

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 6 (1930)
Heft: 19

Artikel: Die kranke Kathedrale
Autor: Theiling, Hanns
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755795>

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: 30.03.2025

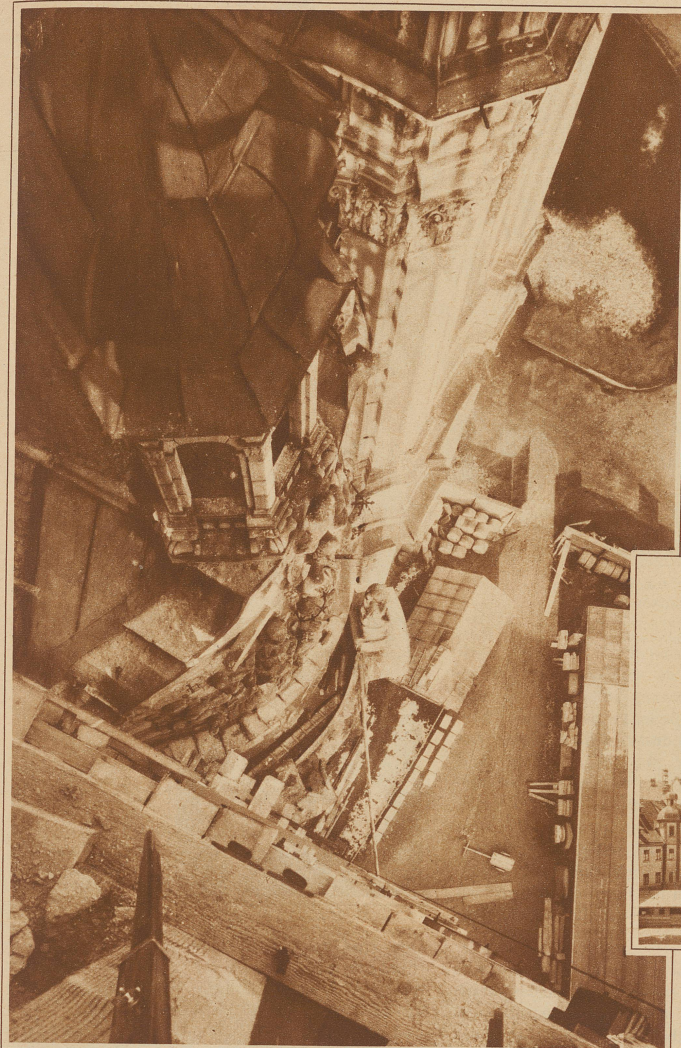
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die kranke Kathedrale

Auch Steine sterben, langsamer freilich als Menschen, aber sie sterben und zerfallen, wie alles andere. Das ist heute mit geradezu erschreckender Deutlichkeit an der herrlichen Kathedrale St. Gallens ersichtlich, deren Südturm zurzeit unter einem gewaltigen Werkgerüst verschalt steht: Renovation.

Quader um Quader prüft das kundige Auge des Steinmetzen, jeden einzelnen, ob er durch einen neuen zu ersetzen oder noch unversehr sei. Denn hier sind einzelne Schichten der Oberfläche weggeschiefert und schon längst in die Tiefe gestürzt; dort in der Südwestecke des Turmes gen Nord wich

(Fortsetzung nächste Seite)



Kathedrale St. Gallen
mit dem eingerüsteten Südturm. Das Gerüst reicht heute bis an die Turmkuppel



Original und Nachbildung

Bild links: Blick vom Werkgerüst des Südturmes der St. Galler Kathedrale hinunter auf die Bauhütten des Werkplatzes

(Schluß des Artikels Nachtflugexpress Zürich-Moskau)

unheimlich an. Plötzlich ertönt ein kurzes Sirensignal, und gleichzeitig erstrahlt der Flugplatz in Tageshelle. Auf niederen Gestellen sind diese nächtlichen Sonnen montiert und senden, an der Peripherie des Platzes aufgestellt, einen Lichtschein von 330 000 Kerzen ins Dunkel. Diese große Helligkeit würde aber jedes menschliche Auge vollständig blenden, wenn nicht durch sinnreiche Optiken das Licht nur auf den Boden gestrahlt würde.

Die Zeit geht schnell vorüber. Ein Beamter der Lufthansa nimmt die einzelnen Flugscheine der Passagiere entgegen und vergleicht diese mit seiner amtlichen Liste. Der Pilot und ein Beamter der Luftpolizei unterhalten sich, und es interessiert uns, einmal dieses Gespräch mit anzuhören. So selbstverständlich und unwesentlich hört sich alles an, daß man kaum glaubt, daß diese Unterhaltung die Grundlage zu unserer nächtlichen Fahrt bildet.

