

Przejętka, Marcin

Rywalizacja na pograniczu : Prusy Wschodnie i sąsiednie polskie powiaty województw białostockiego i warszawskiego w drugiej połowie lat trzydziestych XX wieku

Komunikaty Mazursko-Warmińskie 2, 125-136

2008

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Marcin Przegiętka

RYWALIZACJA NA POGRANICZU.
PRUSY WSCHODNIE I SĄSIEDNIE POLSKIE POWIATY
WOJEWÓDZTW BIAŁOSTOCKIEGO I WARSZAWSKIEGO
W DRUGIEJ POŁOWIE LAT TRZYDZIESTYCH XX WIEKU

Kiedy powstały granice państwowe, terytoria położone w ich pobliżu zaczęły pełnić szczególną rolę. Pogranicza jako pierwsze były wystawione na atak nieprzyjaciela, co decydowało o ich wyjątkowym charakterze wyrażającym się w braku poczucia bezpieczeństwa zamieszkałej tu ludności i możliwej zmianie przez nią przynależności państwowej. Jednocześnie tereny peryferyjne stanowiły część kraju, na których zaczęto wprowadzać odmienne ustawodawstwo, mające zapobiec nielegalnemu przekraczaniu granicy, przemytowi, szpiegostwu i innym zjawiskom niepożądanym z punktu widzenia stolicy. Zależnie od stosunków panujących między sąsiadującymi państwami regiony nadgraniczne mogły się dynamicznie rozwijać albo pogrążyć w recesji i wyludniać. Wahania koniunktury zależały więc nie tylko od ogólnej sytuacji gospodarczej, ale także od stosunków międzynarodowych. Silne powiązania polityczne, gospodarcze i kulturowe niekiedy sprawiały, że granice były prawie niedostrzegalne. Stawały się natomiast barierą nie do przebycia, kiedy sąsiednie państwa wznosiły mury i odgradzały się od siebie, zrywając wszelkie związki i tracąc kontakt z sąsiadem¹.

Ten, jak się wydaje, pełny obraz należy uzupełnić jeszcze jednym możliwym scenariuszem. Pogranicze jest również terenem reprezentacyjnym dla cudzoziemców przekraczających granicę (ale także dla tych, którzy obserwują sytuację z bezpiecznej odległości, z ukrycia, „zza miedzy”). Właśnie z pograniczem wiążą się pierwsze wrażenia przyjezdnych. Pogranicze jest „wizytówką”, która świadczy o osiągnięciach ekonomicznych i kulturalnych państwa. Z tego powodu tereny nadgraniczne zyskują dodatkową rolę: stają się miejscem, które jest wykorzystywane przez rządy do oddziaływania na sąsiedni kraj, przybyszy zza granicy, ale także mieszkańców własnego państwa w celu zmanifestowania swoich dokonań i możliwości. Takie działania mogą być wyrazem pewnych aspiracji politycznych. Na pograniczu zaczyna się rozgrywać rywalizacja między sąsiednimi państwami, która przejawia się m.in. w inwestycjach, sztucznym wspomaganiu rozwoju gospodarczego i podnoszeniu poziomu życia ludności. Taka sytuacja miała zapewne miejsce na pograniczu Prus Wschodnich i Polski w drugiej połowie lat trzydziestych XX w.

¹ E. Włodarczyk, *Pogranicze polsko-niemieckie w perspektywie historycznej*, w: *Pogranicze polsko-niemieckie. Przeszość. Teraźniejszość. Przyszłość*, pod red. E. Włodarczyka, Szczecin 2001, ss. 11–13. Por. także T. Charzanowski, *Granice*, Borussia, 1995, t. 10, ss. 26–37; K. Czyżewski, *Od granic do samego środka, czyli Europejczycy w poszukiwaniu tożsamości*, ibidem, s. 19; R. Traba, *Czynnik akulturacji – przyczyna antagonizmu – sposób na życie? Południowa granica Prus Wschodnich jako element kształtowania się tożsamości Mazurów i ich polskich sąsiadów w XIX i XX wieku*, w: idem, *Kraina tysięcy granic. Szkice o historii i pamięci*, Olsztyn 2003, passim.

Polski konsul w Elku Mieczysław Rogalski² wielokrotnie przemierzał drogę z Prus Wschodnich do Warszawy, dzięki czemu miał okazję do systematycznego porównywania sytuacji po obu stronach granicy. Po rocznej obserwacji polskiego miasta Grajewo i przyległego obszaru Prus Wschodnich napisał raport, który otrzymała Ambasada RP w Berlinie, a za jej pośrednictwem także centrala MSZ w Warszawie. Jego treść nie była dla Polski budująca: „Wicekonsulat [w Elku – przyp. M.P.] komunikuje, że sprawa nadgranicznego miasta polskiego Grajewo, wpływa bardzo ujemnie na opinię niemiecką. Powiatowe miasto Grajewo jest najbliższym miastem »okazowym« polskim, leżącym tylko o 27 kilometrów od stolicy Mazur Elku. Poziom kulturalny tego miasta jest tak niski, że odcina się swym wyglądem nie tylko od Elku, ale od schludnego nadgranicznego małego miasteczka Prostki. Doskonała szosa niemiecka z prasowanego asfaltu starannie konserwowana przez cały rok – urywa się nagle u granicy polskiej, przechodząc w wyboistą drogę z rzadka naprawianą. Miasto Grajewo sprawia uderzające wrażenie ubóstwa. Zamknięcie małej huty fabrykującej butelki, zniesienie kilku drobnych fabryczek podniosły w tym mieście stan bezrobocia i powiększyły nędzę. Ludność obdarta i niechlujna, fasady nędznych domków na rynku odrapane i dawno nie odnowione. Sklepy nędzne i ubogie. Jedynie odcina się dość ładny kościół odnowiony jako tako. Obserwuję to miasto od roku i stwierdzić muszę, że burmistrz miasta Bonifacy Kozon wpłynął wiele drobnymi środkami i doraźnymi zarządzeniami na podniesienie wyglądu miasta (drzewka, plantacje, kwietniki, kosze do śmieci). Brak funduszy jednak nie pozwala miastu ani na udzielenie właścicielom choćby drobnych kredytów na poprawienie frontowych fasad domów, ubóstwo i tenże brak kredytów sprawia, że w mieście tym nie ma żadnego ruchu budowlanego. Stacja kolejowa doprowadzona do porządku, jak to widać z rzeźbionych na meblach w poczekalni dat 1921, obecnie przedstawia obraz opuszczenia. Ruch kolejowy zanikł, rozkład kolejowy jakby na urągowisko rozmija się z rozkładem pociągów niemieckich, przecinając wszelką komunikację z Polską. Wicekonsulat pozostaje w stałym kontakcie z władzami pogranicznymi polskimi i docenia ważność miasta Grajewo, które mogłoby odegrać ważną rolę propagandową na korzyść Polski i mogłoby stać się punktem atrakcyjnym dla Mazurów polskich. W obecnych warunkach Grajewo daje fałszywe pojęcie o Polsce i zniechęca do niej ludność mazurską, a wystawia na szyderstwo wobec Niemców”³.

