

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 11

Artikel: Grosser Bahnhof für die Kunst des 19. Jahrhunderts im Musée d'Orsay
Autor: Marti, Dominic
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76530>

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: 17.03.2025

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

Grosser Bahnhof für die Kunst des 19. Jahrhunderts im Musée d'Orsay

Das 19. Jahrhundert ist ins Museum gegangen: 2300 Gemälde, 250 Pastellzeichnungen, 1500 Skulpturen, 1100 Kunstgegenstände, 13 000 Fotografien, Architekturmodelle laden ein zu einer Reise zu den schönen Künsten der Zeit gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Veränderungen zwischen 1848–1914. Nicht die Jahrhundertwende, sondern der 1. Weltkrieg bedeutete das Ende dieser Epoche.

Eine Vision wird wahr

Es war im Jahre 1900, der neue Bahnhof, la Gare d'Orsay, stand kurz vor der Einweihung, als der Maler *Edouard Detaille* den Wunsch äusserte, aus dem Bahnhof einen Kunstpalast zu schaffen, solange noch Zeit dazu sei. Nach 86 Jahren ist die damalige Vision wahr geworden: Aus dem Bahnhof des 19. Jahrhunderts, einem Durchgangsort für Reisende, ist ein Begegnungsort mit der Kunst des 19. Jahrhunderts geworden. Für eine Weile mag das Museum, selbst Ausstellungsgut, den Besucher in eine Welt der Vision und Phantasie versetzen, gleich wie damals den impressionistischen Künstler. Keine Abschiedstränen mehr in Orsay, dafür Freude oder Entsetzen über die Geschmacksrichtungen einer Epoche! Für die Kunstsammlungen aus dem Musée du Louvre, dem Musée du Jeu de Paume, dem Palais de Tokyo ist das Musée d'Orsay zur definitiven Unterkunft geworden. Knapp dem Erstickungstod entronnen, präsentieren sich die Kunstwerke nun in neuer Umgebung und im Glanze eines neuen Lichtes.

Seit der Eröffnung im Dezember 1986 haben die Besucherzahlen alle Erwartungen übertroffen. In den drei ersten Wochen des neuen Jahres haben bereits mehr als eine Viertelmillion Besucher den Weg in das neue Museum gemacht. Musée d'Orsay wird bald seine Konkurrenten, den Eiffelturm und das Centre Pompidou in der Besucherzahl überflügeln. – Ein «toter» Ort ist wieder auferstanden als lebendiges Museum, beispielhaft in seiner Didaktik. Die Wiedergeburt bereichert Paris um eine weitere Attraktion: der bunten Palette von Kunst bis Kitsch des 19. Jahrhunderts.

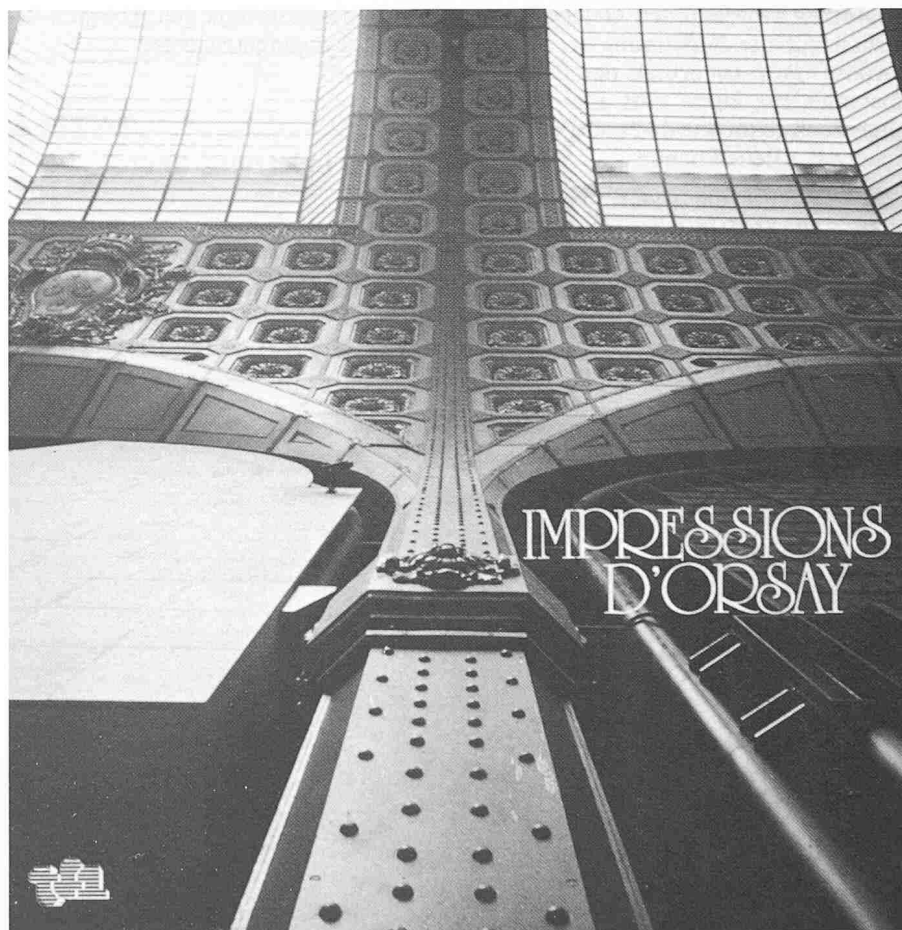
Von einem Holzlager zum Kunsttempel

Ein Ausschnitt des Turgot-Planes aus dem Jahr 1740 zeigt an der Stelle des heutigen Museums noch offenes Vor-

land am linken Seineufer, das als Umschlagplatz für Holz und andere Schiffsfracht benutzt wurde. 1708 errichtete ein gewisser *Charles Boucher d'Orsay* die Quaianlage am linken Flussufer, daher der Name Quai d'Orsay. 100 Jahre später baute *Napoleon Bonaparte* dort ein Gebäude für das Aussenministerium. Während des Aufstandes der Pariser Kommune wurde dieser Bau zerstört. 30 Jahre lang moderten die

alle Pariser Bahnhöfe der damaligen Zeit beruht der Bau auf einer Eisenkonstruktion, Bogenträger von 40 Metern Spannweite mit einem Tonnengewölbe. Die Felder zwischen den Trägern sind durch Fensterbänder ausgefüllt, die Zenitallicht in die Halle eindringen lassen. Die Gusseisen-Skelettkonstruktion wurde mit einer äusseren Steinverkleidung eingepackt, um dem majestätischen Gegenüber, dem Louvre, seine Referenz zu erweisen. Eine ähnliche Komposition – Haupthalle, Tonne mit seitlichen Gewölben – enthielt der Entwurf der Halle für Gartenbaukunst.

