

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 5 (1992)

Heft: 8-9

Artikel: Architektur lernt schwimmen

Autor: Kuhn, Albert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119655>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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



Architektur lernt schwimmen

Was ist 65,5 Meter lang, 9,5 Meter breit, 5,6 Meter hoch, 600 PS stark, 20 Kilometer pro Stunde schnell und schluckt bis zu 600 Basler Läckerli aufs Mal?

Die Sonne scheint. Das Wasser glänzt. Der Himmel über Basel ist blau. Jetzt betritt ein Journalist die Szene. Scheint nicht, glänzt nicht und ist nicht blau, sondern objektiv und beauftragt. Jetzt hat er etwas entdeckt, was schwimmt und gestern noch nicht da war. Natürlich ist es ein Schiff. Gestrichen im weisesten Weiss der ohnehin schon waschaktiven Nordwestecke und kontrastiert durch das chicste und zurückhaltendste Grau der Postmoderne, ist es von Bug bis Heck ganz Linie und rechter Winkel, dazu light und durchgängig schraffiert, dezent geschwungen überdacht und gekrönt von einem runden, freigestellten Steuerhausturm. Das Schiff schaukelt verlegen. Und was, wo wir uns doch grad so schön enervieren, was bitte soll dieses griechische Ornament rund um den weissen Turm? Geben sich die Yippie-Herrschaften neuerdings gebildet? Oder haben wir hier einfach die hiesig-humanistische Variante alles Jungen, Schö-

nen und Steinreichen? Fragt sich der Journalist und lässt den Blick auf einem etwas älteren Kahn verweilen, welcher offenbar «Lällekönig» heißt.

Immerhin ist dieser König ein richtiges Schiff. Denn erstens ist ein richtiges Schiff nicht neu, sonst könnte es nicht schmuddelig sein, und eine gewisse Schmuddeeligkeit müssen wir uns ausbedingen, seit unser Leben von Design, Stilkontrolle, Pflichtrenovationen und Ausnützungsziffern sorettungslos umzingelt ist. Des weiteren ist ein richtiges Schiff untenherum schwarz geteert, zeigt über der Wasserlinie Weiss und etwas Rot (allenfalls Blau), hat Fensterpartien in exotischem Mahagoni und Wandbleche in mit Rostwasser abgetöntem Weiss. Darüber hinaus wünschen wir uns da und dort etwas Messing (man gönnt sich ja sonst nichts). Wenn jetzt der Schiffbauingenieur noch begriffen hat, dass auch ein turbolangsames Rheinschiff eine windschnittige Schräglage

der Aufbauten, des Kamins und des Kapitäns verlangt, so sinnlos sie auch sei – dann wird das Schiff ein richtiges. Nichts von alledem bei diesem hier.

Eigentlich ähnelt das neue Ding einer simplen Barke, wie sie auf alten Tessiner Postkarten zu finden sind: Blos ist das Sonnensegel nicht aus Leinen, sondern aus Stahl, die Stützen nicht Holzstangen, sondern Stahlträger und der Zwischenraum – hindurchzuschaun’ – aus Glas statt aus Luft. Also haben wir hier keine Wände, die ja nichts anderes als verkleidete Stützstrukturen wären, sondern beiderseits dreissig dünne Vertikalen – hinter Glas von innen, vor Glas von aussen gesehen. Nicht schlecht.

Weiter fällt auf, was Matrosen und Kapitän als Scheuerleisten bezeichnen: Die Rundumstossstange, die sich beim Anlegen an Pfählen oder Pneus zu scheuern hat. Die meisten Flusssschiffe kommen mit der niederen Einstiegshöhe von anderthalb Metern nicht

recht klar, verlegen die Decks höher als die Einstiegspartie, was dann der Scheuerleiste ein paar Knickse verleiht. Diese hier verläuft vom Vorschiff bis zum Heck bolzgrad auf gleicher Höhe. Wir betreten nun das Schiff und gelangen in ein lichtes Foyer im vorderen Drittel des überdachten Teils. Von hier aus führen Treppen oder der Behindertenlift in die beiden übereinanderliegenden Decks, die separat bedient und bewirtschaftet werden können.

Das Oberdeck bietet etwa 70 Sitzplätze. Hier ist nicht nur Panoramaview, sondern auch ein Durchblick längs durchs ganze Schiff möglich. Das Unterdeck fasst etwa 120 Sitzende, hier sind die Fensterablagen exakt in Höhe der Scheuerleiste. Da die tragende Struktur außerhalb liegt, sind in beiden Salons keine Säulen nötig. Die Decken und Wandverkleidungen sind aus geschliffenem und hochpoliertem Birkenfurnier, worin fast unsichtbare Lüftungsschlitzte eingelassen sind. Da

die fertigen Holzkanten durch den blosen Abschnitt zustande kommen, ist Birke auf Sperrholz nicht teurer als Kunststoff, dessen Kanten Umleimer braucht.

Im Unterleib des Schiffes, wo die 600 PS produziert werden, arbeiten die niederen Maschinenräume bei geschlossenen Türen, werden zwangsläufig und wirken mit den Lochblechverkleidungen wie blitzblanke Techno-Discos. Ebenfalls im Untergrund die Toiletten, die mit ihrem Nussbaum-Interieur bloss Gefahr laufen, nie benutzt zu werden, da unvorbereitete Sonntagsausflügler sie für die Wohnung des Kapitäns halten werden.

