

Architektonische Initiativen

Autor(en): **Bisson, Pierre-Richard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **81 (1994)**

Heft 7/8: **Montreal**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61585>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

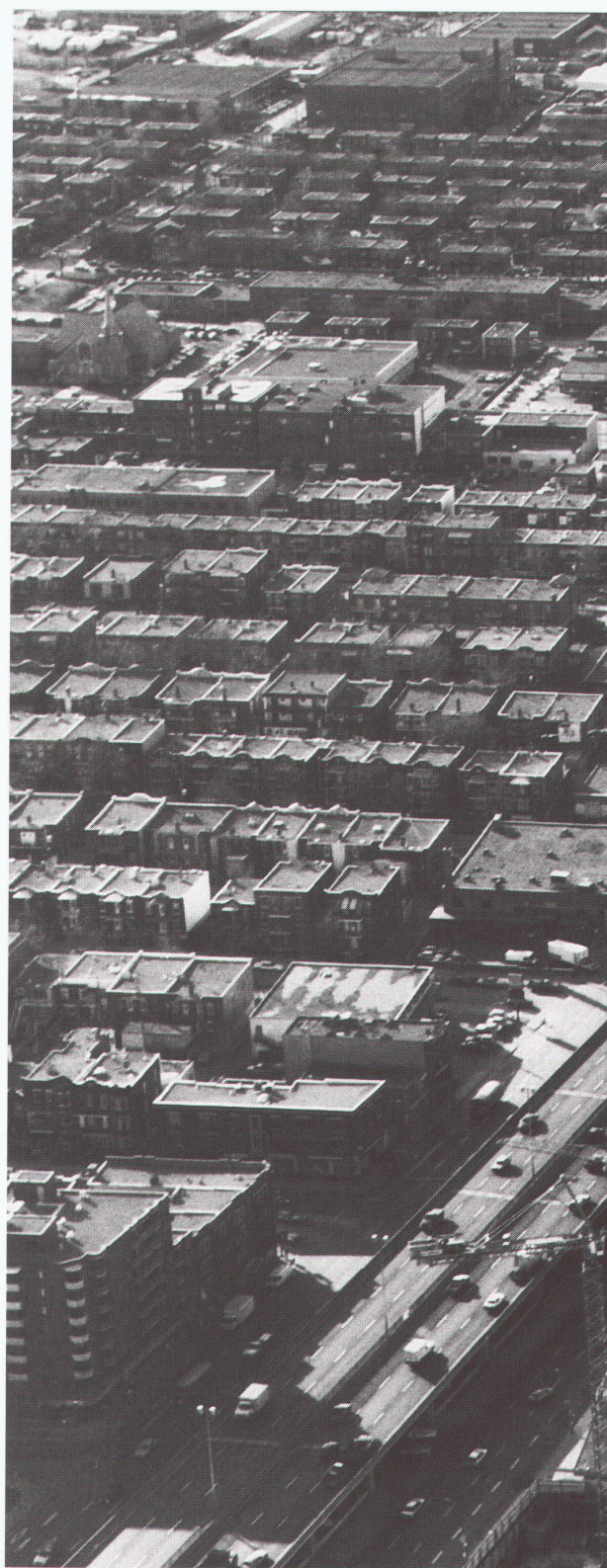
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Architektonische Initiativen

Im Rahmen des «Plan d'urbanisme» wurde das 350-Jahr-Jubiläum der Stadtgründung zum Anlass genommen, einige öffentliche Bauten zu realisieren, die als Projekte über Jahrzehnte schubladisiert gewesen waren. Mit diesen Bauten werden – trotz anhaltender Rezession – die eher defensiv ausgerichteten Instrumente des «Plan d'urbanisme» mit dem Versuch ergänzt, eine authentische gegenwartsbezogene Architekturkultur mit öffentlichen Bauten zu initiieren.

■ On a profité du jubilé marquant les 350 ans d'existence de la ville pour réaliser, dans le cadre du «Plan d'urbanisme», quelques édifices publics dont les projets dormaient dans les tiroirs depuis des décennies. Malgré une récession tenace, on s'efforce ainsi de compléter les instruments de nature plutôt défensive de ce «Plan d'urbanisme» en suscitant, au moyen d'édifices publics, une authentique culture architecturale de caractère contemporain.