Während vierzig Jahren verkehrten in der Gare d'Orsay bis 200 Züge täglich, noble Expresszüge aus Tours, Bordeaux, Madrid und Lissabon. Unter demselben Dach wurde damals auch ein Hotel eingerichtet, in dem französische Generäle, Gesandte, Lords und russische Fürsten ein- und auszugehen pflegten. Das Hotel überlebte den



Ruinen dahin bis 1898 die Eisenbahngesellschaft Paris–Orléans die Liegenschaft kaufte in der Absicht, einen Bahnhof zu bauen. Ein Wettbewerb entschied zugunsten einer Ausführung des Projektes *Laloux*. In zweijähriger Bauzeit wurde der Bahnhof erstellt – gerade rechtzeitig, um die Besucher der Weltausstellung zu empfangen. Wie

Bahnbetrieb um zwei Jahrzehnte. Im Mai 1958 erhielt es nochmals prominenten Besuch, als dort *General de Gaulle* seine Rückkehr zur Politik verkündete, kurz vor der Gründung der 5. Republik. Das Schicksal des Bahnbetriebes wurde früher bereits entschieden. Mit zunehmender Elektrifizierung der Bahn wurden die Züge zahlreicher



Hotel und Bahnhof um 1900

und länger, die Quais konnten jedoch nicht erweitert werden, was zur Stilllegung des Bahnbetriebes im Jahre 1939 führte. In der Zeit danach bezogen die Ratten der Pariser Unterwelt dort ihr Quartier und erfreuten sich des täglichen Bades in den schlammigen Wasserpfützen zwischen den Geleisen. Als Kulisse für die Verfilmung von *Franz Kafkas «Prozess»* erhielt der Bahnhof nochmals für kurze Zeit eine Bedeutung, doch dann wurde es still um den Zeugen der Belle Epoque.

1961 verkaufte die SNCF die Liegenschaft und gab damit den Weg zu deren Abbruch frei. *Le Corbusier* bezeichnete den Bau mit seiner prachtvollen Eisenkonstruktion als den «hässlichsten Bau von Paris». Mit seinem Projekt anfangs der 60er Jahre befürwortete er einen

Abbruch und schlug einen Hotel-Neubau, 100 Meter hoch, vor. Aus dem damaligen Wettbewerb von 1960 ging jedoch das Projekt der Architekten *Coulon* und *Gillet* siegreich hervor und wurde in der Folge ausführungsreif weiterentwickelt bis 1974, als eine Verfügung des Ministers den Abbruch-Beschluss rückgängig machte.

Rettung in letzter Minute

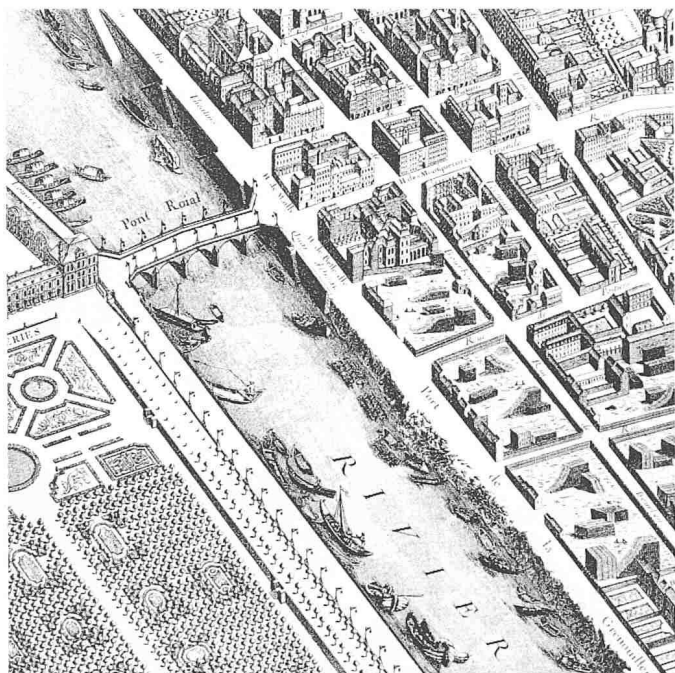
Der 1972 vollzogene Abbruch der Gemüsehallen von *Baltard* (Les Halles) hatten vielen Bürgern die Augen geöffnet. Inzwischen war eine breite Bevölkerung sensibler geworden für städtebauliche Probleme und Lösungen.

Gleichzeitig erwachte das Interesse für die Eisen- und Glasarchitektur des 19. Jh. Ein wachsamer und aktiver Minister sowie ein neuer Zeitgeist für Erhaltung historischer Bausubstanz bewogen *Präsident Pompidou*, den einst bewilligten Abbruch definitiv zu stoppen. Was *Pompidou* und sein Minister in letzter Minute retteten, sollte in der Folge zum Denkmal der «Cohabitation architecturale» (*Francois Léotard*, Kultusminister) werden. *Valéry Giscard d'Estaing*, sensibler in bezug auf Fragen der Umwelt- und Stadterhaltung, liess als erstes den Bahnhof in das Register der schutzwürdigen Bauten eintragen. 1977 beschloss er im alten Bahnhof ein Museum für Kunst des 19. Jahrhunderts einzurichten. Wiederum entschied ein Wettbewerb auf Einladung 1981 das Projekt der Architekten *ATC Bardon*, *Colboc*, *Philippon* zur Ausführung zu bringen. Der Entscheid fiel zugunsten von *ACT*, weil deren Projekt zum damaligen Zeitpunkt die meisten Möglichkeiten und Entscheide offen liess; insbesondere den späteren Beizug der Innenarchitektin, Bühnenbildnerin, Dekorateurin *Gae Aulenti*.

