

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 14 (2001)
Heft: [15]: Die Expo wird gebaut! : ein Projekt für die Expo.02

Artikel: Ich bin auch ein Schiff
Autor: Schindler, Anna
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121771>

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: 13.01.2026

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



Ich bin auch ein Schiff

Das grösste Schiff auf einem Schweizer See ist ein dreitausend Tonnen schweres Betonfloss. Zweihundert Meter vom Ufer entfernt liegt es in Murten vor Anker. In wenigen Wochen wird ein zwölf Stockwerke hoher Würfel aus rostigem Stahl darauf prangen. Der Monolith ist das Herzstück von Jean Nouvels Arteplage, seine Konstruktion eine Pionierleistung der Schweizer Ingenieurbaukunst. Dass er eines Tages wirklich schwimmen würde, glaubte lange niemand.

Die Expo.02 schreibt am Übergang von der Planung zur Realisierung wieder einmal Negativschlagzeilen. Der künstlerische Direktor Martin Heller musste auf Geheiss von Generaldirektorin Nelly Wenger Management-Kompetenzen abgeben, denn die Realisation einzelner Ausstellungsprojekte hinkt zehn Monate vor der Expo-Eröffnung fast ein halbes Jahr hinter dem Fahrplan her. Deshalb liegen Bau und Organisation der Ausstellungen nun bei den vier Arteplagechefs – und damit unter der Oberhoheit des technischen Direktors Ruedi Rast. Die Machtverschiebung zwischen den beiden Führungspersönlichkeiten an der Expo-Spitze bestätigt sich auf den Baustellen rund um das

schmucke Städtchen Murten: Die Macher haben das Zepter übernommen. Hülle um Hülle wird gebaut, ohne dass deren Inhalt in jedem Fall feststeht. Man möchte zwar meinen, es mache planerisch und architektonisch einen Unterschied, ob ein Gebäude eine Ausstellung, ein Theater oder einen Kinosaal beherbergen soll. Nicht für die Expo.02, die sich als mutige Bauherrin profiliert. Unverdrossen werden im Hafenbecken Pantschau heute nach Jean Nouvels Vorgaben Steinhaufen und Holzstösse konstruiert, die teilweise erst in ein paar Monaten Aufgabe und Zweck zugeschrieben erhalten. Anfang März 1999 stellte die Expo.01 in Genf die Sieger des Arteplage-Design-



wettbewerbs vor. Am überzeugendsten schien damals Jean Nouvels Entwurf für Murten: Das ganze Städtchen sollte für ein halbes Jahr zum Festgelände werden. Durch minimale bis minimalistische Eingriffe verwandelte sich die zwei Kilometer lange Uferzone im Konzept des heute 56-jährigen französischen Baukünstlers in eine ansprechende Ausstellungslandschaft. Zweihundert Meter im See draussen anker-te dreizehn Meter über Grund ein geheimnisvoller rostiger Würfel von 34 Metern Kantenlänge und der stolze Wehrgang der mittelalterlichen Stadt-mauer wurde zur Videogalerie umfunk-tioniert. Wohltuend ruhig hob sich Nouvels Architektursprache von den pompösen Gesten der andern drei Ar-teplages ab. «Wozu Mittel für eine Plattform im See verschwenden, wenn genügend Raum an Land vorhanden ist?», fragte der Popstar unter den internationalen Spitzenarchitekten provokativ. In Murten brauche es kei-nen artifiziellen Funpark, das Klein-städtchen sei idyllische Kulisse genug. Ein bisschen Event-Magenkitzel durfte gerade mal in der schwimmenden Unterwasserbar aufkommen, in die echtes Wasser kontrolliert eindrang und wo der Seespiegel auf Nasenhöhe vor dem Glas schaukelte.

Zwölf Stockwerke rostiger Stahl ...

