tränen, keine richtigen Tränen, die in den Augen brennen, um sie vergossen worden sind?» Bilder der verunglückten Königin finden reissenden Absatz, die Briefmarke mit schwarzem Trauerrand aus dem Kleinstaat Belgien erreicht eine Auflage von fast 22 Millionen Stück.

Innerhalb von wenigen Stunden wird Küssnacht am Rigi von Schaulustigen überrannt. Sogar Reisebusse fahren zum Unfallort: Tausende finden sich auf der Uferstrasse ein, um die Stelle, an der die Königin verunglückt ist, zu besichtigen. Souvenirjäger treten das Gras platt, reissen Grasbüschel mit Blutspritzern aus, suchen nach abgerissenen Teilen des Unfallwagens und schaben die Rinde vom Birnbaum. Der Abhang am Vierwaldstättersee verwandelt sich aufgrund der Kränze und Kondolenzbouquets in einen Blumenhügel. Auch bei den Einheimischen ist die Betroffenheit gross. Schweizer Prominente, denen man nicht auf Anhieb eine monarchische Fankultur attestieren würde, trauern vor Ort und hinterlassen ihre Visitenkarten, beispielsweise der Kunstmaler Cuno Amiet, der St. Galler Privatbanquier Hermann Wegelin oder der spätere General Henri Guisan, aber auch der Schweizer Aussenminister Giuseppe Motta. Bei einem Gladiolenstrauss heisst es: «Der lieben belgischen Königsmutter von



Prinzessin Astrid und Prinz Leopold bei ihrer Verlobung am 21. September 1926.

**Schweizer Prominente
trauern vor Ort,
etwa Henri Guisan oder
Bundesrat Giuseppe Motta.**

einer einfachen Schweizer Mutter.» An der Stelle, wo Königin Astrid ihr Leben liess, hat jemand ein kleines Holzkreuz in den Boden gesteckt.

Der Sarg ist bereits in der Villa Haslihorn in St. Niklausen, Gemeinde Horw, wo die königliche Familie Belgiens ihre Ferien verbrachte. Abends kommen die sterblichen Überreste zum Güterbahnhof Luzern, von wo ein Sonderzug nach Brüssel fährt. An die Lokomotive ist ein Schlafwagen angehängt, dann folgt ein schlichter, schwarz ausgeschlagener Gepäckwagen mit dem blumenbekränzten Sarg – nur zwei oder drei Bahnlaternen werfen ein schwaches Licht. Hohe Schweizer Militärs, Diplomaten und belgische Honorationen reisen mit. Um 22 Uhr 15 verlässt der Sonderzug die Stadt Luzern. Das erinnert an die ebenso grossen Inszenierungen in Genf nach dem gewaltsamen Tod von Kaiserin Elisabeth im Jahre 1898 (*NZZ Geschichte* Nr. 19). Auch jetzt stehen die Fahnen beim Bundeshaus und entlang der Bahnlinie auf halbmast, auf den Bahnhöfen versammeln sich Tausende von Schweizerinnen und Schweizern, die von Astrid Abschied nehmen wollen.

Von dieser Königin Astrid, die als Astrid Sofia Lovisa Thyra und Tochter von Prinzessin Ingeborg und Prinz Karl, dem Bruder des schwedischen Königs, geboren worden war. Im Alter von 19 Jahren

heiratet sie den belgischen Thronfolger Leopold III. 1934 werden die beiden zum jüngsten Königspaar Europas, manche sagen auch zum schönsten – nicht zuletzt dank einer geschickten Inszenierung mit retuschierten Fotos. Astrid wird innert kürzester Zeit zum europäischen Mythos und zum Verkaufrenner der damals aufkommenden Boulevardpresse.