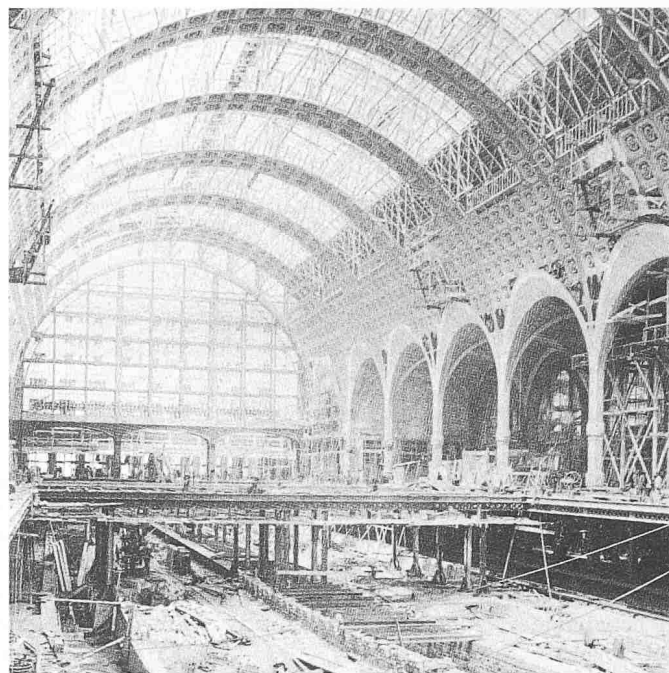
Leider blieb *Giscard d'Estaing* die Ausführung des Projektes nicht vergönnt: er durfte froh sein, dass sein Nachfolger, *François Mitterrand* das begonnene Werk zu Ende führte. Anfang Dezember des letzten Jahres konnte Staatspräsident *Mitterrand* in Anwesenheit von *Valéry Giscard d'Estaing* und *Madame Claude Pompidou* die 12jährige Cohabitation mit einer feierlichen Eröffnung krönen.

Musée d'Orsay, Fassade zum Seine-Fluss und Louvre





Ausschnitt Turgot-Plan 1740, Umschlagplatz für Schiffsfracht



Baustelle Gare d'Orsay, 1900

Revolutionäre Epoche mit kultureller Blütezeit

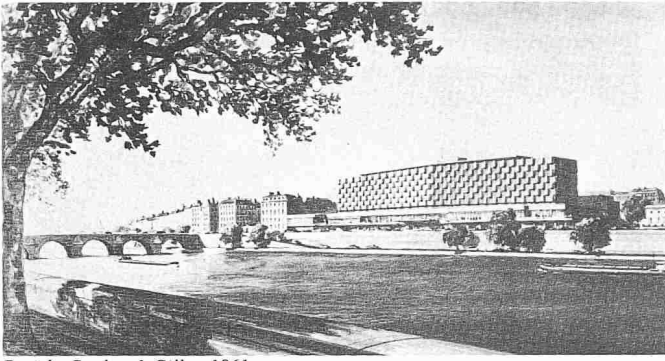
Zum erstenmal hat sich ein Museum eine einzige Epoche zum Thema gemacht, die Zeitperiode von 1848 bis 1914. Diese Epoche begann mit der Februarrevolution, der Abdankung des Königs *Louis-Philipp*, der Proklamierung der 2. Republik und endete mit der Mobilisation in Frankreich und der Kriegserklärung an Österreich-Ungarn. Am Anfang vollzog sich in der Kunst

der Bruch mit der Romantik, am Ende triumphierte die Belle Epoque. Dazwischen war eine Zeit von Extremen zwischen Triumph und Desaster, zwischen Revolution und Gegenrevolution mit einem Kaiser und sieben Regierungen, Frankreich führte Krieg gegen Russland und Preussen, in Paris fanden in dieser Zeit vier Weltausstellungen statt. Der revolutionäre Charakter der Politik hatte sein direktes Abbild in der Kunst des 19. Jahrhunderts. Auf breiter Basis manifestierte die Kunst ihre Ablehnung gegenüber den ästhetischen

Wertvorstellungen des vorangegangenen Jahrhunderts. Seit der Revolution von 1848 distanzierte sich die Malerei von den früheren akademischen Theorien. Maler strömten nach Paris, einem weltoffenen Platz, an dem sich die Geburt der modernen Kunst vollziehen sollte. In der ausgestellten Epoche entwickelte sich die Malerei vom romantischen Idealismus über die Realisten *Corot, Doré, Courbet* zum Impressionismus von *Manet, Monet, Renoir, Degas, Pissarro, Sisley*, zum Expressionismus von *van Gogh, Toulouse-Lautrec*, den

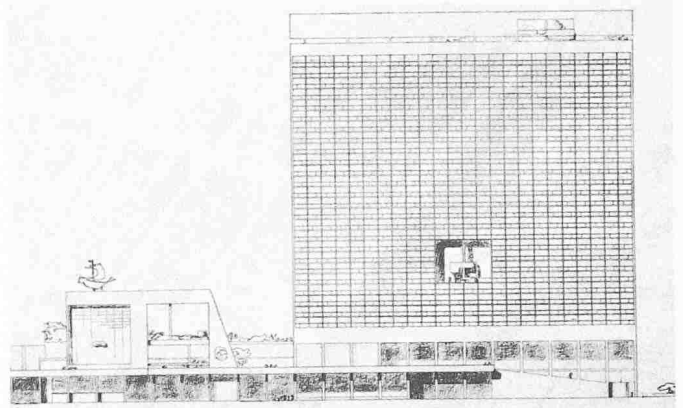
Bahnbetrieb 1900-1939





Projekt Coulon & Gillet, 1961

Projekt Le Corbusier für ein neues Hotel, 1961



Faues Matisse, Rouault, Derain, Dufy zu den Kubisten Braque und Picasso – die Malerei entwickelte sich vom Konkreten zum Abstrakten. Um die Jahrhundertwende begann sich die Vielfalt nebeneinander laufender Strömungen zu steigern.

