

Németh Ádám

Hamburger Bahnhof – Museum für Gegenwart – Berlin

A Berlin Moabit városrészében, a mai főpályaudvar közelében található Hamburger Bahnhof, azaz a Hamburgi Pályaudvar díszudvarán állva ma nehéz elképzelni, hogy e hely a 19. század közepén a nagyvárossá nőtt Berlin egy forgalmas pontja volt. A múzeumként működő épület kissé el van veszve a már sok éve átalakulás alatt álló környezetében, és a látogatók számából ítélve nem tűnik a legnépszerűbb berlini attrakciók egyikének. A Hamburger Bahnhof nem egy ikonikus épület, mint az Altes Museum vagy a Neue Nationalgalerie, építészetileg azonban korántsem érdektelen, nem utolsósorban azért, mert jól tükrözi azt a szemléletmódot, amely irányadó volt a nyolcvanas-kilencvenes évek berlini újjáépítési projektjeiben.

A főbejáraton belépve egy szűk köztes téren át egyből a hatalmas csarnokba lépünk, ahol a jegypénztárt csak egy gipszkarton térelválasztó különíti el a központi kiállítótértől (1. kép). Aki járt már a párizsi Musée d'Orsay-ban, annak ismerős lehet ez az élmény, itt azonban a pályaudvari fogadócsarnokban nincsenek beépített termek, ehelyett a bazilikális elrendezésű tér egységes egész alkot. Maga a múzeum ugyanakkor egy összetett együttes, különböző típusú elemekkel, amelyek az elmúlt százhetven év során több szakaszban jöttek létre.

A komplexum magvát adó pályaudvar 1846 és 1847 között épült Friedrich Neuhaus és Ferdinand Wilhelm Holz tervei szerint. A háromszintes fogadóépület késő-klasszicista főhomlokzatának középrésze a korszakban a német nyelvterületen elterjedt historizáló félköríves stílusban épült, emeleti héttengelyes loggiája és kétoldalt emelkedő tornyai az itáliai reneszánsz villaépítészet hatását tükrözik (2. kép). A szerelvények átállítását lehetővé tevő tolópad 1870-ben történő üzembe helyezése előtt a középrészt az alsó két szint magasságában félköríves záródású kettős átjáró törte át, amely a vonatok keresztülhaladására szolgált. Az épület által körbezárt háromhajós fogadócsarnok vasszerkezete a berlini kontextuson belül újítást jelentett, korábban az ilyen típusú építmények fából, ritkábban fából és vasból épültek. A mai főpályaudvar helyén álló egykori Lehrter Bahnhof bővülése nyomán 1884-ben a Hamburger Bahnhof megszűnt vasúti pályaudvarként működni, a fogadócsarnok tartószerkezetét elbontották, s ezután csupán a hátsó depóterületet használták rakodóállomásként. 1906-tól a második világháború végéig a fogadóépület a Közlekedési és Építési Múzeumnak adott otthont, ennek megfelelően az 1910-es években két, a főhomlokzatra merőleges egyemeletes oldalszárnyal bővítették, ily módon egy díszudvart hozva létre, illetve a fogadócsarnok ekkor ismét vas tartószerkezetet kapott. 1944-ben a fogadóépület súlyosan megsérült, majd a háború után a nyilvánosság elől zárva, a nyugat-berlini vasúti forgalmat is bonyolító kelet-német államvasutak műszaki és irányító épületeként funkcionált. Korai funkcióváltása ellenére a Hamburger Bahnhof az egyetlen, amely máig áll a 19. században épült berlini fejpályaudvarok közül.

1984-ben, miután a pályaudvar a nyugat-berlini közlekedési vállalat kezelésébe került, a berlini szenátus időszakosan megnyitotta a fogadóépületet a nyilvánosság előtt, három évvel később pedig a Porosz Kulturális Örökség Alapítvány rendelkezésére bocsátotta egy kortárs művészeti múzeum létrehozása céljából (3. kép, amely az 1984-es állapotot ábrázolja). Ezt elsősorban az Erich Marx ingatlanfejlesztő által a városnál örök letétbe helyezett képzőművészeti gyűjtemény elhelyezése tette szükségessé. A fogadóépület átépítésére a szenátus által 1989-ben kiírt tervpályázatot Josef Paul Kleihues, a berlini Nemzetközi Építészeti Kiállítás korábbi igazgatója nyerte meg. Részben az ő egyéb elfoglaltságai miatt az építkezés meglehetősen elhúzódott, a felújított és átalakított épület már az egyesült Berlinben A Jelen Múzeuma (Museum der Gegenwart) néven, a Neue Nationalgalerie fiókként 1996 novemberében nyílt meg, mint annak az 1960 utáni nemzetközi képzőművészetet bemutató helyszíne.

