

EKKEHARD BUCHHOFER

Kilonia

## INSTYTUCJONALNE FORMY NIEMIECKO-POLSKIEJ WSPÓŁPRACY NA TERENACH PRZYGRANICZNYCH W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM\*

Współczesny obraz niemiecko-polskiego sąsiedztwa cechuje wielość wspólnych transgranicznych instytucji (np. euroregiony, Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej w ramach Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej i in.) oraz liczne porozumienia kooperacyjne obejmujące prawie wszystkie płaszczyzny społeczne (np. partnerstwa regionalne, komunalne, między związkami, stowarzyszeniami i in.). Spoglądając dziś w przeszłość, zwłaszcza z perspektywy 1 września 1939 r., łatwo o pogląd, że po traktacie wersalskim w stosunkach między Niemcami (a także Wolnym Miastem Gdańskim) i Polską, wśród ówczesnych politycznych i społecznych podmiotów działających po obu stronach granicy, panowały raczej „milczące” relacje.

Rzeczywiście występowało wiele okoliczności, które sprzyjały sąsiedzkim nieporozumieniom, czy wręcz wrogości po obu stronach zasięków granicznych (o niektórych z tych przyczyn będzie mowa w dalszej części artykułu). Tym samym powstaje pytanie o codzienne zachowania na pograniczu w ramach stosunków między państwowych cechujących się niezwykle wysokim potencjałem konfliktowym. W związku z tym zostanie wyeksponowana rola instytucji zdolnych regulować konflikty, w szczególności takich, w których niechętni wobec siebie sąsiedzi mieli szansę bezpośrednio ze sobą współdziałać i wypracowywać rozwiązania (choćby tylko dotyczące ograniczonych obszarów tych stosunków).

Po I wojnie światowej zwycięskie mocarstwa zawarły z Niemcami traktat wersalski, który m.in. powoływał Wolne Miasto Gdańsk\*\* i stwarzał możliwe dogodnie warunki rozwoju młodej Rzeczypospolitej Polskiej. Postanowienia traktatu zawierały zapowiedź trwałego konfliktu między Niemcami (i politycznie z nimi związanym Wolnym Miastem Gdańskim) a Polską. Państwa ententy prawdopodobnie liczyły się również z tym, że sąsiadujące państwa nie byłyby zdolne wyłącznie

\* Tekst ukaże się również w j. niemieckim w publikacji „Freiberger Forschungshefte”.

\*\* W oryginale autor posługuje się niemieckim nazewnictwem geograficznym. Polskie nazwy pochodzą od redakcji.

z własnej inicjatywy ułożyć wzajemne stosunki sąsiedzkie zgodnie i produktywnie.

W konsekwencji mocarstwa przeforsowały utworzenie systemu instytucji służących regulacji konfliktów. Na wyższym poziomie składał się on z organizacji aliantów, Ligi Narodów (Rada Ligi Narodów, trybunał haski i in.), jak również z licznych innych instytucji, w które nastawieni bojowo sąsiedzi byli bezpośrednio włączeni, a które umiejscowione były w geograficznej bliskości poszczególnych punktów zapalnych. Tym ostatnim instytucjom na poziomie regionalnym poświęcona będzie szczególna uwaga. Przy czym może to być jedynie zarysowanie problemu, które przypuszczalnie bardziej prowokować będzie do dalszych licznych pytań niż udzielać wyjaśnień.

Nowoczesne badania nad problematyką pokoju i konfliktów przyniosły sformułowanie zasadniczych warunków koniecznych do utrzymania trwałego pokoju na granicach państwowych. Reprezentatywne dla problematyki o podobnym profilu są prace Dietera Senghaasa<sup>1</sup>, który ujął kilka zasadniczych warunków pokoju na granicach między sąsiadującymi państwami w trzech głównych punktach:

– zasada **zgodności** (*Homologie*): po obu stronach granicy niezbędne są porównywalne struktury polityczne, społeczne i ekonomiczne, tzn. każdy działający na pograniczu podmiot może również w przypadku konfliktu znaleźć po drugiej stronie swojego odpowiednika (*counterpart*);

– zasada **otwartości** (*responsiveness*): po wspólnych działaniach oczekuje się wspólnych korzyści, konieczna jest w tej sytuacji gotowość do empatii, tzn. rozumienia interesów strony przeciwnej (to wymaga oczywiście według Senghaasa „wyłącznie skonsolidowanych” podmiotów!);

– istnienie **wspólnych instytucji**: zapewnia to zdolność do rozwiązywania konfliktów w ramach formalnoprawnej pokojowej procedury<sup>2</sup>, w naszym przypadku w ramach wspólnego zarządzania konfliktami przez zainteresowanych sąsiadów.

Większość autorów jako zasadniczy warunek pokojowego regulowania konfliktów w stosunkach międzynarodowych postrzega dziś przede wszystkim istnienie akceptowalnych instytucji (multi- lub bilateralnych)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> D. Senghaas, *Frieden – Ein mehrfaches Komplexprogramm*, w: D. Senghaas (Hrsg.), *Frieden machen*. Frankfurt a. M. 1997, s. 563 nn.

<sup>2</sup> J. Delbrück, *Wirksames Völkerrecht oder neues „Weltinnenrecht“?* w: D. Senghaas (Hrsg.), *Frieden ...*

<sup>3</sup> Tak D. C. Pirages, *Political Stability and Conflict Management*, w: *Handbook of Political Conflict. Theory and Research*, ed. by T. R. Gurr, New York, London 1980, s. 425-460; D. Singer, *Conflict Research, Political Action and Epistemology*, w: *Handbook of Political Conflict...*, s. 490-499; P. Billing, *Eskalation und Deeskalation internationaler Konflikte*, Frankfurt a. M., Bern, New York, Paris 1991; R. Dahrendorf, *Der moderne soziale Konflikt*, München 1994; Ch. Bertram, *Die Völkergemeinschaft als Konfliktverhüter*, w: D. Senghaas (Hrsg.), *Frieden...*, s. 132-146; W. R. Vogt, *Ist Gewalt zivilisierbar? Zur kritisch-reflexiven Friedenstheorie der Zivilisierung*, w: W. R. Vogt (Hrsg.), *Gewalt und Konfliktbearbeitung. Befunde-Konzepte-Handeln*, Baden-Baden 1997, s. 11-53 i in.

Spojrzenie na niemiecko-polskie (lub gdańsko-polskie) stosunki powersalskie pokazuje, że jeśli może w tym wypadku w ogóle być mowa o „zgodności” lub „otwartości”, to tylko z największymi ograniczeniami. Zatem pozostaje odpowiedź na pytanie o rolę i praktyczną skuteczność ewentualnych instytucji utworzonych dla zagwarantowania pokoju.

#### SĄSIEDZTWO W LATACH 1920-1939 POD ZNAKIEM TRWAŁEGO KONFLIKTU

W nowszej teorii konfliktów rozróżnia się często trzy podstawowe formy konfliktów międzypaństwowych<sup>4</sup>: konflikt „normalny”, kryzys i wojna. Przy czym kryzys stanowi poziom pośredni, na którym wojna jako środek rozwiązywania konfliktów nie jest wykluczona przynajmniej przez jedną z zainteresowanych stron (często wręcz *explicite!*). W tym sensie w odniesieniu do powersalskiej sytuacji konfliktowej między Niemcami i Polską można mówić o trwałym kryzysie (do 1934 r. o zmiennej intensywności)<sup>5</sup>.

Z pewnością w centrum konfliktu stała otwarta kwestia granicy (po stronie niemieckiej wręcz kwestionowanie państwowej egzystencji Gdańska i Polski). Ten konflikt wyrażał się nie tylko w „wojnie gospodarczej” między Rzeszą i Polską (1925-1934)<sup>6</sup>. Niejednokrotnie ulegał zaostrzeniu poprzez tworzenie przez Polskę scenarii militarnego zagrożenia Prus Wschodnich i Gdańska, a po stronie niemieckiej poprzez przygraniczne manewry wojskowe i policyjne, wystawienie *Grenzschutz Ost*<sup>7</sup>, a ostatecznie poprzez kreowanie przez niemieckich przywódców paraliżującej atmosfery bliskiej wojny w przededniu września 1939 r.

Wymienione zostały tu oczywiście tylko szczególnie wyraźne formy „kryzysu”. Należy wspomnieć, że po obu stronach granicy wśród elit regionalnych i lokalnych otwarcie kultywowany był nacjonalistyczny szowinizm. Siłami napędowymi były przy tym przede wszystkim partie „patriotyczne” i ponadpartyjne stowarzyszenia (w Niemczech – Związek Niemieckiego Wschodu *Deutscher Ostbund*, w Polsce – Związek Obrony Kresów Zachodnich)<sup>8</sup>. Polityczno-psychologicznemu naciskowi

<sup>4</sup> P. Billing, *op. cit.*, s. 92 nn.

<sup>5</sup> Szczegółowo o tym przede wszystkim J. Krasuski, *Stosunki polsko-niemieckie 1919-1932*, wyd. drugie zmienione, Poznań 1975, z perspektywy niemieckiej uzupełniająco R. Breyer, *Das Deutsche Reich und Polen 1932-1937. Außenpolitik und Volkstumsfragen*, Würzburg 1955.

<sup>6</sup> Por. przede wszystkim B. Puchert, *Der Wirtschaftskrieg des deutschen Imperialismus gegen Polen 1925-1934*, Berlin 1963; K. J. Błahut, *Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze w latach 1919-1939*, Wrocław 1975; Cz. Łuczak, *Die polnisch-deutschen Wirtschaftsbeziehungen in den Jahren 1918-1932*, w: *Die deutsch-polnischen Beziehungen 1919-1932*, red. W. Jacobmeyer, Braunschweig, 1985, s. 125-136 i in.

<sup>7</sup> J. Krasuski, *op. cit.*, s. 79 n, 365 nn; C. J. Burckhardt, *Meine Danziger Mission 1937-1939*, München 1960, s. 8 n.

<sup>8</sup> Por. H. Rauschnig, *Die Entdeutschung Westpreußens und Posens. Zehn Jahre polnischer Politik*, Berlin 1930; M. Mroczo, *Związek Obrony Kresów Zachodnich wobec działalności mniejszości*

ze strony tych stowarzyszeń i ich organów poddane były również wpływowe osoby na terenach przygranicznych, które dążyły do zorientowanej merytorycznie współpracy. Wywodziły się one przede wszystkim z kręgów gospodarczych.

Należy w tym kontekście zwrócić uwagę na pozorny paradoks, który przypomina Wolf-Dieter Eberwein i Peter Reichel, jak również Michael Nicholson<sup>9</sup>. Mianowicie każdy stan konfliktowy między państwami – dopóki nie przerodzi się w wojnę – zawiera sferę nie poddającą się podziałom, „wpólny rdzeń”, co zwykło się wyrażać w ograniczonej kooperacji nawet przy zaostrzonej eskalacji konfliktu. Taka kooperacja wbrew dominującym antagonistycznym tendencjom ma oczywiście wtedy szanse, gdy może się jeszcze posłużyć instytucjami akceptowanymi przez wszystkie strony, oferującymi jasne reguły rozstrzygania konfliktów i mogącymi również w razie potrzeby wymusić ich zastosowanie. Takie subtelne, rozszerzone rozumienie pojęcia „kooperacja” w analizie niemiecko-polskiego sąsiedztwa w latach 1920-1939 może z pewnością stworzyć szersze perspektywy niż ścisła orientacja na idealny wzorzec „dobrego sąsiedztwa” w czasach pokoju.

