

Karolina Ćwiek-Rogalska¹
(Warszawa)

Miasto na peryferiach. O czym opowiadają dworce kolejowe w Chebie?

Słowa kluczowe: Czechosłowacja, Ziemia Chebska, historia kolei, pogranicze, Bawaria
Keywords: Czechoslovakia, Egerland, railway history, borderland, Bavaria

„W ten sposób rozszerzyła się znacznie pierwotna skala zadań nowej kolei i objęła niemal całokształt życiowych zapotrzebowań, zataczając horyzonty rozległe i piękne”.

(Grabiński 2014: 40)

Uwagi wstępne

Dworce kolejowe są czymś więcej niż tylko chwilowymi poczekalniami. Nie służą wyłącznie jako przestrzenie, w których przebywamy w danej chwili w drodze do miejsc, gdzie chcemy się znaleźć. Nie są również wyłącznie nie-miejscami, jak chciał twórca tego pojęcia Marc Augé (Augé 2008). Choć reprezentowane często jako symbole nowoczesności (Carter 2001) mogą korespondować z wyobrażeniami przeszłości dawniejszymi niż kolej żelazna. Czym zatem są? W tym tekście proponuję przyjrzeć się dworcom jako scenom, na których rozgrywają się dziejowe wydarzenia. Są to często sceny niewielkie i niepozorne. Jak chociażby peryferyjna stacja kolejowa w Kopfstetten koło Eckartsau. To stąd 23 marca 1919 roku Karol I Habsburg, ostatni cesarz nieistniejących już wówczas Austro-Węgier, udał się na wygnanie. Nad architekturą okolicy, przede wszystkim nad posiadłością Habsburgów w Eckarstau, pracował architekt Viktor Siedek, zatrudniony w firmie architektonicznej Büro Fellner und Helmer, specjalizującej się, *notabene*, w budowaniu teatrów. Ten splot okoliczności skłonił mnie do zadania pytania o rolę dworców: tych scen czasami niepozornych,

¹ ORCID 0000-0001-6142-5609

a jednak znaczących w przypadku innych niewielkich miejscowości na mapie dawnego Cesarstwa. Jakie znaczenia niosły ze sobą te specyficzne budynki²?

W tym tekście chciałabym poddać analizie dworce kolejowe w czeskim mieście Cheb, dawnym niemieckim mieście Eger. To, jakim kolejom losu podlegały te właśnie dworce – mówimy bowiem o jednym miejscu, ale o czterech różnych obiektach: pierwotnym dworcu z lat sześćdziesiątych XIX wieku, rozbudowanym kompleksie obiektów z 1900 roku, prowizorycznych barakach i zadaszeniach po 1945 roku i wreszcie obecnym obiekcie projektu Josefa Dandy – i jakie pełniły funkcje, jest interesującym przyczynkiem do prześledzenia skomplikowanych losów czesko-niemieckich na terenie czesko-niemieckiego pogranicza (*pohraničí*)³. Cheb, znany jako ulubione miasto Fryderyka Barbarossy (ok. 1122–1190), budowniczego tutejszej twierdzy, od początku swojego istnienia był ważnym punktem na szlakach handlowych ze wschodu na zachód. Ten stan rzeczy nie ulegał zmianie w kolejnych stuleciach: to tędy przewożono surowce z bogatego w węgiel Sokolovska. Od XIV wieku, od czasów panowania Jana Luksemburskiego (1296–1346), Cheb wchodził w skład ziem czeskich, które utrzymywały się od tamtego czasu w zbliżonych granicach historycznych. To te granice były również podstawą do wytyczenia na mapie obszaru, które zajmowała po roku 1918 Pierwsza Republika Czechosłowacka. Z czeską historią miasto związane było przede wszystkim jako miejsce skrytobójczego mordu na Albrechcie z Valdštejna / Albrechcie Wallensteinie (1634), czeskim szlachcicu, naczelnym dowódcy wojsk habsburskich w pierwszych etapach wojny trzydziestoletniej (1618–1648). To dobrze pokazuje ambiwalencję charakteru tej miejscowości: podobnie jak zamordowanego tutaj Valdštejna/Wallensteina, tak i sam Cheb/Eger trudno postawić w jednoznaczny sposób po stronie tego, co czeskie albo co niemieckie.

Dzisiaj Cheb leży w północno-zachodniej części Republiki Czeskiej, w linii prostej około ośmiu kilometrów od granicy z Republiką Federalną Niemiec, a jego przygraniczny charakter znajduje odzwierciedlenie w historii dworca kolejowego i historii kolei w mieście w ogóle. Podążając za myślą Marian Aguiar, że „(...) koleje jako przedmiot wyobraźni reprezentują kulturę, siły i procesy zachodzącej wokół niej” (Aguiar 2011: xii), śledzę ambiwalencję chebskiego dworca, chcąc przedstawić skomplikowaną

² Na temat stanu badań nad tematem kolei w kulturze polskiej, zob. Tomasik 2015: 12–13.