Dass der Unfalltod so grosses Aufsehen erregt, hat mit dem weiteren Geschehen am Unglücksort zu tun. Einer der Schaulustigen an der Unfallstelle ist Willy Rogg, ein 25-jähriger Student der Zahnmedizin. Sein Vater arbeitet als Amtsschreiber des Bezirks in Küssnacht und hat von einem Unfall «mit hochgestellten Leuten» gehört. Er ruft seinen Sohn an und



Den mondänen Unfallwagen wird König Leopold III. später im Vierwaldstättersee versenken lassen. Dort liegt er bis heute.

schickt ihn mit der Kamera an den Unfallort. Willy radelt unverzüglich dorthin und sieht die leblose Frau. Er – ganz der angehende Mediziner – fühlt ihr den Puls, doch das Herz hat bereits aufgehört zu schlagen. Dann erinnert er sich – wie ein Amateurpaparazzo – an den väterlichen Auftrag und macht sechs Fotoaufnahmen: Sie zeigen das zerstörte Auto, die Unfallstelle und den Moment, als die Leiche der Königin eingesargt wird.

Rogg radelt weiter nach Weggis, um die Fotos entwickeln zu lassen. Er übergibt die Bilder einem Reporter der Schweizer Fotoagentur Photopress. Doch dieser erreicht seinen Chef nicht und kann sich selber nicht zur Übernahme der Bilder entschliessen. Als sich ein Journalist der Nachrichtenagentur Associated Press (AP) bei Rogg meldet, wittert der junge Fotoamateur das grosse Geschäft. Er verkauft seine Bilder exklusiv für je 100 Franken, setzt sich auf Spesen von AP in Luzern in ein Taxi und fährt auf schnellstem Weg nach Dübendorf zur Swissair.

Nachdem ihm die Bildagentur Associated Press in London die Abnahme der Fotos garantiert hat, wird für 5000 Franken ein Flugzeug gemietet. Nur – es ist bereits dunkle Nacht. Soll die Swissair für die Paparazzo-Bilder den ersten Nachtflug ihrer Geschichte wagen? Weil die Piloten ihre Flugzeuge zu dieser Zeit vor allem auf Sicht fliegen, kommen Flüge in der schwarzen Nacht nicht infrage. Doch einer wagt es: Am Steuerknüppel sitzt nicht irgendein Pilot, sondern einer der besten, nämlich der ebenso legendäre wie populäre Walter Mittelholzer (1894–1937), technischer Direktor der 1931 gegründeten Swissair. Solche Bilder wie die von Astrids Unfall sind ganz nach dem Geschmack Mittelholzers, der ein gewiefter und erfolgreicher Medienunternehmer ist. Er trifft sich gerne mit Prominenten aus Wirtschaft, Politik und Showbusiness. Weil er mehr Bildervermarkter als Pilot ist, scheint ihm der Nachtflug trotz seinen Alpen- und Afrikaflügen nicht ganz geheuer. Deshalb bittet er fünf Minuten vor dem Start den erfahrenen Pilot Robert Gsell (1889–1946) an Bord. Gsell, wahrscheinlich der bessere Pilot als Mittelholzer, hat den Weltrekord im Dauerfliegen, ist Oberexperte und ETH-Dozent für Flugwesen. Dieser findet es zwar ein wenig merkwürdig, für 50 Gramm Bilder in der Nacht eine Douglas DC-2 zu starten – eine Maschine für 14 Personen. Dennoch heben Mittelholzer und Gsell um 21 Uhr 35 in Dübendorf bei Zürich ab.

Während die Lichter von Zürich «feenhaft» zu sehen sind, wie Gsell notiert, blinken die Lichter von Basel und Belfort. Die beiden Piloten berechnen mit einem kreisförmigen Rechenschieber den richtigen Flugwinkel, von Zeit zu Zeit donnern sie durch ein Wolkenloch. Sie wissen nicht mehr, wie weit sie schon geflogen sind, denn aufgrund der Wolken ist vom Boden nichts mehr zu sehen. Trotz der Sommernacht ist es bitterkalt, auf der Flughöhe von 4500 Metern hat sich Eis an den Luftschrauben gebildet, die Kabinenfenster sind zugefroren. Plötzlich scheinen Kieselsteine auf den Flugzeugrumpf zu prasseln – doch es ist nur ein Eisregen. Gsell erhöht die Drehzahl der Propeller, damit das Eis abgeschleudert wird. Im Kopfhörer rumort es wie in den Kindertagen des Rundfunks; der Flug ist alles andere als angenehm. Doch zur Erleichte-