#### KOOPERACJA POD NADZOREM: POKOJOWO-POLITYCZNE OSIĄGNIĘCIA INSTYTUCJI POWERSALSKICH?

Wraz z traktatem wersalskim z 28 czerwca 1919 r. powołane zostały do życia Liga Narodów (1920) i trybunał haski (*Cour Permanente de Justice Internationale*, 1920) jak również Konferencja Ambasadorów, nowego rodzaju instytucje regulujące pokój, które miały służyć jako centralne instancje apelacyjne i decyzyjne w dających się przewidzieć konfliktach powojennych (w szczególności w trójkacie Niemcy-Gdańsk-Polska). Poniżej tej „europejskiej” płaszczyzny utworzone zostały – po przygotowaniu przez odpowiednie dwustronne umowy – tzw. komisje mieszane (lub komitety), które miały swoją siedzibę na obszarach konfliktów (*on the spot*). Przy wszystkich odrębnościach poszczególnych konstrukcji prawnych komisje te charakteryzowały się wspólnymi cechami. Obsadzone były zawsze parytetowo przez zainteresowane państwa konfliktu, a narodowi delegaci zdani byli zasadniczo na zgodne rozstrzygnięcia.

Oczekując, że w praktyce zgodne rozwiązania będą trudno osiągalne, postawiono na czele poszczególnych komisji neutralnego rozjemcę (przewodniczącego, prezydenta itp.), najczęściej z postronnego kraju trzeciego. Na jego wybór strony konfliktu miały wpływ tylko w przypadku jednomyślności. Wiążące decyzje rozjemca podejmował tylko jeśli zachodziła sytuacja patowa. W wielu przypadkach

*niemieckiej w Polsce (1921-1934)*, „Przegląd Zachodni” nr 29/1973, R. Baier, *Der deutsche Osten als soziale Frage*, Köln 1980 i in.

<sup>9</sup> W.-D. Eberwein, P. Reichel, *Friedens- und Konfliktforschung. Eine Einführung*, München 1976, s. 130 n; M. Nicholson, *Deterrance, Uncertainty, and Cooperative Behavior*, „International Interactions” nr 3-4/1990, s. 227 n.

na miejsce rozjemcy wkroczał szczególnie wspólny sąd rozjemczy. Nie musiał być nawet często angażowany, ponieważ sama jego obecność oddziaływała mitygująco na kontrahentów działających pod wpływem swoich narodowych oczekiwań<sup>10</sup>. Często zadowalano się również polubownym orzeczeniem przewodniczącego komisji, którego osobiste zaangażowanie decydowało nierzadko o sukcesie jego misji. W określonych przypadkach dochodziło jednakże do zakwestionowania rozstrzygnięć na wyższym poziomie (z reguły wobec Rady Ligi Narodów, w wielu przypadkach przed trybunałem haskim).

Ówczesna wspólnota międzynarodowa od początku oktrojowała niemieckiej i polskiej stronie konfliktu „surowy” model wiążącego postępowania rozjemczego. Tym samym wytyczone „z góry” od 1920 r. zarządzanie konfliktami między Niemcami (oraz Gdańskiem) a Polską było zasadniczo umiędzynarodowione. Okoliczność ta powinna stać się pozostawać w polu widzenia przy ocenie niemiecko-polskiej kooperacji na pograniczu.

Traktat wersalski<sup>11</sup> może zatem uchodzić za „matkę” większości tworzonych od 1920 r., funkcjonujących na pograniczach mechanizmów kontrolnych. Należy przy tym podkreślić, że przedstawiony tu obraz będzie pełny dopiero wówczas, gdy się uwzględni, że zarówno Niemcy, jak i Polska były – każde z odmiennych przyczyn – bardzo niezadowolone z traktatu<sup>12</sup>, przy czym jego odrzucenie (a pośrednio również Ligi Narodów jako centralnego organu wykonawczego) przez Niemcy miało do 1939 r. fundamentalny charakter. Wynikające z tego deficyty autorytetu i legitymizacji – ponieważ odnosiły się do rdzenia porządku pokojowego – w sposób zasadniczy obciążały praktykę rozwiązywania sporów.

Czterema głównymi arenami kooperacji niemiecko-polskiej na poziomie regionalnym były:

- podzielony Górny Śląsk
- ruch tranzytowy przez tzw. Korytarz
- Wolne Miasto Gdańsk
- pozostałe odcinki granicy.

#### KONWENCJA GÓRNOŚLĄSKA Z 1922 ROKU I ZWIĄZANE Z NIĄ INSTYTUCJE

Zawarta w Genewie tzw. konwencja górnośląska<sup>13</sup> (Niemiecko-polska konwencja dotycząca Górnego Śląska z dnia 15 maja 1922 r.) odnosiła się do rozstrzygnięć Rady Ligi Narodów i Konferencji Ambasadorów z października 1921 r., zgodnie z którymi we wspólnym niemiecko-polskim interesie powinno

<sup>10</sup> Por. G. Kaeckenbeek, *The International Experiment of Upper Silesia. A Study in the Working of the Upper Silesian Settlement 1922-1937*, London, New York, Toronto 1942, s. 517.

<sup>11</sup> RGB 1919, Nr. 140, Dz. U. 1920, nr 35.

<sup>12</sup> J. Krasuski, *op. cit.*, s. 42 n.

<sup>13</sup> RGB 1922, Bd. II, Nr. 10, Dz. U. 1922, nr 44.

zostać zagwarantowane w przyszłości utrzymanie życia gospodarczego na politycznie podzielonym górnośląskim obszarze plebiscytowym, jak również ochrona danych mniejszości narodowych na wymienionym obszarze. W tym celu oba gremia energicznie przymusiły zwaśnione sąsiadujące państwa do wypracowania i uchwalenia wspomnianej konwencji<sup>14</sup>.

Konwencja usiłowała możliwie szczegółowo i jednoznacznie zdefiniować dla obu części górnośląskiego obszaru plebiscytowego liczne regulacje na trwający 15 lat okres przejściowy (a więc do 1937 r.). Nowe przepisy konwencji odnosiły się do niemal wszystkich prawnych, gospodarczych i innych obszarów życia, powołano do życia wspólne niemiecko-polskie *clearing institutions* z siedzibą na Górnym Śląsku, wyznaczono lub utworzono nowe organy apelacyjne itd. W skrótovej formie omówione zostaną tylko niektóre najważniejsze potencjalne zarzewia konfliktu, do których odnosiła się konwencja:

– kwestie sporne w zakresie stosunków cywilnoprawnych: zagadnienia przyznawania jednego z dwóch obywatelstw (przy opcji na rzecz obywatelstwa państwa sąsiedniego groziły w niektórych przypadkach konsekwencje w postaci wywłaszczenia, utraty prawa zamieszkania i wydalenia do państwa sąsiedniego, przy czym nieraz odgrywały rolę znaczące interesy gospodarcze: zob. art. 25-63 konwencji górnośląskiej);

– kwestie sporne powiązane z ochroną mniejszości narodowych (cz. 3 konwencji górnośląskiej): zagadnienia dopuszczenia szkół dla mniejszości narodowych, uwzględnienia woli rodziców przy przyjmowaniu do szkół, opłacania nauczycieli ze szkół mniejszości narodowych i in.;

– kwestie sporne powiązane z wydawaniem lub odmową przyznania „karty podróży” (*Permis de circulation*, art. 259 nn. konwencji górnośląskiej), która miała gwarantować znaczny stopień swobody przemieszczania się na całym obszarze plebiscytowym.

Zasadniczo część przyznanego Polsce Górnego Śląska szybko stała się główną areną licznych konfliktów. Ponadto wojewoda Grażyński usiłował od 1926 r. niemal za wszelką cenę forsować sztywną politykę „odniemczania”, przez co dodatkowo obciążył i tak już daleki od ugodowego klimat<sup>15</sup>. Powody do sporów powstawały naturalnie najwcześniej na obszarach, na których występowała rozbieżność interesów. Tak było szczególnie w odniesieniu do ochrony mniejszości, ponieważ strona polska z oporami stosowała ją w swoim sektorze, podczas gdy strona niemiecka właśnie w tym punkcie formułowała wobec Polski duże oczekiwania. Kolejne pole konfliktów obejmowało zagadnienia majątkowe. Powiązane były one ściśle z kwestią obywatelstwa i miały przez to również bardzo wrażliwy wymiar narodowościowo-polityczny.

<sup>14</sup> G. Kaeckenbeeck, *op. cit.*, s. 3 nn; J. Krasuski, *op. cit.*, s. 67 n.

<sup>15</sup> S. Potocki, *Położenie mniejszości niemieckiej w Polsce 1918-1938*, Gdańsk 1969, s. 252; J. Krasuski, *op. cit.*, s. 288 nn.

Większa zbieżność interesów ujawniała się natomiast w kwestiach raczej technicznych, jak choćby w odniesieniu do koordynacji ruchu kolejowego, zaopatrzenia w wodę pitną, w prąd, w usługach pocztowych i telegraficznych i. in. Tu nowa granica rozdzieliła działające wcześniej kompleksy funkcjonalne, których dalsze niezakłócone istnienie było z reguły w obopólnym interesie<sup>16</sup>. Równocześnie oba rządy widziały w tych sprawach stale źródło niechcianych zależności od nielubianego sąsiada.

Odprężające oddziaływanie, jakie dla stosunków ogólnych mogło wynikać z codziennej praktyki kooperacyjnej, nie było – o ile wiadomo – przez żadną ze stron wzięte w rachubę. Przeciwnie, strona niemiecka (gospodarczo bardziej rozwinięta) usiłowała za pomocą rozległego programu rozbudowy i modernizacji uniezależnić swoją część rewiru przemysłowego (m.in. w znacznym stopniu samodzielny organizm „trójmiejski” Bytom/Beuthen – Zabrze/Hindenburg – Gliwice/Gleiwitz) od dostaw prądu, gazu i wody pitnej z drugiej strony, co stopniowo do 1939 r. udało się osiągnąć<sup>17</sup>. Pozbawiało to sukcesywnie podstaw intensywne początkowo kontakty kooperacyjne w niektórych dziedzinach technicznych. Już z powyższych rozważań wynika, że na całym podzielonym Górnym Śląsku musiały występować niezliczone okazje do służbowych niemiecko-polskich kontaktów na poziomie urzędowym w celu dochodzenia do uzgodnień możliwych do przyjęcia przez obie strony. Najważniejsze spośród przewidzianych ustawami areny kontaktów, na których niemieccy i polscy przedstawiciele interesów niemal stale się spotykali, przedstawione zostały w zestawieniu 1 (punkt 4).

#### Zestawienie 1

#### Instytucje współpracy na arenie Górnego Śląska

#### Arena Górny Śląsk

1. Traktat wersalski (28 czerwca 1919 r.)
2. Aktorzy porządku międzynarodowego:
  - Rada Ligi Narodów, siedziba w Genewie
  - Konferencja Ambasadorów
  - Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej z siedzibą w Hadze
3. Traktat regionalny:
  - konwencja górnośląska (Niemcy – Polska, 15 maja 1922 r.) z traktatem o mniejszościach)

<sup>16</sup> Por P. Deutsch, *Die oberschlesische Montanindustrie vor und nach der Teilung des Industriebezirks*, Bonn 1926, W. Klett, *Wirtschafts- und Verkehrsgeographie des oberschlesischen Industriegebietes nach der Teilung*, Diss., Königsberg 1929 i in.

<sup>17</sup> Por. F. Gabrysch, *Die räumliche Entwicklung der Städte Beuthen, Hindenburg und Gleiwitz*, Berlin 1937; T. Laskiewicz, F. Rymowicz, *Gliwice-Zabrze-Bytom w okresie lat 1921-1939 pod względem gospodarczym i przemysłowym*, Katowice 1947.