³ Na temat pojęć dotyczących stosunków czesko-niemieckich w tym kontekście, zob. Ćwiek-Rogalska 2018; Jeništa 2015.

pajęczynę nie tylko otaczających go i urywających się nagle połączeń kolejowych, ale również niewidoczne sieci kulturowe rozpięte wokół widzialnych, realnych podkładów i szyn.

Opracowanie problematyki związanej z chebskim dworcem stało się możliwe dzięki połączeniu kilku źródeł. Korzystałam z tytanicznej pracy autorów Interaktywnej Encyklopedii Miasta Cheb, dostępnej on-line, zbierającej pogrupowane tematycznie wzmianki na temat różnych elementów krajobrazu kulturowego miasta (*Interaktivní Encyklopedie Města Chebu*: n.d.). Zebranymi tam informacjami posłużyłam się do analizy dziejów dworców do roku 1945. Losy tego, co zostało z budynku w latach tuż powojennych, oraz to, jak był postrzegany przez nowych czeskich osadników, odtworzyłam na podstawie badań terenowych, prowadzonych przeze mnie w latach 2012–2014 w gminie Dolní Žandov, leżącej na pograniczu Ziemi Chebskiej i regionu miasta Mariánské Lázně (Ćwiek-Rogalska 2017). Dalsze losy chebskich dworców śledziłam na podstawie materiałów z wystawy *Josef Danda: Železniční nádraží v Chebu. Der Bahnhof in Eger (1956–1962)*, prezentowanej w dniach 7 lipca – 2 października 2011 w Galerie výtvarného umění w Chebie (czyli w chebskiej galerii sztuk pięknych).

Historia chebskich dworców

Pierwszy dworzec w Chebie powstaje w latach 1863–1865, architektem opowiadającym za projekt i budowę jest projektant tzw. Linii Wschodniej Georg Heinrich von Hügel (1828–1899). Na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX wieku zostaje on głównym architektem Bawarskiej Spółki Kolei Wschodniej. W 1869 roku wraz ze współnikiem, Michaellem Sagerem, zakłada firmę budowlaną Hügel & Sager, która wkrótce stanie się na tyle znana, że ekspanduje również na teren dopiero co powstałych Austro-Węgier (1867), projektując i wznosząc głównie budynki architektury kolejowej i tramwajowej: ma przykład w tyrolskiej Dolinie Puster (dzisiejsza Austria i Włochy), między Temeszwarem i Orsovą (dzisiejsza Rumunia), czy w Bosanskim Brodzie (dzisiejsza Bośnia i Hercegowina), gdzie wspólnicy budują dworzec wojskowy.

Sam Hügel zapisuje się w historii jako jeden z najważniejszych architektów dworców swojego czasu. Będąc etatowym architektem Bawarskiej Spółki Kolejowej, zaprojektuje między innymi dworce w takich bawarskich miastach, jak Landshut, Straubing i Ratzbona. Jest również odpowiedzialny za poprzednią wersję hali dworca wschodniego w Monachium. Po raz kolejny pojawia się tu wątek sceniczny: to według projektu Hügla powstaje także teatr w miasteczku Františkovy Lázně, znajdującym się na terenie Ziemi Chebskiej.

Dworzec nie zdąży się jeszcze zestarzeć, kiedy w 1900 roku – w rok po śmierci jego pierwszego architekta – zostanie znacznie rozbudowany, by zaspokoić potrzeby rozwijającego się miasta. Składa się wówczas już z trzech budowli, połączonych ze sobą półokrągłymi zadaszeniami, pod którymi biegną szyny kolejowe. Część główna ma naśladować florencki renesans, z przeszkloną ścianą wychodzącą na odjeżdżające pociągi (Nádraží n.d.). Swoją siedzibę mają tu trzy urzędy pocztowe, pięć komór celnych – niedaleko stąd biegnie wszak granica, a za nią rozpościerają się księstwa niemieckie, scalone później w II Rzeszę, czołowego importera towarów produkowanych na *pohraničí*⁴ – dwadzieścia dziewięć biur różnego typu, trzy wielkie poczekalnie, w których można było pokrzepić się przed podróżą w zależności od rodzaju biletu, jaki się posiadało, a ponadto osiemdziesiąt mieszkań dla pracowników kolei, ulokowanych na pierwszym piętrze.