Zurück ins Foyer. Hier wird Außen zu Innen. Von den massiven Stahlträgern über die schlanken Fensterrahmen bis zu den waagrechten Ahornleisten über der Bar und entlang den Bewegungszonen bei den Treppen ist von außen nach innen eine zunehmende Verfeinerung am Werk.

Auf der Mittelachse im Hallenboden ein Holzmosaik von Hannes Vogel mit dem Signet CM, denn die Basler Christoph Merian-Stiftung leistete an die Kosten von gut sieben Millionen Franken einen Beitrag von 1,7 Millionen. So heisst das Schiff nun MS «Christoph Merian». Das CM-Signet ist als Mäander auf Glas- und Eingangstüren sowie in Stahl rund

um den Steuerhausturm angebracht. Somit ist das einzige Rätsel, das das Schiff von aussen aufgibt, gelöst.

Rätsel und Kopfschmerzen verursachte allen Beteiligten die anspruchsvolle Mittelpartie des Schiffes – dort, wo das Hauptdeck in die beiden Salondecks übergeht, wo sich vier Treppen, drei Buffets, zwei Küchenlifts und Dutzende von Leitungen drängen. Dass hier Kompromisse wohl geschlossen, aber nicht sichtbar wurden, dass treppauf treppab schlichte Grosszügigkeit und Funktionalität regieren, wirft ein warmes Licht auf die ungewöhnliche Entstehungsgeschichte dieses Gefährts.

Im Februar 1989 erhielt Urs Gramelsbacher vom Basler Architekturbüro Erny/Gramelsbacher/Schneider den für ihn überraschenden Auftrag, ein Rheinschiff zu gestalten. Gedacht war eigentlich an Vorschläge für die Innendekoration, aber Gramelsbacher entwarf gleich ein ganzes Schiff. Beim Vergleich von alten und neuen Schiffen stellte er fest, dass früher feingliedriger gebaut wurde. So entstand aus vergilbten Fotos und modernen Bedürfnissen die Vision und der Plan eines Schiffes, das es zwar in seiner Art noch nicht gab, das Basel aber haben wollte. Der fertige Entwurf wurde acht europäischen Schiffs-

bauern vorgelegt, die Meidericher Schiffswerft in Duisburg erhielt schliesslich den Zuschlag.

Im Ringen um Farbtöne (Grau 7005), Schalldämpfung (55 Dezibel in den Salons) und die Anordnung der Holzscreuben (des Architekten Computer-Schraubenplan) entstand erst ein drei Meter hoher Aktenberg und schliesslich ein – nun ja – ein Schiff. Kein richtiges, wie gesagt, aber immerhin ein schönes, elegantes, leises, treibstoffsparendes, klimatisiertes, vibrationsfreies, behindertengerechtes, einmaliges. Und Während Werft-Direktor Walzer versichert, dieses Schiff werde Schule machen, meint Architekt Gramelsbacher: «Das ist eigentlich ein ganz einfaches Schiff», und ist an Bescheidenheit nicht zu übertreffen.

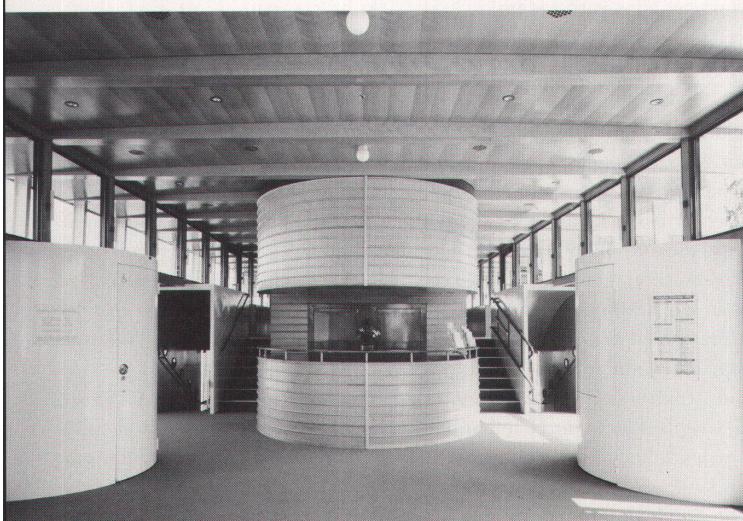
Salons, Klimaanlagen und Nouvelle Cuisine hin oder her: Den wahren Freund der christlichen See- und Flussfahrt findet man seit eh und je in der einzigen Haltung, die es an Würde mit dem Kapitän aufnehmen kann: An der Reling, stehend. Und in dieser Beziehung bietet die «Christoph Merian» nicht bloss die üblichen beiden Bratpfannen achtern und am Vorschiff, sondern rundumlaufende, gedeckte Galerien für etwa zweihundert wahre Freunden und Freunde der Gischt. Danke.

ALBERT KUHN

Die «Christoph Merian»: Dreissig dünne Vertikalen vor Glas und ein mäanderndes CM um den Steuerhausturm (links)

Das lichte Foyer: Symmetrie und zunehmende Verfeinerung der Strukturen von aussen nach innen (unten)

Die Toiletten im Unterwasserbereich: Nussbaum-Interieur (unten rechts)



FOTOS: MATTHIAS HEFTI