4. Regionalne *clearing institutions* (główne obszary właściwości, wybór)
- Trybunał Rozjemczy dla Górnego Śląska (Niemcy – Polska) z siedzibą w Bytomiu/Beuthen (kwestie cywilnoprawne: przynależność państwa, udzielanie prawa zamieszkania; ponadto zaopatrzenie w wodę pitną, wydawanie kart cyrkulacyjnych: częściowo kwestie ochrony mniejszości)
  - Komisja Polubowna do Spraw Obywatelstwa (Niemcy – Polska), kwestie cywilnoprawne: obywatelstwo, udzielanie prawa zamieszkania
  - Urząd Rozjemczy dla Kart Cyrkulacyjnych – *Verkehrskarten* (Niemcy – Polska), wydawanie kart cyrkulacyjnych mieszkańcom obszaru plebiscytowego
  - Górnośląska Komisja Mieszana (Niemcy – Polska), siedziba w Katowicach (kwestie techniczne: poczta, energia, woda pitna, kolej; ponadto eksport węgla kamiennego, kwestie prawa pracy, częściowo kwestie celne, ochrony mniejszości i in.)
  - Wspólna administracja kolejowa (Niemcy – Polska) Górnośląskie koleje ze wspólnym Naczelnym Komitetem i wspólnym Urzędem Wagonowym z siedzibą w Bytomiu/Beuthen.

W pierwszej kolejności przeanalizować należy dwie instytucje mające wyjaśniać spory w kwestiach obywatelstwa, na które lokalne (tzn. narodowe) sądy nie mogły udzielić zadowalającej odpowiedzi. Tego rodzaju przypadki trafiały najpierw do Komisji Polubownej (*Commission de conciliation*), która została utworzona przy Trybunale Rozjemczym dla Górnego Śląska (*Tribunal arbitral* albo *Schiedsgericht für Oberschlesien*, art. 563 konwencji górnośląskiej) z siedzibą w Bytomiu/Beuthen. Przypadki, które nie mogły zostać wyjaśnione przez Komisję Polubowną, rozstrzygał ostatecznie Trybunał Rozjemczy stanowiący ostatnią instancję.

Instytucje te były obsadzone parytetowo przez oba rządy każdorazowo jednym przedstawicielem (nazywanym w Komisji Polubownej „delegatem”, a w Trybunale Rozjemczym „sędzią rozjemczym”). Ustanowiony przez Ligę Narodów Trybunał Rozjemczy obejmował neutralnego prezydenta z kraju trzeciego; na jego mianowanie oba rządy mogły mieć nawet bezpośredni wpływ w przypadku, gdy były w stanie przedstawić zgodną propozycję (art. 564). Oba organy dysponowały wspólnym biurem (z kierownikiem z kraju trzeciego!), jak również sztabem urzędników, pracowników i sił pomocniczych z obu krajów. Wskutek tego występowały grupy zainteresowanych, które – wspólnie uprzywilejowane przez określone prawa (por. art. 572) i komunikując się ze sobą w wąskiej przestrzeni w obu językach – mogły być wypełnione swoistym duchem kooperacji (*esprit de corps*), jaki się pojawia właśnie w sytuacjach wspólnego działania na trudnym obszarze.



Najważniejsze rezultaty działalności Trybunału Rozjemczego zostały opublikowane w postaci siedmiotomowego zbioru orzeczeń<sup>18</sup>. Rozstrzygnięcia miały prymat nad orzecznictwem narodowym, nie uniknęły jednak przez to również publicznej uwagi i krytyki w regionie. Dla nastawionych narodowo polskich obserwatorów szczególnie bolesne było to, że konstrukcja Trybunału Rozjemczego w zakresie orzecznictwa stanowiła symbol „ograniczenia suwerenności” również na polskim Górnym Śląsku (nawet jeśli tylko przejściowo)<sup>19</sup>. Ewidentne jest jednak, że ówczesna opinia publiczna po obu stronach, wyjątkowo wrażliwa we wszystkich kwestiach narodowych, prace mieszanych instytucji w Bytomiu/Beuthen wyraźnie „bez szemrania” akceptowała. Do tego mógł przyczynić się wybitnie merytoryczny styl działania tych instytucji, który daje się rozpoznać w tekstach opublikowanego zbioru orzeczeń.

Górnośląska Komisja Mieszana (*Commission mixte* art. 526 i n. konwencji górnośląskiej) z siedzibą w Katowicach rozpatrywała niezwykle szerokie spektrum fachowych kwestii spornych związanych szczególnie z wywłaszczeniami, infrastrukturą techniczną, trudnymi uzgodnieniami w handlu zagranicznym, jak również z problemami mniejszości (por. ilustracja 1). Komisja składała się z dwóch niemieckich i dwóch polskich członków oraz z prezydenta pochodzącego z państwa trzeciego.

Interesująca jest w tym przypadku waga, jaką autorzy konwencji górnośląskiej nadali szerokiemu współdziałaniu górnośląskiego personelu. Wszyscy czterej członkowie Komisji z każdej ze stron mieli być albo urodzonymi Górnoślązakami albo dobrze obeznani z regionem (art. 562). Komitet Opiniodawczy Pracy (*Comite consultatif du travail*, art. 586) – także obsadzony parytetowo i kierowany przez neutralnego przewodniczącego – został utworzony dla fachowego wsparcia Komisji Mieszanej. Ośmiu (na dziesięciu) parytetowo określonych członków mianowano z kręgu pracodawców i pracobiorców z obszaru plebiscytowego. Można się zastanawiać, czy takie wyraźne uwzględnienie „kompetencji regionalnej” rzeczywiście stwarzało zawsze korzystny klimat negocjacyjny; jednak spoglądając na to z perspektywy należy przypuszczać, że tak.

Arenę szczególnie bliskiej i – o ile wiadomo – udanej niemiecko-polskiej kooperacji tworzyła bez wątpienia wspólna administracja kolejowa zdefiniowana w tytule VIII konwencji górnośląskiej. Działała ona w ramach tzw. Kolei Górnośląskich, których Naczelny Komitet (*Oberkomitee, Comité supérieur*) wraz ze wspólnie kierowanym Urzędem Wagonowym (*Güterwagenamt, Service des wagons*) miał siedzibę w Bytomiu/Beuthen. Naczelny Komitet był obsadzany parytetowo po jednym wysokim urzędnikiem kolejowym wyznaczanym przez każdy z rządów.

<sup>18</sup> Schiedsgericht für Oberschlesien. Trybunał Rozjemczy dla Górnego Śląska. Amtliche Sammlung von Entscheidungen des Schiedsgerichts für Oberschlesien, veröffentlicht gemäß der Bestimmung des Art. 592 des Genfer Abkommens vom 15. Mai 1922, Bd. I-VII, Berlin, Leipzig 1930-1938.

<sup>19</sup> Por. J. Krasuski, *op. cit.*, s. 69.

O dobrej współpracy między niemieckimi i polskimi członkami Komitetu przemawia okoliczność, iż wspólnie zapobiegli ustanowieniu przewidzianego pierwotnie neutralnego rozjemcy (*arbitre*), ponieważ uważali go – jak się okazało słusznie – za zbędny<sup>20</sup>.

Członkowie Komitetu Naczelnego i sztab jego pracowników podlegali, o ile mieli status urzędniczy, właściwemu narodowemu prawu dotyczącemu urzędników. Podczas gdy Komitet Naczelny sprawował zbiorczy nadzór nad koordynacją rozkładów jazdy, parku wagonowego jak również wykonywał różnorodne zadania administracyjne (księgowość, statystyka, kwestie taryfowe i in.) dla publicznych kolei na całym obszarze plebiscytowym, to do właściwej pracy operacyjnej na bazie technicznej (utrzymanie sieci i ruch kołowy, kształtowanie rozkładów jazdy, inwestycje i in.) zobowiązane były dwie narodowe dyrekcje (niemiecka z siedzibą w Opolu (Oppeln) i polska z siedzibą w Katowicach, każda z odrębnym budżetem. Zatrudnieni w obu dyrekcjach podlegali zasadniczo narodowej właściwości w sferze przepisów dotyczących urzędników i nadzoru służbowego, przy wykonywaniu określonych zadań byli jednak podporządkowani administracji wspólnego Komitetu Naczelnego w Bytomiu/Beuthen (art. 398).

Tym samym struktury Kolei Górnośląskich charakteryzowała w pewnym stopniu podwójna lojalność. Ponadto pod auspicjami Komitetu Naczelnego efektywnie dokonywał się intensywny transgraniczny przepływ osób (częściowo w warunkach tranzytu), a także udało się uregulować masowe użycie taboru kolejowego (lokomotywy, wagonów towarowych itd.) w ścisłym uzgodnieniu z krzywymi produkcyjnymi w kopalniach węglowych i hutach metalu w obu częściach okręgu przemysłowego (i to w warunkach niemiecko-polskiej „wojny celnej”!). Uzasadniona wydaje się więc pełna uznania ocena pracy Komisji prominentnego neutralnego uczestnika wydarzeń: *The Comité Supérieur (...)* worked satisfactorily and smoothly.

Odnosi się to zresztą również do innych części infrastruktury, np. Państwowych Zakładów Wodociągowych dla podzielonego okręgu przemysłowego (zarządzanych także wspólnie w latach 1922-1924). Obejmowały one niemiecką stację wodociągową Zawada i polską Szyb Adolfa (art. 343 z. p.). Po zgodnym z umową podziale na przedsiębiorstwo niemieckie i polskie bez podstawy traktatowej, za to na gruncie osobistej zgody między odpowiedzialnymi po obu stronach, utrzymała się między dwoma partnerami nieformalna zdolność do kooperacji<sup>21</sup>.

Wynegocjowana pod dużym zewnętrznym naciskiem przez Niemcy i Polskę konwencja górnośląska na objętym jej regulacją obszarze stworzyła w niezliczonych punktach niejasną sytuację prawną, którą też z ironią traktowano jako polsko-niemiecką konfuzję prawną<sup>22</sup>. Konwencja stanowiła na górnośląskim ob-

<sup>20</sup> G. Kaeckenbeeck, *op. cit.*, s. 437.

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 472.

<sup>22</sup> J. Krasuski, *op. cit.*, s. 69.

szarze plebiscytowym *novum* prawnomiędzynarodowe. Niektóre pozytywne oceny konwencji górnośląskiej i uformowanych na jej podstawie niemiecko-polskich instytucji zasługują na szczególną uwagę ze względu na napiętą, nacjonalistyczną atmosferę w owym czasie. Jak podsumował Robert Donald ok. 1930 r.: *The Geneva Convention (...) has worked better than was anticipated outside the League of Nations*<sup>23</sup>. W podobnym duchu formułuje oceny Zbigniew K. Cesarz, gdy stwierdza, że „eksperyment górnośląski” stosunkowo dobrze się sprawdził, przez co sugeruje on generalne zadowolenie po polskiej stronie<sup>24</sup>. U Jerzego Krasuskiego znajduje się wręcz opinia, że konwencja górnośląska uchodzić może za największy sukces Ligi Narodów w jej historii<sup>25</sup>. Najbardziej chyba kompetentnej rekapitulacji dokonał Georges Kaeckenbeeck, wieloletni prezydent Trybunału Rozjemczego dla Górnego Śląska, pisząc: *The Upper Silesian experiment (...) led to no catastrophe. On the contrary, it brought pacification in an area which had been (...) a scene of chronic terrorism*<sup>26</sup>.

#### PARYSKA KONWENCJA TRANZYTOWA W SPRAWIE TRANSPORTU PRZEZ KORYTARZ I JEJ INSTYTUCJE

Już na początku rozmów pokojowych toczonych po zakończeniu I wojny światowej zwycięskie mocarstwa były zgodne co do tego, że przywracana do bytu państwowego Polska musi uzyskać (jak przed 1772 r.) wolny dostęp do morza. Zamysł ten został zrealizowany w traktacie wersalskim w ten sposób, że centralne części dawniejszej pruskiej prowincji Prusy Zachodnie przypadły Polsce bez przeprowadzania plebiscytu. Tworzyły one odtąd w ramach państwa polskiego województwo pomorskie i stanowiły pożądane połączenie polskiego terytorium z Morzem Bałtyckim. Z powodów etnicznych Gdańsk wraz z deltą Wisły otrzymał status specjalny jako wolne miasto.