Historia dworca komplikuje się, kiedy w roku 1918 Czechosłowacja uzyskuje niepodległość. Nie jest bowiem jasne, jaki ma być status czeskich Niemców⁵ w nowym państwie. Powstałe na terenie Czech cztery efemeryczne „państwa niemieckie”⁶, które żądają eksterytorialnego przyłączenia do niemieckiej Austrii, dążą do odseparowania Niemców i Czechów. Druga strona również nie jest entuzjastycznie nastawiona do współdziałania państwa. W kręgach czeskich polityków padają uwagi, że lepiej byłoby okroić granice Czechosłowacji na zachodzie tak, żeby pozbyć się terenów zamieszkiwanych przeważnie przez społeczności niemieckojęzyczne (Spurný 2007: 49–54). Kiedy jednak stanie się jasne, że nie będzie żadnej korekty – na konferencji pokojowej w Wersalu minister spraw zagranicznych nowego państwa, Edvard Beneš, zaznaczy, że Czechosłowacja będzie krajem na wzór Szwajcarii (Arburg i Staněk 2010: 81), co jednak nigdy nie wyjdzie poza etap obietnic – zacznie się bohemizowanie tych terenów, intensywnie

⁴ O specyfice eksportu z *pohraničí* w kontekście kryzysu ekonomicznego w latach trzydziestych XX wieku zob. Arburg i Staněk 2010: 93.

⁵ Używam sformułowania „czescy Niemcy”, aczkolwiek częściej obecnie padający w tym kontekście termin to „ludność niemieckojęzyczna” (*německy mluvící obyvatelstvo*, (zob. Arburg i in. 2010). Pojęcie „czescy Niemcy” oddaje jednak złożoność problemu poruszanego w tym artykule. Z jednej strony podkreśla bowiem, że chodzi o osoby poczuwające się do wspólnoty z kulturą niemiecką (rozpiętą pomiędzy dawną Austrią a kraje związkowe Rzeszy), z drugiej zaś wskazuje, że chodzi o ludzi zamieszkujących ziemie czeskie (zob. Křen i in. 1998).

⁶ Były to Deutschböhmen w północnych Czechach ze stolicą w Libercu, Sudetland – północne Morawy i Śląsk ze stolicą w Opawie, Böhmerwaldgau – południowo-zachodnie Czechy ze stolicą w Prachaticach i Deutschsüdmähren – południowe Morawy ze stolicą w Znojmie.

prowadzone od początku lat dwudziestych. Polega ono między innymi na przymusowych emeryturach dla pracowników państwowych z sektorów takich jak urzędy, policja czy kolej. Ci, którzy pozostaną, muszą zdawać odpowiednie egzaminy, poświadczające ich znajomość czeszczyzny (Arburg i Staněk 2010: 90). W miejscach, w których większość mieszkańców stanowią osoby niemieckojęzyczne, sytuacja ta jeszcze wzmacnia wrogość pomiędzy Czechami i Niemcami. Tak dzieje się także w Chebie.

Już tak skrótowo nakreślona sytuacja miasta i znajdującego się w nim dworca kolejowego pokazuje, że odbija się w nim jak w soczewce dynamika relacji czesko-niemieckich. Sytuację w międzywojniu dodatkowo komplikuje jeszcze jeden czynnik. Otóż omawiany dworzec kolejowy – a zatem budynek użyteczności publicznej i budowla o charakterze strategicznym – przez cały czas istnienia Pierwszej Republiki Czechosłowackiej był administrowany przez Deutsche Reichsbahn, koleje niemieckie.

W wyniku trzech nalotów alianckich w marcu i kwietniu 1945 roku dworzec chebski, ta pół-fabryka, pół-pałac, jak o nim pisze miejscowy historyk Jaromír Boháč (Boháč 1999), zostanie zrównany z ziemią, podobnie jak okoliczne domy i kilka wielkich hoteli. Cudem ocaleje tylko kładka nad torami, potęgując jeszcze wrażenie zniszczenia wszystkiego wokół (Boháč 1999). Na nowy dworzec Cheb czeka aż do roku 1962, w tym czasie hałę dworcową imitują drewniane budy, butwiejące i stawiane wciąż od nowa. To one witają nowych osadników, którzy zaczynają przyjeżdżać do miasta wiosną 1945 roku i to one tworzą pierwszy, charakterystyczny widok, który ich czeka i na podstawie którego wyrabiają sobie pierwsze opinie i wrażenia o mieście⁷.