Während Maler wie Manet, Monet, Cézanne, van Gogh in der Einsamkeit schöpferische Arbeit leisten konnten, erstickten die Architekten im Eklektizismus. Erst gegen Ende des Jahrhunderts setzte sich die Abwendung von historischen Stilen durch. Bereits um die Mitte des Jahrhunderts hatten Ingenieure die neuen Konstruktionsmöglichkeiten der industriellen Bauweise entdeckt. Eisen konnte man zwar schon seit prähistorischer Zeit, jedoch erst mit der industriellen Produktion konnte es als Baumaterial eingesetzt werden.

In den zwanzig Jahren des 2. Kaiserreiches regierte in Paris der bauwütige Präfekt, Baron Haussmann. Vom Kaiser mit der Umgestaltung von Paris beauftragt, leitete Haussmann eine echte

urbane Revolution ein. Haussmann gilt bis heute als der Schöpfer des modernen Paris. Die Stadt gliederte sich damals einem riesigen Bauplatz. Zu jener Zeit wurden errichtet: die Oper (1861–75), der Eiffelturm (1889), die National-Bibliothek (1857–67), die Markthallen (1853), die vielen glasgedeckten Passagen, verschiedene Parkanlagen. Breite Boulevards, ausgehend von den Bahnhöfen, wurden gebaut zur besseren Zirkulation von Luft und Licht und zum Verschieben der Truppe. Um 1900 erhielt Paris das erste Untergrundbahnnetz, die Metro.

Haussmanns Werk zeugt vom Glauben an die Macht der Produktion. Der Unternehmungsgeist der industriellen Revolution half ihm in siebzehn Jahren die mittelalterliche Stadt in die Grossstadt des 19. Jahrhunderts zu transformieren.

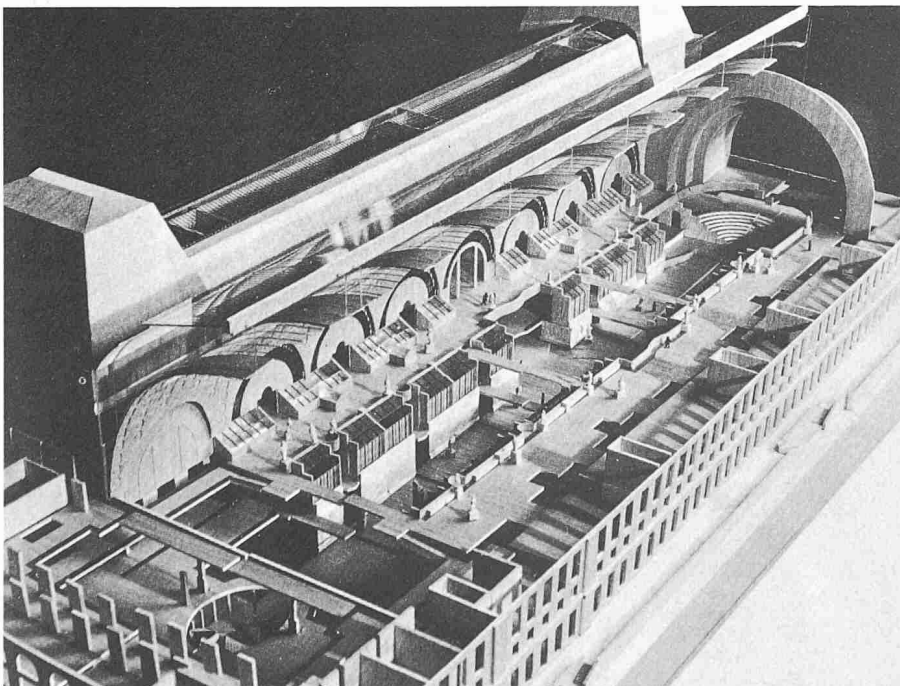
Die Epoche war eine Blütezeit auch in der Bildhauerei. Die Errungenschaften der Revolutionen, die Kriege und ihre Generäle wollten verherrlicht sein. Die



Hotel d'Orsay 19. Mai 1958: General de Gaulle wird Ministerpräsident

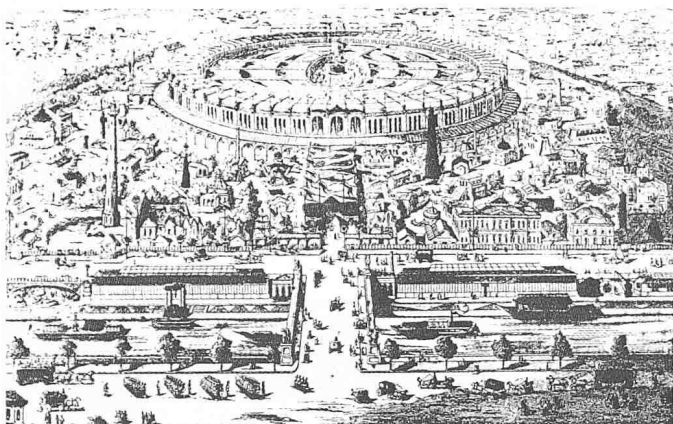
Umgestaltung von Paris verlangte gleichzeitig nach repräsentativen Skulpturen. Über Jahrhunderte hinweg war die Bildhauerei den akademischen Theorien verhaftet gewesen. Zwischen dem letzten Werk von Michelangelo und dem ersten Werk von Auguste Rodin (Das ehernen Zeitalter, 1877) lagen 300 Jahre. Das Werk von Rodin konzentrierte sich darauf, der Skulptur jene innere Geschlossenheit wiederzugeben, die sie seit Michelangelo verloren hatte. Rodins Grundsätze leiteten den Übergang zur modernen Bildhauerei ein. Der Übergang von klassischer Tradition in die Moderne wurde ebenso abgeleitet von Werken namhafter Bildhauer wie Barye, Rude, Préalut, Prémiet, Carpeaux, Bartholdi, Dalou, Claudel, Falguière, Bourdelle, Maillol.