Od 1920 r. województwo pomorskie oddzielało zatem prowincję wschodniopruską od pozostałego obszaru Rzeszy Niemieckiej i dlatego w ówczesnej publicystyce i polityce (przede wszystkim w Niemczech) określane było – nie bez polemicznego podtekstu<sup>27</sup> – jako **poliski Korytarz**. W kontekście omawianego tematu plastyczne pojęcie Korytarza oznacza wyłącznie geopolityczny stan rzeczy, który sprawia, że zrozumiale stają się niemieckie potrzeby tranzytowe.

<sup>23</sup> R. Donald, *The Polish Corridor and the Consequences*, London [b.r.w., ok. 1930], s. 216.

<sup>24</sup> Z. K. Cesarz, *Polska a Liga Narodów. Kwestie terytorialne w latach 1920-1925. Studium prawnopolityczne*, Wrocław 1993, s. 97.

<sup>25</sup> *Ibidem*, s. 69.

<sup>26</sup> G. Kaeckenbeeck, *op. cit.*, s. 514.

<sup>27</sup> Por. I. F. D. Morrow, *The Peace Settlement in the German Polish Borderlands*, London 1936, s. 181.

Oddzielenie Korytarzem Prus Wschodnich (a wraz z tym w pewien sposób Gdańska) było w Niemczech postrzegane jako stan przejściowy i nie do zaakceptowania na dłuższą metę. Za tym stanowiskiem kryły się również obawy o negatywne skutki zmian lokalizacyjnych dla gospodarki wschodniopruskiej<sup>28</sup>. Strona niemiecka była żywotnie zainteresowana zapewnieniem możliwie pozbawionych zakłóceń połączeń tranzytowych na linii wschód-zachód prowadzących przez województwo pomorskie.

Naturalnie strona polska nie widziała w tych połączeniach żadnych korzyści dla siebie. Przeciwnie, już samo istnienie enklawy wschodniopruskiej postrzegano jako rozwiązanie „absurdalne” stanowiące utajone zagrożenie dla polskiego wąskiego dostępu do morza<sup>29</sup>. Ponadto w Polsce regulowane prawem międzynarodowym tolerowanie (i wręcz wspieranie!) niemieckiego transportu tranzytowego przez polskie terytorium odbierano przede wszystkim jako „ograniczenie suwerenności”. Ten motyw narodowej krzywdy podnoszony był przez Polskę w odniesieniu do wszystkich prawie instytucji wymuszonej przez Ligę Narodów współpracy niemiecko-polskiej.

Niemniej art. 89 traktatu wersalskiego zobowiązywał Polskę do zapewnienia wolnego (to znaczy również bezcłowego) tranzytu osób, towarów, przesyłek pocztowych itd. drogą lądową między niemieckimi ziemiami rdzennymi i Prusami Wschodnimi. Artykuł ten zmusił równocześnie zainteresowane państwa (przede wszystkim Niemcy i Polskę) do opracowania umowy tranzytowej. Zawarto ją w burzliwych okolicznościach i pod silnym naciskiem aliantów<sup>30</sup>. Po włączeniu Gdańska została zawarta 21 kwietnia 1921 r. w Paryżu pod tytułem Konwencja między Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec (*Pariser Transit-Konvention*<sup>31</sup>).

Należy ponownie podkreślić nadzwyczaj skomplikowany prawnomiędzynarodowy charakter umowy, która zawierała wiele niejasności i nie zadowalała żadnej ze stron<sup>32</sup>. Obejmowała ona w każdym razie drobiazgowo warunki tzw. uprzywilejowanego kolejowego ruchu tranzytowego (*transit privilégie*) na określonych odcinkach.

W uprzywilejowanym przewozie osób, tzn. dokonującym się bez paszportów, wiz i cła przez Korytarz, wyrażała się w największym stopniu zaprzysiężona w art. 1 konwencji zasada „swobody ruchu tranzytowego”. Na niej będą się koncentrować dalsze uwagi, zwłaszcza że wiąże się z nią kilka dwu- i trójstronnych *clearing institutions* (patrz zestawienie 2).

<sup>28</sup> Por. A. v. Mühlenfels, *Ostpreußen, Danzig und der polnische Korridor als Verkehrsproblem*, Berlin, Königsberg 1930, s. 17 nn.

<sup>29</sup> J. Krasuski, *op. cit.*, s. 79 n.

<sup>30</sup> Z. Barański, *Niemiecki tranzyt kolejowy przez Polskę w latach 1919-1939 (studium prawnomiędzynarodowe)*, Poznań 1957, s. 13 nn; J. Krasuski, *op. cit.*, s. 100 nn.

<sup>31</sup> RGB 1921, Nr. 83, Dz. U 1922, nr 61.

<sup>32</sup> Por. Z. Barański, *op. cit.*, s. 53 nn.

## Zestawienie 2

Instytucje kooperacyjne związane z obszarem tranzytu przez Korytarz

## Arena tranzytu przez Korytarz

1. Traktat wersalski (28 czerwca 1919 r.)
2. Aktorzy porządku międzynarodowego
  - Rada Ligi Narodów z siedzibą w Genewie
  - Konferencja Ambasadorów
3. Traktat regionalny
  - Paryska konwencja tranzytowa (Niemcy-Polska-Gdańsk, 21 kwietnia 1921 r.)
4. Regionalne *clearing institutions* (wybór)
  - (Stały) Sąd Rozjemczy (Niemcy-Polska-Gdańsk) z siedzibą w Gdańsku
  - Wspólne ustalenie rozkładów jazdy (Niemcy-Polska)

Rozwiązania dotyczące Korytarza spowodowały w 1920 r. powtórne zaostrożenie wspomnianego na początku permanentnego niemiecko-polskiego kryzysu i sporów, w których Korytarz niezmiennie stanowił centralny punkt niemieckich żądań rewizji granic. Wynikał z tego wysoki stopień wzajemnej drażliwości, która w wieloletniej praktyce uprzywilejowanego ruchu kolejowego niejednokrotnie dochodziła do głosu. Wybitnie szczegółowa konwencja tranzytowa nie może być tu poddana bliższej analizie; uwaga skoncentrowana zostanie na kilku wybranych aspektach rzeczowych<sup>33</sup>.

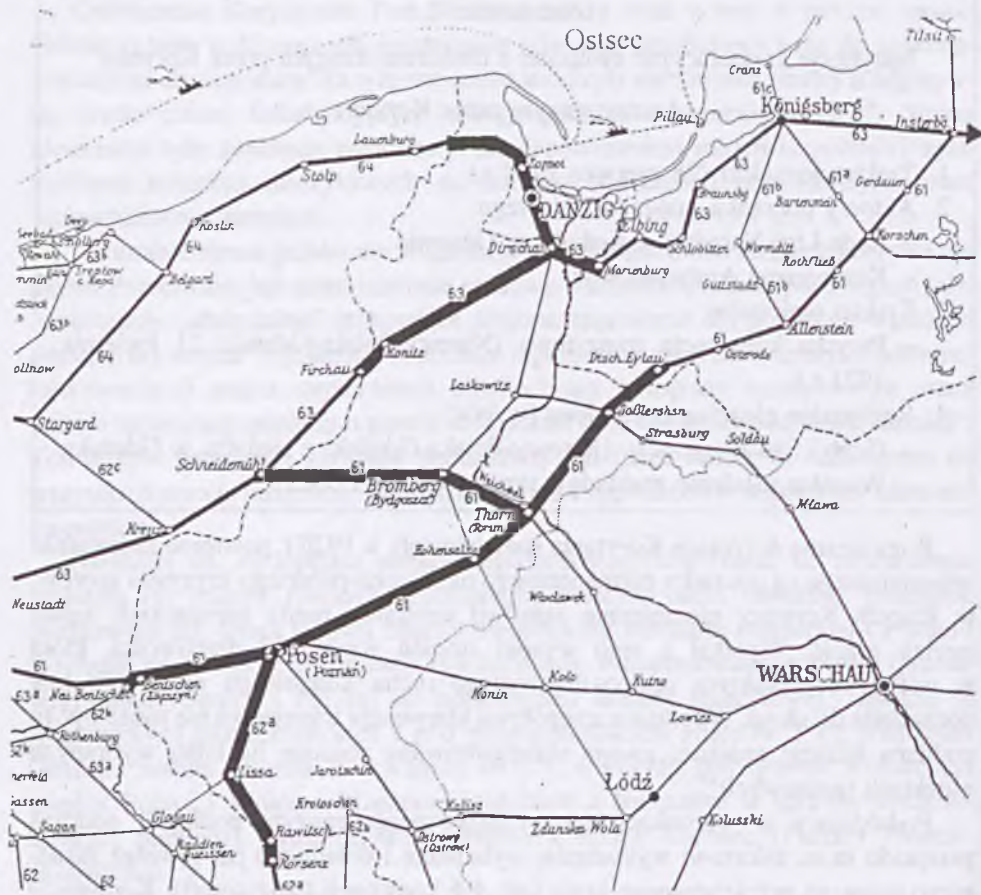
Podróżujący w warunkach uprzywilejowanego tranzytu podlegali podczas przejazdu m.in. zakazowi wysiadania, wyładunku i doładunku jak również zasadniczo ustawom przekraczanego kraju (art. 4-6 konwencji tranzytowej). Konwencja wskazywała (art. 23) na początku jeszcze 10 odcinków uprzywilejowanego tranzytu kolejowego (z tego 8 przez obszar polski i 2 przez niemiecki), liczba ta do 1930 r. została stopniowo i zgodnie przez obie zainteresowane koleje państwowe zredukowana do 5. Ostatecznie przejazdy tranzytowe koncentrowały się głównie na ważnym odcinku kolei wschodniej Berlin-Królewiec/Königsberg (Piła/Schneidemühl-Chojnice-Tczew-Malbork/Marienburg, por. mapa 1).

W przepisach wykonawczych do konwencji tranzytowej (rozdział X) znalazły się szczegółowe unormowania dotyczące dopuszczalnej długości pociągów pociągów szybszych (liczba osi), minimalnego wykorzystania miejsc (ustalone zostało na 60% jako generalny warunek dla utrzymania ruchu), udostępniania parowozów

<sup>33</sup> Por. H. Schönberg, *Das Pariser Abkommen zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland*, Ohlau 1928; A. v. Mühlentfels, *op. cit.*; H. Franze, *Der deutsche Durchgangsverkehr durch den Korridor*, w: F. Heiss (Hrsg.), *Deutschland und der Korridor*, Berlin 1939, s. 247-252; Z. Barański, *op. cit.*; A. Geissler, K. Koschinski, *130 Jahre Ostbahn, Berlin-Königsberg-Baltikum*, Berlin 1997 i in.

MAPA 1

Linie kolejowe w ruchu tranzytowym przez Korytarz



Źródło: A. Geissler, K. Koschinski, 130 Jahre Ostbahn, Berlin-Königsberg-Baltikum, Berlin 1997.