■ Within the framework of the "Plan d'urbanisme", the 350th anniversary of the foundation of the city was made the occasion of the construction of a number of public buildings which have been kept in reserve for decades. These buildings are intended – despite the persistent recession – to supplement the somewhat defensive instrument of the "Plan d'urbanisme" by attempting to initiate an authentic architectural culture in the form of public buildings.



Stadtautobahn
Metropolitan Highway

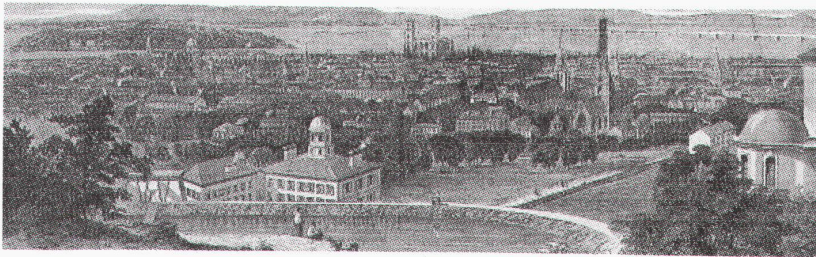


Die heroischen Zeiten

Die Insel von Montreal, damals schon Sitz eines kleinen indianischen Marktfleckens, Hochelaga genannt, erhielt ersten europäischen Besuch 1535, anlässlich der zweiten Reise Jacques Cartiers. Man musste jedoch auf das Jahr 1611 warten, bis Samuel de Champlain die Gründung einer Kolonie in Erwägung zog, eine Idee, die schliesslich erst 1642 umgesetzt wurde. Man taufte die Kolonie auf den Namen *Ville-Marie*, dem Rat einiger gottesfürchtiger Männer folgend, die gekommen waren, um den «Wilden» das Evangelium zu verkünden. Als Vorposten Neufrankreichs, am Kreuzpunkt dreier bedeutender Wasserstrassen, da wo die Stromschnellen ein Umladen der Schiffe erforderten, fand der Marktflecken durch den Pelzhandel bald eine andere Bestimmung. Der Feindseligkeit der Eingeborenen ausgesetzt, schützte man den Ort durch eine Palisade aus Zedernpfählen, innerhalb derer die neuen Herren, die Priester von Saint-Sulpice, 1672 das erste Strassenraster anlegten, das im grossen und ganzen noch heute im *Vieux-Montréal* besteht.

Allmählich wurde landwirtschaftliches Land im Innern der Insel freigegeben: rechteckig, schmal und lang, bildeten die Grundstücke regelmässige, aber weit voneinander entfernte und verschieden ausgerichtete Einheiten, namentlich aus Gründen der Topographie. Die heute noch bestehenden Unregelmässigkeiten und die verwalterischen Unterteilungen sind dadurch verständlich, auch wenn sie jetzt städtebaulich ein Ganzes bilden. Einige dieser Territorien, die sich mit der Zeit zu Dörfern entwickelten, haben sich einer von Montreal vertretenen Annexionspolitik widersetzt und bilden heute Enklaven oder angrenzende Gemeinden: Outremont, Westmount...

Montreal im 18. Jahrhundert,
Blick vom Mont Royal
■ Montréal du 18ème siècle,
vue du Mont Royal
■ 18th century Montreal, view
from Mount Royal



Die Stadt im eigentlichen Sinn blieb dessen ungeachtet lange Zeit sehr klein, umfriedet von einer neuen Stadtmauer, die infolge der neuen geopolitischen Lage nach dem Vertrag von Utrecht (1713) nötig geworden war. Niemand hätte daran gedacht, dass sie als eigentliche Hinterlandbefestigung einmal eine Belagerung europäischen Stils, wie in Louisbourg oder gar Quebec, zu bestehen hätte. Auch konnte sie sich weder der englischen Armee (1760) noch der amerikanischen Invasion (1775) widersetzen. Die Befestigung brachte schliesslich zwar Arbeit für die Siedler um Montreal, bildete aber ein Hindernis für die Ausdehnung des ersten Stadtkerns, bis man sich 1801 infolge einer Bürgerinitiative dazu entschloss, die Mauern zu schleifen, um den Verkehr zwischen der Stadt und den Vororten zu erleichtern.