Projekt ACT, Wettbewerb 1979

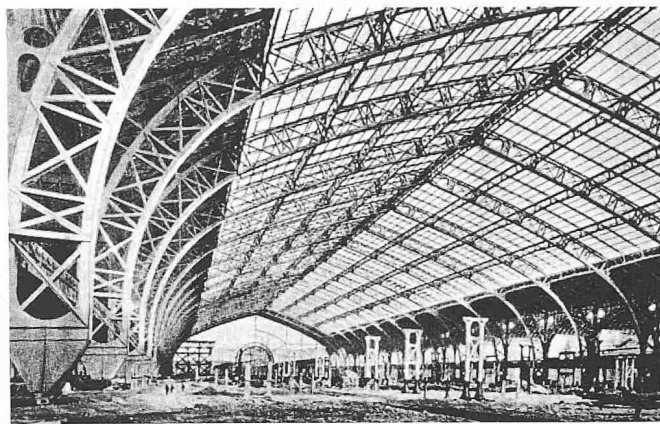


Eine interdisziplinäre Kunstdarstellung

In Sichtweite des Grand Palais, des Eiffelturmes und gegenüber dem Louvre und den Tuilerien-Gärten empfängt der einstige Bahnhof den Besucher zu einer «Reise» durch das 19. Jahrhundert und die Belle Epoque. Sein Inhalt, interdisziplinär, umfasst Malerei, Bildhauerei, Architektur, Stadtplanung und Fotografie. Weitere Aktivitäten, Filmvorführungen, Wanderausstellungen, Vorträge und Konzerte bereichern das Angebot.



Weltausstellung 1867, konzentrisch angeordnete Hallen



Maschinenhalle der Weltausstellung 1889, Spannweite 115 Meter

Mit seinem zeitlich definierten Inhalt füllt das Musée d'Orsay die Lücke zwischen den Sammlungen im Louvre und im Centre Pompidou. Orsay ist ein Museum zur Geschichte des Geschmacks im 19. Jahrhundert. Nicht eine elitäre Auswahl wird gezeigt, sondern die offizielle Kunst, die verschmähte Kunst bis hin zum Kitsch. Nebeneinander vertreten sind die Rebellen, die Konservativen, die Klassiker, die Amateure. Es sind Werke, die zur gleichen Zeit, aber mit verschiedenen Intentionen entstanden sind. Die Konfrontation der angeblich guten mit der schlechten Kunst ist bewusst gewollt. Was jahrzehntelang verkannt oder verschollen war, holte man wieder ans Tageslicht. Orsay feiert die Auferstehung der «Pompierers»* neben dem Kernstück der Gemäldesammlung, den Impressionisten.

... mit neuem Kunstverständnis

Räumlich getrennt präsentieren sich die beiden Zeitabschnitte dieser Epoche. Im Rez-de-chaussée ist die Entwicklung von der Romantik bis zum Höhepunkt des Impressionismus um 1870 dargestellt mit Werken von *Ingres, Delacroix, Chavanne, Moreau, Degas, Millet, Courbet, Manet, Monet, Renoir* (vor 1870). Auf dem Niveau supérieur finden sich die Werke der Spätimpressionisten nach 1870 *Monet, Renoir, Pissarro, Sisley, Degas, van Gogh, Cézanne, Seurat, Toulouse-Lautrec, Gauguin, Bonnard, Vallotton*, um einige Namen zu nennen.

Der Besucher erreicht die Gemäldesammlungen erst im Verlauf des Rundganges. Der erste überwältigende Anblick offeriert die gross angelegte Skulpturenallee im Mittelschiff, breit genug zum Flanieren und Ausruhen. Dieser zentrale Raum erlaubt eine Begegnung auf Augenhöhe mit der sitzenden «Sapho» von *Pradier* oder dem «Löwen» von *Barye*. Die Stufen aus der

* L'Art Pompier = Kunst des schlechten Geschmacks

Vergangenheit in die Gegenwart emporkletternd, gelangt der Besucher zuletzt zu den Skulpturen von *Rodin* ganz hinten auf der mittleren Etage.

Ebenfalls im hintern Teil ein Schlüsselwerk des 2. Kaiserreiches, die Oper von *Charles Garnier*. In die Darstellung mit grossmassstäblichen Modellen ist auch das Quartier um die Opéra, typisch für die damalige Stadtplanung, einbezogen: Die gleichförmigen Bürgerhäuser, anonyme Kulissen, geleiten den Besucher zum Höhepunkt am Ende der Avenue de l'Opéra. Das Bauwerk der Oper selbst verkörpert den prunkvollen Stil des 2. Kaiserreiches, ein neubarockes Monument, diagonal in den Platz gezwängt, solch ein kühner Vorschlag konnte sich des Kaisers Architekt leisten.

Neben der Modellausstellung vermittelt das Museum einen Überblick über die Architektur zwischen 1850-90. Der Raum in den beiden Türmen am Ende ist der Entwicklung der *Art Nouveau-Bewegung* in Paris, Nancy, Brüssel, Wien, Glasgow und Chicago gewidmet, mit besonderm Akzent auf *Héctor Guimard* und dem Wiener *Fin de siècle*.

Grand Palais, Kuppelbau in Eisen und Glas

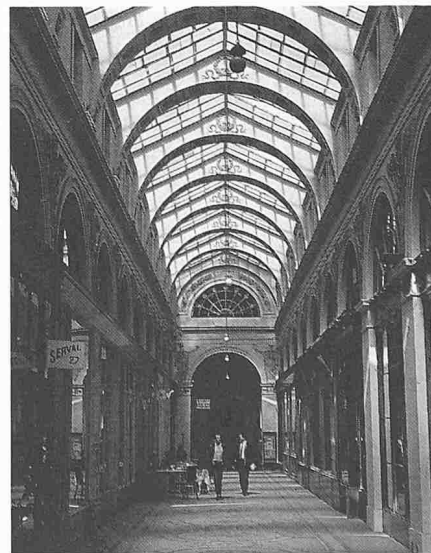


Orsay stellt uns das 19. Jahrhundert erstmals vor, wie es war, mit Licht und Schatten, mit einem reichen künstlerischen Schaffen. Mutige Gegenüberstellungen enthalten Werke, die noch vor zwanzig Jahren kaum jemand zu zeigen gewagt hätte. Diese Darstellung des 19. Jahrhunderts wäre noch in den 60er Jahren glattweg vom Tisch gefegt worden. Inzwischen hat sich das Verhältnis und das Kunstverständnis für das vorangehende Jahrhundert geändert. Toleranz oder Nostalgie?