Seit dieser ersten Präsentation ist das Ausstellungsgelände in Murten radikal

redimensioniert worden. Auf's Cüpli-Heben und Sushi-Schlemmen in der «Isola-Bar» werden die Expo-Besucher ebenso verzichten müssen wie auf den Rundgang über die bespielte Ringmauer. Die von Nouvel eigens entworfenen Auf- und Abgänge auf die Mauer harren nach dem unerwarteten Ausstieg von Projektsponsor Orange im Februar einer ungewissen Zukunft. Das Herzstück der Arteplage aber hat alle Streichungen und Redimensionierungen überlebt: der schwimmende Monolith. Eher hätte Nouvel auf das ganze Projekt verzichtet, als den 38 000-Kubik-meter-Stahlwürfel aus dem Programm zu streichen. Erhalten geblieben ist auch das Grundkonzept der poetischen Inszenierung des Städtchens Murten: Jean Nouvel verzichtet auf jegliche Demonstration kollektiver Fröhlichkeit. Seine archaischen baulichen Eingriffe in die idyllische Seenlandschaft nennen sich etwa «Les Tas» (Kieshaufen), «Stères de bois» (Holzbeigen) oder «Roadhouse» (Blockhütte). Genauso schauen sie auch aus. Das Wahrzeichen der Arteplage Murten aber ist der irritierend scharfkantige Fremdkörper mitten im Schiffsverkehr ausserhalb des Hafenbeckens Pant-schau: Der zwölf Stockwerke hohe Würfel aus unbehandeltem Stahlblech soll an Arnold Böcklins «Toteninsel» er-innern und als schwimmendes rostiges Mausoleum über die Arteplage wa-chen, fabulieren die Expo-Macher.

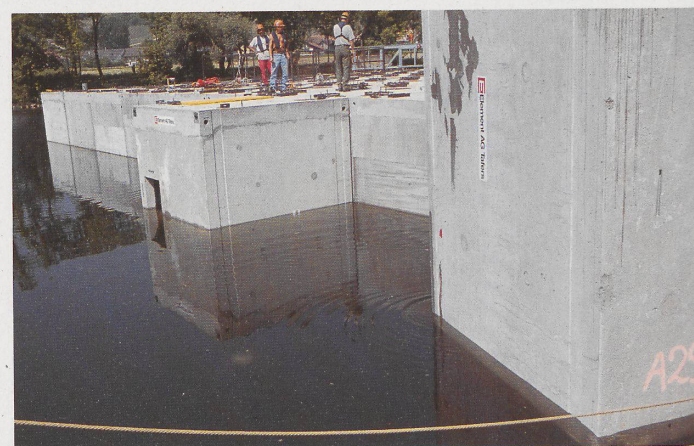
Die Produktion der hundert Schwimmkörper geschieht unter enormem Zeitdruck: Die Arbeiter der Firma Element in Täfers beto-nieren 15 Stunden am Tag. Dabei verlangt die Fertigung der 55-Kubikmeter-Kisten aus Leichtbeton Fingerspitzengefühl: Jedes Loch muss millimetergenau stimmen

Um ihre Wasserdurchlässigkeit zu testen, werden die Pontons im Hof senkrecht ge-stellt und bis zur Höhe von 2,50 Meter mit Wasser gefüllt. Danach rollen die 30 Tonnen schweren Betongaragen auf dem Sattel-schlepper zur Montage nach Sugiez



Der Montageplatz im Broyekanal bei Sugiez ist eine Grossbaustelle mit allen Schikanen. Der eigens konstruierte Drehbock funktioniert wie eine Waage: Wird er beladen, schwingt er um die eigene Achse und kippt den Betonquader senkrecht ins Wasser. Der Kran bremst die Dreissig-Tonnen-Klötze

Stück für Stück werden die schwimmenden Garagen aneinander gereiht und provisorisch verschraubt. Unter Wasser leistet der Taucher Präzisionsarbeit: Er positioniert die Blöcke genau zueinander, damit die Spannkabel durchgezogen werden können



Besonders geheimnisvoll ist sein Innenleben aber nicht: Die maximal tausend Personen, die pro Tag in vier sechzigplätzig Katamaranen den Stahlwürfel entern können, werden dort auf zwei Geschossen zwei Rundbilder bestaunen können. Das berühmte «Panorama der Schlacht von Murten», zwischen 1893 und 1894 von Louis Braun geschaffen, zeigt, frisch restauriert, farbenfroh und detailliert bis zum letzten Blutstropfen die historische Niederlage des Burgunderkönigs Karl des Kühnen gegen die Eidgenossen vom 14. Juni 1476. Die Länge des 1000-Quadratmeter-Rundgemäldes hat ganz profan auch die Masse seiner Hülle mitbestimmt: Das Panorama läuft über dreieinhalb mal dreissig Meter. So lange mussten die Kanten des Monolithen mindestens sein.