Die Viktorianische Epoche

Bereits hatten die Vermögenden die Terrassen des *Mont Royal* für sich eingenommen, jene kleine Erhebung im Zentrum der Insel, der Montreal sein charakteristisches Profil verdankt. Der Auszug der Residenzen und Institutionen wurde noch beschleunigt, nachdem die Ausbauarbeiten im Hafen, die Eröffnung des Lachine-Kanals (1825), die Eisenbahn (1836) und die Einführung der ersten Schwerindustrie die Lebensqualität in der Altstadt schwer beeinträchtigt hatten. Bereits vor der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann sich zwischen den Strassen Sainte-Catherine und Sherbrooke jenes Quartier zu formen, das heute das Stadtzentrum bildet. Auch die Aufteilung der Insel zwischen Frankophonen und Anglophonen stammt aus jener Zeit, wobei der Saint-Laurent-Weg (heute Boulevard) die Rolle einer virtuellen Grenze spielte, entlang derer sich die späteren Immigranten anderer Nationalitäten gruppierten.

Die Stadt dehnt sich also von Osten nach Westen und Norden aus, in einem Rhythmus, den die Wirtschaftskrise von 1871 noch beschleunigt. Der britische Einfluss hat wohl erlaubt, einige Grünzonen zu bewahren, die zu regelrechten Squares ausgebaut wurden, doch der Städtebau wird kaum kontrolliert, und der Hügel, den die Bewohner als Ausflugsziel erkoren haben, ist durch den Bau bürgerlicher Villen und durch den ka-

tholischen und den protestantischen Friedhof – 1852 und 1854 dorthin verpflanzt – bedroht. Glücklicherweise führte die Initiative einiger Notabeln aus Montreal, die um die Stadthygiene besorgt waren, zur Umgestaltung des restlichen Hügels in eine grosse Parkanlage nach den Plänen des bekannten amerikanischen Landschaftsarchitekten Frederick Law Olmsted (1873–1881). Seit er unter «Denkmalschutz» gestellt wurde und 1987 ein Abkommen von den drei Gemeinden, die sich den Hügel teilen, unterschrieben wurde, ist der Hügel heute etwas besser geschützt.

Der amerikanische Einfluss

Die Gestaltung dieser Parkanlage durch einen Amerikaner ist nur eines der zahlreichen Beispiele für die engen Beziehungen, die Montreal mit Neuengland, das knapp eine Autostunde entfernt liegt, stets unterhalten hat. Portland und Boston boten lange Zeit einen Ersatz für die Aufhebung des Schiffsverkehrs auf dem Sankt-Lorenz-Strom im Winter. Die Spinnereien Massachusetts und Rhode-Islands haben, besonders in den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts, zahlreiche Arbeitslose aus Quebec angezogen. Umgekehrt, und namentlich weil Kanada bis 1892 keine Hochschule für Architektur besass, hat man mit der Konzeption der wichtigsten Gebäude den Nachbarn im Süden betraut – und das noch lange nach 1892.

Das betraf insbesondere den Bau des Hauptsitzes der *Canadian Pacific Railway*, der man die erste kanadische transkontinentale Verbindung verdankt. Dieses Bauwerk (1888–1889, Architekt: Bruce Price) verdient es, besonders erwähnt zu werden, da es wichtige Veränderungen in der Stadt mit sich brachte. Erstens förderte es die Zuwanderung der Chinesen, die am Bau der Eisenbahnlinien im Westen von Kanada beteiligt waren: Sie liessen sich im Vorort Sankt-Lorenz, im Norden des alten Montreal, nieder und veränderten diesen Sektor, der seit 1902 *Quartier chinois* genannt wird. Zweitens verstärkte es die Bedeutung des Stadtzentrums, das begonnen hatte, sich auf die Höhen der Beaver-Hall-Küste auszudehnen, was sogar ein Konkurrenzunternehmen, die *Canadian Northern Railway*, dazu veranlasste, ihre Linien durch einen Tunnel unter dem Hügel hindurch

direkt ins Zentrum zu führen (1912). Im gleichen Zug entwickelte die Gesellschaft ihr Territorium im Norden zur *Ville-Mont-Royal*, einem Vorort, der von den damals neusten urbanistischen Theorien inspiriert war: der englischen Gartenstadt und der amerikanischen «Beautiful City».

