

Semestrální práce – původní a vložené

Téma: Analýza přeměny budovy nádraží d'Orsay na muzeum



Bc. Phuong Anh Nguyenová
Konzultant: PhDr. Miroslav Pavel, Ph. D.

Dějiny a teorie architektury IV
ZS 2024/2025

Obsah:

1. Úvod
2. Historie nádraží d'Orsay
3. Přeměna nádraží na muzeum
4. Změny v jednotlivých částech nádraží
 - 4.1. Centrální loď (La Grande Nef)
 - 4.2. Terasy
 - 4.3. Oválné salony (Les Salons Ovals)
 - 4.4. Věže (Les tours)
 - 4.5. Pavilon Amont
 - 4.6. Galerie impresionistů
 - 4.7. Pavilon Aval
 - 4.8. Galerie Bellechasse
 - 4.9. Hlavní vstup
5. Závěr
6. Zdroje

1. Úvod:

Téma seminární práce se zaměřuje na analýzu přeměny nádražní budovy na muzeum a na zhodnocení přístupu architektů, kteří museli přizpůsobit nádraží požadavkům moderní galerie, aniž by při tom narušili historickou hodnotu a původní architektonickou koncepci budovy. Důraz je kladen hlavně na to, v jaké míře byla během přeměny zachována původní budova a nakolik dialog mezi původními a novými prvky přispěl k estetické i funkční harmonii výsledného prostoru.



Obr. 1: Pohled na hlavní loď muzea z věže Seine



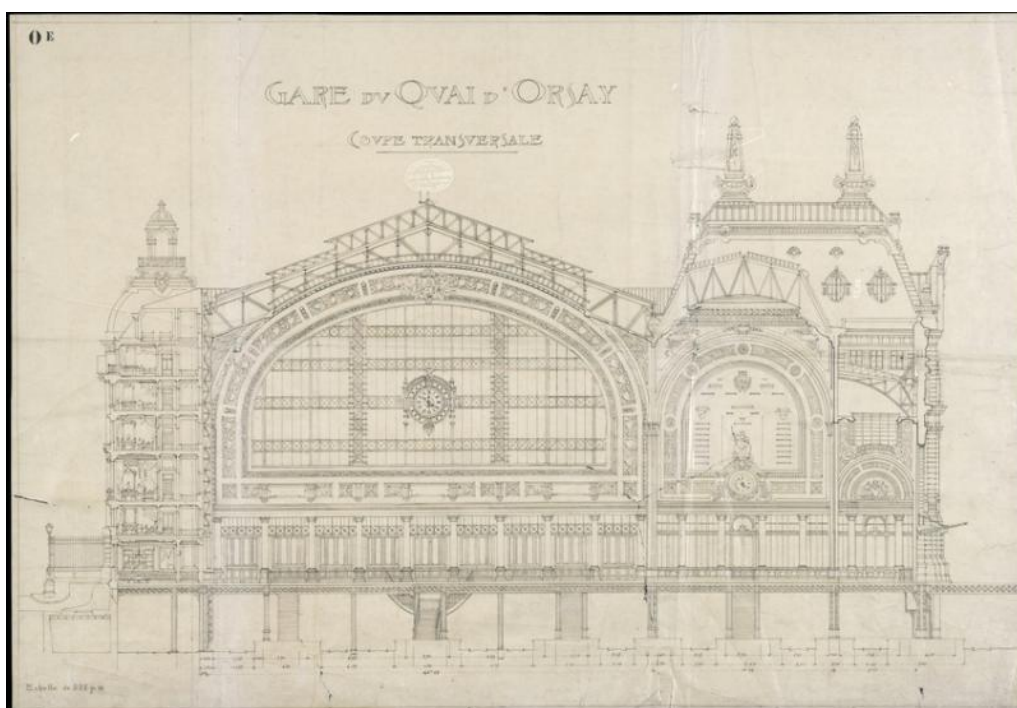
Obr. 2: Fotka nástupiště (1900)

Historie nádraží zahrnuje řadu klíčových událostí, které zdůrazňují jeho význam nejen z historického, ale také kulturního hlediska. Nádraží, původně postavené pro světovou výstavu v roce 1900¹, zažilo období chátrání a čelilo hrozbě demolice. Tato demolice podnítila aktivní zapojení místních obyvatel k záchraně a zachování této budovy. Tato snaha obyvatel zdůrazňuje, jak důležité bylo při jeho přeměně respektovat původní hodnoty budovy. Z tohoto důvodu byla konverze nádraží na muzeum výzvou pro architekty, kteří museli postupovat s mimořádnou citlivostí, aby nejen zachovali historickou a kulturní hodnotu budovy, ale zároveň přizpůsobili její prostorové a funkční nároky moderní galerii¹.

¹ **AULENTI, Gae:** et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare (str. 8)

2. Historie nádraží d'Orsay

Původní nádraží d'Orsay se nachází na břehu řeky Seiny v historickém centru Paříže, v těsné blízkosti muzea Louvre, naproti Tuilerijským zahradám. Budova byla původně navržena pro světovou výstavu v roce 1900. Architektonický návrh vytvořil Victor Laloux, který zvítězil v soutěži mezi třemi vyzvanými architekty – Emilem Bénardem, Lucienem Magnem a Victorem Lalouxem². Lalouxův návrh byl oceněn díky schopnosti propojit neoklasicistní styl tehdejší doby s novými technickými a konstrukčními prvky z oceli a skla. Tento přístup, který kombinoval neoklasicismus a nové prvky té doby se nazývá Beaux-Arts³.



Obr. 3: Výkres příčného řezu nádražím, navržený Victorem Lalouxem (1987)

Mezi hlavními prvky Lalouxova návrhu byla břidlicí obložená sedlová střecha, která zakrývala rozsáhlou prosklenou halu. Tato konstrukce byla navržena tak, aby zůstala skrytá při pohledu z Tuilerijských zahrad⁴. Dalším klíčovým prvkem bylo zakrytí skleněného tympanonu haly křídlem hotelu, což umožnilo zcela schovat novou ocelovou konstrukci. Všechny tyto rozhodnutí přispěly k tomu, že budova lépe zapadla do stávající pařížské městské zástavby. Lalouxovo rozhodnutí navrhnout halu co nejvíce zdobnou mělo za cíl oslavit pokrok a technologii své doby, zároveň však vytvořit reprezentativní prostor pro světovou výstavu – prestižní událost, jež zdůrazňovala význam Paříže jako centra kultury a průmyslu.