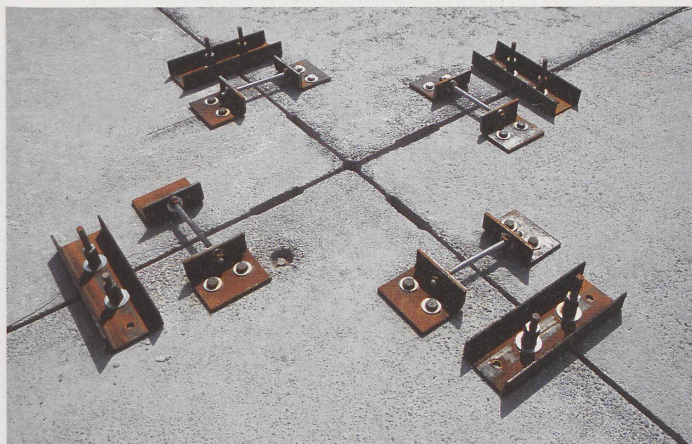
Im unteren Raum hängt die zweite, zeitgenössische Rundschau: «Schweiz Version 2.1» nennen die Künstlerschwester Claudia und Julia Müller aus Basel und ihre Berufskollegen Andreas Reuter, Dominique Salathé, Volker Trommsdorff, Emanuel Tschudi, Monica Studer und Christoph van den Berg ihr Werk. 24 computergesteuerte Projektoren werfen im Zwanzig-Minuten-Rhythmus immer neue Sequenzen von patriotischen Schweiz-Bildern, zusammengestellt aus Zeitungs- und Privatarchiven, bearbeitet und verfremdet zum dreidimensionalen Kunstwerk, an die Wände rundum. Die Absicht dahinter ist die

gleiche, wie sie auch den Panoramamalern des vorletzten Jahrhunderts antrieb: Einen virtuellen Raum zu schaffen, der die Besucher in fremde Welten trägt, bildet und unterhält.

Ganz real ist dagegen das dritte Panorama, das die Besucher vom schwimmenden Würfel aus zu Gesicht bekommen: Auf siebzehn Metern Höhe läuft im oberen Ausstellungsraum ein meterhohes Fensterband rund um den Monolithen und gibt den Blick frei auf das Umland vom Mont Vully bis nach Praz. Dass die Rundschaue zum schaukelnden Dogma-Filmerlebnis wird, ist dabei kaum zu befürchten: Der Wellengang auf dem kleinen Murtensee beträgt höchstens einen Meter. Deshalb bewegt sich der 3000 Tonnen schwere schwimmende Betonsockel des Monolithen selbst in einem Sturm mit der Stärke von «Lothar» höchstens fünfundvierzig Zentimeter auf und ab und maximal zwanzig Meter in seiner Vertäuerung hin und her. Das haben Berechnungen und ausführliche Tests der ETH Lausanne am Modell im Massstab 1:50 ergeben, versichert der technische Projektleiter der Arteplage Murten, Martin Gerber. Dass der Monolith allerdings wirklich schwimmen würde, war lange Zeit umstritten.

... schwimmen auf dem See

In Jean Nouvel's erstem Entwurf wurde der Stahlwürfel zwar vom Wasser getragen, sein Fuss aber hatte aus einer