Von 1930 bis 1945 döste die Stadt unter dem Einfluss der Wirtschaftskrise und dem Zweiten Weltkrieg vor sich hin, während die Entwicklung in der Automobil-, Lastwagen- und Flugzeugbranche günstige Voraussetzungen für zukünftige Umwälzungen schuf. Das Strassennetz, von dem seit dreissig Jahren die Rede war, beginnt sich in den fünfziger Jahren zu entwickeln und zieht die Schaffung neuer Handelszentren in der Peripherie nach sich. Der langsame Auszug aus dem Stadtzentrum wird auf zwei Arten aufgehalten. Erstens durch die Anlage seiner grössten Achse (des heutigen *Boulevard René-Lévesque*, 1958) und zweitens durch die Errichtung der *Place Ville-Marie*, eines vom Gestalter Zeckendorf und dem Architekten Ieoh Ming Pei entworfenen multifunktionalen Bauvorhabens (1955–1962). Der Stadtverkehr wird durch die U-Bahn entlastet, die 1966 eröffnet wird.

Ein Augenblick der Euphorie

Montreal macht in jener Zeit eine beispiellose Entwicklung durch, die durch die grandiosen Visionen und die Dynamik des Bürgermeisters Jean Drapeau nach Kräften gefördert wird. Moretti und Nervi bauen die *Tour de la Bourse* (1964–1966), während Mies van der Rohe an der Gestaltung des *Westmount Square* (1965–1966) und später am Residenzviertel der *Île des Soeurs* (1968–1969) in der Nachbargemeinde von Verdun arbeitet... Auch kanadische Architekten zeichnen sich aus, Peter Dickinson (*Banque Impériale de Commerce*, 1959–1962) und das Architektenbüro Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold, Michaud & Sise (Place des Arts, 1963–1964 und *Place Bonaventure*, 1966–1967). Mehrere dieser Grossbauwerke entstanden zu der Zeit, als in Montreal, Schauplatz der Weltausstellung von 1967, ein Fieber der Begeisterung ausbrach. Die Ausstellung selbst bescherte der Stadt einige der architektonisch interessantesten Bauten: *Habitat 67*,

eine experimentelle Wohnüberbauung, entworfen von Moshe Safdie (1966–1967) und den Pavillon der Vereinigten Staaten von Buckminster Fuller (1966–1967).

Der Beginn härterer Zeiten

Die Jahre nach «Terre des Hommes» sind durch eine Rezessionsperiode gekennzeichnet, der die Grossprojekte der städtischen Verwaltung (Olympische Spiele von 1976, Florales usw.) nicht eigentlich entgegenzuwirken vermochten. Schlimmer noch, der Bau des Stadions nach den Plänen des französischen Architekten Roger Taillibert – ein Projekt, das der Bürgermeister trotz der Proteste der Fachleute durchsetzte, obschon es eine Konstruktionsart erforderte, die sich in Quebec bisher noch nie bewährt hatte, und das in einer Zeit grosser sozialer Spannungen und Streikaktionen – führte zum finanziellen Bankrott, von dem sich die Region noch im Jahr 2000 nicht erholen wird!

Auch andere Faktoren haben dazu beigetragen, die städtische Entwicklung zu bremsen und die architektonische Produktion in bedeutender Weise neu zu orientieren. Eine Stadterneuerung mit Hilfe von Bulldozern fand nicht die Zustimmung des breiten Publikums, das vor dem Hintergrund weltweiter Protestaktionen (Mai '68, Vietnamkrieg usw.) diesen Veränderungen nicht mehr tatenlos zusehen wollte. Die internationale Anerkennung bestimmter Leistungen Quebecs – auch in anderen Bereichen als dem der Stadtplanung – hat zu einer Aufwertung der regionalen Kultur geführt, die bis anhin allzuoft als «kolonialer» Reflex verschrien war. Der Denkmalschutz, bisher nur von wenigen gewürdigt, wurde zu einem kollektiven Anliegen, dem sich die Verantwortlichen aufgrund mangelnder Erfahrung auf diesem Gebiet leider allzu schnell beugten.

Der Denkmalschutz

Die demokratischen Spielregeln haben tatsächlich oft zu Kompromissen geführt, die eine Abwertung sowohl der erhaltenen Gebäude wie auch der neuen Vorhaben zur Folge hatten: Erhaltung der Fassaden oder anderer Fragmente, die ihren eigentlichen Sinn in den neuen Projekten, in die sie mehr oder weniger schlecht integriert wurden, verloren, Erdrücken der kleinen Villenhäuser durch massstäblich unangepasste neue Gebäude usw.