«Wie steht das Wetter?» — «Bis Zeichen 15 ziemlich klare Sicht, von da ab auf kurze Distanz etwas Bodennebel.» — «Wie ist die Wolkenhöhe?» — «Jetzt ca. 700 Meter, in der zweiten Weggälfte rufen Sie bitte Königsberg an, wie sich das Tief inzwischen verteilt.» — «Sonst noch etwas?» — «Nein!» — «Alles bereit zum Start?» — «Ja!» — «Auf Wiedersehen!»

Mit herzlichem Händedruck verabschiedet sich der Pilot und geht zur Maschine herüber, wo er, zusammen mit dem Mechaniker, seinen Platz in dem Führerraum einnimmt.

Rechts von uns sitzt der Funker an seinem Apparat und trifft noch die letzten Vorbereitungen. Vor uns, im Mittelgang ist eine kleine Türe, durch deren Fenster man die beiden Piloten betrachten kann. In der hinteren Wand des Passagierabteils sind wieder zwei Türen, die links führt zur Küche und

die rechts zu dem verschwiegenen Oertchen, dessen Türaufschrift: «Man bittet von einer Benutzung über Städten abzusehen» ein leises Lächeln herausfordert. Durch das Fenster sieht man jetzt einen Luftpolizisten, der einzelne Signale mit seiner roten Flagge gibt. Man verspürt einen sanften Ruck. Die Maschine rollt über das Flugfeld. Jetzt stehen wir gegen den Wind. Wieder ein leichter Ruck, schon schwebt man. In wenigen Sekunden fliegen wir hoch über den Häusern. Das Flugzeug beschreibt noch eine große Kurve um den Flugplatz, die vorgeschriebene Sicherheitsrunde, alles wird in Ordnung befunden, und nun geht es mit 200 km-Geschwindigkeit über die verschwimmenden Konturen der Weltstadt hinweg. Schon sind die letzten Lichter verschwunden. Der Funker neben uns rollt seine Antenne ab, um die Funkverbindung mit dem Flughafen festzustellen. Wetternachrichten, Standorteilungen und sonstige Mitteilungen sind der Inhalt seiner Arbeit während unserer ganzen Reise. Ab und zu sehen wir ihn einen Notizzettel dem Piloten zureichen, der diese aufgefundenen Nachrichten zu seiner sichern Führung braucht.

Nun kommt man auch einmal dazu, seinen eigenen Platz anzusehen. Vor uns befindet sich ein schön weiß gedeckter Tisch, der wie bei einem Expresszug einzuklappen ist. Seitlich unter dem Fenster entdeckt man eine Anzahl Papiertüten, deren unzweideutige Aufschrift: «Für Luftkranke» gemischte Gefühle hervorrufen. Gottseidank sind solche Fälle von Luftkrankheit nicht häufig. — Der Kellner erkundigt sich nach den Wünschen. Man wundert sich, daß der Pilot in dieser Dunkelheit seinen Weg findet, aber ein Blick durch das kleine vordere Fenster zeigt uns die Lösung. In gewissen Abständen sind auf der Erde, der Fluglinie entlang,

Leuchtmasten aufgestellt, die ein überhelles Licht ausstrahlen und so dem Piloten die Flugroute weisen. Alle Handlungen in dem Flugzeug selbst werden nach Instrumenten ausgeführt, die auf dem beleuchteten Schaltbrett vor dem Piloten angebracht sind. — Einige unserer Mitreisenden haben die Sessel zurückgeklappt, die so eine bequeme Schlafgelegenheit bilden, und strecken ihre müden Glieder aus.

Ein kleines rotes Leuchtschild blinkt auf: «Achtung Landung». Langsam sinkt die Maschine. Ein — zwei — drei kurze Stöße, sie hat aufgesetzt und rollt langsam dem Steg zu. Nach kurzem Aufenthalt geht es weiter. Jetzt betrachtet man schon viele Einzelheiten auf dem Flugplatz, die einem in der ersten Aufregung entgangen sind. Da erkennt man das starke Ansteuerungsfeuer des Flughafens, dann das leuchtende T, welches dem Piloten in der Luft die Ansteuerungsseite mitteilt, die Reparaturhallen und Garagen der Flugzeuge und dann eine Nachtsonne aus unmittelbarer Nähe. Wieder werden die Motore kurz überprüft und schon geht es weiter in die leise erwachende Dämmerung. Jetzt, wo man durch das Kabinfenster die zarten Umrisse der Erde erkennen kann, vergeht die Zeit wie im «Fluge». Ab und zu tauchen rote Lichter auf, die hohe Hindernisse, wie Schornsteine und Türme, dem Piloten erkennbar machen. Man erkennt Eisenbahnschienen, die sich wie Lebensadern durch das Land ziehen und manchmal glitzert ein kleiner See. Plötzlich machen wir mehrere Runden. Wir blicken hinaus: Häuser, Schornsteine und Türme. Wir sind schon am Ziel unserer Reise. Das Leuchtschild: «Achtung Landung» blinkt wieder auf. Wenige Minuten später steigen wir aus und begeben uns in die Stadt.