einzigsten hohlen Betonkammer mit einem Volumen von rund viereinhalbtausend Kubikmetern bestanden. «Diese Konstruktion stellte ein enormes Sicherheitsrisiko dar», erzählt der junge Ingenieur Philippe Menétrey von der Berner Firma Emch & Berger, die sowohl für die Expo-Anlagen in Murten wie für die Arteplage in Yverdon die Ingenieurarbeiten übernommen hat. «Die Titanic hatte vier unabhängige Kammern – und ist trotzdem gesunken.» Emch & Berger arbeiteten von Beginn an eng mit dem Büro Nouvel und dessen lokalen Partnern Gauer, Itten, Messerli, Maria Architekten zusammen. Es galt, einen Boden für die 1100 Tonnen schweren Stahlaufbauten zu konstruieren, der nicht sinken konnte und den zwölf Stockwerke hohen Kubus optimal stabilisierte. Es galt ein Schiff zu bauen, das trotz seiner unproportionierten Gestalt auch im Sturm garantiert schwamm – eine ingenieurtechnische Herausforderung, wie sie sich in der Schweiz noch selten gestellt hatte. Menétrey wandte sich mit seinem Team denn auch Rat suchend an holländische und belgische Schiffbauexperten, studierte die Hydraulik schwimmender Brücken und die Bauweise von Bohrseln in der Nordsee und kombinierte bewährte Techniken aus Schiff- und Betonbau neu. Dann aber kam das Aus für seine Tüftelei. Im Winter 1999 schloss die Expo einen Vertrag mit der Baufirma Bati-

group ab: Für insgesamt 50 Millionen Franken sollte das Basler Generalunternehmen alle vier Arteplages errichten. In diesem Budget schien die schwimmende Riesenbox in Murten zu teuer – die Expo-Leitung favorisierte eine Lösung auf Pfählen im Seegrund. Im Sommer 2000 dann der grosse Krach: Die Aufbauten auf den aus Spargründen immer kleiner werdenden Plattformen wurden immer schwerer und teurer und die finanziellen Forderungen von Batigroup immer horrender. 18 Millionen Franken hätten die Pfähle unter dem Monolithen in Murten zum Schluss kosten sollen, darauf wollte die Expo nicht mehr eintreten. Die Bauarbeiten ruhten – und Philippe Menétrey begann wieder zu zeichnen, zu rechnen, Experten für Betonfabrikate zu konsultieren und kleine Kartonwürfelchen mit Gummibändern zusammenzuspannen.

Ein Floss aus hundert Garagen

Kurz vor Weihnachten präsentierte er der ungläubigen Expo-Leitung ein schwimmendes Fundament für den Monolithen, das nicht nur mach-, sondern auch zahlbar war: Hundert vorgefabrizierte Hohlkörper aus Leichtbeton, die mit einer Seitenlänge von 3,50 Metern und einer Höhe von 4,75 Metern je die Grösse einer Garage haben, setzen sich Stück an Stück zu einem 3000 Tonnen schweren Floss zusammen. Jeder Schwimmkörper bildet eine



Murten: Augenblick und Ewigkeit

Die Arteplage von Jean Nouvel, Paris, und Gauer-Itten-Messerli-Maria Architekten, Bern, verteilt sich auf die gesamte Altstadt und die Uferzone und hat eine Besucherkapazität von 12 000 Personen.

Geplant sind sechs Ausstellungen an Land:

Blindekuh: Eine Ausstellung mit Bar in total dunklen Räumen, in der die Besucher von Blinden geführt und betreut werden. Jean Nouvel konstruiert dazu eine wellblechgedeckte Halle aus einer künstlich gealterten Bretterverschalung. Das Projekt ist von der Helsana, zwei Stiftungen, der UBS und Jelmoli teilfinanziert (3,6 Mio. von 7,9 Mio. Franken).

Die Werft: Bundesprojekt zum Thema «Sicherheit in der Offenheit» unter Federführung des VBS.

Expoagricole: Forum der Schweizer Landwirtschaft mit Viehzucht Wettbewerben, einem ständigen Markt beim Berntor, dem Garten «SwissMiniNature» im Beaulieu-Park und Filmporträts über Schweizer Bauernfamilien. Künstlerische Leitung: Peter Spillmann. Teilweise finanziert von Agro Marketing Schweiz und dem Bauernverband.

Garten der Gewalt des IKRK: In der idyllischen Gartenanlage von Günter Vogt lauern unterschiedliche Formen sozialer Gewalt – symbolisiert in Objekten, Skulpturen, Filmen und Klängen. Mit 4,5 Millionen Franken finanziert von Stephan Schmidheiny's Avina-Stiftung. Parallel dazu erarbeitet

die französische Künstlerin Sophie Calle im historischen Museum Murten das Thema «Verschwundene».