Doch können auch einige beispielhafte Realisierungen genannt werden, wie der Verwaltungsbau der *Compagnie Alcan*, der an der Rue Sherbrooke leicht versetzt, glücklich integriert werden konnte (1979–1983, Architekten: Arcop), oder der Wiederaufbau der *Chapelle du Sacré-Cœur de l'église Notre-Dame*, wo die Architekten Jodoin, Lamarre, Pratte et Associés die neuesten Theorien des Denkmalschutzes berücksichtigt und nicht versucht haben, die abgebrannten Teile zu rekonstruieren, sondern sich einer modernen Architektursprache bedienten (1978–1979).

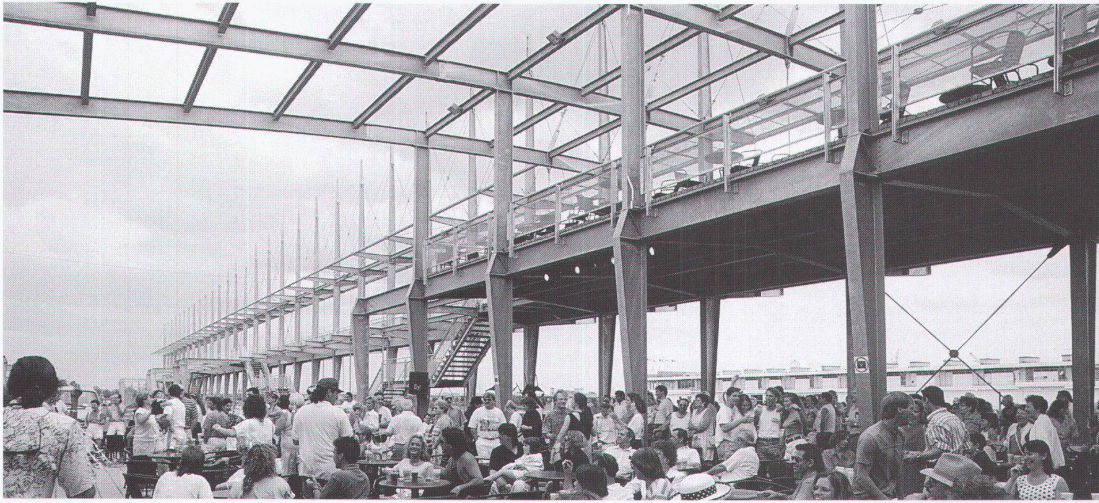
Obschon die Öffentlichkeit den Problemen des Denkmalschutzes gegenüber sensibilisiert wurde, hat dieser in den letzten Jahren wieder an Bedeutung verloren. Die Architekten, die keine eigentliche Ausbildung auf diesem Gebiet genossen haben, sehen im Denkmalschutz allzuoft eine Alternative und nicht eine Ergänzung – geschweige denn eine Stimulierung – zur Innovation. Es muss allerdings gesagt werden, dass weder das Verhalten gewisser Fanatiker, die alles mögliche zu bewahren trachteten, hilfreich war, noch die mühsame Wirtschaftskonjunktur dieses Jahrzehnts, die eher eine gewisse Gleichgültigkeit in der Behandlung seltener Bauaufgaben an den Tag legte.

Die zwei letzten Jahrzehnte

Die siebziger und achtziger Jahre erlebten noch die Verwirklichung kolossaler – und oft fragwürdiger – Projekte: so den neuen internationalen Flughafen von Mirabel, der auf bestem landwirtschaftlichem Boden Quebecs angelegt wurde, einen «weissen Elefanten», so weit von der Stadt entfernt, dass mehrere Fluggesellschaften ihre Zwischenlandung nach Toronto ver-

Pavillon Jacques-Quartier,
Gesamtansicht
Vue d'ensemble
General view





Innenansicht
 Vue intérieure
 Interior view

legten. Oder den Kongresspalast von Montreal, über jener Autobahn gebaut – die das *Vieux-Montréal* vom *Quartier chinois* isoliert –, ohne dass es jedoch gelungen wäre, das städtebauliche Gefüge zu vereinen, an einem Standort, dessen notwendige Ausdehnung heute durch diese Fehlplanung bedeutend erschwert ist. Oder die meisten, viel zu zahlreichen Bürotürme, die im Zentrum wie Pilze aus dem Boden schossen und die Aufmerksamkeit einzig durch die Vielfalt und Vulgarität ihrer postmodernen Verzierungen zu erregen vermögen.