² AULENTI, Gae: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare (str. 8)

³ https://en.wikipedia.org/wiki/Musée_d%27Orsay

⁴ AULENTI, Gae: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare (str. 8)

Zajímavostí je, že nádraží bylo navrženo pro vysokorychlostní elektrické vlaky, které nevyžadovaly tak velkou halu jako parní vlaky. Společnost Compagnie Paris-Orléans, která budovu financovala a vlastnila, si však vyžádala výstavbu velkolepé haly, aby stavba splňovala prestižní standardy odpovídající místu a významu světové výstavy⁵.



Obr. 4: fotka Les Salons Ovals (1900)



Obr. 5: fotka vstupní haly (1900)

Po roce 1939⁶ nádraží přestalo vyhovovat prostorovým nárokům tehdejší železniční dopravy, což vedlo k jeho postupnému útlumu. Během následujících třiceti pěti let bylo využíváno nepravidelně a často k různým účelům. Sloužila například chvíli jako střelnice, parkoviště, sídlo divadelní společnosti Madeleine Renaud-Jean-Louis Barrault či jako místo pro pořádání dražeb.

V 60. letech 20. století začaly přibývat ohlasy na přestavbu nádraží pro jiné účely⁷, nebo dokonce na jeho úplné nahrazení novou budovou. Nejradikálnějším řešením, co s budovou nádraží dělat, se stal plán na výstavbu velkého mezinárodního hotelu. Mezi účastníky soutěže pro nový hotel byl i slavný architekt Le Corbusier se svým návrhem nazvaným „Nový Belveder“. Dvoukolovou soutěž nakonec vyhrál návrh architektů Reného Coulona a Guillaumea Gilleta, který se držel modernistického přístupu „neobnovovat, ale stavět nové“. Tento projekt získal stavební povolení a bylo schváleno i povolení k demolici budovy nádraží⁸.

Návrh nového hotelu čelil silnému odporu místních obyvatel, a to především kvůli plánům demolice budovy nádraží. Pouhých šest měsíců po schválení demolice vydali ministr kultury a ministr prací nesouhlasné stanovisko, čímž proces zastavili. V roce 1971 byla budova nádraží zařazena na doplňkový seznam památek, který jej částečně ochránilo před zbouráním. O dva roky později, v roce 1973, bylo nádraží zapsáno na oficiální seznam památek, čímž byla jeho demolice definitivně zastavena a otevřela se cesta k jeho budoucí konverzi na muzeum⁹.

⁵ AULENTI, Gae.: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare (str. 10)

⁶ AULENTI, Gae.: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: L'abandon de la gare (str. 12)

⁷ Google Arts & Culture: <https://artsandculture.google.com/story/from-station-to-the-renovated-musée-d-orsay-museum-dorsay-paris/LgWBxC6S6xQA8A?hl=en>

⁸ AULENTI, Gae.: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: L'abandon de la gare (str. 12)

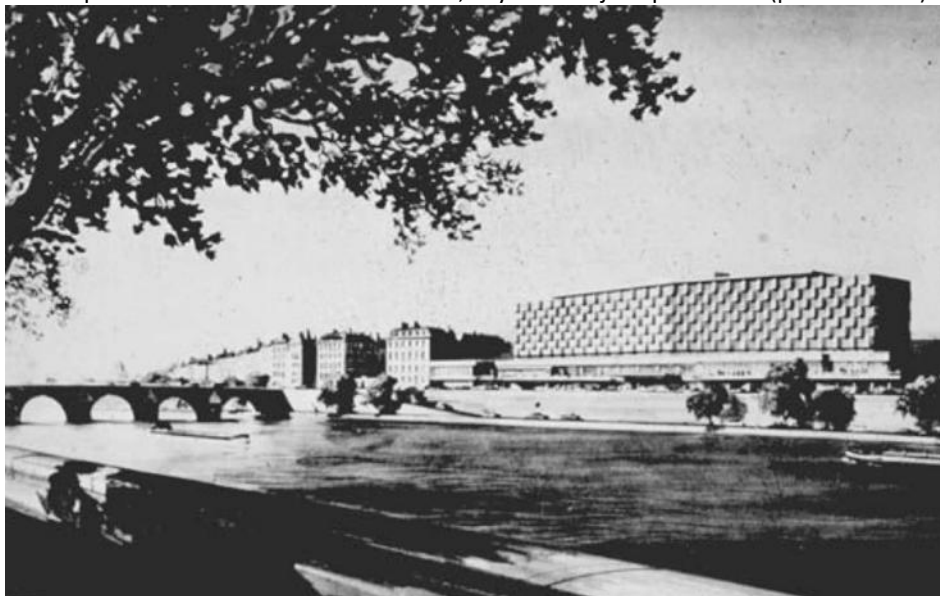
⁹ Google Arts & Culture: <https://artsandculture.google.com/story/from-station-to-the-renovated-musée-d-orsay-museum-dorsay-paris/LgWBxC6S6xQA8A?hl=en>



Obr. 6: pohled na budovu nádraží v době, kdy sloužila jako sídlo divadelní společnosti Madeleine Renaud-Jean-Louis Barrault (po roce 1939)