Kunstwerk als Mass der Metamorphose

In fünfjähriger Bauzeit hat sich die Metamorphose vom ausgedienten Bahnhof zum Museum vollzogen. Der Umwandlungsprozess hat das Ausgangsprodukt weder zerstört noch verunklärt. Den Verantwortlichen ist eine Synthese gelungen, bei der die Komponenten klar lesbar bleiben: die Hülle (Bahnhofhalle von *Laloux*), der Einbau (Innenarchitektur von *Aulenti*) und die Kunstwerke. Das Problem bestand darin, die

Passage Vivienne, Bautyp des 19. Jahrhunderts für Wohnen, Handel und Werkstätten

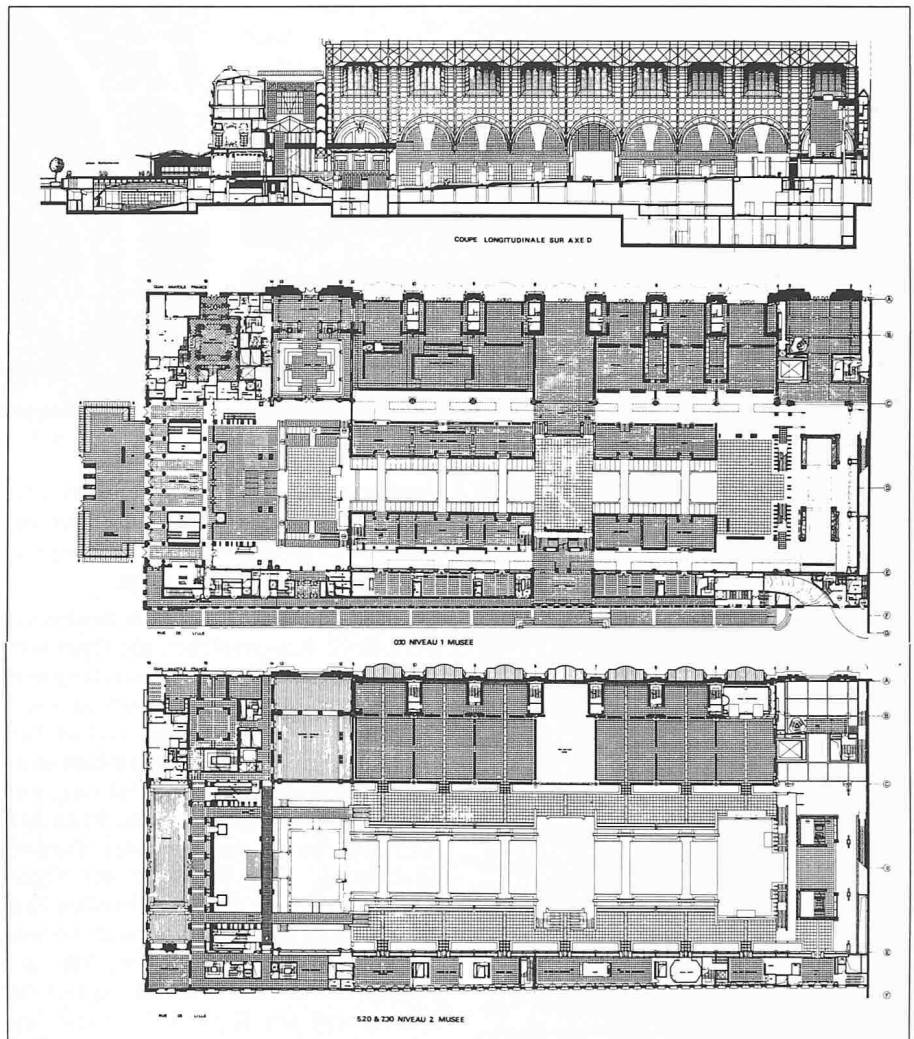


se drei ungleichen Komponenten zu einer Einheit zu formen ohne Dissonanzen. Die kleinste Komponente, das Kunstwerk war das Mass aller Dinge, auf welches die beiden andern abgestimmt wurden.

Für die Wiederverwendung der Bahnhofhalle drängte sich zunächst ein Paket technischer Sanierungsmassnahmen auf:

- Sanierung der Foundation: Schutzmassnahmen gegen Überschwemmungsgefahr durch Flusswasser, Einbringen eines 80 cm starken Betonkoffers auf Pfählen
- Neuisolierung der Hülle: Ein Teil der Glasfenster wurde durch DV-Verglasung mit thermischer Isolation ersetzt
- Klimatisierung: Für das immense Raumvolumen galt es, eine Klimaanlage einzubauen, die pro Stunde 1 Mio m³ Frischluft umzuwälzen vermochte, die Installationen möglichst elegant versteckt; die Luftumwälzung durfte keinen störenden Lärm verursachen; Zeichnungen, Aquarelle, Fotos verlangen die Beachtung von klimatischen Grenzwerten
- Schalldämmung: Bei einem Fassungsvermögen von stündlich 5000 Besuchern war mit einem beachtlichen Lärmpegel zu rechnen; die vorhandenen Materialien des Altbaus, Glas, Eisen, Stuck, weisen nur mässige schalldämmende Eigenschaften auf
- Von den Stuckkassetten der inneren Verkleidung mussten mehrere hundert restauriert werden; bei diesem Vorgang konnten in den Rosettenmotiven Öffnungen für Frischluftaustritt und Schalldämpfer angebracht werden
- Unerwünschter Lichteinfall: es musste verhindert werden, dass Sonnen-

Edgar Degas: Die Ballettklasse



- licht direkt auf die Bilder einstrahlen kann (kritisch IV- und UV-Strahlung)
- Sicherheit: Massnahmen waren notwendig gegen Diebstahl und Feuer

Während der Planungs- und Bauzeit stellten sich wiederholt neue technische Probleme, die ihre spezifische Lösung erforderten; Patentrezepte gab es nicht.