rung der Piloten geht der Niederschlag in Regen über. Allmählich weichen die Wolken, und der Blick in die Tiefe zeigt den Ärmelkanal und dahinter die Leuchtfeuer der Schifffahrt. Die Erleichterung ist gross, als die drehenden Lichtfinger des Flugplatzes von London in Sicht kommen. «Gegenüber dem Dunkel grosser Teile Frankreichs habe ich das Gefühl, im helllichten Tage zu fliegen», schreibt Mittelholzer später. Auch die Funkverbindung kommt zustande, so dass der Sinkflug einsetzen kann. Das Rollfeld ist erleuchtet, die Maschine setzt nach 3 Stunden und 20 Minuten nachts um 0 Uhr 55 weich auf und kommt zum Stehen. Schon Sekunden später entreisst ein Bote die wertvollen Fotos und braust auf einem Motorrad davon.

Der erste Nachtflug der Swissair ist gelungen – und er führt dazu, dass die Unfallbilder aus Küssnacht auf der ganzen Welt Verbreitung finden. Denn die Nachrichtenagentur Associated Press in London setzt die neue Methode des Bildrundfunks ein. Dabei werden die Bilder in Töne umgewandelt und drahtlos übertragen. So kommt es, dass die Fotos der toten jungen Königin noch in der Nacht auf die Redaktionen in der ganzen Welt gelangen und bereits zum «early morning tea» die Leserschaft erschauern lassen.

Die Schweizer Flugpioniere Mittelholzer und Gsell sind stolz auf ihre Leistung. Nach kurzer Nacht laden sie englische Zeitungen mit den Fotos der verunglückten Königin in ihre DC-2. Erst dann fliegen sie in die Schweiz zurück, wo sie gegen Mittag ankommen. Dort ist in der Zwischenzeit einiges passiert: Zwischen Foto-

Der erste Nachtflug der Swissair ist gelungen – und führt dazu, dass die Unfallbilder auf der ganzen Welt Verbreitung finden.

abgabe und Zeitungsdruck erhielt der Hobby-Paparazzo Willy Rogg einen Anruf des bekannten belgischen Aussenministers Paul-Henri Spaak. Dieser bat den jungen Schweizer ausdrücklich, die Bilder nicht zu veröffentlichen. «Je regrette», meinte Rogg, «die Bilder sind bereits in London.» Aber sie würden keine Nahaufnahmen zeigen und seien seiner Meinung nach keineswegs sensationslüstern.

Auch die Behörden in Küssnacht arbeiten weiter an dem Fall. Sie untersuchen den Unfall mit der gebotenen Präzision. Augenzeugen werden befragt, Mediziner verfassen einen Bericht über das Opfer, eine Karte des Unfallortes und eine Zeichnung des Unfallvorgangs werden erstellt. Auch das Cabriolet wird eingehend untersucht, alles war in perfektem Zustand, einschliesslich der Bremsen. Garagier Erwin Mühlemann-Tresch, bei dem das Autowrack eingelagert wird, weiss um die Attraktivität des zerstörten Wagens. Deshalb lässt er Journalisten und Fotografen einen Blick darauf werfen, aber nur gegen eine Gebühr von 30 Rappen! Prompt beklagt sich die belgische Presse über den pietätlosen Geschäftemacher, und das Schweizer Aussenministerium muss zum «beklagenswerten Verhalten des Garagisten» Stellung beziehen und die Wogen glätten.