Legenda do mapy  
(sporządzona przez wydawnictwo)

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>61</b> Neu Bentschen – Zbąszynek<br/>Bentschen – Zbąszyń<br/>Hohensalza – Inowrocław<br/>Goßlershausen – Jabłonowo Pomorskie<br/>Deutsch Eylau – Iława<br/>Osterode – Ostróda<br/>Allenstein – Olsztyn<br/>Korschen – Korsze<br/>Gerdauen – Gierdawy/Żeleznodorożnyj<br/>Rothfließ – Czerwonka<br/>Insternburg – Wystruć/Czerniachowsk<br/>Tilsit – Tyłża/Sowiek</p> <p><b>62a</b> Lissa – Leszno<br/>Rawitsch – Rawicz<br/>Korsenz - Korzeńsko</p> <p><b>62b</b> Krotoschin – Krotoszyn</p> | <p><b>62k</b> Rothenburg an der Obra – Rostarzewo</p> <p><b>62</b> Sagan – Żagań<br/>Gassen – Jasiień<br/>Sommerfeld – Lubsko</p> <p><b>63a</b> Glogau – Głogów<br/>Raudten – Rudna</p> <p><b>63</b> Kreuz – Krzyż<br/>Schneidemühl – Piła<br/>Firchau – Wierzchowo Człuchowskie<br/>Konitz – Chojnice<br/>Dirschau – Tczew<br/>Marienburg – Malbork<br/>Elbing – Elbląg<br/>Schlobitten – Żłobice/Słobity<br/>Braunsberg – Braniewo<br/>Königsberg – Królewiec/Kaliningrad<br/>Cranz – Zielenogradsk</p> |
|--|---|

- |     |  |                              |
|-----|--|------------------------------|
| 61a | Bartenstein – Bartoszyce                     | Kammin – Kamień Pomorski     |
| 61b | Guttstadt – Dobre Miasto                     | Rewahl – Rewal               |
|     | Wormditt – Orneta                            | Deep – Mrzeżyno              |
| 64  | Danzig – Gdańsk                              | Treptow a. Rega – Trzebiatów |
|     | Zoppot – Sopot                               | Kolberg – Kołobrzeg          |
|     | Lauenburg – Łębork                           | Na Ziemi Dobrzyńskiej:       |
|     | Stolp – Słupsk                               | Soldau – Działdowo           |
|     | Köslin – Koszalin                            | Strasburg – Brodnica         |
|     | Belgard – Białogard                          | Laskowitz – Laskowice        |
|     | Pozostałe miejscowości na Pomorzu Zachodnim: | Wielkopolska:                |
|     | Gollnow – Goleniów                           | Jarotschin – Jarocin         |
|     | Wietstock – Wysoka Kamieńska                 |                              |

pomocniczych przez *Deutsche Reichsbahn* dla PKP, kwestii odpowiedzialności, opisywania biletów, wzajemnych rozliczeń i in. Wdrożenie wszystkich tych ustaleń wymagało oczywiście stałej kooperacji między zainteresowanymi.

Rezultat tych regulacji, jeśli wierzyć ówczesnej niemieckiej publicystyce, która w każdej niedogodności wietrzyła polską „szykanę”, nie zadowalała wielu niemieckich użytkowników pociągów tranzytowych<sup>34</sup>. W rzeczywistości uprzywilejowany ruch osobowy został poważnie przerwany przez PKP tylko dwa razy (w 1921 r. podczas strajku na kolei oraz w 1936 r. jako odpowiedź na opóźnienie płatności z niemieckiej strony). Niewygody codziennego ruchu tranzytowego, na które tak często narzekano, z dwoma następującymi po sobie postojami granicznymi (w wyniku zmiany napędu) były, według ostrożnej oceny neutralnego brytyjskiego obserwatora z tego czasu, niewiele większe niż to miało miejsce gdzie indziej w Europie w przypadku transgranicznego ruchu kolejowego<sup>35</sup>. Rzeczywiste problemy występowały ewidentnie w tranzytowym transporcie towarowym, który niejednokrotnie ucierpiał w wyniku nadmierne biurokratycznych procedur przy stacjach granicznych, grabieży towarów, jak i wadliwej koordynacji przy składzie pociągów<sup>36</sup>.

Również na podzielonym Górnym Śląsku w okolicy Bytomia/Beuthen wprowadzono (na mocy art. 468 nn konwencji górnośląskiej) „uprzywilejowany tranzytowy ruch kolejowy”, wprawdzie o lokalnym raczej wymiarze. Jego prowadzenie i kształtowanie rozkładów jazdy było koordynowane w ramach organizacyjnych tamtejszej wspólnotowej Kolei Górnośląskiej, a konkretnie zgodnie uregulowane przez dwie narodowe dyrekcje.

W przypadku uprzywilejowanego tranzytu przez Korytarz wybrany został w trójstronnej konwencji tranzytowej inny, luźniejszy model kooperacji międzypaństwowej. Państwa związane konwencją zrezygnowały z utworzenia wspólnie

<sup>34</sup> Por. H. Franze, *op. cit.*, s. 249.

<sup>35</sup> I. F. D. Morrow, *op. cit.*, s. 188.

<sup>36</sup> A. v. Mühlenfels, *op. cit.*, s. 54; H. Franze, *op. cit.*, s. 250 nn.

utrzymywanej zwierzchniej struktury organizacyjnej. Najwyraźniej sądzono, że można się zdać na nośność drobiazgowych regulacji i postanowień wykonawczych do nich. Za to w celu rozstrzygnięcia sporów odnośnie do tranzytu przez Korytarz ustanowiono specjalny Sąd Rozjemczy (*Ständiges Schiedsgericht*) z siedzibą w Gdańsku. Miał on obradować raz w roku. Składał się parytetowo z trzech sędziów z państw zainteresowanych i neutralnego prezesa pochodzącego z państwa, które pozostało neutralne w czasie wojny (art. 12 konwencji tranzytowej).

Właściwe kompetencje operacyjne konwencja powierzyła jednak dwóm zainteresowanym kolejom państwowym (*Deutsche Reichsbahn* i PKP). Podczas regularnie zwoływanych narad dotyczących ustalania rozkładów jazdy mogły one wspólnie określać dane graniczne uprzywilejowanego ruchu tranzytowego (obserwacja obłożenia pociągów, rewizja i w konkretnych przypadkach dopasowanie katalogu odcinków tranzytowych, ustalanie rozkładów jazdy i in.).

Odbywający wspólne narady poświęcone rozkładowi jazdy poruszali się na terenie bardzo wrażliwym z punktu widzenia polityki zagranicznej i rezultaty ich prac miały zapewnione stałe zainteresowanie międzynarodowe. Tak było w przypadku wspomnianego wcześniej kryzysu płatniczego *DR* na początku 1936 r., w następstwie którego wprowadzono dalszą redukcję i koncentrację uprzywilejowanego ruchu tranzytowego, dopasowaną do ograniczonych możliwości ekonomicznych strony niemieckiej. Ta regulacja, która wychodziła generalnie naprzeciw restrykcyjnej polskiej polityce wobec Korytarza, dostarczała, jak można się było spodziewać, nowych powodów do irytacji po stronie niemieckiej. Jednak kolej niemiecka, podobnie jak PKP podczas konferencji dotyczącej rozkładów jazdy była zainteresowana przede wszystkim optymalizacją funkcjonowania (dobre wykorzystanie, koncentracja na krótkich, rentownych odcinkach i przez to zmniejszenie opłat za użytkowanie uiszczanych na rzecz PKP), mogła być z perspektywy fachowo-technicznej z nowego „odchudzonego” rozwiązania zupełnie zadowolona<sup>37</sup>.

Klimat powszedniej współpracy niemiecko-polskiej jest dziś trudny do odтворzenia. Po części oddaje go relacja świadka odnosząca się do działalności niemieckich celników z Malborka/Marienburg na sąsiednim polskim węźle kolejowym w Tczewie (Dirschau) od 1927 r.

Tu na najważniejszym odcinku tranzytowym – podobnie jak na polskiej stacji Chojnice (Konitz) – został utworzony zagraniczny niemiecki posterunek celny, gdzie przeprowadzano kontrolę celną podróżnych przyjeżdżających z Rzeszy i przesiadających się do Gdańska albo do polskiego Zielenia<sup>38</sup>. Tak oto relacjonowano działalność niemieckich celników w Tczewie: „Gwoli sprawiedliwości nie można nie wspomnieć, że służbowy ruch dokonywał się bez trudności, a relacje

<sup>37</sup> Por. A. Geissler, K. Koschinski, *op. cit.*, s. 90 n.

<sup>38</sup> H. Schönberg, *op. cit.*, s. 55 n.; A. Geissler, K. Koschinski, *op. cit.*, s. 94.



z polskimi kolejarzami i policjantami były bardzo dobre, co więcej można było z dzienną przepustką wystawioną przez policję graniczną odwiedzać w mundurze miasto i lokale gastronomiczne, z czego szeroko korzystano i co niejednokrotnie prowadziło do przyjaznych rozmów z mieszkańcami Tczewa”<sup>39</sup>.

Podsumowując można stwierdzić, że uprzywilejowany ruch tranzytowy – po przezwyciężeniu krytycznej fazy początkowej – szybko się dotarł i „przez długi czas funkcjonował w znacznym stopniu bez zakłóceń”<sup>40</sup>. Można to również oceniać jako sukces stałej współpracy na miejscu między kolejarzami i celnikami. Powodzenie tego rodzaju kooperacji jest tym cenniejsze, że odbywała się ona w nadzwyczaj trudnych politycznych uwarunkowaniach właśnie na newralgicznym obszarze Korytarza.

#### SPECJALNY STATUS GDAŃSKA. SĘDZIA ROZJEMCZY – MODEL LIGI NARODÓW

Nie miejsce tutaj na ponowne przedstawianie choćby tylko w zarysach struktur i szczególnej sytuacji Wolnego Miasta Gdańska, utworzonego w 1920 r. wbrew woli Niemiec, Polski i ludności Gdańska<sup>41</sup>. Część XI traktatu wersalskiego розміściła najważniejsze akcenty przyszłej prawnomiędzynarodowej pozycji Gdańska w trójce sił Gdańsk – Polska – Liga Narodów. Wynegocjowana pod silną presją aliantów w dwustronnych negocjacjach gdańsko-polskich i podpisana 21 kwietnia 1921 r. konwencja paryska w sprawie Gdańska (*Convention entre la Pologne et la Ville Libre de Dantzig*<sup>42</sup>) stworzyła ostatecznie podstawy nadzwyczaj skomplikowanego statutu Gdańska, w licznych punktach niejasnego i częściowo odbiegającego od traktatu wersalskiego. Jego wad doświadczył ostatni gdański Komisarz Ligi Narodów Carl Jacob Burckhardt określający statut jako „wybitnie sprzyjający konfliktom”<sup>43</sup>.

Jednym z istotnych powodów oddzielenia Gdańska od Rzeszy i częściowo ścisłego powiązania młodego państewka z nowo utworzoną Rzeczpospolitą Polską były już wcześniej wspomniane polskie dążenia do odzyskania utraconego

<sup>39</sup> L. Goltz, *Marienburg – Stadt an der Grenze*, w: R. Zacharias (Hrsg.), *Neues Marienburger Heimatbuch*, Herford 1967, s. 540.

<sup>40</sup> A. Geissler, K. Koschinski, *op. cit.*, s. 90.

<sup>41</sup> Por. na ten temat z różnej perspektywy: K.-L. Schroeder, *Die völkerrechtliche Stellung Danzigs*, Diss., Frankfurt a.M. Zeitschrift für Völkerrecht Bd. XIV, Ergänzungsheft, Berlin 1927; H. A. Harder, *Danzig, Polen und der Völkerbund*, Berlin 1928; J. Makowski, *Le caractère étatique de la Ville Libre de Dantzig*, Varsovie 1933; H. Sahm, *Erinnerungen aus meinen Danziger Jahren 1919-1930*, Marburg 1958; A. Ajnenkiel, *Die Rolle der Freien Stadt Danzig in den polnisch-deutschen Beziehungen 1919-1932*, w: *Die deutsch-polnischen Beziehungen 1919-1932*, W. Jacobmeyer (Hrsg.), Braunschweig 1985, s. 49-66; Z. K. Cesarz, *op. cit.* i in.

<sup>42</sup> Dz. U. 1922, nr 13.

<sup>43</sup> C. J. Burckhardt, *op. cit.*, s. 24.

w 1772 r. wolnego dostępu do morza<sup>44</sup>. Polsce wprowadzić nie udało się w Wersalu zrealizować zamiaru ponownego wcielenia Gdańska, ale statut wolnego miasta gwarantował jej jak wiadomo liczne prawa, które ostatecznie wiązały się ze swobodnym wykorzystaniem Wisły i portu gdańskiego w interesie polskiego handlu zagranicznego (unia celna, właściwość dla administracji kolejowej, dla kontroli dróg wodnych, dla specjalnego obrotu pocztowego w strefie portowej i in.).