Raport kończy się stwierdzeniem, że „Grajewo powinno być traktowane pod kątem widzenia politycznym”⁴, tylko i wyłącznie z racji położenia nad granicą.

W latach trzydziestych XX w. miasto borykało się z poważnymi problemami. Jednym z nich było bezrobocie spowodowane m.in. wielkim kryzysem. Na planowane w 1937 r. inwestycje nie otrzymało ani grosza, chociaż wystąpiło do Funduszu Pracy o kredyt w wysokości 150 tys. zł. Większość wydatków inwestycyjnych pochłaniał Centralny Okręg Przemysłowy, który był oczkiem w głowie rządu. Koszty związane z jego budową i uruchomieniem stanowiły tak wielkie obciążenie

² Mieczysław Rogalski (Dzierżykray-Rogalski) (1888–1952), nauczyciel, dyplomata, poseł do Krajowej Rady Narodowej. Od 1919 r. zatrudniony w MSZ, od maja 1932 r. wicekonsul w Olsztynie, a od października tego roku wicekonsul w Kwidzynie. Od 1 II 1934 r. objął kierownictwo wicekonsulatu w Elku. Po wybuchu II wojny światowej ewakuował się do Lublina, gdzie został aresztowany. Od 1944 r. współpracował w organizowaniu oświaty Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego, z ramienia Stronnictwa Demokratycznego wszedł do Krajowej Rady Narodowej i brał udział w organizacji MSZ. Od 1946 r. był posłem w Norwegii. Po powrocie do kraju w 1948 r. został wykładowcą na Uniwersytecie Warszawskim – *Polski słownik biograficzny*, t. XXXI, Wrocław – Warszawa – Kraków 1988–1989, ss. 415–416.

³ Archiwum Akt Nowych, Ambasada RP w Berlinie (dalej: AAN, Amb. Berlin), sygn. 2773, k. 1, Raport konsula RP w Elku M. Rogalskiego do Ambasady RP w Berlinie z 18 II 1937.

⁴ Ibidem, k. 2, Raport konsula RP w Elku M. Rogalskiego do Ambasady RP w Berlinie z 18 II 1937 r.

żenie dla budżetu państwa, że brakowało kredytów na inwestycje w innych regionach kraju⁵. Obszar położony nad granicą Prus Wschodnich, w okresie izolacji tej prowincji i zawieszenia kontaktów gospodarczych, musiał bardzo silnie odczuwać skutki załamania koniunktury i pozbawienia możliwości rozwoju. Zresztą polskie pogranicze Prus Wschodnich, pomimo ogromnych zniszczeń z I wojny światowej, nie doczekało się nigdy tak wielkiej i dobrze zorganizowanej akcji pomocy państwowej jak Prusy Wschodnie, gdzie odbudowę przeprowadzono stosunkowo szybko i sprawnie. Polskie pogranicze w latach dwudziestych XX w. borykało się ze zniszczeniami i prowizorką, z których długo nie mogło się wyzwolić. Na łamach wydawanego w Nowogrodzie „Gońca Pogranicznego” publikowano apele i memoriały adresowane do rządu z prośbą o pomoc, zwracając uwagę na dysproporcje pomiędzy terenami pogranicznymi Polski i Niemiec, wyrażające się w warunkach materialnych i poziomie życia. Zainteresowanie władz polskich, przejawiające się w odbudowie regionu i planowanych inwestycjach, w dużej mierze było uwarunkowane plebiscytem 1920 r. i po jego rozczarującym wyniku znacznie zmalało⁶. Pogranicze pozostawiono własnemu losowi, co znalazło potwierdzenie w cyklicznie ponawianych apelach o odbudowę powiatów nadgranicznych, które najwyraźniej nie przynosiły oczekiwanych skutków⁷. Peryferyjne położenie nie sprzyjało rozwojowi gospodarczemu, tym bardziej że granica, która w przeszłości dawała możliwości zarobku, stała się barierą trudną do pokonania na skutek m.in. utrudnień paszportowych⁸. Atmosfera nieufności, wojna celna i wielki kryzys storpedowały nawiązanie stałych stosunków gospodarczych, pograniczne miejscowości podupadały więc coraz bardziej. Przed 1914 r. przez Grajewo – stację przeładunkową na granicy Niemiec i Rosji, gdzie normalnotorowa Wschodniopruska Kolej Południowa łączyła się z szerokotorowymi kolejami Cesarstwa Rosyjskiego, dając połączenie Królewca z Brześciem Litewskim i Ukrainą – eksportowano znaczne ilości towarów, w tym zboże i drewno z Rosji do Niemiec⁹. Po stronie niemieckiej analogiczną rolę stacji przeładunkowej i granicznej spełniały Prostki. Właśnie linia kolejowa i komora celna stymulowały dynamiczny rozwój Grajewa w końcu XIX i na początku XX w.¹⁰ Po 1918 r. miasto musiało szczególnie dotkliwie odczuć ograniczenie kontaktów gospodarczych i przeładunków¹¹. Wcześniej dodatkowe źródło zarobku dawał przemysł oraz sezonowa emigracja zarobkowa do Prus Wschodnich. Jednak i te możliwości w okresie międzywojennym ograniczono przez wprowadzenie restrykcyjnych przepisów zapobiegających szmuglowi, zaś emigrację zarobkową zawieszono w ogóle na kilka lat¹².

Granica między Prusami Wschodnimi a Polską (także na odcinku w okolicy Grajewa) była – jako jedna z niewielu w tej części Europy – niezwykle stabilna. W latach międzywojennych prze-

⁵ Początkowe założenia polityki inwestycyjnej i planowania gospodarczego realizowanej przez wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego zakładały decentralizację inwestycji, mającą na celu przebudowę gospodarki całego kraju. Jednak ograniczone środki budżetowe zmusiły rząd do skoncentrowania inwestycji w jednym tylko regionie państwa. Stąd wynikało ograniczenie, a nawet zaniechanie inwestycji na pozostałych obszarach Polski. Por. J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000, ss. 90–91.

⁶ *Gońiec Pograniczny*, 1920, nr 4 z 15 II, s. 2; nr 7 z 18 III, ss. 1–2; nr 9–10 z 16 IV, s. 1.

⁷ *Gońiec Pograniczny*, 1923, nr 1 z 20 II, s. 1; nr 2 z 15 III, s. 1; 1924, nr 2 z 15 IV, ss. 1–2.

⁸ A. Gąsiorowski, *Podróże historyczne i krajoznawcze na pograniczu pruskim 1466–1939*, Olsztyn 2005, ss. 279–282; J. Jankowski, *Zagadnienie pogranicza wschodniopruskiego*, Strażnica Zachodnia, 1939, nr 1, s. 4.

⁹ *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, pod red. B. Chlebowskiego, W. Walewskiego i F. Sulmierskiego, t. II, Warszawa 1881, s. 791.

¹⁰ R. Traba, op. cit., s. 87.