Zu den Realisierungen, die im Gegensatz dazu die Architektur Montreals in dieser Zeit bereichert haben, wird man die Grossüberbauung *Desjardins* zählen müssen, insbesondere wegen der Gestaltung ihres grossartigen inneren Platzes (zahlreiche Architekten unter der Koordination der Société La Haye et Ouellet, 1971–1976), dann den Turm der *Banque Nationale de Paris* aufgrund der prismatischen Bearbeitung seiner Fassade (Webb, Zerafa, Menkès und Housden, 1981), und vor allem das *Centre canadien d'architecture*, sowohl als Institution an sich, als auch wegen seiner qualitativ hochwertigen Ausführung (1985–1988, Architekten: Rose, Marosi und Garrison sowie Phyllis Lambert als Berater).

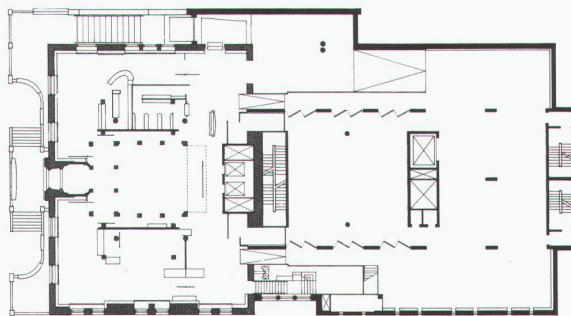
Das heutige Klima

1986 zog eine neue Verwaltung ins Rathaus. Mit den besten Vorsätzen hat sie sich dafür eingesetzt, dass die städtische Entwicklung eine neue rationale und demokratische Basis erhielt. So hat sie die architektonischen und städtebaulichen Dienststellen aufgewertet und zugleich die öffentlichen Beratungsinstanzen vermehrt (Beratungskommissionen in den Stadtbezirken, Konsultationsbüro von Montreal, Ad-hoc-Ausschüsse usw.). Daraus ist erst kürzlich der erste, schon lange geforderte städtebauliche Gesamtplan entstanden, dessen Brauchbarkeit sich noch in der Praxis bestätigen muss, allerdings um den Preis einer pedantischen Bürokratie, die sich weder um Termine noch Kosten kümmert. So wurde manch ein Investor entmutigt, durch zu hohe Steueransätze abgeschreckt und die Unsicherheit über eine eventuelle Sezession Quebecs vom übrigen Kanada, eine Frage, die seit dreissig Jahren immer wieder zur Diskussion steht. Selbst die Lokalunternehmen emigrieren – zumindest in die Vorortgemeinden, wo die Steuern vernünftiger sind – und lassen ein Stadtzentrum hinter sich, das sich immer mehr entleert.

Berücksichtigt man noch die weltweite Rezession seit den Anfängen der neunziger Jahre, so wird einem

**Erweiterung des Musée McCord,
Gesamtansicht, im Hintergrund das
renovierte und neu eingerichtete
Gebäude**

■ Agrandissement du Musée McCord,
vue d'ensemble, à l'arrière-plan,
le bâtiment restauré et réaménagé
■ Additional wing of the McCord
Museum, general view. In the back-
ground the renovated and refurbished
building



Eingangsebene
Niveau d'entrée
Entrance floor

Dachgeschoss
Etage attique
Roof floor

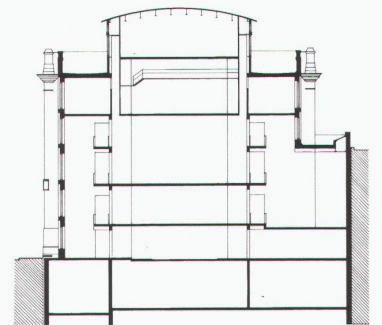
Querschnitt
Coupe transversale
Cross-section

leicht verständlich, dass die Situation der Architektur in Montreal heute kritischer denn je ist. Glücklicherweise konnten wir 1992 das 350-Jahr-Jubiläum der Stadtgründung feiern. Alle, die Stadtverwaltung als erste, haben keine Ausgaben gescheut, um auf diesen Anlass hin mehrere Projekte zu verwirklichen, von denen sich einige schon über zehn Jahre hingeschleppt hatten. So wurden das Rathaus und die Befestigungsanlage aus dem 18. Jahrhundert auf dem Champs-de-Mars gebührend renoviert, die Ausbaurbeiten des *Vieux-Port* und die Verschönerung der anliegenden *Rue de la Commune* endlich ausgeführt usw. ...