Polska, która nie mogła w przypadku Gdańska osiągnąć swojego nadrzędnego celu, a ponadto niektóre przyznane jej przez traktat pokojowy prawa straciła w konwencji paryskiej, starała się w następstwie niezmiernie aktywnie o rozszerzenie swoich uprawnień, np. w przypadkach depozytu amunicji dla oddziałów stacjonujących na Westerplatte, właściwości pocztowej poza portem i in. Działania te wywoływały stale znaczny niepokój i protesty nie tylko w Gdańsku, ale również wśród opinii publicznej w Niemczech, gdzie wszystkie rządy stawiały sobie za cel ponowną inkorporację Gdańska. Kilkakrotnie wybuchające spektakularne kryzysy (w 1925 r. tzw. spór o skrzynki pocztowe, w 1933 r. incydent na Westerplatte i in.) stale przyciągały zainteresowanie światowej opinii publicznej<sup>45</sup>, również dlatego, że za każdym razem, aby załagodzić spór odwoływano się do Ligi Narodów w osobie rezydującego w Gdańsku Wysokiego Komisarza.

Gdański model rozwiązywania spornych kwestii odsyłał obie strony konfliktu przede wszystkim do dwustronnego negocjowania problemów. W przypadku (często dającego się przewidzieć) braku efektów wspólnych zabiegów nie można było powołać obsadzonego parytetowo sądu rozjemczego (jak na Górnym Śląsku), przed którym dialog mógł zostać pogłębiony pod neutralnym nadzorem na wyższym szczeblu. Taka wspólna *clearing institution* w Gdańsku nie istniała. Jej miejsce zajęła osoba Wysokiego Komisarza Ligi Narodów (*Hoher Kommissar, Haut-Commissaire*): jemu na miejscu powierzono (zgodnie z art. 103 traktatu wersalskiego) pierwszoinstancyjne orzekanie większości sporów na „krótkiej drodze służbowej”. Te rozstrzygnięcia polubowne miały dla obu stron wiążący charakter. Niepewny statut Gdańska był w ten sposób stale podtrzymywany. To stosunkowo proste postępowanie odgórnego (*top-down*) łagodzenia konfliktów okazało się całkiem wystarczające do szybkiego przywrócenia miejscowego pokoju prawnego. Z drugiej strony uwalniało spierające się strony od konieczności rozwijania i wspólnego praktykowania form regulacji konfliktów. Poprzez Wysokiego Komisarza obie strony odwoływały się niejednokrotnie również do trybunału haskiego lub do genewskiej Rady Ligi Narodów (ta ostatnia w sporach gdańskich również wielokrotnie podejmowała bezpośrednie zadania mediacyjne<sup>46</sup>, por. również zestawienie 3).

<sup>44</sup> Por. Z. K. Cesarz, *op. cit.*, s. 33 nn.

<sup>45</sup> C. J. Burckhardt, *op. cit.*, s. 28.

<sup>46</sup> Z. K. Cesarz, *op. cit.*, s. 68.

## Zestawienie 3

Instytucje współpracy dla areny Gdańska (punkt ciężkości: port gdański)

## Arena Gdańsk

1. Traktat wersalski (28 czerwca 1919 r.)
2. Aktorzy porządku międzynarodowego:
  - Stały Trybunał Sprawiedliwości Międzynarodowej z siedzibą w Hadze
  - Rada Ligi Narodów z siedzibą w Genewie
  - Konferencja Ambasadorów
  - Wysoki Komisarz Ligi Narodów, z siedzibą w Gdańsku
  - Tzw. Komitet Trzech (Wielka Brytania, Francja, Portugalia/Szwecja)
3. Traktaty regionalne:
  - Paryska konwencja dotycząca Gdańska (Polska – Wolne Miasto Gdańsk, 9 listopada 1920 r.)
  - Porozumienie portowe (Polska/Gdańsk, 8 sierpnia 1933)
  - Porozumienie w sprawie mniejszości (Polska – Wolne Miasto Gdańsk, 18 września 1933 r.)
4. Regionalne *clearing institutions*:
  - Gdańsk Rada Portu i Dróg Wodnych (Polska – Wolne Miasto Gdańsk)
  - Wspólna policja portowa (Polska – Wolne Miasto Gdańsk, 1925-1927/1933)

W przypadku omawianych dotąd pól konfliktów chodziło o drażliwe kwestie statusu Wolnego Miasta lub kwestie podstawowe o wymiarze narodowo-politycznym między (niemieckimi) Gdańszczanami a Polakami. Tu zaangażowany był z reguły autorytet Wysokiego Komisarza (a przez to Ligi Narodów). Nawet jeśli trafne jest stwierdzenie, że w Gdańsku praktycznie nie było żadnego gdańsko-polskiego obszaru spotkania się, który nie byłoby „zainfekowany” przez poruszone powyżej konflikty zasadnicze, to jednak również w przypadku Gdańska istniały obszary współpracy „technicznej”, poniżej płaszczyzny powszechnego zainteresowania, w obrębie których konflikty rozwiązywano w bezpośrednim dialogu między partnerami. Dotyczy to szczególnie administracji portowej, która była punktem ciężkości polskiej obecności w Wolnym Mieście.

Z inicjatywy m.in. strony brytyjskiej<sup>47</sup> gdańska administracja portowa powierzona została przez część III konwencji paryskiej w sprawie Gdańska w ręce mieszanej międzypaństwowej komisji. Nosila ona nazwę Rady Portu i Dróg Wodnych Wolnego Miasta Gdańska (*Ausschuss für den Hafen und die Wasserwege der Freien Stadt Danzig – Conseil du Port et des Voies d'Eau de Danzig*, w jej niemieckim piśmiennictwie zwana najczęściej *Danziger Hafenausschuss*). W jej skład za każdym razem wchodziło do 5 komisarzy ze strony gdańskiej i polskiej. Mieli oni reprezentować gospodarcze interesy swojej strony (art. 19 konwencji

<sup>47</sup> Por. H. Sahm, *op. cit.*, s. 52.

paryskiej). Obradom przewodniczył wybierany lub mianowany na trzy lata prezydent. Jego zadaniem było aktywne zabieganie o przywrócenie zgody w Radzie i tylko wobec niepowodzenia tych zabiegów miał podejmować wiążącą decyzję. W tym miejscu ponownie wyraźna staje się kluczowa rola neutralnej osoby rozjemcy w *clearing process*. Jego mianowanie ciążyło na Radzie Ligi Narodów w przypadku, gdy oba rządy nie mogły się zgodzić na wspólnego kandydata i miała ona wówczas wskazać obywatela szwajcarskiego.

Do zadań Rady Portu należało zarządzanie i gospodarowanie portem gdańskim (drogami wodnymi, techniczną infrastrukturą, odnoszącymi się do portu kolejami i znajdującymi się na terenie portu nieruchomościami). Również „rozwój i ulepszenie” portu należały do jej podstawowych zadań (art. 26 konwencji paryskiej). Poza obszarem jej właściwości znajdowały się natomiast prowadzenie składu amunicji na Westerplatte i polska poczta portowa, co zdecydowanie odciążało działalność Rady.

Mimo to występowały liczne punkty sporne między polskimi i gdańskimi „komisarzami” w Radzie, które kumulowały się w początkowej fazie jej pracy (spór o finansowanie Rady, o zatrudnianie również polskiego personelu, o utrzymanie własnej policji portowej, o język urzędowy, o flagę służbową Rady, definicję „odnoszących się do portu” kolei, zarządzanie Wisłą itd.)<sup>48</sup>. Przy czym dotyczyły one niejednokrotnie drażliwych, zasadniczych kwestii statusowych i w tych przypadkach, które przekraczały kompetencje Rady Portu, rozstrzygnięcie wydawał zawsze ówczesny Wysoki Komisarz<sup>49</sup>.

Mniej więcej od 1925 r. Rada Portu, tak jak ogólna sytuacja w Gdańsku, wkroczyła w spokojniejszy okres: rzadsze stały się sporne kwestie o zasadniczej wadze. W tym czasie polski rząd rozpoczął na własnym terytorium budowę dużego konkurencyjnego portu w Gdyni, tak że zmniejszyło się jego zainteresowanie rozwojem i użytecznością portu gdańskiego (pomijając funkcje w sferze ładunków masowych). Port w Gdańsku pozostał natomiast stałym punktem gdańsko-polskich konfliktów statusowych.

Pracę mieszanej Rady Portu obciążał od początku fakt, że jej utworzenie zostało przeforsowane wbrew woli polskiego rządu<sup>50</sup>. Widziano w niej uszczuplenie praw zapisanych w traktacie wersalskim (z perspektywą na zarządzanie Wisłą i rozbudowę portu na terenie Gdańska), ponieważ prawa te w mieszanej Radzie Portu trzeba było dzielić z Gdańszczanami. To niepomyślne dla Polski doświadczenie znalazło potem ewidentnie swoje odbicie również w postawie polskich „komisarzy” nie godzących się na różne postanowienia Rady (1923 r. spór o polski wkład finansowy, o utworzenie wspólnej policji portowej pod wspólnym naczelnym dowództwem i in.), na co użalała się strona gdańska.

<sup>48</sup> Por. K.-L. Schroeder, *op. cit.*, s. 56 nn; H. A. Harder, *op. cit.*, s. 88 nn. i in.

<sup>49</sup> Przykłady u H. A. Hardera, *op. cit.*, s. 90 nn.

<sup>50</sup> H. A. Harder, *op. cit.*, s. 87 nn.; Z. K. Cesarz, *op. cit.*, s. 48.

Rada Portu otrzymała (zgodnie z art. 20-26 konwencji paryskiej) wyeksponowany status specjalny, jaki nie został przyznany choćby górnośląskiemu wspólnemu Komitetowi Naczelnemu. Rada była więc bezpośrednim zwierzchnikiem pracujących w porcie urzędników (administracja, eksploatacja portu itd.) i innych zatrudnionych. Ponadto dysponowała własną flagą służbową, jak gdyby była podmiotem suwerennym (co w rzeczywistości nie miało miejsca). Były to drażliwe punkty, na które stale zwracano uwagę w roszczeniach suwerennych Polski.

W literaturze na ten temat znajdują się, co zrozumiałe, przede wszystkim ślady konfliktów międzypaństwowych, dotyczy to również Gdańskiej Rady Portu. Natomiast wspólny służbowy dzień powszedni gdańskich i polskich urzędników Rady, jak i istniejącej w latach 1925-1933 mieszanej policji portowej ginie w niepamięci. Konkretnie oznaki prowadzonej z sukcesem współpracy dają się – przynajmniej pośrednio – wyczytać z realnych wyników działalności Rady, przy czym nie można ich oczywiście porównywać z polskimi wysiłkami przy budowie Gdyni. Według Stanisława Srokowskiego zdolność przeładunkowa Gdańska (m.in. dzięki budowie nowego terminalu masowego, pogłębieniu basenów portowych, zdolności dźwigów i pojemności magazynów) została zwiększona z 3 milionów ton (1920 r.) do 10 milionów ton do końca lat trzydziestych<sup>51</sup>. Rada Portu dbała ponadto o stały 24-godzinny tryb pracy. Tego, że zwiększone zdolności Gdańska były od 1932 r. mniej wykorzystywane<sup>52</sup>, nie należy z pewnością przypisywać mankamentom w pracy mieszanej Rady Portu.