¹¹ Te ostatnie siłą rzeczy stały się niepotrzebne już w okresie I wojny światowej, gdy po wyparciu Rosjan linia kolejowa z Grajewa do Białegostoku została przekuta na normalnotorową (podobnie jak wszystkie inne na terenach zajętych przez Niemców).

¹² *Zjazdy i konferencje konsulów polskich w Niemczech. Referaty 1928–1938*, oprac. H. Chałupczak i E. Kołodziej, Lublin 2001, dok. 61 s. 456; R. Traba, op. cit., s. 75, 86, 88–89.

biegała w zasadzie po linii ustalonej już w czasach nowożytnych, stanowiąc przez kilkaset lat granicę między Prusami lub Niemcami a Polską lub Rosją. Tylko w latach 1795–1807 południowa granica Prus przebiegała dalej na południe¹³. Po obu stronach tej wyjątkowo stabilnej linii granicznej powstały dwa państwa, które znacznie więcej dzieliło, niż łączyło. Sąsiedztwo niewiele zmieniło, w XIX i na początku XX w. były to peryferia dwóch mocarstw, a każde z nich kształtowało region pograniczny według własnych potrzeb, ułatwiając rozwój bądź doprowadzając do stagnacji. Granica polityczna stanowiła w pewnym sensie granicę cywilizacyjną, co znalazło wyraz np. w różnicach w poziomie życia ludności. Dawniej – jak można przypuszczać – były one prawie niedostrzegalne, jednak w XIX i XX w. (na skutek nierównomiernego przebiegu modernizacji i odmiennej polityki rządów) stały się już bardzo wyraziste i niezwykle istotne. Tym istotniejsze, że na ich podstawie określano poziom cywilizacyjny państw¹⁴.

Jak przyznał konsul Rogalski, do napisania raportu skłoniły go opinie i uwagi konsula generalnego w Królewcu Jerzego Warchałowskiego, wielu osób korzystających z drogi Grajewo – Elk oraz obserwacje dwóch publicystów: niewymienionego z nazwiska korespondenta „Ilustrowanego Kuriera Codziennego” z Białegostoku i Melchiora Wańkowicza. Ten ostatni swoje wrażenia z podróży po Warmii i Mazurach latem 1935 r.¹⁵ opisał w wydanym rok później obszernym raporcie *Na tropach Smętka*. Książka zdobyła spory rozgłos i przyczyniła się do zainteresowania opinii publicznej tematyką narodowościową Prus Wschodnich i sytuacją na pograniczu¹⁶. Jak już zaznaczono, Rogalski w raporcie zwrócił uwagę przede wszystkim na dysproporcje w poziomie rozwoju sąsiadujących ze sobą ziem, biorąc pod uwagę głównie wygląd miasta i stan drogi. Ten dystans zwiększał się stale na niekorzyść Polski. Sprawa wzbudziła w MSZ zrozumiałe zaniepokojenie i została potraktowana poważnie. Raport był omawiany w ministerstwie przez podsekretarza stanu Jana Szembeka i naczelnika Wydziału Zachodniego Józefa Potockiego¹⁷. W porozumieniu z ambasadorem RP w Berlinie Józefem Lipskim i Wydziałem Zachodnim MSZ konsul generalny w Królewcu Warchałowski odbył objazd pogranicza Prus Wschodnich i Polski, z zadaniem skonfrontowania raportu konsula Rogalskiego z rzeczywistością pogranicza na terenie województw białostockiego i warszawskiego oraz rejencji olsztyńskiej (a częściowo także gabińskiej). Swoje wrażenia z sześciu dni spędzonych na pograniczu w lipcu 1937 r. opisał następująco: „Na terenie Prus Wschodnich drogi znajdują się we wzorowym porządku, przyczem główne trakty są asfaltowane lub smołowane. Nawet drogi drugo- i trzeciorzędne, położone nad granicą polską znajdują się

¹³ J. Jankowski, *Problemy przygranicza*, Front Zachodni, 1938, nr 6, s. 2; G. Labuda, *Polska granica zachodnia. Tysiąc lat dziejów politycznych*, Poznań 1971, s. 229; *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, pod red. B. Chlebowskiego i W. Walewskiego, t. IX, Warszawa 1888, s. 62.

¹⁴ Przyczyny różnic w poziomie zamożności Niemiec i Polski Andrzej Przyłębski – opierając się m.in. na ustaleniach Maxa Webera – upatruje w etyce pracy, wartościach i światopoglądzie, które są ściśle związane z dominującym w społeczeństwie wyznaniem. Nieco upraszczając: Niemcy jako protestanci mieli bardziej cenić pracowitość i przedsiębiorczość (a w konsekwencji szybciej się bogacić) niż Polacy, utożsamiani z katolikami, niechętni nastawionymi do codziennego wysiłku i systematycznej pracy. Oczywiście, wartości – kształtowane przez katolicyzm bądź protestantyzm – były tylko jednym z czynników, które wpłynęły na szybkość bogacenia się i poziom życia po obu stronach granicy. Idąc dalej tym tropem, należy stwierdzić, że ceniący pracowitość i porządek Niemcy przez pryzmat tych wartości postrzegali sąsiednie narody, także Polaków. Przyłębski, ilustrując swoje re- eksje odwołuje się ponadto do stereotypowych, mocno zakorzenionych pojęć: „preussische Ordnung” i – przeciwstawianego mu – „polnische Wirtschaft”. Zob. A. Przyłębski, *Etyka pracy i duch przedsiębiorczości*, w: *Polacy i Niemcy. Historia – kultura – polityka*, Poznań 2003, ss. 662–663.

¹⁵ M. Szostakowska, *Konsulaty polskie w Prusach Wschodnich w latach 1920–1939*, Olsztyn 1990, s. 60.

¹⁶ Por. W. Wrzesiński, *Rola i znaczenie ludności polskiej w życiu Prus Wschodnich w latach 1920–1939*, w: idem, *Między Królewcem, Warszawą, Berlinem a Londynem. Studia i szkice z dziejów XX wieku*, Toruń 2004, s. 259.

¹⁷ *Diariusz i teki Jana Szembeka. Źródła do najnowszej historii Polski (1935–1945)*, t. III, oprac. T. Komarnicki, Londyn 1969, s. 72.