Cheb na mapie kolejowej

Zanim jednak powstał dworzec, musiała powstać kolej. Cheb zdecydowano się włączyć do sieci kolejowej, coraz gęściej porastającej Europę, dopiero w latach sześćdziesiątych XIX wieku. Do tego czasu, chcąc wyjechać z miasta, należało opłacić dyliżans pocztowy albo do Bawarii, albo w głąb Królestwa Czeskiego, i dopiero tam wsiadało się w pociąg. Już tutaj uwidoczni się napięcie między tym, co czeskie, a tym, co niemieckie. Przynajmniej w kwestii podróży, a na pewno wyboru instytucji, która miała podróżnych przewozić, należało dokonać wyboru, który leżał na przecięciu przynależności państwowej i narodowościowej. Nie pozostaje to bez

⁷ Tak wynika z badań terenowych, które przeprowadziłam w latach 2012–2014. Większość rozmówców przybywających w te okolice w latach 1945–1946 wspominała smutny widok zbombardowanego miejsca wraz z „budami” stanowiącymi atrapę dworca.

znaczenia, jeśli weźmiemy pod uwagę, że sieć kolejowa miała już wkrótce „zszyć naród niemiecki” (Koshar 2000: 55), stając się jednym z ogniw łączących jednoczące się Niemcy.

Kwestia ta w przypadku Chebu jest jeszcze bardziej niejednoznaczna. Kolej w wyraźny sposób łączy miasto z Bawarią, a później z Rzeszą Niemiecką⁸. Miejscowa linia powstaje nie z inicjatywy czeskiej, ale właśnie bawarskiej – i saskiej. Gdy w latach pięćdziesiątych XIX wieku staje się jasne, że bawarskie koleje dotrą w pobliże Chebu, ówczesny starosta, Anton Julius Gschier, powołuje do życia Chebską Radę Kolejową (1857). Jej członkowie lobbują za włączeniem Chebu do sieci połączeń kolejowych, jeżdżąc do Wiednia, Drezna i Monachium. Z tego ostatniego miasta przychodzi wreszcie zadowalająca odpowiedź i 18 października 1861 roku starosta może się pochwalić, że Bawaria wyraziła zgodę na położenie trakcji. Ma ona biec z Bawarii przez Schwandorf do Chebu – w tym samym czasie nadchodzi również zgoda z Saksonii, żeby pociągnąć tory przez Cheb z Plauen aż do samej granicy. Należało zatem dołożyć starań, by sieci te połączyć ze sobą.

W ten sposób Cheb zostaje włączony w sieć kolejowych szlaków europejskich. Pozostaje jednak na uboczu kraju, do którego *de facto* administracyjnie przynależy. Ale cesarsko-królewskim urzędnikom nie zależy na podłączeniu go do sieci kolejowej. Okazuje się istotniejszą stacją dla przedstawicieli krajów sąsiednich. Dlaczego? Cheb jest usytuowany w tak zwanym trójkącie uzdrowiskowym, wyznaczonym od zachodu przez bliskie Františkovy Lázně (niem. Franzensbad), od wschodu przez największe miasto regionu Karlovy Vary (niem. Karlsbad), a od południa przez Mariánské Lázně (niem. Marienbad). W regionie znajduje się wiele mniejszych, ale równie atrakcyjnych uzdrowisk, jak na przykład Jachýmov, Lázně Kynžvart czy Konstantinovy Lázně, z których każde specjalizuje się w leczeniu innych chorób. Propagatorzy kolei chcą zatem ułatwić turystom dojazd do uzdrowisk. Specyficzni to jednak turyści, bo same uzdrowiska cieszą się większą popularnością na świecie – i w krajach niemieckojęzycznych bardziej, niż wśród Czechów. Kolej tutaj to zatem korzyść dla obu zainteresowanych stron: obroty z turystyki rosną, na czym korzystają czescy Niemcy, a Niemcy z Rzeszy chcący posilić nękanie chorobami ciała mogą w prosty sposób dostać się do celu, jakim były gorące, zmineralizowane wody okolic trójkąta uzdrowiskowego.

⁸ Bawaria weszła, co prawda, w skład II Rzeszy, ale z zachowaniem pewnej odrębności, którą w pełni zlikwidowano dopiero w 1918 roku. Wśród bawarskich partykularyzmów można znaleźć między innymi kwestię kolei.

Żeby zwiększyć swoje szanse na uzyskanie połączenia kolejowego, chebscy lobbyści łączą swoje siły z podobnymi stowarzyszeniami z pobliskich Hofu, Ašu i Františkových Lázní – wszystkim tym miejscowościom zależało na tym, by doszło do powstania połączenia Oberkotzau i Selbu z Ašem, miastem Františkovy Lázně i właśnie Chebem. Starostwo chebskie sfinansowało wówczas nawet projekt takiego połączenia, po to by z gotowymi planami można było jeździć i zjednywać sobie przychylność cesarza, mówimy bowiem przez cały czas o mieście leżącym w granicach Imperium Habsburgów, oraz, niemniej tutaj istotnego ze względów strategicznych, króla bawarskiego. Udało się im osiągnąć ów zamiar – 23 czerwca 1862 roku została wyznaczona linia kolejowa Cheb – Aš, biegnąca dalej aż do granicy.