Od 1925 r. Radzie Portu przewodniczyli bez wyjątku międzynarodowi (tzn. oktrojowani przez Radę Ligi Narodów!) prezydenci państw neutralnych. Okoliczność ta wskazuje pośrednio na niezdolność rządów w Warszawie i w Gdańsku do porozumienia się co do własnego kandydata na ten ważny urząd. W roku 1928 udało się jednak osiągnąć – co stanowi rzadki przykład konsensu przynajmniej na poziomie rządowym – gdańsko-polskie porozumienie odnośnie do przedłużenia okresu urzędowania ówczesnego prezydenta de Loësa<sup>53</sup>.

#### „KRWAWIĄCE GRANICE” JAKO MIEJSCE KOOPERACJI?

Traktat wersalski i Liga Narodów w konfliktowych punktach i miejscach zapalnych nowego niemiecko-polskiego sąsiedztwa stworzyły przezornie wiele instytucji regulujących konflikty i o nich dotąd była mowa. Na zakończenie

<sup>51</sup> S. Srokowski, *Geografia gospodarcza Polski*, wydanie nowe, rozszerzone, Warszawa 1939, s. 382 nn.

<sup>52</sup> K. Peiser, *Danzig und Gdingen*, w: F. Heiss (Hrsg.), *Deutschland und der Korridor*, Berlin 1939, s. 258 nn.

<sup>53</sup> Danzig vor dem Völkerbund. Band V. Verhandlungsberichte und amtliche Schriftstücke betreffend Danziger Fragen, die während der LV. und LXV. Tagung des Rats des Völkerbundes (vom Juni 1929 bis Dezember 1931) erörtert wurden. Zusammengestellt und übersetzt beim Senat der Freien Stadt Danzig, 1932, s. 35.

powstaje pytanie o istnienie porównywalnych form współpracy instytucjonalnej na pozostałych odcinkach granicy, najczęściej rzadko zasiedlonych. Jak wiadomo, również tutaj nowe wyznaczenie granic przyniosło efekty w postaci podziałów często bezwzględnych w skutkach dla życia mieszkańców pogranicza. Powszechnie stosowany w niemieckiej polemice dotyczącej granic po 1920 r. stereotyp krwawiającej granicy odnosił się m.in. do tej kwestii.

W rzeczywistości mniej więcej po 1922 r. powstało kilka mających ustawową podstawę form współpracy transgranicznej. Odnosiły się one raczej do sfery technicznej, która najczęściej pozostawała poza powszechną narodową uwagą. Działanie tych instytucji jest jeszcze za mało znane, ażeby dokonać tutaj choćby tylko w miarę zupełnego przeglądu. Wybrane więc zostały dwa z tych obszarów niemiecko-polskiej kooperacji: „komitety mieszane” dla wspólnego utrzymania określonych odcinków granicy i sztaby kooperacyjne dla regulacji transgranicznych problemów gospodarki wodnej.

Już szczegółowe wyznaczenie nowej granicy według dyspozycji traktatu wersalskiego (art. 87 ust. 4) przez mieszaną niemiecko-polską Komisję Graniczną (*Grenzfestsetzungskommission*) dokonało się – jak zazwyczaj w takich przypadkach – na drodze technicznej współpracy obu stron. Protokół końcowy tej Komisji z 18 października 1924 r. wzywał obie strony do zawarcia traktatu regulującego granice, który został podpisany 27 stycznia 1926 r. w Poznaniu (Konwencja polsko-niemiecka w sprawie uregulowania stosunków granicznych<sup>54</sup>; *Polnisch-Deutscher Vertrag zur Regelung der Grenzverhältnisse*). Zgodnie z nim zabezpieczenie i utrzymanie granicy (stan słupów granicznych i kamieni, wałów granicznych przy powodzi i in.) zostało powierzono regionalnym szefom administracji poszczególnych odcinków (starostom lub landratom). Powinni oni nawiązać bezpośredni kontakt ze sobą i co dziesięć (!) lat przeprowadzać wspólny obchód granicy (art. 13 konwencji). W przypadkach braku porozumienia na pięciu bliżej określonych odcinkach granicznych powinny zostać utworzone tzw. komisje mieszane, którym przyznano pełnomocnictwa decyzyjne. Miały być one obsadzone parytetowo i wspierane doradczo przez ekspertów (art. 5 i 6 konwencji).

Jeśli uwzględnić okoliczność, że na obszarze granicznym właśnie przedstawiciele politycznych elit (mniej prosta ludność!) pozostawała pod silnym wpływem nieprzejednanych sił po danej stronie<sup>55</sup> można było oczekiwać, że wiele przypadków spornych zostanie skierowanych do właściwych komisji mieszanych. Te nie dysponowały neutralnymi arbitrami, więc sporami, które nie dały się rozwiązać w komisji, zajmowała się w ostateczności dyplomacja. Nie ma danych,

<sup>54</sup> Dz. U. 1927, nr 54.

<sup>55</sup> Por. M. Mroczko, *op. cit.*, s. 88; M. Niendorf, *Deutsche und Polen in Pommerellen von 1920 bis 1945, Rollenerwartungen und Realität w Nordost-Archiv. Zeitschrift für Regionalgeschichte N.F. Bd. VI/1997, H. 2, s. 699 nn.* Jak podaje H. Branig, *Pommern als Grenzland in der Zeit der Weimarer Republik*, w: *Die deutschen Ostgebiete zur Zeit der Weimarer Republik*, Köln, Graz 1966, s. 133-149, szczególnie s. 135, w roku 1930 spośród 28 pomorskich landratów 20 miało przekonania prawicowe.

w jakim zakresie w ogóle komisje musiały się angażować, gdzie i jak w praktyce pracowały itd. W każdym razie posiedzenia komisji musiały być dwujęzyczne, protokołowane, a protokoły należało za każdym razem w jednym wykonaniu dostarczyć obu rządów.

Na wielu odcinkach nową granicę stanowiły rzeki. Dla zapobieżenia groźbie powodzi, jak i dla regulacji żeglugi na wodach granicznych zawarto kilka transgranicznych porozumień w postaci odpowiednich umów rządowych<sup>56</sup>:

– Umowa w sprawie utrzymania odcinków granicy Noteci i Gwdy (*Netze-Küddow-Abkommen*) z 14 marca 1925 r.<sup>57</sup> dotycząca Gwdy (*Küddow*) i Noteci (*Netze*) mniej więcej między Piłą/Schneidemühl i Krzyżem/Kreuz,

– Układ między Polską a Niemcami o administracji odcinka Odry (*Oder-Abkommen*), stanowiącego granicę z 19 sierpnia 1926 r.<sup>58</sup>, dotycząca granicznej Odry powyżej Raciborza/Ratibor,

– Umowa dotycząca granicy na Warcie (*Warthe-Abkommen*) z 16 lutego 1927 r.<sup>59</sup>, odnosząca się do krótkiego odcinka Warty koło Międzychodu/Birnbaum.

Chodziło przy tym o wspólną administrację poszczególnych rzek granicznych (ustalenie właściwości policyjnych, utrzymanie instalacji nadbrzeżnych ewentualnie zapewnienie żeglowności, regularne wspólne wizytacje granicy, choćby dla przygotowania koniecznych środków zaradczych po obu stronach, wymiana informacji o niebezpieczeństwie powodziowym i lodowym itd.). Kwestie sporne w przypadku umowy dotyczącej Warty miały być rozpatrywane przez wcześniej wymienione komisje mieszane, które zgodnie z konwencją w sprawie uregulowania stosunków granicznych były właściwe dla tego odcinka, w przypadku umowy dotyczącej Noteci i Gwdy przez prezydenta właściwego dla dróg tranzytowych przez Korytarz gdańskiego Sądu Rozjemczego. Świadczy to o znacznej gęstości kontaktów transgranicznych między fachowymi urzędami niższego szczebla, jednak i w tym przypadku rzeczywista codzienność współpracy zasługuje na bliższe zbadanie.

Kooperacja obu stron w zakresie gospodarki wodnej na terenie przygranicznym nie była wprawdzie w żadnym razie powszechną regułą. W przypadkach stale zagrożonych zalaniem dolin rzek Baryczy (Bartsch) i Obry, które zostały przecięte przez nowe granice, nie doszło do wspólnych uzgodnień o bieżących pracach w zakresie gospodarki wodnej, tak że każda ze stron realizowała własne plany. Na niemieckim obszarze, który w obu wypadkach leżał po stronie odpływowej, skarżono się wskutek tego na zwiększone szkody powodziowe<sup>60</sup>.

<sup>56</sup> Por. E. Uecker, *Die rechtliche Stellung der Oder mit besonderer Berücksichtigung des Streitiges über die räumliche Zuständigkeit der Internationalen Oderkommission*, Greifswald 1931, s. 54 n.

<sup>57</sup> RGB 1926, Teil II, Nr. 17.

<sup>58</sup> Dz. U. 1927 nr 60; RGB 1927, Teil II, Nr. 16.

<sup>59</sup> Dz. U. 1928 nr 26.

<sup>60</sup> H. Rogmann, *Die reichsdeutschen Randgebiete*, w: F. Heiss (Hrsg.), *op. cit.*, s. 209; *Aus Niederschlesiens Ostmark. Grenzkreis Mititsch-Trachtenberg*, Berlin-Friedenau (b.r.w., ok. 1927), s. 4 n.

W innym miejscu natomiast doszło do trwałej regulacji w drodze umowy międzypaństwowej o wspólnej administracji wałów przeciwpowodziowych i to akurat przy dolnej Wiśle w okolicach Kwidzyna/Marienwerder. Od 1920 r. w wyniku przeciągającego przez wiele lat ustalania granicy panował tu klimat skrajnego rozgoryczenia po stronie niemieckiej<sup>61</sup>. Powodem było osobliwe wyznaczenie granicy na prawym (wschodniopruskim) brzegu Wisły przez różne międzynarodowe komisje graniczne. Zasadniczo nowa granica przebiegała wzdłuż zachodnich podstaw wałów na Wiśle od strony rzeki, tzn. same wały i chroniona przez nie nizina pozostawały – tak przynajmniej oczekiwały niemieckie urzędy nadzorujące wały – w jednolitej właściwości niemieckiego *Deichverband* w Kwidzynie/Marienwerder.

Zasada zwierzchności: polski nurt – niemiecki wał została w rzeczywistości z daleko idącymi skutkami w trzech miejscach złamana przez przesunięcie granicy państwowej bardziej na wschód, za linię wałów (por. mapa 2). W szczególności przeniesienie większej, zamieszkałej przez polskojęzyczną ludność części chronionego niżu w okolicy Janowa/Johannisdorf do Polski zrodziło również polski interes utrzymania dotychczasowego jednolitego zabezpieczenia wałów. W tym duchu 27 stycznia 1923 r. podpisany został układ międzypaństwowy o wspólnej administracji wałów ochronnych w dolinie kwidzyńskiej z siedzibą w Kwidzynie/Marienwerder<sup>62</sup>. W tym przypadku chęć obu stron do umownej regulacji nie wynikała z nacisków ze strony Ligi Narodów ani z postanowień protokołu końcowego dwustronnej Komisji Granicznej (patrz powyżej), który został podpisany dopiero w 1924 r. Na obszarze żywotnych dla obu stron interesów została stworzona stabilna instytucja, i to w centrum regionu politycznie skonfliktowanego przez kampanię plebiscytową z 1920 r. i późniejsze zatargi przy wyznaczaniu granicy.

Wisła corocznie i niezawodnie konfrontowała region z zagrożeniami powodziowymi i lodowymi. To siłą rzeczy pozytywnie wpływało na stabilność kooperacji niemiecko-polskiej skierowanej na zabezpieczenie wałów. Znalazła ona swój wyraz przede wszystkim w niemiecko-polskim Komitecie. Należało do niego po trzech przedstawicieli rządu i jeden bezstronny członek z kraju trzeciego (po 1926 r. z Danii<sup>63</sup>) z prawem decydowania w przypadkach spornych. Egzekutywa pozostawała (jednomyslnie!) w rękach niemieckiego naczelnika (*Deichhauptmann*) w Kwidzynie/Marienwerder, który przewodniczył wspólnej administracji wałów ochronnych jako inspektor generalny. W przypadkach nagłego zagrożenia przysługiwało mu prawo wydawania zarządzeń również w odniesieniu do terenu należącego do Polski<sup>64</sup>.