w doskonałym stanie i widać, że stale są poprawiane. Miasteczka po stronie niemieckiej nadzwyczaj czyste. Specjalną uwagę zwraca planowa zabudowa wszystkich przedmieść. Wjazd do miasteczek przedstawia się na ogół pierwszorzędnie. Przedmieść, tak jak u nas, złożonych z ruder albo biednych domków nie widać prawie zupełnie. Wsie, wyjąwszy nieliczne wypadki, posiadają domy murowane, kryte dachówką lub blachą. Strzechy spotyka się bardzo rzadko i to prawie, że jedynie niedaleko granicy polskiej. Zwraca uwagę wielka czystość wszelkich osiedli. Tak drogi w osiedlach i wioskach, jak i obojścia są uporządkowane. Widać na oko wysoki poziom kultury rolnej oraz dobrobyt ludności. Stan zaobserwowany po stronie polskiej przekracza najbardziej pesymistyczne przewidywania. Okolice położone w granicach województwa pomorskiego na zachód od Wisły przedstawiają się jeszcze jako tako. Na wschód jednak sytuację muszę określić jako wprost beznadziejną. Stan głównych traktów jest okropny. Nawierzchnia nie odnowiona, a często zupełnie zatarta. Drogi powiatowe i inne są z małymi wyjątkami w stanie zupełnie skandalicznym. Miasteczka przedstawiają bardzo dużo do życzenia tak pod względem zabudowań jak i porządku. Najbardziej upośledzonym odcinkiem jest nadgraniczna część województwa białostockiego, począwszy od najdalej wysuniętego na północ urzędu celnego, którym jest miasteczko Filipowo. Okolice od Filipowa poprzez Raczek – Augustów – Szczuczyn – Kolno – Myszyniec – Chorzele – Janowo do Mławy przedstawiają się wręcz rozpaczliwie. Niesłychanie brudne i źle zabudowane miasteczka, domy przeważnie istne ruder, bardzo biedne wsie o drewnianych chałupach, pokrytych słomą, nieraz zupełnie przegniłą, bardzo często nie ogrodzonych, przedstawiają obraz nędzy i rozpacz. Wygląd ludności jest dowodem niesłychanej nędzy. Ludność wiejska przeważnie w łachmanach. Ludzi względnie możliwie ubranych prawie się nie spotyka. Kultura rolna przedstawia bardzo dużo do życzenia¹⁸.

Wnioski płynące z zaobserwowanego stanu były łatwe do sformułowania. Między Prusami Wschodnimi a sąsiednimi terytoriami Polski występowała przepaść cywilizacyjna i wielki kontrast, który musiał zwrócić uwagę każdego, kto tylko miał możliwość porównania sytuacji po obu stronach granicy. Było to o tyle niepokojące, że coraz więcej turystów (przeważnie Niemców) ściągало do Prus Wschodnich, odwiedzając także pogranicze. W końcowej części raportu widać wyraźnie, że Warchałowski pisał go pod wpływem silnych emocji: „Muszę podkreślić, iż niesłychanie przynębiające wrażenie, odniesione przeze mnie z objazdu strony polskiej potęguje stan rzeczy, widziany po stronie niemieckiej. Porównanie jest tak rażące, iż nie waham się użyć słów, że po stronie Prus Wschodnich widać wysoką cywilizację i niezwykłą dbałość o wszystko, po stronie zaś polskiej najzupełniejszą dzicz – kraj zapomniany przez Boga i przez ludzi¹⁹”.

Konsul generalny, nie przebierając w słowach, potwierdził obserwacje i wnioski Rogalskiego, przy czym okazało się, że problem dotyczy nie tylko miasta Grajewa, ale całego pasa pogranicznego na terenie województw warszawskiego i białostockiego. Po dwóch raportach opisujących tragiczną sytuację na pograniczu MSZ podjął próbę zmiany sytuacji. Interwencja w innych resortach wkrótce przyniosła pierwsze efekty. Jan Szembek zwrócił się do ministra komunikacji Juliusza Ulrycha, informując go o uwagach polskich dyplomatów, dotyczących stanu i wyglądu zabudowań, a przede wszystkim dróg w województwie białostockim w bezpośrednim sąsiedztwie granicy z Prusami Wschodnimi. Według słów Szembeka: „kwestia doprowadzenia dróg do jak najlepszego stanu na terytorium nadgranicznym jest najpilniejszą i mniej skomplikowaną, niż podniesienie pod względem ogólnego wyglądu oraz zabudowań omawianych odcinków²⁰”.

¹⁸ AAN, Amb. Berlin, sygn. 2773, k. 4–6, Raport konsula generalnego RP w Królewcu J. Warchałowskiego do ministra spraw zagranicznych J. Becka z 12 VIII 1937 r.

¹⁹ Ibidem, k. 6.

²⁰ Ibidem, k. 9–10, Odpis pisma podsekretarza stanu w MSZ J. Szembeka do ministra komunikacji J. Ulrycha z 9 IX 1937 r.

Uznano, że pierwsze efekty najszybciej będzie można osiągnąć przez poprawę stanu dróg, co miało wpłynąć na pozytywne wrażenia przyjezdnych. Poza tym skoncentrowanie się na drogach, których utrzymanie leżało w gestii państwa i samorządów, było zadaniem znacznie łatwiejszym niż doprowadzenie do odpowiedniego stanu prywatnych domów i gospodarstw lub też podniesienie ogólnego poziomu życia ludności. Pierwsze środki na naprawę drogi z Grajewa do granicy minister Ulrych przyznał już sierpniu 1937 r., a więc jeszcze przed wspomnianym pismem Szembeka, najpewniej na skutek bezpośredniej interwencji Wicekonsulatu RP w Elku w Ministerstwie Komunikacji²¹. Nieco wcześniej, w lipcu 1937 r., zarządzono uporządkowanie terenu stacji kolejowej w Grajewie i odnowienie dworca. Miasto uzyskało w końcu tego roku długo oczekiwany kredyt w wysokości 45 tys. zł na dokończenie budowy rzeźni, roboty uliczne i odwadniające. Ministerstwo Komunikacji na poprawę stanu ulic i dróg przyznało wydziałowi powiatowemu 30 tys. zł, a Fundusz Pracy przekazał na ten sam cel kolejne 32 tys. zł²². Polskie inwestycje, chociaż swoim rozmachem nie mogły konkurować z niemieckimi, przez sam fakt ich rozpoczęcia wzbudziły wyraźny oddźwięk po drugiej stronie granicy. W czasie objazdu granicy Prus Wschodnich w 1938 r. zaskoczony minister gospodarki Rzeszy Walther Funk²³ spostrzegł uporządkowanie i remont drogi na odcinku od granicy do Grajewa. Wkrótce z jego polecenia rozpoczęto kolejne inwestycje po stronie niemieckiej, starając się podtrzymać kontrast między Polską a Prusami Wschodnimi. Ponownie zmodernizowano szosę z Elku do granicy. W Prostkach założono kanalizację i rozpoczęto budowę gimnazjum. Jak zaznaczył konsul Rogalski, „mieszkańcy Prostek przyznają, że innowacje te zawdzięczają pograniczu polskiemu”²⁴.

