

**Zeitschrift:** Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin  
**Band:** 119 (1993)  
**Heft:** 35

**Artikel:** Hinter der Katastrophe steckt eine ungeheuerliche Verschwörung :  
Kapellbrücke: Was wirklich geschah  
**Autor:** Forrer, Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-615635>

### **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:** 15.05.2025

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



VON DANIEL FORRER

In der Nacht zum 19. August 1993 hat die Schweiz ein Stück ihrer Geschichte verloren. Die Luzerner Kapellbrücke ist nicht mehr. Wie nur, so fragt sich die ganze Nation, konnte das Unfassbare geschehen. Der *Nebelspalter* hat die Antwort. Dank umfangreicher Recherchen gelang es, eine in der Schweizer Geschichte einmalige und geradezu ungeheuerliche Verschwörung aufzudecken.

Hinter der Katastrophe steckt eine ungeheuerliche Verschwörung

## Kapellbrücke: Was wirklich geschah

Die Spuren führen in die Ostschweiz. Die Katastrophe von Luzern war kein Lausbubenstreich, auch keine fahrlässige Handlung, sondern eine gezielte, von langer Hand geplante Aktion der Ostschweizer Holzbrückenbau- und Tourismus-Mafia, unter Insidern bekannt unter dem Kürzel OHUTMA. Die Gründung der OHUTMA liegt drei Jahre zurück. Schauplatz: das malerische Toggenburg.

Schreiner A.B.\* gründete mit rund 20 Gleichgesinnten die *Interessengemeinschaft pro Holzbrückenbau*. Zu Beginn war es reine Freude an den vom Aussterben bedrohten Holzbrücken, wie zum Beispiel der 200jährigen Konstruktion über der Thur bei Lütisburg (siehe Bild). Von dieser Brücke fertigte die IG ein Modell, das für teures Geld verkauft werden konnte. Die IG pro Holzbrückenbau witterte das grosse Geschäft. Aufträge aber blieben rar, weshalb der Gemeinschaft das frühzeitige Ableben drohte.

Am 23. Mai 1991, einem lauen Vorsommerabend, traf sich A.B.

mit seinem IG-Vizepräsidenten C.D. im Aussichtsrestaurant «Wasserfluhblick». Nach ein paar Bieren wurde die verhängnisvolle Idee geboren. (Es lässt sich nicht mehr mit Sicherheit feststellen, ob A.B. oder C.D. den Gedanken zuerst aussprach.) «Holzbrücken sind nicht nur für uns schön, sie könnten auch eine touristische Attraktivität sein», sagten sich die beiden Pioniere. Als Beispiel tauchte zum ersten Mal der Name der Kapellbrücke auf. Wenn

Also, überlegten A.B. und C.D., brauchen wir nur noch die Touristen von Luzern ins Toggenburg zu locken. Dass die Toggenburger Holzbrücken nicht mit der Kapellbrücke konkurrieren können, sahen beide ein. Die Kapellbrücke musste weg. Als schönen Nebeneffekt könnte sich die IG mit einigem Glück den Auftrag sichern, das Luzerner Heiligum originalgetreu zu rekonstruieren. Das wiederum würde die IG weit über die Region hinaus bekannt ma-

Zehntausende von Menschen aus aller Welt jährlich die Kapellbrücke bestaunen, müsste das doch auch im Toggenburg möglich sein. Mehrere Holzbrücken hat's bereits, neue könnten gebaut werden. Berge hat's auch, ausserdem sogar noch richtige Schweizer Bauern.

chen und weitere Aufträge auf Jahre hinaus sichern.

Da A.B. und C.D. zwar Brücken bauen können, aber nichts von Tourismus verstehen, beschloss sie, A.B.s Schwager E.F. ins Vertrauen zu ziehen. E.F. ist Präsident der Toggenburger Verkehrsvereine und neben-

amtlich Chef der freiwilligen Feuerwehr der Gemeinde G. Er war sofort Feuer und Flamme für die Idee seines Schwagers und zudem bestens im Bild über den Zusammenhang zwischen Holz und Feuer. Aber das Ganze musste breit abgestützt sein. Schon am 25. Mai 1991 telefonierte er seinem Cousin fünften Grades G.H., der den Zusammenschluss der Ostschweizer Verkehrsvereine präsidiert. (Dem *Nebelspalter* liegt das Protokoll dieses Telefongesprächs vor, aus juristischen Gründen können wir es an dieser Stelle aber nicht veröffentlichen.)