Einige der jüngsten Projekte

Verschiedene Architekturwettbewerbe wurden ausgeschrieben für Projekte, die vermutlich noch einige Zeit in der Schublade bleiben werden: zum Beispiel die neue Symphoniehalle, das Museum der Wissenschaft und der Technologie, das Regionalzentrum des Nationalarchivs und des Stadtarchivs...

Einige Projekte sind aber doch dabei, realisiert zu werden, das *Nouveau Forum* etwa, das, als Projekt zwar fragwürdig, in einer Stadt, der das Eishockey heilig ist, sicher zur Ausführung gelangen wird. Auch die Umgestaltung der Wohnquartiere in den Vororten im Osten und Westen des *Vieux-Montréal* wird sicher realisiert werden, weil da zu grosse Interessen auf dem Spiel stehen. Das gleiche gilt auch für die neue *Ecole de design de l'Université du Québec à Montréal* und die neue *Ecole des Hautes Etudes commerciales*, bei der die Bauarbeiten schon begonnen haben.



Innenansicht einer Seitenhalle
Vue intérieure d'un des halls latéraux
Interior view of a lateral hall





Innenansicht der Eingangshalle des Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal

■ Vue intérieure du hall d'entrée du Musée d'archéologie et d'histoire de Montréal

■ The Montreal Museum of Archaeology and History, interior view of the entrance hall

Unter den bereits fertiggestellten Projekten, die es wert sind, erwähnt zu werden, sehe ich nur eines: den neuen Büroturm der Gesellschaften IBM und Marathon, von unseren New Yorker Kollegen Kohn Pedersohn Fox entworfen. Von den zurzeit überwiegenden Realisierungen kleineren Ausmasses und von lokalen Talenten möchte ich drei Beispiele festhalten: den *Pavillon Jacques-Cartier*, die Erweiterung des *Musée McCord* und *L'Eperon*.

Der Pavillon Jacques-Cartier

Dieser kürzlich auf der Hafenmole am Ende der *Place Jacques-Cartier* errichtete Bau ist in mancher Hinsicht interessant. Es handelt sich nicht nur um ein Dienstgebäude, das den einfachsten Bedürfnissen der Spaziergänger zu genügen hat. Die Gesellschaft des *Vieux-Port* von Montreal und seine Architekten (Cardinal Hardy et Associés) sehen diesen Pavillon einerseits als Orientierungsschwerpunkt und andererseits als Ausdruck einer Wiederaneignung des Flusses, die sich zurzeit anbahnt. Rund vierzig stolz gewölbte Stahlpfeiler

rhythmisieren den Weg bis zum Ende des Quais, lassen dem Spaziergänger Zeit, die unendliche Weite zu erfassen und der verschwundenen Lagerhallen zu gedenken, auf deren Fundamenten er steht. Am anderen Ende bilden weitere metallische Elemente kleinere offene Pavillons, welche die gleiche Nutzung nahelegen wie der Hof des Hauptpavillons, dessen Modul sie übernehmen, um die Möglichkeit eines zusätzlich angefügten Gebäudes offenzuhalten.

Der fragmentarische Aspekt, der sowohl durch die Monochromie des Projekts als auch durch die aktuelle «Bestimmungslosigkeit» dieser Pavillons entsteht, zeugt zugleich von der Zerstörung der einst bestehenden industriellen Einrichtungen und von der Entstehung eines noch unfertigen Ganzen. In letzterem Fall – verstärkt durch ein entschieden zeitgenössisches Design – darf man die Mole nicht isoliert betrachten, sondern muss den ganzen Umgestaltungsplan des Hafens durch die gleichen Architekten einbeziehen. Der *Pavillon Jacques-Cartier* ist erst ein Anfang, und seine Gestaltung ist unmissverständlich: seine «Unfertigkeit» und seine Grösse geben den Ton des geplanten Unternehmens an. Es geht um die Aufwertung eines grossartigen und schwierigen Standortes.

Die Erweiterung des Musée McCord

Die reiche Objektsammlung, die während Jahren zusammengestellt worden war, um die Geschichte der kanadischen Nation nachzuzeichnen, fand im alten Studienklub der McGill-Universität schon lange keinen Platz mehr. Mit einer Finanzierungssumme von 30,5 Millionen Dollar konnte das Museum 1988 die Planung seiner Erweiterung einem Architektenkonsortium anvertrauen, das sich aus den Büros LeMoyné Lapointe Magne und Jodoin Lamarre Pratte et Associés zusammensetzt.