Tę konkretną trakturę kolejową zbudowała Bawarska Spółka Kolei Wschodniej, która dostała zamówienie na połączenie Schwandorfu z Chebem. Pomagały jej w tym Saski nadzór kolejowy i wspomniane stowarzyszenie z Hofu. W dniu 25 listopada 1863 roku tuż pod samym Chebem został wmurowany kamień węgielny pod most kolejowy. Ogromny most żelazny nad rzeką Ohře i cała linia z Chebu do granicy z Saksonią i dalej do Plauen została dokończona przez Saską Budowlaną Spółkę Królewską w roku 1865 – finansowanie przejęła wówczas Saksonia. Połączenia Hofu z Ašem podjęła się zaś ostatecznie Bawaria. Linia Wiesau – Waldsassen – Cheb została oddana do użytku 15 października 1865 roku, a ta z Hofu przez Aš 1 listopada 1865 roku, tak samo jak jej saski łącznik. Dzień ten został uczczony: wszyscy chebszczanie mogli tego dnia jeździć za darmo na odcinku Cheb – Waldsassen dowolną ilość razy. Warto zaznaczyć, że dopiero w pięć lat później Cheb uzyskał połączenie z ziemiami czeskimi: 19 października 1870 roku otwarto połączenie z Pragą na linii Cheb – Karlovy Vary, a 28 stycznia 1872 roku na linii Cheb – Pilzno, co ostatecznie powiązało też miasto z obsługiwaną przez *k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn* linią główną Praga – Wiedeń⁹. Peryferyjne miasto uzyskało w końcu połączenie kolejowe ze stolicą państwa, w którym *de facto* było położone.

Okno na świat

W latach sześćdziesiątych XIX wieku dworzec chebski stał się symbolem powolnego poszerzania się granic miasta. Był pierwszą większą budowlą, której sfinansowanie pochłonęło takie koszty – oknem na nowoczesność

⁹ Historię opracowałam na podstawie artykułów dostępnych dzięki portalowi Interaktivní encyklopedie města Chebu (Nádraží: n.d.).

wokół. Jak zauważa historyk Jaromír Boháč, w momencie zbudowania dworca żadna z trzech średniowiecznych bram wiodących do miasta już nie istniała: dworzec stał się zatem rodzajem takiej miejskiej bramy wiodącej w świat (Boháč 1999).

Chebski dworzec budowano według modelu, jakim był pałac epoki renesansu (Nádraží n.d.). Hügel, projektując budynek, trzymał się zatem wzorów, które zaproponował główny twórca projektów komisji ds. budowy kolei żelaznych w Bawarii, Gottfried von Neureuther (1811–1887), profesor monachijskiej Politechniki i jeden z orędowników architektury neorenesansu. Hügel przetworzył zaproponowane wzory, projektując trzypiętrową środkową część dworca: połączył ją z dwoma pozostałymi budynkami, usytuowanymi równolegle do torów, dając Chebowi dworzec zwrócony neorenesansową fasadą w stronę miasta. Proporcje fasady zmniejszały się ku górze. Największy był parter z arkadowymi oknami, a najmniejsze drugiego piętro z małymi okienkami. Fronton wieńczył zegar. Hügel zadbał o to, by dworzec komponował się nawet nie tyle z miastem, ile z uzdrowskim charakterem okolicy. Przyjeżdżający mieli widzieć halę, do której światło wpadało z góry na wzór antycznych łaźni. Tutaj należy zauważyć, że zbliżało to projekt do pomysłów Ludwika Bawarskiego, który miał w planach wszystkie bawarskie dworce budować w „antyczno-rzymskim stylu” (Nádraží n.d.). Ludwik Bawarski, choć kojarzy się głównie z fantastycznymi pałacami, w swoich projektach architektonicznych uwzględnił wiele budowli użyteczności publicznej, w tym właśnie dworce. Jak piszą autorzy katalogu do wystawy poświęconej architektonicznym osiągnięciom bawarskiego władcy:

W rzeczywistości, oprócz pałaców, w latach 1864–1886 w Królestwie Bawarii wprowadzono w życie całą serię projektów i planów architektonicznych ze wsparciem, a niekiedy pod bardzo silnym wpływem króla – zaczynając od mostów, przez koszary, kliniki, kościoły i synagogi, po stacje kolejowe, budynki przemysłowe i domy dla robotników¹⁰ (Lepik 2019: 10).