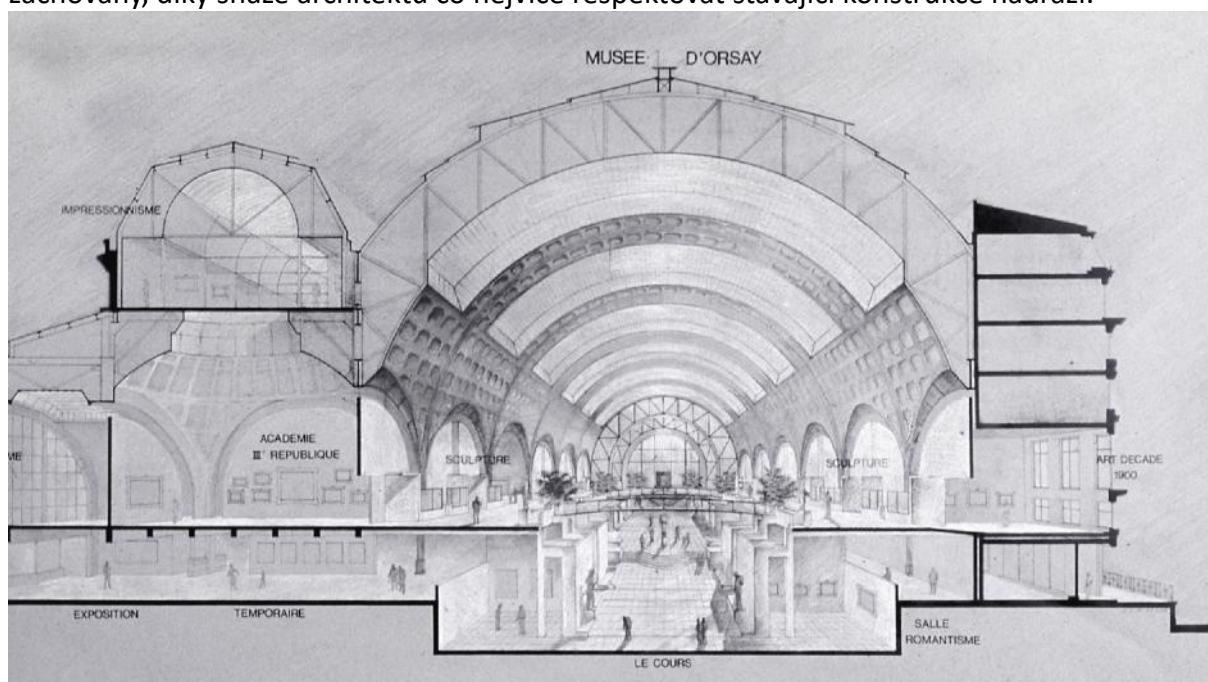
Obr. 7: pohled na budovu nádraží v době, kdy sloužila jako parkoviště (po roce 1939)



Obr. 8: vizualizace vítězného návrhu nového mezinárodního hotel architektů Reného Coulona a Guillaumea Gilleta (1961)

3. Přeměna nádraží na muzeum

V 70. letech 20. století vznikla myšlenka vytvořit nové muzeum zaměřené na umělecká díla z první poloviny 19. století¹⁰. Nádraží d'Orsay bylo pro tento účel považováno za ideální díky své symbolické architektuře, velkorysému objemu a výjimečné poloze v centru Paříže. V roce 1978 byla vyhlášena architektonická soutěž, ve které bylo vyzváno šest studií francouzských architektů. Vítězem se stala kancelář ACT Architecture, kterou tvořili architekti Renaud Bardon, Pierre Colboc a Jean-Paul Philippon¹¹. Jejich návrh kladl důraz na zachování charakteristických prvků budovy a zároveň rozšíření prostorových možností potřebných pro program nového muzea. Mezi klíčovým prvkem návrhu patřilo vytvoření centrální uličky, vedoucí podélnou osou hlavní lodi na úrovni původních železničních kolejí. Centrální ulička zachovávala monumentální klenbu a poskytovala návštěvníkům intuitivní směr pohybu. Dalším výrazným prvkem bylo vytvoření nového mezipatra na úrovni +5,20 m po obou stranách centrální uličky v hlavní lodi, které zvětšilo výstavní plochy, aniž by narušilo otevřenost haly. Architekti chtěli zdůraznit, že prostor má zůstat nejen funkčním muzeem, ale také sloužit jako expozice samotné architektury nádraží.¹² Návrh rovněž zahrnoval zónování prostoru podle funkcí, přičemž hlavní hala sloužila velkým exponátům, postranní galerie menším výstavám a doprovodné služby, jako knihovna a restaurace, byly umístěny v přilehlých částech nádraží. Původní vápencová fasáda a další vnější části budovy byly zachovány, díky snaze architektů co nejvíce respektovat stávající konstrukce nádraží.



Obr. 9: perspektivní řez muzeem d'Orsay, návrh architektů ACT Architecture (1978)

¹⁰ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: L'abandon de la gare (str. 12)

¹¹ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: Le Musée et le project ACT (str. 14)

¹² AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: Le Musée et le project ACT (str. 14)

V roce 1980¹³ byla k projektu přizvána italská architektka Gae Aulenti, která dostala za úkol upravit návrh ACT Architecture. Jejím úkolem bylo doladit interiér a přizpůsobit jej náročným požadavkům moderní galerie. Její koncept návrhu interiéru Muzea d'Orsay vycházel z myšlenky, že historické části budovy mají být co nejvíce zachovány a doplněny moderními konstrukcemi, které budou zřetelně odlišitelné. Tento přístup, založený na principu oddělení starého a nového, se projevoval v použití materiálů, barev a architektonických prvků. Původní konstrukce budovy, včetně kleneb, zdí a stropů, byly restaurovány a ponechány v co největší míře v původní podobě, zatímco nové konstrukce byly realizovány v jednoduchém a moderním stylu. Aulenti sjednotila vzhled interiéru použitím vápence z Buxy¹⁴ v okrovém odstínu, který byl využit na nové podlahy, stěny a další povrchy. Tento materiál dodal interiéru teplý a harmonický vzhled a pomohl vizuálně propojit různé části muzea. Osvětlení hrálo také velkou roli – převládalo nepřímé světlo, které zajišťovalo jemné a rovnoměrné nasvícení prostoru. Přímé světlo bylo použito pouze na exponáty, což vytvořilo optimální podmínky pro prezentaci uměleckých děl.