Edouard Manet: Der Pfeifer



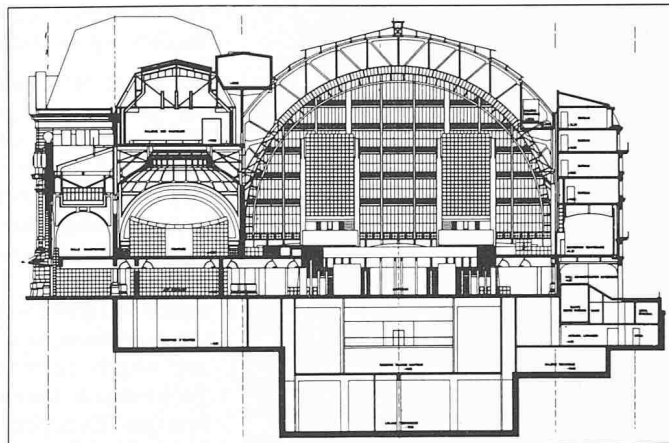
Neue Architektur in vorhandene eingebaut

Die Architekten interpretierten die Flussrichtung als Hauptachse, welche die innere Organisation des Museums bestimmen soll. Als Folge wurde der Haupteingang von der Flussseite an den Kopf (rue de Bellechasse) des Gebäudes verlegt. Die Eingangsplattform wurde erhöht und verbreitert. Aus einem Ort, wo man früher ankam bzw. wegfuhr, galt es einen Raum zu schaffen, an dem man verweilen möchte. Bezogen auf den Massstab von Kunstwerk und Betrachter war die Halle zu gross und weiträumig, um die Objekte optimal zur Geltung bringen zu können. Der Bau enthielt zwar eine reich dekorierte Fassadenarchitektur nach aussen, jedoch keine verbindende Innenarchitektur. Das gestalterische Hauptproblem bestand in der Reduktion des gewaltigen Massstabes einer Halle von 134 x 40 x 32 Metern auf ein menschliches Mass, ohne aber die Grossform zu zerstören.

Die Lösung stellt neue Architektur dar, eingebaut in die vorhandene Hülle.



Räume für Gemäldesammlung im Obergeschoss



Schnitt durch Halle, Vestibül und Vorhalle

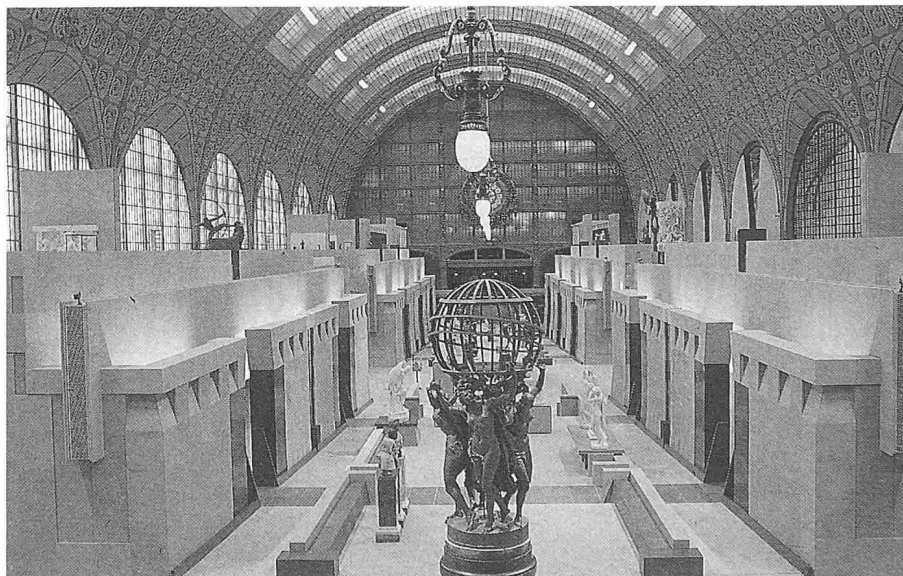
Hülle und Kunstwerke stammen beide aus derselben Epoche, dazwischen, in doppeltem Sinne vermittelnd, steht die neue Innenarchitektur, der Einbau von *Gae Aulenti*. Zum einen hilft er, den Raumbedarf für die Kunstsammlungen (47 000 m²) zu decken, zum andern übernimmt er die Rolle der früheren «Möblierung», der Geleise und Züge.

Der Einbau unterteilt den Grossraum in drei Zonen parallel zur Flussrichtung: die Skulpturenallee in der Mitte, links und rechts davon kleinere abgeschlossene Räume – eine klassische Raumaufteilung, ähnlich wie in Versäulen. Im Rhythmus einer Eisenbahnwagenlänge sind die Einbauten unterbrochen. An den Zäsuren zu beiden Seiten befinden sich die Zugänge zu den Gemäldesammlungen. Die Einbauten sind von der Grossform abgesetzt, berühren letztere nur punktuell, wo nötig. Um den Dialog mit dem feingliedrigen Altbau (Eisenkonstruktion) zu erzeugen, entschied sich *Aulenti* für ein Steinmaterial (Pierre de Bux, Burgund). Dieser Stein schafft ein Gegengewicht zu den gewaltigen Raumdimensionen. Seine helle Farbe und Porosität sind geeignet für eine gewünschte Lichtreflexion. 11 000 m² galt es damit zu verkleiden. Hinter dieser «zweiten» Haut sind alle technischen Anlagen, Heizung, Lüftung versteckt.

friedigend, insbesondere ihre Erscheinung wirkt auf den Betrachter als erdrückender Monolith. Der Kontrast zu den feingliedrigen Skulpturen im Vordergrund ist verfehlt. Ein Versuch, diesen befremdenden Effekt zu korrigie-

ren, scheint mir noch möglich. Der vertikale Aufbau, mittleres und oberes Niveau, ist abgestimmt auf das Gewölbe der seitlichen Kuppeln. Deckenaussparungen sorgen für vertikale Transparenz und Orientierung im Grossraum.