Bereits kurz nach dem Unglück ist den Schweizer Behörden klar, dass sich der Unfallort zur Wallfahrtsstätte für alle Belgier und alle Monarchiefans entwickeln könnte. Die Eidgenossenschaft übernimmt die zwei Parzellen: Der eine Besitzer verkauft sie zum damals handelsüblichen Preis von 18 Franken pro Quadratmeter. Der andere wittert ein Geschäft und verlangt 50 Franken, so dass ihn der Bundesrat kurzerhand enteignet. Die Eidgenossenschaft übergibt den Unglücksort Volk und Krone von Belgien. Bereits ein Jahr nach dem Unfall steht die Astrid-Kapelle als Gedenkort. Gestaltet hat sie der belgische Stararchitekt Paul Rome, gebaut die lokale Baufirma Gambaro, ganz aus belgischem Granit. Astrid wird im dreiteiligen Glasmalereizyklus als selbstlose Märtyrerin verehrt, fast wie eine Heilige, was ihrem Gatten später zum Verhängnis wird.

Leopold III., der verwitwete König und Lenker des Unfallwagens, ist über den Tod seiner Gattin noch nicht hinweg. Seinen drei Kindern verbietet er, je über ihre Mutter zu sprechen, er lässt ihr Zimmer auf Schloss Laeken unberührt und bewahrt ihren blutverschmierten Rock auf. So verwundert es nicht, dass es Leopold nicht zur Eröffnung der Gedenkcapelle am Unfallort schafft; immerhin lässt er einen Kranz niederlegen. Dafür hat die Schweiz später für ihn eine grosse Bedeutung.

Leopold III. ist über den Tod seiner Gattin noch nicht hinweg. Den Kindern verbietet er, je über ihre Mutter zu sprechen.

Denn die Verdrängung, die sein Umgang mit Astrids Tod aufscheinen lässt, zeigt sich auch sonst. 1940 kapituliert Belgien gegenüber Nazi-Deutschland. Anders als die belgische Regierung oder die Monarchen von Norwegen und der Niederlande, die aus dem Exil den Widerstand aufrechterhalten, geht Leopold in deutsche Gefangenschaft – ein Verhalten, das ihm viele Belgierinnen und Belgier als Verrat und Feigheit auslegen. Er wird in seinem Schloss unter Hausarrest gestellt. Als Leopold III. dann auch noch Adolf Hitler auf dem Obersalzberg in Berchtesgaden besucht, verliert er weitere Sympathien.

Vollends kippt die Stimmung gegen Leopold, als er mitten im Krieg – 1941 – die schwangere Lilian Baels heiratet. Während die Bevölkerung unter der deutschen Besatzung leidet, feiert der König seine Hochzeit mit Pomp und Lichterglanz. Als Adolf Hitler dem Ehepaar zur Hochzeit ein Glückwunschtelegramm mit Blumen zusendet, wird nicht nur das als mangelnde Distanz zum Nationalsozialismus interpretiert. Lilian Baels ist eine Bürgerliche, Tochter eines mit den Nazis kollaborierenden Industriellen, und kleidet sich extravagant, was in Belgien ebenfalls nicht gut ankommt. Sie nennt sich «Prinzessin Lilian von Belgien», verzichtet auf alle royalen Ansprüche für sich und ihre Nachkommen. Zudem wird Leopold die Heirat als Verrat an der unvergessenen, mittlerweile mystifizierten Königin Astrid ausgelegt. Das Bild des trauernden Witwers ist dahin. «Lustig, lustig, lasst uns heiraten!» lautet eine der bissigen Zeitungsüberschriften und spiegelt die Stimmung in Belgien.



Der Unfallort in Küssnacht am Rigi wird schnell zum Pilgerort: Souvenirjäger reissen Grasbüschel mit Tspritzern aus, suchen nach abgerissenen Teilen des Unfallwagens und schaben die Rinde vom Birnbaum.

Leopolds Popularität befindet sich daraufhin im freien Fall. Fotos von ihm und seiner Astrid, die bisher belgische Stuben zierten, werden reihum entfernt. Als der belgische König 1944 ins Schloss Hirschstein in Sachsen und 1945 nach Strobl in Österreich deportiert wird, mutmassen Untergrundmagazine, Leopold habe sich deportieren lassen, um sein Image aufzubessern. Die Stimmung in Belgien ist eindeutig gegen Leopold gerichtet: Weil er sich auch noch gegen Beschlüsse der belgischen Exilregierung stellt, erklärt ihn das Parlament in Brüssel offiziell für «unfähig zu regieren». Stattdessen wird Leopolds Bruder Karl Prinzregent von Belgien.