Beengt durch eine zu kleine Grundfläche, ist dem Architektenteam von Michel Lapointe, der ein nur beschränktes Budget für die Überbauung von 6000 m² und für die Renovation eines der ansehnlichsten Gebäude aus dem Anfang des Jahrhunderts zur Verfügung stand, ein wahres Meisterstück geglückt. Den Geist des ehrwürdigen Gebäudes, seinen pavillonartigen Cha-

Ansicht von der Rue de la Commune
Vue coté Rue de la Commune
View from the Rue de la Commune



rakter, seine Grösse und strenge Eleganz respektierend, ist es dem Team gelungen, eine Antwort auf die Zwänge des Programms zu finden, eine verhältnismässig einfache Wegführung einzurichten, einige Räume grossen Umfangs freizumachen und ein architektonisches Vokabular zu entwickeln, das sowohl aktuell als auch dem ursprünglichen Gebäude harmonisch angepasst ist. Der Besucher ist von der Schönheit der Materialien, der Feinheit ihrer Zusammenstellung und von der Farbpalette beeindruckt. Das Schöpfungspotential dieser Architekten ist überall zu spüren, obwohl sie hier kaum die idealen Voraussetzungen vorfand, um eine volle Probe ihres Könnens abzugeben. Trotz aller Bemühungen wirken die Räume allerdings wegen ihrer vorgegebenen

Höhe, der begrenzten Tiefe und dem programmgemäss gedämpften Licht etwas beengend. Schliesslich hat das leicht verstaubte Museumskonzept nicht dazu beigetragen, die Architekten in ihrer Arbeit zu unterstützen.

L'Eperon

Im Gegensatz dazu zeigten sich die Verantwortlichen des neuen archäologischen Museums dem Talent der Architekten, mit denen sie zusammenarbeiteten, gewachsen und konnten den Beweis erbringen, dass man bei der Einrichtung eines Museums eine gewisse Dynamik entwickeln kann, auch wenn es beim Ausstellungsgut nur um einige wenig präsentable und grösstenteils halb verschüttete Ruinen geht.

Das Museum am Flussufer teilt sich in drei Volumen an der *Place Royale* auf: erstens, das alte Zollgebäude, 1836 errichtet und 1881 erweitert, zweitens, L'Eperon, an der Verbindung der *Place d'Youville* mit der *Rue de la Commune* gelegen, ein Neubau, der seinen Namen dem spitzen Winkel seines Grundstücks verdankt, und drittens die archäologische Krypta, die in ihrem Unterbau die zwei oben genannten Gebäude miteinander verbindet.

Obwohl die zwei anderen Gebäude auch ihre Vorzüge haben, möchte ich mich doch auf das Eperongebäude beschränken und zwar sowohl seiner Form als der zwiespältigen Aufnahme wegen, die ihm seitens der Öffentlichkeit zuteil wurde. Einigen Leuten ist seine Form zu aggressiv und entspricht zu wenig dem Umfeld des *Vieux-Montréal*. Mir hingegen scheint seine Grösse dem Standort *Rue de la Commune* durchaus angepasst. Das Gebäude wirkt durch die graue Farbe der Steinverkleidung äusserst diskret. Es hat ausserdem die Kraft und die Monumentalität, die einem öffentlichen Gebäude gebührt. Es ist «dekonstruktivistisch», um den fragmentarischen Charakter der archäologischen Artefakte zu unterstreichen, und durch seine avantgardistische Ästhetik herrlich provokant.

Ein Besuch dieses Gebäudes drängt sich sowohl seiner Architektur wie seiner Schätze wegen auf – abgesehen davon, dass man von seinem Belvedere aus eine der schönsten Aussichten auf den alten Hafen geniesst. Es ist ein Meisterwerk, das den Preis von Quebec verdient, den Dan S. Hanganu, der eigentliche Schöpfer des *Eperon*, kürzlich entgegennehmen durfte. *P.-R. B.*

Gesamtansicht mit der Rue de la Commune links und der Place d'Youville rechts

■ Vue d'ensemble montrant la Rue de la Commune à gauche et la Place d'Youville à droite

■ General view, Rue de la Commune on the left and Place d'Youville on the right