Heimatfabrik: Das Projekt der Kantone BE, FR, JU, NE, SO, VD und AG wird ausserhalb der mittelalterlichen Stadtmauer zum Stadttor hin gebaut. Heimatbilder sollen hinterfragt werden – der genaue künstlerische Inhalt steht noch ebenso wenig fest wie der detaillierte Innenausbau.

Un ange passe: Sieben kleine Pavillons in der Pantomime thematisieren in künstlerischen Installationen Lebens- und Glaubensfragen. Das Projekt der Kirchen (Autor: Gabriel de Montmollin) ist erst teilfinanziert (1 Mio. von 6,3 Mio. Franken).

Zwei Rundbilder sind im schwimmenden Monolithen zu sehen: Panorama der Schlacht von Murten und Schweiz Version 2.1, ein zeitgenössisches Kaleidoskop der politischen Schweiz. Zur Arteplage gehören folgende Ausstellungs- und Restaurationsgebäude (alle von Jean Nouvel entworfen): Tente centenaire, geschlossenes Zelttheater mit 800 Plätzen, «Les Tas», drei 11 Meter hohe Kieskegel, deren Inhalt noch nicht feststeht, «Stères de bois», kleines Kino, dessen Fassade ein Holzstoss ist, «Roadhouse» Meyriez, offenes Theater mit 800 Plätzen, «Barres Familiales», Familienrestaurant, Schuppen aus rohem Stahl, «Stand alone», Offene Holzterrassen am See, und ein Take-Away-Stand am See.



Eine bange Reise: Kurz nach sechs Uhr morgens am 19. Juni setzt sich die 3000 Tonnen schwere Plattform in Bewegung Richtung Murten. Hinten schieben zwei Schiffe, vorne weg tuckert ein Schlepper mit dem Sandbagger, Lotsen navigieren das schwerfällige Ungetüm sicher durch die heiklen Stellen in der Krümmung des Broyekanals

Drei Stunden später ankert die Plattform vor Murten, zweihundert Meter im See draussen. Die Erleichterung ist den Verantwortlichen ins Gesicht geschrieben: Martin Gerber, der technische Projektleiter der Artepilage Murten, lässt Champagnerkorken knallen. Und auch Ingenieur Philippe Menétrey, der geistige Vater der schwimmenden Betonplattform, mag vor den Fernsehkameras breit lachen

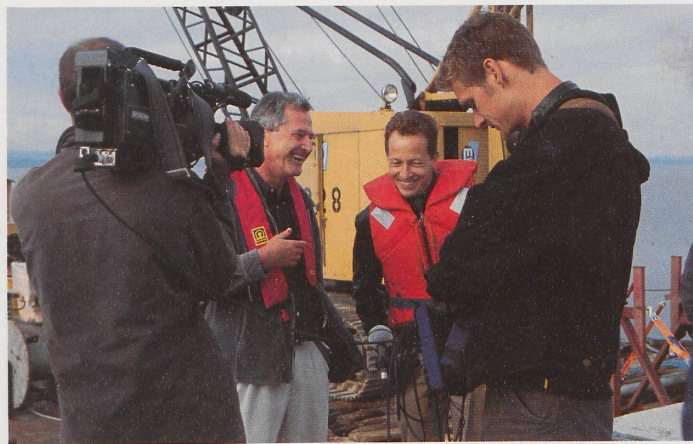


eigenständige, wasserdichte Kammer und ist aus Sicherheitsgründen mit einer eigenen Wasserpumpe ausgerüstet. Untereinander verbunden sind die zehn mal zehn Elemente mit Stahlkabeln, die mit einer Belastung von drei Tonnen vorgespannt werden. Die Fugen dazwischen werden unter Wasser mit Beton gefüllt – und es entsteht eine stabile, hohle Betonplattform, die dank ihrer Wasserverdrängungskraft die Stahlaufbauten des Monolithen zu tragen vermag: Leer liegt sie 2,40 m tief im Wasser, voll beladen maximal einen Meter tiefer. Im Murtensee, zweihundert Meter vom Ufer weg, an Ort und Stelle gehalten wird sie mit total dreieinhalb Kilometern Stahlkabel: Je sechs Stränge sind an drei Seiten an dreissig Meter hohen Pfählen festgemacht, die restlichen sechs an gezackten Betonkörpern, die sich wie Anker in den Seeboden graben.