Leopold bleibt nichts anderes als das Exil – wogegen er sich 1941 noch so gestemmt hatte. Als Exil wählt er die Schweiz, nämlich das kleine Dorf Pregny-Chambésy, einen Vorort von Genf. Dort wohnt er mit seiner neuen Frau und den Kindern aus erster und zweiter Ehe auf dem herrschaftlichen Landgut «Le Reposoir». Der spätere König Baudouin besucht das Lycée in Genf.

Der kaltgestellte König Leopold sitzt am Ufer des Lac Léman und schmolzt über die mangelnde Wertschätzung seines Volkes. Eine offizielle Untersuchung der Vorkommnisse des Zweiten Weltkriegs wäscht ihn rechtlich rein. Doch Volkes Stimme orientiert sich an der Moral, und die bleibt im Keller.

1950 droht Belgien zu zerbrechen. Heftige Strassenschlachten, wilde Streiks und Regierungskrisen bringen das Land an den Abgrund, zudem bricht der Streit zwischen Flamen und Wallonen wieder auf. Unter diesen dramatischen Umständen kommt es zur Volksabstimmung: Knapp 58 Prozent stimmen, vor allem aus regionalpolitischen Gründen, für die Rückkehr des Königs. Leopold III. ist guten Mutes. Aber als er in Pregny die Koffer packt und nach Brüssel zurückkehrt, ist der Empfang mehr als frostig. So ringt sich Leopold III. zu einem folgenreichen Entscheid durch: Er dankt 1951 zugunsten seines 20-jährigen Sohns Baudouin ab, «um die Einheit des Landes und die Monarchie zu erhalten».

Das mondäne Acht-Zylinder-Cabriolet der Marke Packard, das Unfallauto von Küssnacht am Rigi, lässt König Leopold III. «an der tiefsten Stelle» des Vierwaldstättersees versenken. Dort, auf der Höhe des Schlosses Meggenhorn, soll das Wrack noch heute in 200 Metern Tiefe liegen. Trotz der Suche von selbsternannten Archäologietauchern bleibt es bis heute verschollen.

Leopold wird es recht sein. |G|



Weiterführende Literatur

- Erich Aschwanden: Tod einer Königin der Herzen, in: Neue Zürcher Zeitung, 24. 8. 2015.
- Stefan Aschwanden und Beat Gugger: Schwyz. Aufstand der Dinge. Ausstellungskatalog Forum der Schweizer Geschichte. Schwyz 1999.
- Der Tod der Schneekönigin, in: Neue Zürcher Zeitung, 27. 8. 2006.
- Robert Gsell: 25 Jahre Luftkutscher. Vom Luftsprung zur Luftbeherrschung. Erlenbach 1956.
- Adalbert Kälin: Das Königin-Astrid-Memorial in Küssnacht am Rigi. Erinnerungen an einen tragischen Unglücksfall im Jahre 1935, in: Schwyzer Hefte, Band 77. Schwyz 2001.
- Christian Koninckx: Astrid, 1905–1935. Brüssel 2005.
- Alice Odermatt: Das tragische Unglück der Königin, in: Küssnacht. 3 Orte, 2 Seen, 1 Berg. Küssnacht 2008, S. 156–165.
- Alexis Schwarzenbach: Königliche Träume. Eine Kulturgeschichte der Monarchie von 1789 bis 1997. München 2012.
- Alexis Schwarzenbach: Rêves Royaux. Réactions à la mort de la reine Astrid, 1905–1935, in: Cahiers d'histoire du temps présent (CHTP-BEG) Nr. 5/1998, S. 7–41.

Michael van Orsouw, Jahrgang 1965, ist promovierter Historiker, Bühnenpoet und Schriftsteller. Er arbeitet zurzeit am Buch *Blaues Blut. Gekrönte Häupter in der Schweiz*, das im August 2019 bei Hier und Jetzt erscheint. Anschliessend geht er mit den Schweizer Königsgeschichten auf Tour. michaelfanorsouw.ch