Auch G.H. war begeistert. Das wäre genau die langgesuchte Möglichkeit, um den lendenlahmen Ostschweizer Tourismus in neue Blütezeiten zu führen. Noch am gleichen Tag verschickte er Einladungen an die Ostschweizer Verkehrsvereinspräsidenten, und am 15. Juni 1991 trafen sich die Herren im Keller eines bekannten, noblen Restaurants in der St.Galler Altstadt. Das dem *Nebelspalter* zugespielte Protokoll dieses Treffens enthüllt die ganze Tragweite des Falles: Die Tourismusexperten beschlossen, mit der Zerstörung der Kapellbrücke eine breit-

Freitag, 6. August 1993

TOGGENBURG

### «Zwei neue Thurbrücken bei Lütisburg»

Regierungsrechtliche Botschaft zur Verkehrsplanung im Toggenburg – Ortsumfahrungen vorgesehn

Neue Ortsumfahrungen (die...  
...Blick...  
...aber...  
...und

angelegte touristische Offensive gegen die Innerschweiz zu starten. Der zu erwartende enorme Touristenstrom sollte nicht nur dem Toggenburg, sondern der ganzen Ostschweiz zugute kommen. Als Dank an die Toggenburger für ihre Vorreiterrolle sollten diese allerdings zuerst von der Aktion profitieren.

Am 16. Juni wurde G.H. im Kaffee B. bei intensiven Gesprächen mit seinem Militärfreund I.K. beobachtet. I.K. hat eine leitende Stellung beim Schweizer Fernsehen. Resultat der Besprechung: die Sendereihe «Bsuch in», in der das Toggenburg an fünf aufeinanderfolgenden Tagen der ganzen Schweiz vorgestellt wurde. Um es nicht zu auffällig zu machen, schlug I.K. als erste vorzustellende Region das Saanenland vor. Allerdings gelang es I.K. nicht, die üblichen Produktionszeiten beim Schweizer Fernsehen abzukürzen. Die Sendungen konnten erst im Sommer 1993 produziert werden. Das brachte den ursprünglichen Zeitplan der OHUTMA durcheinander, welche die Kapellbrücke lieber schon im Frühling 92 abgebrannt hätte.

Dafür blieb Zeit, die ganze Aktion auszubauen und alle Kräfte auf den Sommer 93 zu konzentrieren. Die Ostschweizer Kantonsregierungen wurden beigezogen. An diesen lag es, die Infrastruktur für den erwarteten Touristenstrom sicherzustellen. Die sonst eher bedächtigen Ostschweizer Regierungsrate entwickelten eine – laut politischen Beobachtern – nie für möglich gehaltene Aktivität. Da gemäss OHUTMA-Planung das Toggenburg als erstes von den Touristen profitieren sollte, veröffentlichte die St.Galler Regierung rund zehn Tage vor dem Brandanschlag ein Verkehrskonzept für die Region Toggen-

REGION

### Erstes regionales Verkehrskonzept

Botschaft des Regierungsrates zur Verkehrsplanung im Toggenburg



burg. Nicht von ungefähr ist es das erste Verkehrskonzept, das die Regierung für eine ganze Region erstellen liess.

