

Hinter der Katastrophe steckt eine ungeheuerliche Verschwörung : Kapellbrücke: Was wirklich geschah

Autor(en): **Forrer, Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **119 (1993)**

Heft 35

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-615635>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 lauten Vorkommerabend, traf sich A.B.

mit seinem IG-Vizepräsidenten C.D. im Ausschäftsrestaurant «Wasserflublick». 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 Heiligentum originalgetreu zu rekonstruieren. Das wiederum würde die IG weit über die Region hinaus bekannt ma-

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 versickerte 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 enthält die ganze Tragweite des Falles: Die Tourismusexperten beschlossen, mit der Zerstörung der Kapellbrücke eine breit-

am Freitag, 8. August 1993
Zwei neue Thurbrücken bei Lütisburg
 Regenerierte Besichtigung und Verkostung in Toggenburg — Ortsentwicklungszentrum

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 «Büschli», 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 Regierungsräte entwickelten eine — laut politischen Beobachtern — nie für möglich gehaltene Aktivität.

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

TOGGENBURG
Erstes regionales Verkehrskonzept
 Bittschiff des Regenerationszentrums «Wasserflublick» in Toggenburg

reguliert. 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 unternahm die Ostschweizer Regierungen alles, um den Anschluss an die Bahn 2000 und die Neat nicht zu verpassen.

zu besprechen. Wie der *Nebelspalter* auf 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 überempfindlich. Mit einer solchen — für sie absolut fremden — Effizienz hatten die Ostschweizer nicht gerechnet. Regierungsrat L.M. war aussersich. «Wenn die den Wink mit der

REGION
Regierung gegen «abgespeckte» Bahn 2000
 Die St. Galler Regierungen will von dem Bresten verzichten, das der Ortsverband ins Aareland plant und

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

Kapellbrücke 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 auszuweiten, um die Ermittlungsbehörden zu verwirren. Mit 3:2 Stimmen wurde schliesslich der Vorschlag von P.Q. angenommen. Dieser sieht vor, eine Kommission einzusetzen, 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.

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, beschlossen sie, A.B.s Schwager E.F. ins Vertrauen zu ziehen. E.F. ist Präsident der Toggenburger Verkehrsvereine und neben-



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