Raporty stwierdzają, że granica stanowiła dosłownie przepaść pod względem cywilizacyjnym. Z jednej strony istniała rozwinięta infrastruktura komunikacyjna, murowane domy w zadbanych miastach i wsiach o planowej zabudowie. Wszystko to kojarzyło się z dobrobytem i świadczyło o inwestycjach realizowanych zarówno przez rząd, prowincję, jak i powiaty. Z drugiej strony – zapewne na zasadzie łatwo dostrzegalnego kontrastu – w oczy bił niedostatek zarówno państwa (przejawiający się w zaniedbanych drogach), jak i – a może nawet przede wszystkim – mieszkańców (uboga wyglądająca ludność, drewniane zabudowania). W świadomości polskich dyplomatów miarą postępu cywilizacyjnego państwa był poziom zamożności, wyrażający się w stanie infrastruktury komunikacyjnej i wyglądzie zabudowań, a także ubiorze mieszkańców. Mająca mocarstwowe ambicje Rzeczpospolita nie mogła sobie pozwolić na posiadanie terenów pogranicznych, których wygląd zupełnie nie odpowiadał wizji silnego i modernizującego się państwa. Świadczy o tym także pismo polskiego ambasadora w Berlinie Józefa Lipskiego, dotyczące wyglądu polskich posterunków celnych na Pomorzu na granicy z Niemcami: „podczas przejazdu mojego samochodem do Prus Wschodnich w roku bieżącym [1937 – przyp. M.P.] naocznie przekonać się mogłem, iż postawienie odpowiedniego budynku dla służby celnej w Gardei²⁵ jest ze wszech miar pożądane, albowiem stan obecny w rażącej sprzeczności stoi do urządzeń po stronie niemieckiej”²⁶.

²¹ Ibidem, k. 11–14, Odpis odpowiedzi ministra komunikacji J. Ulrycha do ministra spraw zagranicznych J. Becka z X 1937 (brak daty dziennej).

²² Ibidem, k. 19, Pismo naczelnika wydziału w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych A. Hebrowskiego do MSZ z 10 XI 1937.

²³ Walther Funk od końca 1938 r. był także prezesem Banku Rzeszy. Na obu stanowiskach – ministra gospodarki i prezesa banku, które pełnił do 1945 r., zastąpił Hjalmar Schacht. Por. J. Krasuski, *Historia Rzeszy Niemieckiej 1871–1945*, Poznań 1969, s. 381; S. Żerko, *Niemiecka polityka zagraniczna 1933–1939*, Poznań 2005, s. 493.

²⁴ AAN, Amb. Berlin, sygn. 2773, k. 45, Raport konsula RP w Elku M. Rogalskiego do Ambasady RP w Berlinie z 28 XI 1938 r.

²⁵ W Gardei mieścił się posterunek celny na drodze z Kwidzyna do Grudziądza.

²⁶ AAN, Amb. Berlin, sygn. 2773, k. 20, Pismo ambasadora RP w Berlinie J. Lipskiego do wiceministra skarbu K. Dzierżykraj-Morawskiego z 9 XII 1937 r.

Prowizoryczny drewniany budynek z jednym pomieszczeniem, w którym pracowały dwie osoby (celnik i policjant) nie był w stanie zmieścić nawet trzech interesantów i wyglądał w najlepszym wypadku mizernie w sąsiedztwie niemieckiego urzędu. Według polskiego konsula w Kwidzynie Edwarda Czyżewskiego, który potwierdził opinię ambasadora Lipskiego, niezbyt okazały polski budynek celny może sugerować, że Polacy sami nie wierzą w trwałość granicy na Pomorzu i dlatego nie wzniesli dotychczas bardziej reprezentacyjnego obiektu²⁷.

O czym jednak świadczą przedstawione dokumenty? Po pierwsze, można z nich wywnioskować, że na terenie Prus Wschodnich, a w szczególności w pobliżu polskiej granicy, z wielkim rozmachem realizowano inwestycje komunikacyjne, wznoszono budynki użyteczności publicznej, dbano o planową zabudowę i utrzymanie w czystości miast i wsi. Wyższy był także poziom zamożności ludności i kultury rolnej. Tymczasem wygląd miasteczek po stronie polskiej świadczyć miał o zacofaniu gospodarczym tych ziem. Przez wiele lat nie czyniono niczego, by ten stan zmienić. Bezczyнность i apatia po polskiej stronie sprawiły, że różnice stawały się coraz bardziej wyraziste. Po drugie, polscy dyplomaci w Prusach Wschodnich zdawali sobie sprawę z dysproporcji w rozwoju gospodarczym między Polską a Niemcami, szczególnie widocznych na pograniczu i uznali, że utrzymywanie takiego stanu może mieć fatalne konsekwencje dla polskich starań mających na celu pozyskanie Mazurów, ale także dla wizerunku Rzeczypospolitej za granicą. Problematyka przygranicznych miejscowości i dróg stała się w ich oczach sprawą polityczną, związaną ściśle z polskimi działaniami propagandowymi, kształtującymi wizerunek Rzeczypospolitej za granicą. Po trzecie, przekazane w raportach informacje i spostrzeżenia doprowadziły do zainteresowania sprawą Ministerstwa Spraw Zagranicznych i innych resortów polskiego rządu. Polska, rozpoczynając kilka inwestycji w pasie przygranicznym, podjęła rywalizację z Niemcami. Działania te spotkały się z odpowiedzią z drugiej strony. Wiadomo, że minister Rzeszy, po zaobserwowaniu po polskiej stronie remontu drogi w rejonie Grajewa, zwiększył zakres pomocy państwowej dla leżących po drugiej stronie granicy Prostek. Inwestycje realizowane nie tyle ze względu na rzeczywiste potrzeby, lecz z powodu znaczenia politycznego i propagandowego, stały się faktem. Ich celem – obok zatrudnienia bezrobotnych i zaspokojenia potrzeb pogranicza, które to powody nie wystarczały jednak – było zmanifestowanie możliwości ekonomicznych państwa, jego rozmachu inwestycyjnego, dobrobytu, osiągnięć kulturalnych i cywilizacyjnych.

Na obszarze przygranicznym doszło do rywalizacji między dwoma państwami. Można nawet pokusić się o stwierdzenie, że był to okres (jeszcze) pokojowej konfrontacji, gdy na pograniczu sąsiedzi zaczynają demonstrować swoje siły i możliwości, bez uciekania się do przemocy. Rzeczypospolita stała w tym quasi-pojedyнку na przegranej pozycji, dysponując mniejszymi środkami, startując z niższego poziomu niż Rzesza i podejmując inwestycje po swojej stronie w momencie, gdy „dystans cywilizacyjny” był już bardzo wyraźny. Nadrobienie zaległości wymagałoby wielu lat intensywnej pracy. Program i cele, jakie powinien realizować rząd i Polski Związek Zachodni, zaprezentowano w „Strażnicy Zachodniej”. Oficjalnie przyznano, że północne pogranicze było do tej pory niewiarygodnie zaniedbane, a zmianę tej sytuacji można osiągnąć jedynie przez długotrwały i planowy program pomocy, który nieprędko przyniesie efekty: „Akcja ta ma na celu m.in. rozpowszechnienie w społeczeństwie przekonania, że inicjatywa i wysiłek zarówno Państwa, jak i społeczeństwa powinien być większej w niż dotychczas mierze kierowany na tereny przygraniczne. Tam bowiem odbywa się codzienne ścieranie się polskiego i obcego wysiłku i myśli, te tereny reprezentują na zewnątrz nasz dorobek materialny i kulturalny, one wreszcie oddziałują na ludność zamieszkałą po drugiej stronie granicy. Fakt ten ma na pograniczu północnym swoje szcze-

²⁷ Ibidem, k. 22, Raport konsula RP w Kwidzynie E. Czyżewskiego do MSZ z 4 XI 1937 r.

gólne znaczenie. W Prusach Wschodnich zamieszkuje wielka, przeszło ćwierć-milionowa masa ludności polskiej, Mazurów wschodniopruskich. Ludność ta odcięta od Państwa Polskiego nie wykazuje dostatecznej aktywności narodowej”²⁸.