Verwitterte Säule am Nordturm. Man beachte wie sehr die Innenseite der Säule bereits zerstört ist. Die äußere Säulenkontur zeigt oben am Kapitell einen deutlichen Knick: die ganze Säule ist um Handbreite nach außen gewichen



Christus mit dem Stummel des abgewitterten Armes

sogar eine Säule handbreit nach außen, da sie die unbarmherzige Verwitterung soweit zerfraß, und den Heiligen an der stolzen Chorfassade droben fehlt die Nase. Ein anderer vermißt vielleicht seit Jahrzehnten den halben Unterkiefer und sämtliche Finger der ehemals so majestätisch erhobenen Linken. Ja selbst vor Christus nahm die Zerstörung keinen Halt, sondern hat ihm frech den rechten Arm bis zur Schulter hinauf weg-amputiert.

Ist es nicht wie ein Symbol, was all die erhabenen Dome des christlichen Abendlandes bedroht, daß hoch über dem kleinen Leben des täglichen Alltags langsam ihre reichen Zierate bröckelweise niederstürzen, und rasch genug folgen ihnen ganze Quader nach, so manches Ornament weit unter sich im jähen Fall zerschlagend! Es ist eine entschwindende Welt, die da zugrunde geht, und das kann traurig stimmen oder freudig, je nachdem man's so oder anders bedenkt.

Ein eigenartiges Leben hat da droben im Kreuzgebälk zwischen Glockenstube, Fehltritt und Tod begonnen, während tief drunten in der Bauhütte wieder im Steine die Meißel singen, bei jedem Schlag der geschickten Meistershand: den alten verwitterten Originalen entsprechend werden schwungvolle Gesimse, Putten und Engel und mächtige Säulenhäupter neugehäuen, ein gewaltiges Werk. Sechs bis sieben Jahre erfordern die Arbeiten an der Kathedrale zu St. Gallen und verschlingen Millionen. Wozu? — Um ein unvergleichliches Kunstwerk, wie es in der Schweiz in solcher Vollendung nur wenige gibt, noch zeitig genug vor dem sichern Untergang zu retten!

Auch in St. Gallen vollbrachten die tüchtigen Benediktinermönche noch eine letzte Großtat, als sie unter Anwendung riesiger Sum-



Giebelplastik der Chorfassade

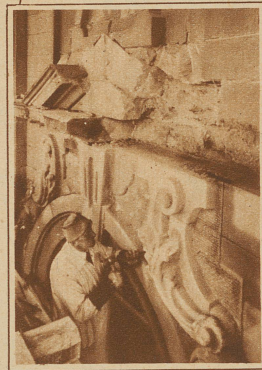


Bild links: Arbeit auf dem Gerüst. Ein neuer gesunder Stein hat die Stelle seines kranken Vorgängers eingenommen

men eine neue Klosterkirche erstellen ließen. Nicht weniger als volle 457 929 Gulden verwandte Abt Coelestin Gugger von Studach in der Zeit zwischen 1755 und 67 an dieses großartige Werk und hat uns damit ein architektonisches Prunkstück ersten Ranges hinterlassen. Heute obliegt die Sorge für Erhaltung fraglichen Baus vornehmlich den Katholiken des Bistums St. Gallen.

Mit erstaunlichem Opfermut haben sie nun die große Aufgabe seiner Renovation anhand genommen und es steht zu erwarten, daß es ihrem entschlossenen Willen gelingen werde, sie auch glücklich zu Ende zu führen. Das verdient restlose Anerkennung und aufrichtigen Dank der Kunstfreunde nicht nur unseres Landes, sondern sogar weit außerhalb desselben, entsprechend der gespannten Erwartung, womit sie den Fortschritt der Arbeiten verfolgen.

Hanns Theiling.



Die zarten Hände der Jungfrau Maria sind gänzlich zerfressen