Es brauchte allerdings einige Überzeugungskraft, bis die Expo-Leitung dem kühnen Ingenieurbauwerk grünes Licht gab, erinnert sich Philippe Menétrey. Ausschlaggebend waren die Kosten: Der schwimmende Betonfuss kostet mit acht Millionen Franken die Hälfte dessen, was die Batigroup für ihren Pfahlbau budgetiert hatte. Das Unternehmen zog sich nach zähen Verhandlungen auf die beiden Artepilages Biel und Neuenburg zurück, den Auftrag für die Bauten in Murten und Yverdon bekam der Berner Bauunternehmer Mar-

ti zugesprochen. Im Frühjahr wurde in der Fabrikationshalle der Firma Element in Tafers bei Fribourg der erste Betonkörper gegossen.

Die Produktion lief unter enormem Zeitdruck ab. Nachdem Element Emch & Berger bereits im Oktober und November des vergangenen Jahres beratend zur Seite gestanden sei, habe sie Anfang Jahr von Marti den gültigen Auftrag für die hundert Schwimmkörper erhalten, erklärt Betonbauer Marc Althaus. Das hiess: Im Januar Feinplanung, Mitte März Fabrikationsbeginn, bis zum 23. Mai jeden Tag zwei Elemente giessen. Am Schluss hätten sie fünfzehn Stunden am Tag geschuftet und auch am Samstag betoniert, berichtet Althaus. Denn die Herstellung der einzelnen 55-Kubikmeter-Betonkisten gestaltete sich nicht einfach – zudem war die Zeit des Herumprübelns knapp. Gegossen wurden die Hohlkörper liegend aus dem speziellen, holländischen Leichtbeton Leytag. Die äussere Schalung nahm die Armierung und die Röhren für die Spannkabel auf, die innere diente zum Freihalten des Hohlraums. Der von einer Seite hineingegossene Beton floss unter dem Holzkern durch, und erst wenn dieser Boden vollständig gefüllt war, wurden die übrigen Wände gegossen. Problemlos ging das alles nicht über die Bühne. Wichtigstes Kriterium der hundert Pontons war ihre Wasserundurchlässigkeit – deshalb wurden sie schon im Hof der Firma Ele-



ment senkrecht gestellt und bis auf 2,50 Meter Höhe mit Wasser gefüllt. «Eine 16 Zentimeter dicke Betonwand ist nie hundertprozentig wasserdicht», erklärt Marc Althaus. Dass aber der erste fertige Schwimmkörper derart lecken würde, war für alle Beteiligten eine böse Überraschung.

Das schwerste Schiff, das je ...

Solche Mängel mussten eilends behoben, andere unglückliche Umstände zu den eigenen Gunsten umgenutzt werden – schliesslich musste die Plattform nur elf Monate nach der ersten Projektskizze fertig sein. Produktions- und Transportbedingungen bestimmten in pragmatischer Weise die Masse von Plattform und Monolith: Objekte, die breiter sind als 3,50 Meter, dürfen in der Schweiz nur mit Polizeieskorte auf der Strasse transportiert werden – also durften die einzelnen Elemente nicht breiter sein als 3,40 Meter. Jedes von ihnen wog dreissig Tonnen – um sie zu bewegen, brauchte es nicht nur spezielle Hebekräne bereits in der Fabrikationshalle, sondern auch zwei extra konstruierte Drehböcke zum Be- und Entladen der Sattelschlepper. Einer stand in Tafers, der andere auf dem Montagegelände in Sugiez am Broye-kanal. Diese beiden Drehböcke funktionierten nach dem Prinzip einer Waage: Waren sie leer, standen sie im Gleichgewicht. Kam das liegende Betonelement drauf, drehten sie sich

automatisch um die eigene Achse, kippten und liessen den Quader senkrecht ins Wasser rutschen – der dahinter stehende Kran diente vor allem dazu, die Dreissig-Tonnen-Klötze abzubremesen. Stück um Stück wurden die schwimmenden Garagen aneinander gereiht und unter Wasser von einem Taucher provisorisch verschraubt. Dieser musste allerdings bei der Feinpositionierung der Blöcke präzise arbeiten: Die Spannkabel, die immer zehn Hohlkörper in zwei Richtungen wie Perlen auf eine Schnur reihten, konnten erst am Schluss durch alle hundert gezogen werden – da mussten die ausgesparten Öffnungen genau nebeneinander liegen.