Autor cytowanego artykułu dopatrywał się źródeł niskiej świadomości narodowej Mazurów w skutkach długotrwałej akcji germanizacyjnej. Polskie inwestycje i pomoc dla pogranicza miały stanowić dla niej swego rodzaju przeciwagę. Abstrahując od problemów narodowościowych na Mazurach (jak jednoznaczne klasyfikowanie Mazurów jako Polaków albo Niemców i tym samym próby przeciągnięcia ich na jedną lub drugą stronę), trzeba stwierdzić, że możliwości polskiego oddziaływania na ludność mazurską nie były zbyt duże i być może dlatego zamierzano się uciec do wpływania na nią zza granicy²⁹. Skuteczność tych wysiłków wobec ogromnej aktywności Rzeszy jest trudna do oceny.

W kształtowanej przez prasę i publicystykę opinii Niemców, Polska była „krajem nędzy, ciemnoty i zacofania”³⁰, w przeciwieństwie do Rzeszy, którą utożsamiano z niewyczerpaną siłą, bogactwem i kulturą. Odwołując się do stereotypu negatywnego „polnische Wirtschaft”³¹, przeciwstawiano go niemieckiej pracowitości, oszczędności i schludności, a więc cechom pozytywnym³². Podobne zdanie na temat Polski mieli z pewnością Mazurzy, gdyż ich wyobrażenia były kształtowane przez zbliżone czynniki, a bliskość granicy dawała od czasu do czasu możliwość sprawdzenia stanu rzeczy po drugiej stronie, zwykle w przygranicznych miasteczkach, których widok – jak już nam wiadomo – nie napawał optymizmem. Niewielu Mazurów miało okazję zobaczyć bardziej reprezentacyjne miasta i regiony: Warszawę, Kraków, Gdynię i Centralny Okręg Przemysłowy. Nawet dojazd do najbliższego większego miasta – Białegostoku – stanowił poważny problem, nad czym ubolewał konsul Rogalski³³. Dla większości Mazurów miejsca te pozostawały nieznanne, m.in. za sprawą ograniczeń wizowych. O wyobrażeniach na temat Polski musiały siłą rzeczy decydować wrażenia z pogranicza. Właśnie pierwsze miasto po polskiej stronie, prowadząca do niego droga czy nawet oglądane „zza kordonu” gospodarstwa stanowiły doświadczenie najbliższej okolicy, które miało decydujący wpływ na postrzeganie sąsiedniego państwa, a w szczególności jego poziomu cywilizacyjnego i kulturalnego. Wygląd północnych powiatów województw białostockiego i warszawskiego musiał potwierdzać obiegowe i konwencjonalne wyobrażenia na temat Polski, odnoszące się przede wszystkim do mocno zakorzenionego w Niemczech stereotypu „polnische Wirtschaft”. Zmiana tych negatywnych wyobrażeń mogła się dokonać tylko w konsekwencji poprawy wizerunku pogranicza, z czego zdawano sobie sprawę w Warszawie podejmując próbę jego

²⁸ J. Jankowski, *Zagadnienie pogranicza*, ss. 1–2.

²⁹ Wojciech Wrzesiński, przybliżając polską politykę wobec Prus Wschodnich, pisze: „A kiedy w okresie rządów hitlerowskich polska dyplomacja, nawet z dalekich perspektyw musiała wyłączyć aspiracje do zmian terytorialnych w Prusach Wschodnich, czy chociażby tylko do prób aktywnego oddziaływania na te tereny, to jeszcze bardziej zmniejszyło zainteresowanie losami Polaków na tych ziemiach” – W. Wrzesiński, *Rola i znaczenie ludności polskiej*, s. 253. Warto się w tym miejscu zastanowić, czy właśnie przez inwestycje na własnym terytorium nie wiodła jedyna droga do zainteresowania Mazurów Polską.

³⁰ J. Jankowski, *Zagadnienie pogranicza*, s. 2.

³¹ Zwrot „polnische Wirtschaft”, wyrażający najogólniej brak skuteczności w działaniu, miał bardzo szerokie znaczenie, odnoszące się zarówno do skali mikro, jak i makro (np. gospodarstwa rodzinnego, jak i do całego państwa), a także do wielu dziedzin życia, zwłaszcza do ekonomii i polityki. Por. H. Orłowski, *Stereotypy „długiego trwania” a procesy nation-building*, w: *Polacy i Niemcy*, s. 307.

³² Według Rudolfa Jaworskiego i Huberta Orłowskiego stereotypowe wyobrażenia na temat innych narodów są związane z autostereotypem. W związku z tym kariera pojęcia „polnische Wirtschaft” wynikała – m.in. – z utrzymujących się wśród Niemców wyobrażeń o sobie, które były dokładnie odwrotne. Por. H. Orłowski, op. cit., s. 310.

³³ AAN, Amb. Berlin, sygn. 2773, k. 1, Raport konsula RP w Elku M. Rogalskiego do Ambasady RP w Berlinie z 18 II 1937 r.

zmiany. Było to tym bardziej konieczne, że wygląd sąsiednich Prus Wschodnich musiał potwierdzać w oczach Polaków stereotypowe poglądy na temat Niemców, które wiązały się cechami: gospodarność, pracowitość, umiejętność celowego i zorganizowanego działania, wysoki stan cywilizacji i – dodajmy – zamiłowanie do porządku³⁴.

Przeciwwagą dla niemieckich działań na pograniczu miała stworzyć planowa akcja wspierania terenów pogranicznych województw warszawskiego i białostockiego. Celem skoordynowanego przedsięwzięcia rządu i organizacji społecznych było rozbudzenie świadomości narodowej Mazurów i zmiana panującego wśród nich wyobrażenia o Polsce (przede wszystkim przez zanegowanie stereotypu „polnische Wirtschaft”). Przez podniesienie poziomu materialnego pogranicza zamierzano oddziaływać na ludność mieszkającą za granicą³⁵, nie dysponując prawdopodobnie innymi możliwościami. Pomoc dla pogranicza była więc – podobnie jak w wypadku analogicznych działań niemieckich – jedynie środkiem służącym osiągnięciu celu. Jak się okazuje, podniesienie poziomu życia mieszkańców terenów pogranicznych nie było wystarczającym motywem działania.

Upadek gospodarczy miasteczek polskich na pograniczu wschodniopruskim był konsekwencją braku porozumienia w kwestiach ekonomicznych Polski i Niemiec (od wojny celnej po izolację Prus Wschodnich). Skutki okazały się gorsze dla polskiego pogranicza, które nie mogło liczyć na pomoc finansową rządu w przeciwieństwie do Prus Wschodnich. Trudną sytuację gospodarczą po polskiej stronie pogłębiał ogrom zadań związanych z odbudową państwa i wielki kryzys, który w Polsce trwał o dwa lata dłużej niż w Niemczech.