Budynki chebskich dworców od początku cechowała więc ambiwalencja. Nie wpisywały się one bowiem w założenia architektoniczne licznych dworców rozsianych po Austro-Węgrzech, które zbliżoną do siebie architekturą witały podróżnych w całym państwie Franciszka Józefa, wywołując wrażenie jednolitości i spójności. Nawiazywały do innych rodzajów sieci: wielkoniemieckiej, przez osobę architekta, pomysł i realizację

¹⁰ Wszystkie cytaty, jeśli nie zaznaczono inaczej, w przekładzie autorki artykułu.

w ramach Kolei Wschodniej, obejmującej wschodnie tereny Rzeszy, a także do bawarskiej i saskiej, położonych na peryferiach Rzeszy.

Czy zatem za to stosunkowo późne pojawienie się kolei w Chebie odpowiadające jest tylko jego przygraniczne położenie i peryferyjność? Wydaje się, że taka odpowiedź byłaby najprostsza, podaję ją jednak w wątpliwość. Jak wskazywałam, Ziemia Chebska zasadniczo od zawsze ciążyła w stronę Rzeszy bardziej niż w stronę Cesarstwa, zaczynając od tego, że Cheb był ulubioną twierdzą Fryderyka Barbarossy, a kończąc na silnych związkach kulturowo-konfesyjnych z pobliską Bawarią. Strategiczne położenie Chebu-twierdzy w XIX wieku, kiedy powstaje problem włączenia miasta do sieci kolejowej, było już znikome, podobnie jak jego znaczenie jako „bramy do Czech”. W związku z powyższym jedynym poważnym powodem, by miasto dobrze skomunikować z bliższą i dalszą okolicą, był dojazd do otaczających je uzdrowisk. Zainteresowanie uzdrowiskami i dojazdem do nich było jednak większe ze strony niemieckiej niż czeskiej, o czym świadczy przytoczona już historia budowania połączeń kolejowych.

Kolej w Chebie od początku miała zatem znaczenie nie tylko praktyczne, ale również ideologiczne. Tak będzie przez cały okres, który zawiera się w osiemdziesięciu latach istnienia kolejnych chebskich dworców kolejowych w ich przedwojennych kształtach (1865–1945). W latach trzydziestych XX wieku oficjalny przekaz podkreślał ogromne znaczenie kolei dla miasta – i to pomimo kryzysu gospodarczego, który dotknął głównie czeskich Niemców. Tak pisał o tym, podsumowujący wydarzenia w danym roku w regionie Chebu, rocznik „Eger”:

Jak wielkie znaczenie dla Chebu ma kolej, pokazuje okoliczność, że w roku 1930 przyjeżdżało i odjeżdżało z naszego dworca codziennie 105 pociągów osobowych, 44 pośpieszne i 61 towarowych. Oprócz tego w razie potrzeby mogło tędy przejechać kolejne 37 pociągów towarowych. Z tego przeciętnie 8-10 pociągów dziennie wyjeżdżało pomimo panującego teraz kryzysu gospodarczego. Przeliczone na rok daje to 38 322 pociągi osobowe, 16 060 pośpiesznych i 25 550 towarowych (Železniční Doprava v Chebu: 1931).

Z dalszego ciągu tekstu dowiadujemy się również o tym, jak ważny był przewóz cargo. To dzięki temu połączeniu górnicze Sokolovsko – region graniczący z Chebskiem bezpośrednio od wschodu – mogło eksportować węgiel. Jak wspominałam, rzadkością na skalę kraju było to, że i po roku

1918 dworzec pozostawał pod administracją kolei bawarskich i nie przeszedł pod nadzór kolei czechosłowackich. W okresie Pierwszej Republiki Czechosłowackiej działały więc w Chebie koleje czechosłowackie i niemieckie, obsługując zbliżoną liczbę podróżnych, choć jeśli chodzi o korzyści, szala przechylała się na rzecz kolei niemieckich. Wzmiankowany wyżej „Eger” w roku 1931 donosił:

Koleje czechosłowackie w roku 1930 obsługiwały w kasach biletowych 546 258 osób, a przewiozły około 700 000 pasażerów. Średni ruch kolejowy z przesiadkami między Czechosłowackimi Kolejami Państwowymi a Koleją Rzeszy Niemieckiej wynosi około 1 200 000 podróżnych. W kasach Kolei Rzeszy Niemieckiej w tym samym roku obsłużono 610 120 podróżnych. Po szynach niemieckich przyjechało około 600 000 osób, a średni ruch kolejowy z przesiadkami od Kolei Rzeszy Niemieckiej do Czechosłowackich Kolei Państwowych wynosi około 1 miliona osób (Železniční Doprava v Chebu 1931).