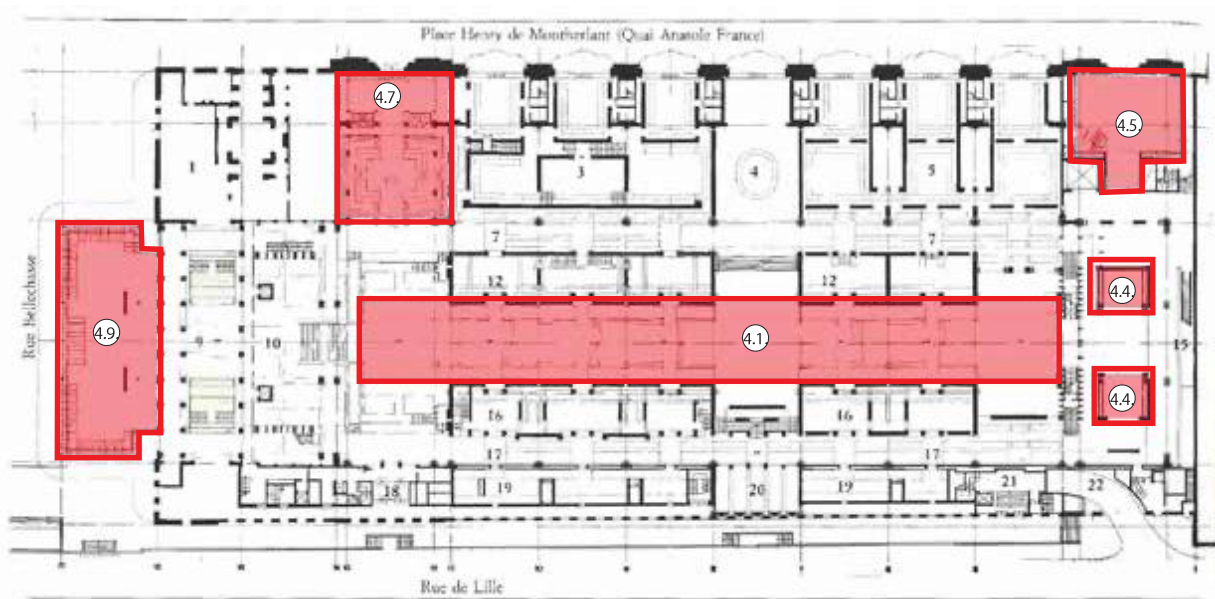


Obr. 10: řez muzeem d'Orsay, nový návrh architektky Gae Aulenti (1980)

¹³ **AULENTI, Gae::** et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare.

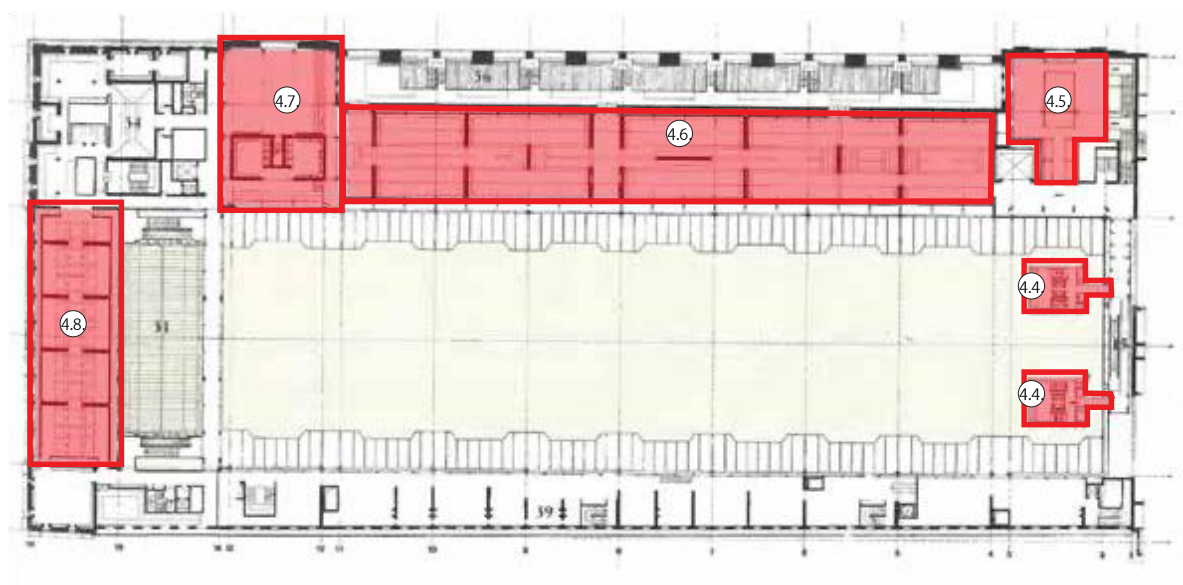
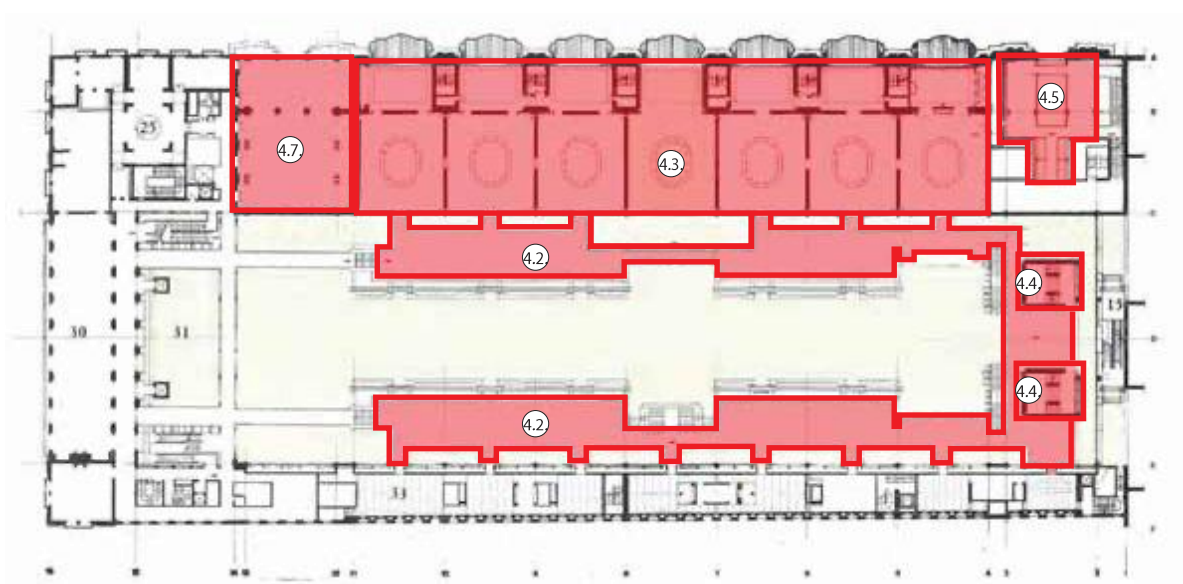
Odstavec: *L'aménagement intérieur* et Gae Aulenti Odstavec: Le Musée et le projet ACT (str. 15)