Skulpturenallee, Blick nach Westen, im Vordergrund «Vier Himmelsrichtungen» von J.B. Carpeaux



Blick nach Osten, sitzende Sappho von Pradier



Krönung des Altars: Doppeltürme über Architektur

Die fließende Bewegung in Längsrichtung wird am Hallenende jäh gebremst durch zwei Türme, Architektur exponente, die einen Aufstieg unter das Dachgewölbe erlauben. Den Ort, an dem man eine Zeit verweilt, soll man auch von oben herab betrachten können – im Unterschied zu einem Bahnhof. Für einen Überblick über das Museum mögen die Türme funktionell richtig sein, in formaler Hinsicht sind sie kaum be-

Une boîte où tout est possible

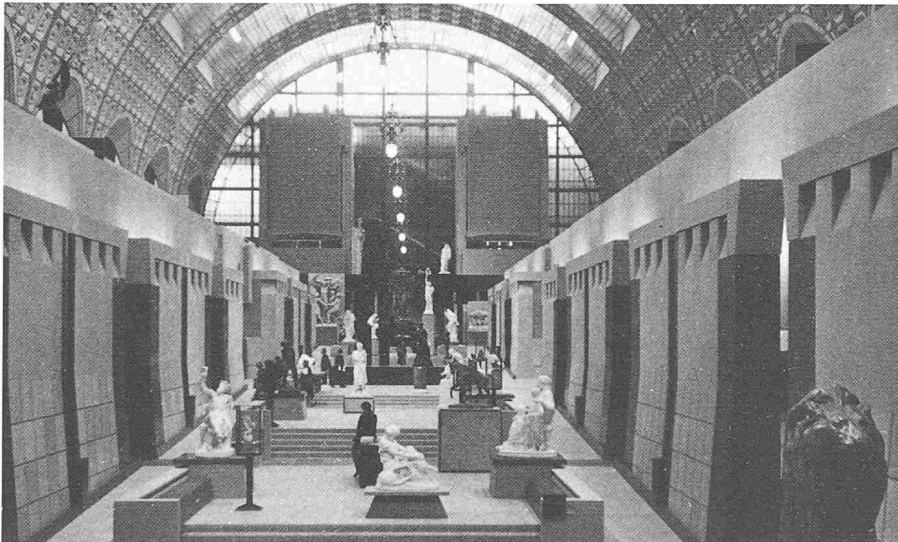
Ein Raum, der viele Möglichkeiten offen lässt, so beschreibt *Aulenti* die Situation. Mit einer kontrastierenden Reaktion wird eine Dialektik erzeugt zwischen der feingliedrigen Eisenkonstruktion der Bahnhofshalle und dem massiven Einbau (Stein). Was beim einen Schock auslöst, vermag den anderen in angeregte Stimmung zu versetzen. Auf jeden Fall lassen die Einbauten niemanden gleichgültig. Sie sind weder zaghaft noch bieder. Eine deutliche Sprache mit strengen Formen. Auf diesem Hintergrund wirken die Skulpturen als tanzende Statisten auf einer Theaterbühne.

Dominiert der Inhalt oder die Verpackung? Welches Mittel, welches Mass ist notwendig, um die drei Komponenten,

Hülle, Einbau und Kunstwerk, in eine Beziehung zu bringen?

An erster Stelle steht die Massstabsfrage, gefolgt von der Problemstellung, wie der Einbau einer neuen Architektur in bzw. unter eine bestehende Konstruktion geschehen soll. Für Umnutzungen ausgedienter Bahnhofshallen gibt es in Europa wenig Beispiele. Orsay sollte zu einem Experiment an einer neuen Aufgabe werden. – Das Kikeriki der französischen Tagespresse der Türme wegen vermag die grundsätzliche Problematik kaum zu erfassen. – Ein mutiges Experiment, ein Urteil während der Eröffnungszeremonie wäre verfrüht. Die Zeit erst kann seinen Erfolg bestätigen und die Worte des Staatspräsidenten bewahrheiten: «Les grandes œuvres sont initialement refusées, car elles ont pour esprit même d'aborder avec audace un style nouveau.»

Krönung der Architektur durch Doppeltürme am Ende der Halle



Detail, Uhr mit Original-Zifferblatt von 1900



Un piège formidable

Ein Besuch in Orsay ist kein bequemer Spaziergang. Mit seiner kontrastierenden Kunstdarstellung könnte das Museum zur Falle werden für jene, die nur hingehen, um ihre eigenen Wertvorstellungen bestätigt zu sehen. In der Konfrontation mit den unterschiedlichen Geschmacksrichtungen des 19. Jahrhunderts liegt ein weiteres Wagnis: der Mut zur Darstellung der Kunst in Hegelscher Dialektik. Orsay will aber mehr als nur Kunst zur Schau stellen. Das Museum will den Besucher anregen, sich mit den Beziehungen zwischen Kunst, Kultur, Politik, Wirtschaft und den sozialen Zuständen der damaligen Epoche auseinanderzusetzen. Es gilt, Kunst nicht losgelöst, sondern als Eckpfeiler der Gesellschaft zu zeigen. Dieses Angebot richtet sich an ein breites Publikum, selbst an jene Bürger, die sonst selten ein Museum besuchen. Das erste demokratische Museum könnte ihr Partner werden. Die Kunst, Spiegel einer Gesellschaft, einer Nation, muss allen zugänglich sein, nach den Worten von *Taine*:

«L'art a cela de particulier qu'il est à la fois supérieur et populaire, qu'il manifeste ce qu'il y a de plus élevé et qu'il le manifeste à tous.»

Die Kosten für Orsay betragen 1,5 Mrd Francs. Dies entspricht den ungefähren Baukosten von 3,5 km Autobahn. Zwischen 1978–86 betrug der Kostenanteil für Orsay in Prozenten des staatlichen Kulturbudgets im Mittel 9%. Unter den grossen Projekten der Regierung sind die Kosten für Orsay geradezu bescheiden: weniger als ein Drittel der Volksoper an der Bastille oder ein Fünftel der Kosten für das Museum der Wissenschaft und Technik oder ungefähr gleichviel wie damals die Kosten ausmachten für das Centre Pompidou.

Die einstige Bauwut von König *Louis XIV.* und Kaiser *Napoleon III.* findet ihre Fortsetzung in den Grossprojekten in Paris. Seit der Regierungszeit von *Präsident Pompidou* hat die staatliche Kulturförderung ein noch nie dagewesenes Ausmass erreicht. Gefördert wird die Kunst, die den Rang Frankreichs als Kulturnation verstärkt. *Präsident Mitterrand* weist hin auf eine direkte Verbindung zwischen der Bedeutung der Architektur und der Grösse einer Nation. Paris soll wieder Richtschnur und Zugpferd werden für Kunst und Kultur in aller Welt, wie damals zwischen 1860 und 1914: «Paris – la ville phare.» Quel spectacle!

Adresse des Verfassers: *Dominic Marti*, dipl. Arch. ETH/SIA, Waldriedstrasse 29, 3074 Muri BE