Zadbany wygląd i uporządkowaną zabudowę wschodniopruskie miasta i wsie zawdzięczały przeprowadzonej w latach 1915–1925 odbudowie prowincji po zniszczeniach I wojny światowej. To ogromne przedsięwzięcie, wspierane przez budżet Rzeszy i miasta bliźniacze, jest uznawane za przeprowadzone wyjątkowo sprawnie i konsekwentnie. Odbudowane z gruzów miasteczka zyskały nowy wizerunek o ujednocionej architekturze nawiązującej do klasycyzmu i baroku. Już w trakcie odbudowy zwrócono uwagę zwłaszcza na tereny nadgraniczne. Takie miasta, jak Ejtuny i Nidzica zyskały szczególną oprawę, stanowiły bowiem bramy prowadzące do Niemiec³⁶. Po zakończeniu odbudowy do Prus Wschodnich nadal kierowano spore zastrzyki gotówki. Dotacje, na skutek nacisków m.in. właścicieli ziemskich, otrzymywało rolnictwo z racji swojej niskiej opłacalności i rosnącego zadłużenia. Akcja wspierania wschodniej prowincji, „niemieckiego bastionu”, wielkimi sumami z budżetu Rzeszy (Ostpreussenprogramm, Sofortprogramm, Osthilfe) miała zlikwidować kryzys, z którym przez cały okres międzywojenny borykały się Prusy Wschodnie. Pomoc nie zapobiegła – jak wiadomo – zjawiskom, na które miała być najlepszym lekarstwem. Cały czas występowała emigracja ludności (Ost ucht) i utrzymywała się niska opłacalność produkcji rolnej (na skutek m.in. znacznego oddalenia od rynków zbytu)³⁷. Akcja faworyzująca jedną prowincję została zawieszona po przejściu władzy przez NSDAP. Jednak szybko zrekompensował to wielki wysiłek inwestycyjny III Rzeszy, który nie ominął Prus Wschodnich³⁸. Paradoksalnie prowincja właśnie wtedy, chociaż już nie była tak silnie faworyzowana, zyskała najwięcej inwestycji. Roboty publiczne, po raz pierwszy realizowane na tak wielką skalę, miały doprowadzić do zmniejszenia bezrobo-

³⁴ W. Wrześniński, *Sąsiad. Czy wróg? Ze studiów nad kształtowaniem obrazu Niemca w Polsce w latach 1795–1939*, Wrocław 2007, ss. 735–737, 740.

³⁵ J. Jankowski, *Zagadnienie pogranicza*, ss. 1–2.

³⁶ J. Salm, *Odbudowa miast wschodniopruskich po I wojnie światowej*, Olsztyn 2006, ss. 309–310.

³⁷ S. Srokowski, *Kłopoty ekonomiczne Prus Wschodnich*, w: idem, *Kraj i ludzie*, Warszawa 1929, ss. 103–104; J. Wilder, *Upadek gospodarczy Prus Wschodnich*, Toruń 1936, ss. 77–79.

³⁸ Więcej na temat prosperity gospodarczej: A. Kossert, *Mazury. Zapomniane południe Prus Wschodnich*, Warszawa 2004, ss. 233–236.

cia przez rozbudowę infrastruktury publicznej (budowa gmachów publicznych i akcja osiedleńcza) i komunikacyjnej w całych Niemczech. Wielkie znaczenie przywiązywano do budowy nowych dróg i utwardzania istniejących. W Rzeszy powstały pierwsze autostrady, a jedna z nich miała prowadzić z Berlina do Królewca. Rozpoczęto budowę Kanału Mazurskiego. Działania, oprócz istotnych skutków dla rozwoju ekonomicznego i obronności Prus Wschodnich, miały także wydźwięk propagandowy. Rządowi Rzeszy zależało na ograniczeniu odpływu ludności ze wschodniej prowincji.

Polskie raporty dyplomatyczne od 1933 r. informują o coraz większym rozmachu inwestycji komunikacyjnych. Prowadzono je na terenie całych Niemiec, ale szczególnie intensywnie w prowincjach do tej pory pod tym względem zaniedbanych, m.in. w Prusach Wschodnich. Przykładem może być powiat ełcki. Jeżeli w 1929 r. zbudowano na jego terenie 20 km nowych szos, a w latach 1930–1932 powstawało jedynie od 4 do 11 km rocznie, to w 1933 r. zbudowano już 50 km³⁹. Budowa dróg nie była tylko celem samym w sobie, ale umożliwiła także zmniejszenie bezrobocia i poprawę koniunktury gospodarczej. Była także, podobnie jak roboty publiczne w innych dziedzinach, istotnym sygnałem dla mieszkańców Prus Wschodnich, że rząd interesuje się losem regionu. W 1935 r. na budowę i konserwację dróg w prowincji przeznaczono 19,6 mln RM, co stanowiło 43,5% całego budżetu prowincji wynoszącego 45 mln RM. Na stale polepszający się stan dróg w Prusach Wschodnich zwracali uwagę polscy dyplomaci⁴⁰. Podkreślali oni, że inwestycje drogowe realizuje się w pierwszej kolejności w pasie przy granicy z Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem (w nieco mniejszym stopniu także na odcinku granicznym z Litwą), zaniedbując jednak pod tym względem centrum prowincji⁴¹.

Najbardziej znanym przedsięwzięciem komunikacyjnym III Rzeszy był bez wątpienia program budowy autostrad zapoczątkowany w 1933 r. Kierował nim Fritz Todt, piastujący urząd Generalnego Inspektora Dróg. W grudniu 1933 r. rozpoczęto budowę autostrady Berlin – Szczecin – Królewiec, chociaż brak było jeszcze koncepcji przeprowadzenia drogi przez Pomorze, a tym bardziej zgody polskiego rządu. Nieco mitologizowana akcja budowy autostrad na terenie Prus Wschodnich nie miała zbyt wielkiego rozmachu. Z zaplanowanych 104 km, które dzieliły Elbląg i Królewiec, 19 czerwca 1936 r. otwarto pierwszy, zaledwie piętnastokilometrowy odcinek. Pomimo prób maksymalnego upodobnienia prowincji wschodniopruskiej pod względem – m.in. – infrastruktury komunikacyjnej do pozostałych regionów Rzeszy, nawet autostrada na wschodniopruskim odcinku zachowała pewną odmienność. Miała tylko jedną siedmiometrową jezdnię (przeznaczoną do jazdy w obu kierunkach), zamiast dwóch (jednokierunkowych), przez co właściwie nie była autostradą⁴². Budowę drugiej nitki odłożono na bliżej nie określoną przyszłość. Sprawa stałaby się aktualna po uzyskaniu zgody na przeprowadzenie „Reichsautobahn” przez Pomorze, czego – jak wiadomo – nie osiągnięto. Uroczystość otwarcia stała się okazją do przemówień dla Ericha Koča i inż. Todta⁴³, chociaż długość odcinka i ukończenie tylko jednej jezdni nie dawały zbyt wielkich podstaw do dumy.