¹⁴ **AULENTI, Gae::** et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: L'abandon de la gare (str. 12)



LEGENDA

- ④.1 Centrální loď
- ④.2 Terasy
- ④.3 Oválné salony
- ④.4 Věže
- ④.5 Pavilon Amont
- ④.6 Galerie impresionistů
- ④.7 Pavilon Aval
- ④.8 Galerie Bellechasse
- ④.9 Hlavní vstup



4. Změny v jednotlivých prostorách nádraží

4.1. Centrální loď (La Grande Nef)

Centrální loď zůstala dominantním prvkem muzea a monumentální klenba se tak stala jedním z nejvýraznějších rysů nového muzea. Prostor centrální lodi byl rozdělen na centrální uličku a dvě boční galerie. Boční galerie byly odděleny od uličky robustními stěnami, ve kterých bylo skryto veškeré technické vybavení, jako je osvětlení, bezpečnostní čidla a vzduchotechnika¹⁵, čímž byl zachován čistý a harmonický vzhled prostoru. Centrální ulička vedla podél hlavní osy a umožňovala návštěvníkům obdivovat klenbu v celé její šíři. Návrh centrální uličky, vytvořený architektky ACT, byl zachován, avšak Gae Aulenti ji upravila tak, že místo kontinuálního svahu vytvořila sérii širokých schodišť a podest¹⁶, které umožňovali plynulý pohyb návštěvníků a současně sloužily jako výstavní platformy. Naopak Aulenti odstranila některé části původního návrhu ACT, jako byly amfiteátr na konci centrální lodi a dvojitý oblouk umístěný před skleněným tympanonem¹⁷. Ty nahradila novými věžemi Seine a Lille, kterými vytvořila harmonický závěr centrální osy lodi.



Obr. 11: pohled na hlavní loď z jižní strany **Obr. 12:** pohled na hlavní loď z severní (z věže Seine)



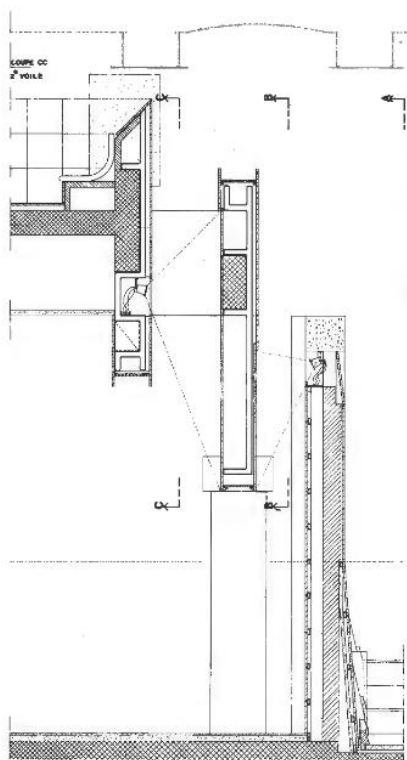
Obr. 13: pohled na centrální uličku

Obr. 14: pohled na boční galerie

¹⁵ **AULENTI, Gae**:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Les cimaises et les tableaux (str. 42)

¹⁶ **AULENTI, Gae**:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: La grande nef (str. 32)

¹⁷ **AULENTI, Gae**:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: L'abandon de la gare (str. 12)



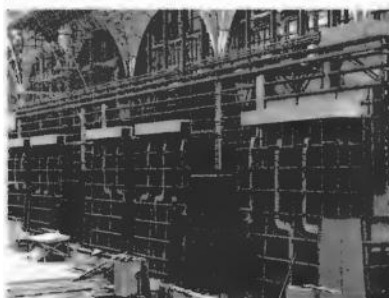
Obr. 15: řez dělící příčky mezi centrální uličkou a bočními galeriemi



2



4



Obr. 16: fotky se stavby interiéru muzea d'Orsay

4.2. Terasy

Vytvořením dvou nových bočních galerií podél centrální uličky umožnily vytvořit na úrovni + 5,20 m¹⁸ nové terasy, přes které se vstupovalo do Salons Ovals na straně Seiny a do výstavních prostor na straně Lille. Tyto terasy výrazně zvětšily dostupnou výstavní plochu muzea. Výrazným prvkem teras byla také jedinečná konstrukce zábradlí, do kterého byla integrována lavice na sezení z černého kamene.



Obr. 17: pohled na terasu v hlavní lodi (+5,2 m)



Obr. 17: pohled na průhled z terasy do boční galerie Seine

¹⁸ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Le Musée d'Orsay (str. 24)

4.3. Oválné salony (Les Salons Ovaux)

Prostory Oválných salónů, nacházející se na úrovni + 5,20 m¹⁹, vznikly rozdělením stávajícího prostoru vestibulu novou konstrukcí podlahy. Přístup do těchto prostor byl možný přes terasy na straně Seiny. V prvních čtyřech salónech byly zdobné kupole od Laloux ponechány. V dalších třech salónech, které byly věnované vystavování nábytkového designu (Art Nouveau) bylo nutné vytvořit novou architekturu uvnitř samotných salónů. Tento koncept "místnost v místnosti"²⁰ zajišťuje to, že dekorativní výzdoba kleneb neodvádí pozornost od vystavených objektů. Zároveň fungoval jako filtr mezi objekty a okolním prostředím. Důležitým prvkem byl návrh příček mezi jednotlivými salony a centrální lodí tak, aby bylo zachováno vizuální kontinuity prostoru hlavní lodi. Architekti dbali na to, aby prostory zůstaly otevřené a propojené, což umožňovalo návštěvníkům neustále vnímat prostor centrální lodi. Salony nebyly nikde navrženy jako uzavřené místnosti. Nové zdi jsou obloženy vápencem z Buxy²¹. Byly navrženy tak, aby byly nezávislé na původní konstrukci nádraží. Nosnost těchto příček zajišťovala tmavě hnědá kovová trubková konstrukce.