Wskazywałoby to na większe zainteresowanie podróżnych z Rzeszy przybyciem do Chebu i mieszkańców Ziemi Chebskiej wyjazdem do Rzeszy niż podróżami jednych bądź drugich w głąb Republiki. Podróżni poruszali się więc tutaj w określonym, zamkniętym i – zdaje się – samowystarczalnym kręgu. Wpływ na to miała zapewne nie tylko turystyka uzdrowiskowa. W czasie kryzysu ekonomicznego w okresie międzywojennym część osób szukała pracy w lepiej radzącej sobie ekonomicznie, a bliższej językowo Rzeszy Niemieckiej. Pomimo tego rozdwojenia na koleje czechosłowackie i niemieckie, dworzec w tym czasie administracyjnie podlegał pod Kolej Rzeszy Niemieckiej, która zobowiązana była również do utrzymywania budynku.

Inna nowoczesność

Zmiany demograficzne i polityczne po roku 1945 – a wraz z nimi wyraźna reorientacja miasta w stronę Czechosłowacji i odcięcie od połączeń z Niemcami – pomagają znaleźć odpowiedź na pytanie, dlaczego Cheb czekał aż siedemnaście lat na nowy dworzec po tym, jak w 1945 roku budynek von Hügla został zniszczony. Wynikało to z poczucia niestałości i możliwych zmian w przebiegu granicy, których wciąż się obawiano i strach przed czym umiejętnie wśród mieszkańców podsycano. Cheb stał

się miastem zupełnie prowincjonalnym: sieci kolejowe do niego biegnące urywały się teraz bowiem na szczelnie zamkniętej granicy z RFN i pilnie strzeżonej granicy z NRD.

Tym samym nowy dworzec uniezależniono właściwie od prowadzącej do Chebu kolei. Architekt nowej bryły dworca, Josef Danda (1906–1999), jeden z najważniejszych projektantów dworców w Czechosłowacji – autor między innymi nowego dworca w Pardubicach i Klatovach, obu również zniszczonych w czasie nalotów – projektuje go jako wizytówkę miasta. Cheb ponownie zaczyna być kreowany na „bramę do Czech”, przez którą tym razem mają przybywać turyści z Zachodu. Mają oni widzieć nie zrujnowane *pohraničí*, ale nowoczesne czeskosłowackie miasto. Dworzec nosi więc znamiona funkcjonalizmu, Danda już w okresie międzywojennym starał się bowiem walczyć z historyczującym stylem, w jakim wznoszone były budynki kolejowe w Cesarstwie Habsburgów. Z poprzednim projektem łączy go zegar na frontonie oraz liczba pełnionych funkcji: Danda projektuje go bowiem tak, by zmieściła się w nim między innymi komora celna, specjalna poczekalnia dla gości z zagranicy, restauracja, siedziba dworca autobusowego, a także – w związku z tym, że okolica dworca również przestała istnieć na skutek nalotów – rozległy parking (Fišer i Hájek 2011).

W ten sposób duch Hügla w pewien sposób przetrwał również w nowym dworcu. Budynek, który od lat sześćdziesiątych XIX wieku był oknem miasta na świat i nowoczesność, w latach sześćdziesiątych XX wieku spełniać miał podobną funkcję. Miał pokazywać odrodzenie się miasta z gruzów, swoją wielkością przywoływać jego najlepsze tradycje, a monumentalizmem wskazywać na potęgę panującego w Czechosłowacji socjalizmu.

Odpowiadając na postawione w tekście pytania o rolę dworca jako sceny i o znaczenia, jakie ze sobą niesie ten specyficzny rodzaj budynku, można stwierdzić, że dworce jako takie służyły do wystawiania takich znaczeń, które były aktualne i istotne dla tego państwa – kolej bowiem zawsze pozostawała w ten czy inny sposób uzależniona od państwa – w sieci którego akurat się znajdowały. Chebski dworzec mógł zatem wskazywać na silną pozycję Bawarii w regionie, na zainteresowanie wzajemnym obiegem turystycznym i ekonomicznym z Rzeszą, czy na problemy, jakie na *pohraničí* napotykała bohemizacja struktur państwowych. Bywał wizytówką a to rozwijającego się wedle najlepszych dziewiętnastowiecznych norm miasta, a to rodzącej się w bólach na tych swych krańcach socjalistycznej

republiki. Choć dworce są symbolami nowoczesności, równie wiele mogą powiedzieć o przeszłości, historii i o tym, jak chciano, by była ona reprezentowana. W tym sensie pierwotny budynek dworca, nawiązujący do jeszcze dawniejszej historii, nabiera kolejnej warstwy znaczeniowej: zakorzenienia wizję przeszłości w konkretnym materialnym obiekcie, a poszukując renesansowych wzorów, odsyła do wizji humanistów, uniwersalizmu i połączonej Europy.