³⁹ AAN, Amb. Berlin, sygn. 2755, k. 10, Raport konsula RP w Elku R. Putryńskiego do Ambasady RP w Berlinie z 7 XI 1934 r.

⁴⁰ Ibidem, k. 22–23, Raport konsula generalnego RP w Królewcu J. Warchałowskiego do Ambasady RP w Berlinie z 28 V 1935 r.

⁴¹ Ibidem, k. 35, Raport attaché Konsulatu Generalnego RP w Królewcu R. Węcowskiego do Ambasady RP w Berlinie z 8 IX 1936 r.

⁴² Otwarcie tylko jednej nitki uzasadniano niewielkim ruchem samochodowym w Prusach Wschodnich w porównaniu z resztą Niemiec.

⁴³ AAN, Amb. Berlin, sygn. 2755, k. 30–32, Raport attaché Konsulatu Generalnego RP w Królewcu R. Węcowskiego do Ambasady RP w Berlinie z 8 IX 1936 r.

Na tle Prus Wschodnich, które otrzymywały regularnie spore zastrzyki gotówki, sąsiednie terytorium Polski wypadło bardzo słabo. Wysiłek inwestycyjny odrodzonego państwa skupił się na odbudowie zniszczeń wojennych, budowie portu w Gdyni, rozbudowie stolicy i miast wojewódzkich, wreszcie skoncentrowano go w Centralnym Okręgu Przemysłowym. Chociaż podjęto także roboty publiczne, a państwo zaangażowało się w znacznym stopniu w gospodarkę i inwestycje, nie przybrały one takiej skali, jak u zachodniego sąsiada. Nadgraniczne tereny były zaniedbane, a pogranicze wschodniopruskie na terenie województw białostockiego i warszawskiego w szczególności. Wiązało się to ściśle z zarzuceniem polskich ambicji wobec Warmii i Mazur. Jeżeli w początkach lat dwudziestych podejmowano jeszcze pewne działania na rzecz Mazurów, o tyle następna dekada minęła pod znakiem zapomnienia zarówno Prus Wschodnich, jak i terenów z nimi graniczących. Interesujący nas region został ponownie dostrzeżony dopiero na początku 1937 r. za sprawą raportu konsula Rogalskiego i artykułu opublikowanego we „Froncie Zachodnim” przez Cezarego Szulczewskiego⁴⁴, kierownika okręgu środkowego Polskiego Związku Zachodniego, na co istotny wpływ miał wspomniany reportaż Wańkowicza. Na forum publicznym zwrócono uwagę na zaniedbane do tej pory pogranicze wschodniopruskie i konieczność wspierania tego regionu, jako terytorium reprezentującego osiągnięcia materialne i kulturowe Polski⁴⁵. Rzucone w 1938 r. hasło „pogranicze – pancernem Rzeczypospolitej”⁴⁶ towarzyszyło akcji propagandowej mającej na celu rozciągnięcie opieki nad regionem i skoordynowanie działań różnych instytucji i stowarzyszeń⁴⁷.

Wybuch II wojny światowej przekreślił polskie zamierzenia i uniemożliwił ich realizację. Granica, która przez wieki nadawała ton życiu codziennemu, znikła w 1945 r. i dawne pogranicze Prus Wschodnich i Rzeczypospolitej znalazło się w całości na obszarze Polski. Chociaż granicy państwowej nie ma już od kilkudziesięciu lat, zagospodarowanie krajobrazu i architektura miasteczek, świadczą o jej długotrwałym istnieniu, gdy wywierała wpływ na życie mieszkańców. Bez trudu można dostrzec wiele cech charakterystycznego budownictwa i planowania przestrzennego, na których najbardziej odcisnęła swe piętno. Także sieć komunikacyjna jest w znacznej mierze dziedzictwem minionych czasów. Materialne ślady po nieistniejącym już pograniczu istnieją do dziś.

Der Wettstreit im Grenzland. Ostpreußen und seine polnischen Nachbarreise der Wojewodschaften Białystok und Warschau in der 2. Hälfte der 30er Jahre des 20. Jahrhunderts

Zusammenfassung

Der vorliegende Artikel stellt einen Versuch dar, das Problem der deutsch-polnischen Grenze im Bereich Ostpreußen aus einer anderen Perspektive zu analysieren, als das bis jetzt der Fall war. Der Verfasser beschäftigt sich nicht mit der Thematik der Zwischenfälle im Grenzgebiet, sondern mit dem Thema eines interessanten wirtschaftlichen Wettstreits in der 2. Hälfte der 30er Jahre zwischen Deutschland und Polen, der seinen Ausdruck in den vielen Bauinvestitionen in der Grenzzone fand. Die deutsche Verwaltung ergriff mehrere Initiativen in diesem Bereich, u.a. Straßenbau, öffentliche Bauten, planmäßige Bebauung von Städten und Dörfern, was im Endergebnis zur Vertiefung bestehender Diskrepanz in der Landschaftsarchitektur und wirtschaftlicher Lage zwischen deutschem Südostpreußen und den nördlichen Kreisen der

⁴⁴ C. Szulczewski, *Polski Związek zachodni wobec aktualnych zagadnień terenowych*, Front Zachodni, 1937, nr 2, ss. 2–3.

⁴⁵ J. Jankowski, *Problemy przygranicza*, ss. 2–4; C. Szulczewski, op. cit., ss. 2–3.

⁴⁶ *Pancerny Rzeczypospolitej (Przemówienie wygłoszone przez P. Prezesa PZZ K. Stamirowskiego, w dniu 5.4. b.r. przed mikrofonem Polskiego Radia)*, Front Zachodni, 1938, nr 5, ss. 2–3.

⁴⁷ *Zjazd Okręgu Środkowego PZZ*, Front Zachodni, 1937, nr 2, s. 16; *Z prac PZZ na przygraniczu*, Front Zachodni, 1939, nr 1, ss. 14–15.

polnischen Wojewodschaften Warschau und Białystok führte. Polnische Diplomaten im Ostpreußen (u.a. M. Rogalski, Konsul in Lyck, und J. Warchałowski, Generalkonsul in Königsberg) machten die polnische Öffentlichkeit darauf aufmerksam. In Polen begann eine öffentliche Diskussion zum Thema Grenzland, wobei hier auch die bekannte Reportagensammlung von M. Wańkiewicz („Na tropach Smętka, 1936) eine wichtige Rolle spielte. Konsularberichte und die Zunahme des Interesses am deutsch-polnischen Grenzland in Ostpreußen führten dazu, dass das polnische Auswärtige Amt einige Maßnahmen ergriff, um das negative Bild Polens in den Augen der masurischen Bevölkerung zu verbessern. Auch andere polnischen Ministerien führten einige Investitionen im Grenzgebiet durch, was wiederum zur Folge hatte, dass die deutsche Seite ihre Arbeit intensivierte. Im Grenzland begann der deutsch-polnische Wettstreit.

Übersetzt von Magdalena I. Sacha