Obr. 18 a Obr. 19: pohled z Oválných salónů do hlavní lodi, pohled z terasy do Oválných salónů

¹⁹ **AULENTI, Gae:** et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Le Musée d'Orsay (str. 24)

²⁰ **AULENTI, Gae:** et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Les Salons Ovaux (str. 52)

²¹ **AULENTI, Gae:** et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Les Salons Ovaux (str. 53)



Obr. 20: pohled na dělící příčky v Oválném salonu



Obr. 21: fotka na vstupní halu, v dnešní boční galerii a Oválných salónů

4.4. Věže (Les tours)

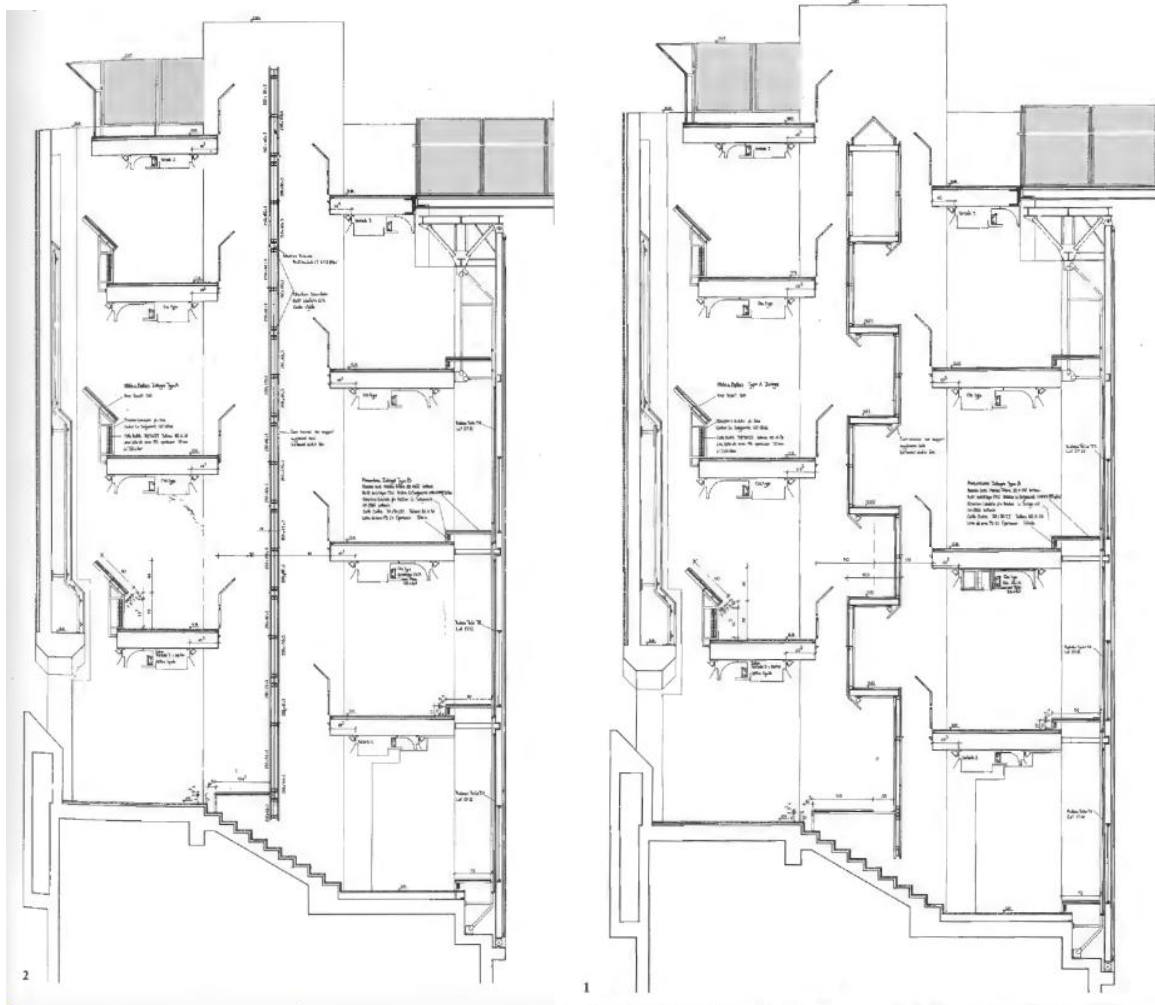
Na konci centrální lodi byly Gae Aulenti navrženy dvě vertikální věže, které nahradily původní návrh amfiteátru a dvojitého oblouku architektů ACT²². Tyto věže, nazvané Lille a Seine, byly plánovány jako víceúčelové prostory, sloužící především výstavním účelům. Věže umožňovaly vystavení specifických sbírek, přičemž jedna je věnována architektonickým modelům a litinovým prvkům, zatímco druhá prezentuje nábytek a design. Architektonický návrh věží kladl důraz na jejich vertikalitu a vizuální odlišení od horizontálních linií centrální lodi. Vyhlídkové plošiny umístěné na jejich vrcholu poskytují návštěvníkům jedinečný pohled na centrální loď z výšky. Ocelová konstrukce věží byla obložena vápencem z Buxy²³.