Bibliografia

- Aguiar, M. (2011). *Tracking Modernity: India's Railway and the Culture of Mobility*. Minneapolis: Minnesota Press.
- Arburg, A. von, Staněk, T. (red.) (2010). *Vysídlení Němců a proměny českého pohraničí 1945–1951: Dokumenty z českých archivů. Díl II., svazek 3: Akty hromadného násilí v roce 1945 a jejich vyšetřování* (1. vyd). Středokluky: Zdeněk Susa.
- Arburg, A. von, Dvořák, T., Kovařík, D. (red.) (2010). *Německy mluvící obyvatelstvo v Československu po roce 1945* (Vol. 368). Brno: Matice moravská.
- Augé, M. (2008). Nie-Miejsca: Wprowadzenie do antropologii nadnowoczesności, przeł. Dziadek, A., *Teksty Drugie* 4, 127–140.
- Boháč, J. (1999). *Cheb-město*. Domažlice: Nakladatelství Českého lesa.
- Carter, I. (2001). *Railways and Culture in Britain: The Epitome of Modernity*. Manchester University Press.
- Ćwiek-Rogalska, K. (2017). *Zapamiętane w krajobrazie. Krajobraz czesko-niemieckiego pogranicza w czasach przemian*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe „Scholar”.
- Ćwiek-Rogalska, K. (2018). Pamięć w słowach – o nieadekwatności pojęć (przykład czesko-polsko-niemiecki), *Acta Baltico-Slavica* 42, 8–24.
- Fišer, M., Hájek, K. (2011). *Josef Danda: Železniční nádraží v Chebu. Der Bahnhof in Eger (1956–1962)*. Cheb: Galerie výtvarného umění v Chebu.
- Grabiński, S. (2014). Dziwna stacja. W: *Demon ruchu*. Fundacja Nowoczesna Polska. <http://wolnelektury.pl/katalog/lektura/demon-ruchu>, 38–48.
- Interaktivní encyklopedie města Chebu*. (n.d.). [http://encyklopedie.cheb.cz/cz/\[8 X 2020\]](http://encyklopedie.cheb.cz/cz/[8 X 2020]).
- Jeništa, J. (2015). Pogranicze w czeskiej perspektywie oglądu. W: Chlebda, W., Dobrotová, I. (red.), *Pograniczność i pogranicza w perspektywie nauk społecznych i humanistycznych*. Opole: Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, 19–28.
- Koshar, R. (2000). *From Monuments to Traces: Artifacts of German Memory, 1870–1990*. Berkeley: University of California Press.

- Křen, J., Biman, S., Broklová, E. (1998). *Obraz Němců, Rakouska a Německa v české společnosti 19. a 20. století*. Praha: Karolinum.
- Lepik, A. (2019). Preface. In: Lepik, A., Bäumlner, K. (eds.), *Architecture under King Ludwig II. Palaces and Factories*. Basel: Birkhäuser.
- Nádraží (n.d.). W: *Interaktivní encyklopedie města Chebu*. Retrieved 22 September 2020, <http://encyklopedie.cheb.cz/cz/encyklopedie/nadrazi>.
- Spurný, M. (2007). Vzpomeňte malých hraničářů! Národ, Němci a české menšiny v myšlení a politice Karla Kramáře, *Sborník Národního Muzea v Praze*, 3/4, 49–54.
- Tomasik, W. (2015). *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*. Toruń: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Železniční doprava v Chebu*. (1931). Eger, 176.

A Town on the Periphery. What the Railway Station in Cheb Tells Us

Summary

The author analyses the role of the railway station in the town of Cheb (German: Eger). The course of its fate, as well as the functions it performed, provides interesting insight into the complicated Czech-German relations in the region. The case study further becomes an opportunity to answer questions concerning the role of railway stations as symbols of modernity on the one hand, and as sceneries in which given historical meanings are staged, on the other. The analytical material was gathered via online search queries as well as in the course of fieldwork in the region.

Karolina Ćwiek-Rogalska, kulturoznawczyni i bohemistka, pracuje jako adiunktka w Instytucie Sławistyki Polskiej Akademii Nauk. Jej zainteresowania naukowe dotyczą wpływu przymusowych migracji po 1945 roku na krajobraz kulturowy Europy Środkowej.

e-mail: karolina.cwiek-rogalska@ispan.waw.pl