Neben dem Zivilschutzgelände in Sugiez hatte Projektleiter Gerber einen gut geeigneten Montageplatz gefunden: Die ruhige Bucht in der Broye war bereits als Grossbaustelle eingerichtet mit einer Zufahrtsrampe für schwere Lastwagen und genügend Platz für den Drehbock. Dafür nahm Gerber in Kauf, die fertige Plattform 600 Meter durch den Broyekanal und anderthalb Kilometer über den offenen See an ihren finalen Liegeplatz vor Murten schleppen zu müssen – ein Transport, wie ihn die schweizerische Schifffahrt noch nie zuvor gesehen hatte. Er bereitete dem gewieften Bauleiter denn auch Unbehagen: Das theoretische Profil des Broyekanals ist 2,50 Meter tief; Echolotmessungen aber ergaben, dass in der Ka-

nalmündung Schwemmsandhaufen lagen. Die Fahrrinne wurde ausgebagert, präzise mit Bojen markiert, und einige Tage vor dem vereinbarten Transportdatum wurden die Bielerseeschleusen bei Port geöffnet, um den Wasserstand rund dreissig Zentimeter zu erhöhen. Genauso hoch über dem Kanalgrund glitt die Plattform beim Umzug dahin – es hätte kein Taucher zum Rechten sehen können, wäre das schwerfällige Betonungetüm plötzlich festgesteckt.

... auf Schweizer Gewässern fuhr

Das risikoreiche Unterfangen aber lief wie am Schnürchen. Kurz nach sechs Uhr morgens am 19. Juni gab Martin Gerber den drei Schiffsführern und den Navigatoren auf der Plattform das Zeichen zum Start. Mit einem halben Meter pro Sekunde setzte sich der Konvoi im Zeitlupentempo in Bewegung: Vorneweg ein Schlepper mit dem Sandbagger, zwei Schub-Schiffe hinter der Plattform – für die beim Schifffahrtsamt eigens eine Genehmigung hatte eingeholt werden müssen. Zwei Stunden dauerte es, bis der aussergewöhnliche Konvoi den offenen See erreicht hatte – und die Erleichterung stand allen Verantwortlichen nach den letzten Zentimetern ins Gesicht geschrieben. Nun liegt die Plattform vor Ort, der Kran zum Aufrichten der sechzehn Meter hohen Stahlträger ist darauf installiert, und bis zum September soll die 460

Tonnen schwere Tragstruktur fertig gebaut sein. Gleichzeitig wird die Fassade aus unbehandelten Stahlplatten von unten nach oben vorgehängt. Bis Weihnachten ist der Rohbau beendet, damit Anfang Januar 2002 mit dem Innenausbau des Panorama-Würfels begonnen werden kann. An Land sind derweil die Parkplätze im Hafengelände aufgehoben und die idyllischen Quaianlagen in der Panschaue zur Grossbaustelle umgewandelt worden. Hundertfünfzig Lastwagen rumpeln pro Tag zum See hinunter, Berge von Holz und Stahlblechen türmen sich hinter der grossräumigen Absperrung. Die Murten tragen mit Gelassenheit, dass die Expo praktisch in ihren Gärten baut – und harren mit Skepsis dem nächsten Sommer. Eine Studie des Neuenburger Professors Denis Maillat über die möglichen Auswirkungen der Landesausstellung auf ihre vier Standorte hat für die Region Murten eine Wertschöpfung von 25,7 Millionen Franken errechnet. Die Kehrseite der Medaille: Die Region Murten wird für die Expo Kosten von rund fünfzig Millionen Franken zu tragen haben. Zudem hat die Stadt nach Expo-Ende nur ein begrenztes touristisches und ökonomisches Entwicklungsprofil – sie ist zu klein. So viele Fremde kann auch der geheimnisvolle rostige Leuchtturm im See nicht in den Hafen locken. Zumal er im November 2002 Stück für Stück wieder abgebrochen wird. **Anna Schindler**