Obr. 22: fotka na věže Seine a Lille

²² AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: Orsay musée, dans la gare. Odstavec: L'abandon de la gare (str. 12)

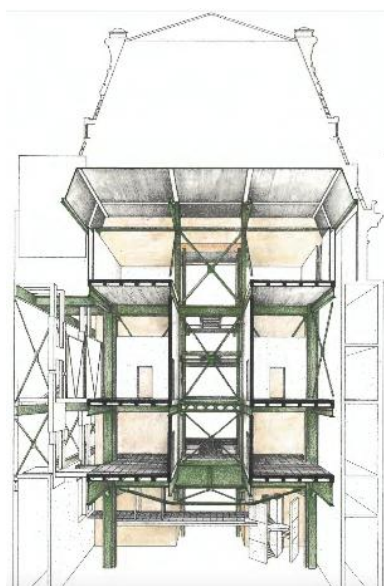
²³ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Les Tours (str. 54)



Obr. 23: Příčný řezy věžemi Seine a Lile

4.5. Pavilon Amont

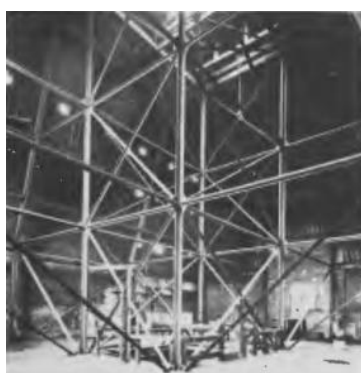
Pavilon se nachází na východní straně Muzea d'Orsay a původně sloužil jako strojovna, která vyráběla energii pro nádraží. Prostor pavilonu měl být veřejnosti nepřístupný, a proto se Laloux rozhodl v této části nádraží omezit jakékoli zdobení a štukování. Díky svému průmyslovému charakteru byl však vybrán jako ideální prostor pro výstavu architektury. Řešení pavilonu Amont se ale ukázalo jako technicky nejsložitější částí celého projektu, protože původní kovová konstrukce byla velmi hustá a složitá. To značně ztížilo její přizpůsobení požadavkům galerijního prostoru, hlavně kvůli světlu. Architekti se rozhodli odstranit část konstrukce, aby zlepšili šíření a odražení světla, a nahradili ji novými stropy s podhledy a novým schodištěm. Tento zásah však vedl k neočekávanému důsledku, nové zatížení způsobilo naklonění celé konstrukce pavilonu o 12 cm směrem k hlavní lodi²⁴. Architekti se následně zaměřili na zpevnění původní konstrukce pomocí svislých úhelníků. Distorze v geometrii, které vznikly kvůli naklonění byly vyrovnány protipožárním obkladem²⁵, který stabilizoval celou nosnou strukturu. Falešné zarovnání umožnilo opětovné navrácení ortogonality konstrukce pavilonu.



Obr. 24: perspektivní řez pavilonem Amont



Obr. 25: pohled do interiéru pavilonu Amont



Obr. 26: fotka pavilonu před rekonstrukcí

²⁴ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Le Pavillon Amont (str. 60)

²⁵ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Le Pavillon Amont – Les alignement (str. 65)

4.6. Galerie impresionistů

Galerie se nachází v půdních prostorách původního nádraží, které Laloux prvotně navrhl především kvůli vizuálnímu vyvážení²⁶ budovy Louvre stojící na protějším břehu řeky. Prostor galerie byl uspořádán podle rytmů definovaných muzeografickým programem a následovala strukturu střechy, která byla vybavena zenitovým osvětlením. Tento typ přirozeného osvětlení byl zásadní, protože umožňoval autentickou prezentaci impresionistických děl. Galerie byla navržena tak, aby reflektovala proměny světla během dne²⁷, což zajišťovalo optimální podmínky pro vystavení exponátů. Do stropní konstrukce byl integrován systém lamel a další technické prvky, které rozptylovaly světlo rovnoměrně a měkce. Tím vznikla jemná a přirozená atmosféra, nezbytná pro vyniknutí jemných detailů impresionistických obrazů.

Vznik nové galerie ale znemožňovalo přístupu přirozeného světla do Oválných salónů ve spodním patře. Tento problém však vyřešili architekti instalací umělého světla²⁸, které mělo imitovat přirozené světlo v salónech.



Obr. 26 a 27: fotka interiéru galerie impresionistů (před pozdější renovací)



Obr. 28, 29, 30: fotka pudy nádraží d'Orsay před adaptací na galerie impresionistů, nad Oválnými salony

²⁶ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: La Galerie des Impressionnistes (str. 68)

²⁷ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: La Galerie des Impressionnistes – La lumière (str. 68)

²⁸ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: La Galerie des Impressionnistes – La lumière (str. 69)

4.7. Pavilon Aval

Tato část muzea byla součástí bývalého hotelu. V přízemí pavilonu byl vytvořen prostor pro knihovnu muzea. V druhém patře se nacházela původní recepce hotelu²⁹. Ta byla obnovena a nyní slouží jako výstavní prostor. V posledním patře pavilonu se nachází kavárna a na půdě pavilonu se je umístěna Seuratova místnost, která funguje opět jako výstavní prostor. Zde byla vložena nová zenitová okna, která umožnila maximální přirozené osvětlení tohoto prostoru.



Obr. 31: řez pavilonem Aval



Obr. 32: fotka Seuratovy místnosti



Obr. 33: fotka galerie v 2. patře



Obr. 34: fotka interiéru kavárny

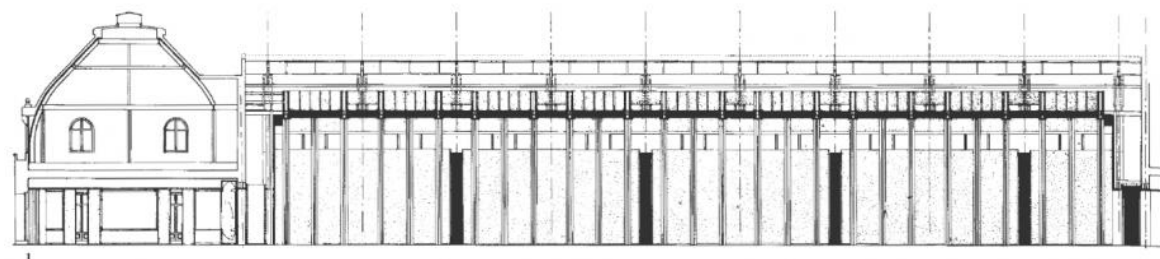
²⁹ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Le Pavillon Aval (str. 72)

4.8. Galerie Bellechasse

Galerie vznikla odstraněním podlah, které dělily dvě poslední patra hotelových pokojů³⁰. To umožnilo vytvořit velký výstavní prostor. Stávající železné sloupy byly obloženy novou kovovou konstrukcí. Úprava střechy pak umožnila instalaci zenitového osvětlení, které je podobné tomu v Galerii impresionistů, a přestože jejich orientace se liší (východ-západ místo sever-jih) je osvětlen převážně nepřímým umělým světlem³¹, což zajišťuje jemné a rovnoměrné nasvícení vystavených děl.