Geplant sind Ortsumfahrungen und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Kaum ein Zufall ist es, dass zum Konzept auch zwei neue Thurbrücken gehören. Eine davon aus Holz... Auf nationaler Ebene unternahmen die Ostschweizer Regierungen alles, um den Anschluss an die Bahn 2000 und die Neat nicht zu verpassen.

zu besprechen. Wie der *Nebelspalter* von gewöhnlich gutunterrichteter Seite erfahren hat, war die Stimmung gedrückt. Der Luzerner Stadtpräsident hatte die Ostschweizer mit seiner Ankündigung, die Kapellbrücke sei bereits im nächsten Frühjahr wieder aufgebaut, völlig überrumpelt. Mit einer solchen – für sie absolut fremden – Effizienz hatten die Ostschweizer nicht gerechnet. Regierungsrat L.M. war ausser sich. «Wenn die den Wink mit der

REGION

### Regierung gegen «abgespeckte» Bahn 2000

Der St.Galler Regierungsrat will mit allen Mitteln verhindern, dass die Ostschweiz ins Abseits gedrängt wird

Die St.Galler Regierung ver...  
...ab...  
...ab...

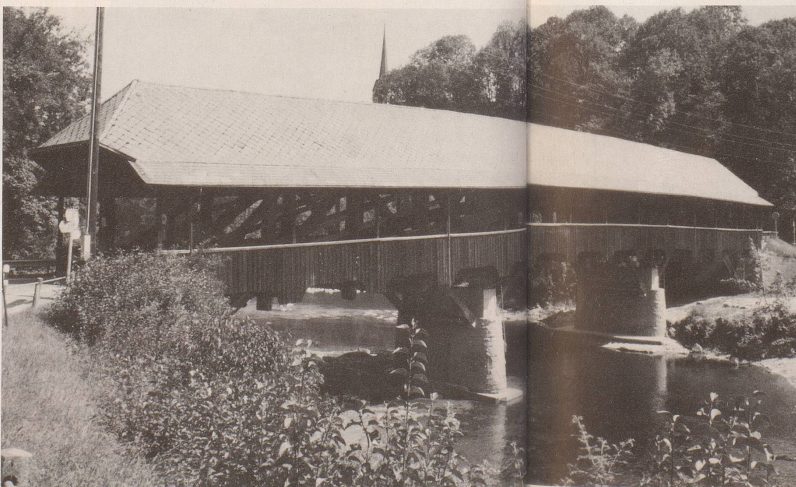
Selbstverständlich konnten sie ihre wahren Beweggründe in Bern nicht nennen, hatten darum und haben immer noch grosse Schwierigkeiten, sich durchzusetzen. Trotz dieser Schwierigkeiten auf höchster Ebene konnten die OHUTMA-Aktivitäten bereits erste kleine Erfolge verbuchen. Unter der Lütisburger Holzbrücke tummelten sich am Wochenende nach dem Brandanschlag mehr Badetouristen als je zuvor. Auch die Stadt St.Gallen verzeichnete einen (nur für Aussenstehende überraschenden) Zuwachs an Touristen.

Diese ersten Erfolge reichten der OHUTMA aber bei weitem nicht. Bereits zwei Tage nach dem Brand der Kapellbrücke, am 19. August 1993, traf sich der Verkehrsausschuss der Ostschweizer Regierungen, um das weitere gemeinsame Vorgehen

Kapellholzbrücke nicht verstehen, werden wir halt neue Ziele finden.»

In der anschliessenden heftigen Diskussion wurde L.M.s Vorschlag, den Pilatus in die Luft zu sprengen, verworfen – mit der Begründung, das wäre zu plump. Kollege N.O. schlug vor, die Aktionen von der Inner- auf die übrige Schweiz auszudehnen, um die Ermittlungsbehörden zu verwirren. Mit 3:2 Stimmen wurde schliesslich der Vorschlag von P.Q. angenommen. Dieser sieht vor, eine Kommission überraschenden, welche die Möglichkeiten prüfen soll, in einer Nacht-und-Nebel-Aktion das Matterhorn an den Bodensee zu transportieren.

\* Alle Namen sind der Redaktion bekannt. Gegen entsprechendes Entgelt sind wir bereit, sie den ermittelnden Behörden zur Verfügung zu stellen.



Holzbrücke bei Lütisburg: Nach der Luzerner Brandnacht beliebte Reiseziel von Touristen

BILD DANIEL FORRER