Kleihues, a Berlin nyolcvanas években induló újjáépítését nagymértékben meghatározó „kritikai rekonstrukció” elvének megalkotója, a fogadóépület helyreállításának és múzeummá való átalakításának koncepcióját az emlékezet fogalmának rendelte alá. Az emlékezet, amelyben a múlt és a jelen összekapcsolódik, itt egyrészt az épület és a térbeli kontextus racionális elemzését, történetiségük megértését teszi lehetővé, másrészt az egyes épületek és a történelmi városszövet identitását és auráját azok építészeti geometriájában, mindenekelőtt az alaprajz, a térbeli elrendezés és a keresztmetszetek mértani jellemzőiben ragadja meg, miközben e geometriának egyúttal az új beépítés és kiegészítések tervezésében is irányadónak kell lennie. Eszerint a Hamburger Bahnhof történetiségét funkcióváltások és kettőségek jellemzik, mint amilyenek az építészet és a mérnöki technológia, a funkcionalitás és a reprezentáció, vagy a vasúti és a múzeumi rendeltetés. A funkcióváltások sorozata ugyanakkor egyfajta kontinuitást mutat, így Kleihues átalakítási terve egy korábbi múzeumi adaptálásra támaszkodhatott. A pályaudvar identitását erőteljesen befolyásolja a fogadóépület építészeti karaktere, mindenekelőtt a tömegelosztás és a főhomlokzat – ezeket alapul véve, a múlt és a jelen közti médiumként használva azonban a helyreállítás Kleihues szerint egyszersmind meg is haladja, áttöri az épület meglévő identitását. Eme eljárás legfontosabb eleme a fogadócsarnok két oldalán, annak hossz tengelyével párhuzamos szárnyak kialakítása, ami úgy nyújtja meg az eredeti alaprajz oldalhomlokzatának tömegét, hogy közben felszámolja a fogadóépületet kereszthajószerűen metsző hátsó szárnyakat (4. kép). Ezenfelül eme új, dongaboltozatos oldalszárnyak keresztmetszete egy négyzetbe írt körön alapul, amely a fogadóépület főbejáratának boltíveire rezonál.

A bazilikális központi csarnok mellett végül csak a keleti oldalhomlokzat mellett futó szárny valósult meg, egy hosszú, a 17. századi fejedelmi paloták galériáit idéző, ám csupán felülről bevilágított alagútszerű tér, amelynek tartószerkezete alumínium-elemekből épült (5. kép). A főhomlokzat a háború előtti állapotába lett helyreállítva, az egyetlen komolyabb módosítást Dan Flavin helyspecifikus installációja, a loggia pilléreire szegezett neon fénycsövek képezik (6. kép). Az épületnek nincs a múzeumok esetében megszokott előcsarnoka, így a látogatók a

főbejáraton át közvetlenül a központi kiállítótérként szolgáló hatalmas fogadócsarnokba lépnek.

A komplexumot 2004-ben bővítették, amikor a Kuehn Malvezzi építésiroda tervei szerint és Friedrich Christian Flick műgyűjtő költségén kiállítóterré alakították a szomszédos rakodóállomás raktárait, amelyet egyúttal a Hamburger Bahnhof fogadócsarnokával egy több ponton megtört tömegű emeleti átjárófolyosóval kötöttek össze (7. kép). Az így létrejött, 300 méter hosszú, konténer megjelenésű Rieck-Hallen felszíni és alagsori terei elsődlegesen Flick gyűjteményének bemutatására szolgálnak.

Felhasznált irodalom:

Walter Kambartel: Zwischen geflügeltem Rad und Pegasos - Der Ausbau des Hamburger Bahnhofs in Berlin zum Museum für zeitgenössische Kunst, in Andrea Mesecke, Thorsten Scheer (szerk.), *Josef Paul Kleihues: Themen und Projekte*, Berlin, Birkhäuser, 1996, p. 216-244.

Petra Kipphoff, Endstation Gegenwart, *Die Zeit*, 46/1996 (november 8.), https://www.zeit.de/1996/46/Endstation_Gegenwart.

Kaye Geipel, Siebenjähriges Provisorium. Umbau der Berliner Rieckhallen für die Friedrich Christian Flick Collection, *Bauwelt*, 39 (2004), p. 15-19.