<sup>61</sup> Por. B. Schumacher, *Geschichte Ost- und Westpreußens*, 3. Auflage, Würzburg 1958, s. 300.

<sup>62</sup> Por. Dz. U. 1927, nr 54, s. 735.

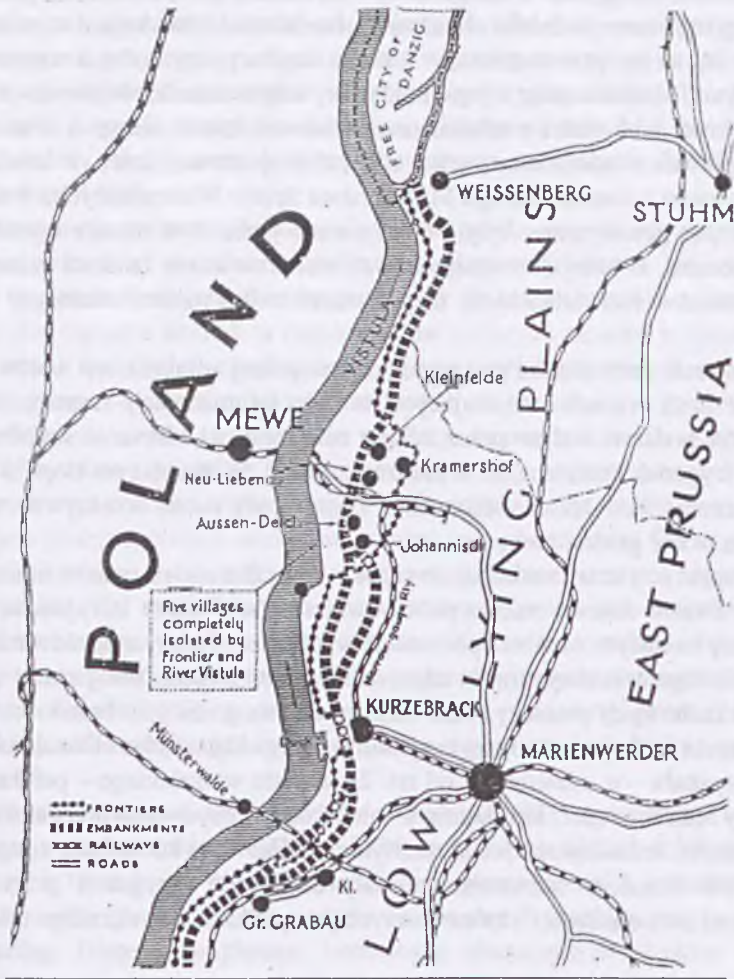
<sup>63</sup> Według: *Marienwerder Westpreußen. Ein Führer durch die Stadt und Umgebung*, Marienwerder 1926, s. 52.

<sup>64</sup> *Ibidem*.



MAPA 2

Przebieg granicy w okolicach Kwidzyna od roku 1922



Źródło: R. Donald, *The Polish corridor and the consequences*, London [b.r.w., ok. 1930].

Legenda do mapy

(sporządzona przez wydawnictwo)

Kurzebrack – Korzeniewo  
 Stuhm – Sztum  
 Marienwerder – Kwidzyn  
 Weissenberg – Biała Góra

Gross Grabau – Grabowo  
 Klein Grabau – Grabówko  
 Mewe – Gniew  
 Johannisdorf – Janowo

Mieszany Komitet obradował – według wspomnień ówczesnego niemieckiego członka Fritza Herrgeista<sup>65</sup> – „regularnie”, na zmianę po obu stronach granicy. Był on według tego samego źródła obsadzony urzędnikami zaskakująco wysokiej rangi. Należeli do niego przewodniczący okręgu regencyjnego (*Regierungspräsident*) z Kwidzyna/Marienwerder i jego polityczny odpowiednik, wojewoda z Torunia, dalej czołowe osobistości z administracji budownictwa wodnego z obu stron, jak i biegli prawnicy administratywiści (po polskiej stronie jeden w randze radcy ministerialnego z warszawskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych). Posiedzenia Komitetu przygotowywane były i obsługiwane przez dwa równie wysokie rangą sztaby robocze, w których współpracowali starostowie lub landraci zainteresowanych powiatów nadwiślańskich, inżynierowie budownictwa wodnego, tłumacze i in.<sup>66</sup>

Działalność prowadzona pod auspicjami wspólnej administracji wałów polegała na koniecznych pracach utrzymujących na wałach (umacnianie zagrożonych skarp, stabilizacja podstaw wałów przez ściany ochronne, wbudowanie szybów strzałowych na wypadek konieczności wysadzenia itd.<sup>67</sup>). W mniejszym stopniu wynikała ona z poczucia sąsiedzkiej solidarności, istotne były raczej obiektywne wyzwania stwarzane przez groźną rzekę.

Z perspektywy czasu zaskakująco szybkie specjalne rozwiązanie w odniesieniu do Wisły w formie umowy międzypaństwowej stanowić może intrygującą zagadkę, zważywszy na instytucjonalne i personalne wyposażenie oraz zaangażowanie rządów. Widocznie regulacja obejmowała odpowiednie porozumienie obu państw na niewralgicznych fachowych płaszczyznach zabezpieczenia granicy i obronności. Na inny, istotny aspekt funkcjonowania tej instytucji wskazywał już Robert Donald ok. 1930 r.: Polska uzyskała – w odstępstwie od art. 28 traktatu wersalskiego – poddanie Wisły w okolicy Marienwerder/Kwidzyna w całości (tzn. z obydwoma brzegami) jej pełnej suwerenności. Jednak przez ścisłą, zinstytucjonalizowaną kooperację z regionalnym niemieckim urzędem nadzorującym wały doszło do rezygnacji przez państwo z wyłącznej „suwerenności”, która w innych przypadkach była dla niego tak istotna<sup>68</sup>.

#### PODSUMOWANIE

Zdecydowana większość niemiecko-polskich *clearing institutions* powołanych do życia po 1920 r. na obszarach przygranicznych została najpierw w mniejszym lub większym stopniu narzucona obu przeciwnikom przez traktat wersalski (lub przez

<sup>65</sup> F. Herrgeist, *Die deutsche Wasserwirtschaft im ehemaligen Westpreußen. Auszug aus einer Ostdokumentation für das deutsche Bundesarchiv 1967*. Schriftenreihe des Kuratoriums für Kulturbauwesen, H. 15, Hamburg, 1967, s. 32.

<sup>66</sup> *Ibidem*, s. 31 n.

<sup>67</sup> *Ibidem*, s. 32.

<sup>68</sup> R. Donald, *op. cit.*, s. 56.

aliantów i Lige Narodów). Temu „przymusowemu charakterowi” odpowiadała też ich forma, która z reguły w swoim rdzeniu składała się z parytetowo obsadzonych mieszanych rad, komitetów bądź też komisji z udziałem neutralnego arbitra, wyznaczonego z zewnątrz i pochodzącego z niezaangażowanego kraju trzeciego. Uzupełniająco działały europejskie instancje apelacyjne (Rada Ligi Narodów, trybunał haski i in.) Z uwagi na inicjującą i kluczową rolę Ligi Narodów (lub aliantów) należy raczej mówić o multilateralnym zarządzaniu konfliktami na granicach wersalskich.

Ta konstrukcja podporządkowała niemiecko-polską współpracę przygraniczną ostatecznie nadzorowi ponadnarodowemu (quasi-europejskiemu), tzn. model implikował w istocie niedojrzałość obu partnerów do radzenia sobie z konfliktami. Przy tym obaj sąsiedzi działali w ramach celów stojących ze sobą w sprzeczności: z jednej strony nie chcieli zaakceptować historycznej legitymizacji stworzonych w Wersalu granic – przynajmniej na określonych odcinkach – z drugiej strony nie mogli zamknąć się na pewne praktyczne regulacje na pograniczu. To ostatnie łatwo zrozumieć wszędzie tam, gdzie interesy obu stron były wsparte porozumieniem.

Postanowienia traktatu wersalskiego i związanych z nim umów dwustronnych dotyczących poszczególnych odcinków granicy (w szczególności Górnego Śląska, Korytarza i Gdańska) były częściowo obciążone niejednoznaczными i sprzecznymi oświadczeniami. To musiało stwarzać nieprzebraną przestrzeń kontrowersji, do których też obie strony były zanadto skłonne. Zakres tego rodzaju kontrowersji dawał się utrzymywać pod kontrolą tylko poprzez rygorystyczny model sędziów rozjemczych. Na szczęście ostatecznie ich autorytet zawsze był przez obie strony respektowany, choć instytucje Ligi Narodów nie dysponowały żadnymi „twardymi” sankcjami (!).

Ogólne uwarunkowania ramowe w sferze polityki zagranicznej i polityki gospodarczej między rokiem 1920 a 1934 (rokiem niemiecko-polskiego paktu o nieagresji i formalnego zakończenia „wojny gospodarczej”) kształtowały się przeważnie niekorzystnie. Istotne podstawowe warunki trwałego pokoju granicznego (według Dietera Senghaasa: homologia obustronnych struktur społeczno-gospodarczych, gotowość wyjścia naprzeciw interesom znajdującego się po drugiej stronie i in.) przeważnie nie występowały.

Tym bardziej godne uwagi jest funkcjonowanie dwustronnych *clearing institutions* na poziomie regionalnym pogranicza. Tymczasowo można sformułować kilka generalnych obserwacji:

- wymienione instytucje pracowały – pomijając (czasem spektakularne) incydenty w fazie początkowej i próbnej (mniej więcej do 1925 r.) w znacznym stopniu bez zakłóceń, a zatem przeważnie skutecznie,
- ich praca była przeważnie skierowana na praktyczne, osiągalne w krótkim czasie sukcesy na geograficznie ograniczonym obszarze,
- współpraca funkcjonowała szczególnie dobrze zawsze tam, gdzie chodziło o wspólne prowadzenie urządzeń technicznych, czyli gdy zachodziła jasna

konwergencja lub identyczność interesów (w tych przypadkach zbyteczne było również instytucjonalne współdziałanie strony trzeciej).

Według Christopha Bertrama<sup>69</sup> funkcjonujące międzynarodowe instytucje mają cechę permanentnych barier kryzysowych. Patrząc całościowo, tezę tę wyraźnie potwierdza praca i zadowalające działanie niemiecko-polskich instytucji, czemu nie sprzyjała sytuacja na granicy państwowej w okresie międzywojennym. Oczywiście te osiągnięte na marginesie głównej sceny politycznej i gospodarczej sukcesy nie były ostatecznie wystarczające, by zapobiec wybuchowi II wojny światowej w tym właśnie regionie.

Tłumaczenie Ryszarda Formuszewicz

#### ABSTRACT

*The Polish-German border established at the Treaty of Versailles was a source of international conflicts and disputes throughout the interwar period. The conventions and agreements created after 1920 were attempts at resolving in a peaceful way the complicated relations in the regions of Upper Silesia, the Free City of Gdańsk, and the borderlands.*

*The author is mainly interested in forms of cooperation on border territories on the lowest level of administration. In spite of antagonistic tendencies, such contacts flourished and pertained to practical questions (border transit and trade), the functioning of infrastructure (rail transport, postal services, waterworks, seaports) or flood control.*

*The activity of the Polish-German institutions operating on the regional level within the borderlands continued uninterrupted, except for a few initial incidents. Cooperation was particularly efficient in places where both sides jointly used and maintained some technical equipment.*

*However, success in local peaceful coexistence was of marginal importance for the central political and economic scene, and could not have any significant influence on the focal developments that preceded the events of 1939.*

<sup>69</sup> Ch. Bertram, *op. cit.*, s. 134.