Obr. 35: fotka interiéru galerie Bellechasse



Obr. 36: řez galerií Bellechasse

³⁰ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Le Galerie Bellechasse (str. 73)

³¹ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: Le Galerie Bellechasse (str. 73)

4.9. Hlavní vstup

Prostor nádvoří a vstupní haly sloužil pro odbavování zavazadel³². Byl přeměněn v souladu s funkčními požadavky nového vstupu do muzea. Prosklená střecha, kterou projekt ACT plánoval zvýšit, byla nakonec vrácena na původní úroveň³³, čímž byla zachována původní historická konstrukce. Do vstupní haly byly rovněž umístěné nové výtahy, které jsou obloženy kamenem Buxy. Vstupní hala nyní také zahrnuje čtyři informační a prodejní pulty, na které byly použity stejné materiály jako v ostatních částech muzea (vápenec Buxy na obklad a hruškové dřevo na pracovní desky a police³⁴).



Obr. 37: pohled na dnešní hlavní vstup d'Orsay



Obr. 38: pohled na dnešní hlavní vstup nádraží d'Orsay

³² AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: L'entrée (str. 28)

³³ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: L'entrée (str. 28)

³⁴ AULENTI, Gae:: et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987. Kapitola: L'architecture intérieure du musée. Odstavec: L'entrée (str. 29)

Závěr:

Pokud bychom se zaměřili pouze na míru dodržení konceptu – jasného oddělení původního a nového (materiály, konstrukcemi a vizuálním stylem), pak lze říci, že architekti odvedli velmi kvalitní práci. Tento přístup poskytl prostor, aby historická budova nádraží mohla „vystoupit sama za sebe“, a zároveň minimalizoval zásahy, které by mohly ohrozit její autenticitu. Navíc je tento přístup výhodný z hlediska budoucnosti, umožňuje snadnější odstranění nebo změnu nových konstrukcí, aniž by došlo k narušení historické struktury budovy.

Na druhou stranu se zdá, že tímto přístupem se autoři projektu poněkud vyhnuli přímému dialogu mezi novými a původními prvky. Nové zásahy, ač funkční a esteticky sjednocené, zůstávají spíše v pozici „doplňku“ než rovnocenného partnera, což lze chápat i jako určitý odstup nebo respekt, ale také jako jistou obezřetnost postavit se původní architektuře „tváří v tvář“.

Otázka, zda byl tento přístup správný, je však méně důležitá než fakt, že současné řešení umožňuje budově dobře fungovat jako muzeum. Architektura nádraží d'Orsay dnes představuje nejen výjimečný prostor pro vystavování umění, ale zároveň uchovává svou historickou hodnotu a identitu. Hlavní hala, terasy, galerie i další části muzea jsou nejen funkční, ale také nabízejí návštěvníkům jedinečný zážitek.

To, že budova nádraží našla své nové a smysluplné poslání, můžeme považovat za nejdůležitější. Po letech nevyužití a hrozby demolice se stala živoucím místem, které spojuje historii, architekturu a umění. Tento výsledek je důkazem toho, že i takto složitý projekt revitalizace může přinést dlouhodobý užitek, pokud je realizován s citem pro historické a kulturní hodnoty. A i když se přístup současných architektů může jevit jako uzavřený, ponechává prostor pro budoucí reinterpretační přístupy, které mohou tuto jedinečnou stavbu dále rozvíjet.

Zdroje:

Tištěné:

AULENTI, Gae. et le Musée d'Orsay, 1. vydání. Milano: Electa 1987.

Elektronické:

Google Arts & Culture. From Station to the Renovated Musée d'Orsay. Artsandculture.google.com, [cit. 2024-11-06]. Dostupné z: <https://artsandculture.google.com/story/from-station-to-the-renovated-musée-d-orsay-musee-dorsay-paris/LgWBxC6S6xQA8A?hl=en>

Musée d'Orsay. Histoire du musée. Musee-orsay.fr, [cit. 2024-11-15]. Dostupné z: <https://www.musee-orsay.fr/fr/articles/histoire-du-musee-60>

Anne Jeanne in Paris. ORSAY Museum : The Largest Impressionist Art Collection In The World. Afriendinginparis.com, 15.5.2016 [cit. 2024-11-15]. Dostupné z: http://afriendinginparis.com/orsay-museum-the-largest-impressionist-art-collection-in-the-world/?fbclid=IwY2xjawH8ldtleHRuA2FlbQJxMAABHYA9Et_Co-MHvKiKr0kq1AvfKSa_n27w9k2xX7F7w1l_GODrJm5JjT-4yA_aem_nceFb31Au9wwMCWj4o6ulA

CORE. Adaptive Reuse and the Museum. Core.ac.uk, 11.05.1990 [cit. 2024-11-16]. Dostupné z: <https://core.ac.uk/download/pdf/4431791.pdf>

Paris unplugged. 1898 – La Gare d'Orsay. Paris-unplugged.fr, [cit. 2024-11-15]. Dostupné z: <http://www.paris-unplugged.fr/1898-la-gare-dorsay/>

Musée d'Orsay. Les fonds histoire du musée. Musee-orsay.fr, [cit. 2024-11-15]. Dostupné z: <https://www.musee-orsay.fr/en/node/393>

Paris projet ou vandalisme. Histoire de la Gare d'Orsay. Paris-projet-vandalisme.blogspot.com, [cit. 2024-11-30]. Dostupné z: <http://paris-projet-vandalisme.blogspot.com/2017/03/histoire-de-la-gare-dorsay.html>