Maciej Walkowiak
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza
w Poznaniu

ZNACZENIE NIEMIECKIEJ KOLEI WSCHODNIEJ (DIE DEUTSCHE OSTBAHN) W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM (1918-1939) W KONTEKŚCIE GEOPOLITYCZNYM

Słowo wstępne

Peter Bock w swej bogato ilustrowanej i szeroko udokumentowanej monografii poświęconej problematyce Niemieckiej Kolei Wschodniej pt. *D 1 Berlin – Königsberg. Im Transit durch Danzig und durch den „polnischen Korridor"* przywraca w jakiejś mierze spojrzenie na tę dziś nieco zapomnianą linię łączącą niegdyś Berlin z Królewcem[1]. I choć w jego perspektywie wyczuwalna jest jednoznacznie opcja proniemiecka, to czytelnik i tak otrzymuje wspaniałą lekturę, która jest swego rodzaju podróżą w czasie i przestrzeni. Problematyka związana z tą linią kolejową jest niezwykle obszerna i złożona, gdyż skupia różne aspekty, bez których zrozumienie jej znaczenia w okresie międzywojennym i wcześniej nie jest w pełni możliwe. Należy więc postrzegać tę problematykę zarówno w wymiarze *stricte* historii kolei żelaznej, zagadnień geopolitycznych, jak i w kwestiach celnych i ekonomicznych.

Istotny kontekst tworzy tu niewątpliwie paradygmat tzw. niemieckiego wschodu, w ramach którego Niemiecka Kolej Wschodnia odegrała jedną z kluczowych ról jako przejaw rewolucji przemysłowej – rewolucji stali i pary – oraz jako jeden z wymiarów niemieckiego parcia na wschód (Drang nach Osten). Ze względu na ramy tematyczne oraz zakreślony format tego tekstu nie jest oczywiście możliwe przedstawienie całego kompleksu wszystkich aspektów funkcjonowania tej kolei – byłby to raczej temat badawczy na obszerną monografię mającą ponaddyscyplinarny charakter. W tym przyczynku natomiast akcent został położony na obszarze kluczowych dla tego tematu zagadnień geopolitycznych oraz ogólnohistorycznych. Od razu na początku wypada też uściślić pojęcie Niemieckiej Kolei Wschodniej: w okresie międzywojennym termin odnosił się do linii Berlin – Królewiec (Königsberg), choć wcześniej dotyczył szerzej rozumianej sieci linii kolejowych na wschód od Berlina. W historii połączenia Berlina

[1] Por. P. Bock, *D 1 Berlin – Königsberg. Im Transit durch Danzig und durch den „polnischen Korridor"*, Freiburg 2012.

z Królewcem istotne są te cezury, które zadecydowały o jego znaczeniu: po uruchomieniu w 1867 roku całej trasy przez Kostrzyn nad Odrą (Küstrin), Piłę (Schneidemühl) i Tczew (Dirschau) kolej tę dwukrotnie dotknęły historyczne wstrząsy, które odmieniły jej rolę: pierwszy z nich to rok 1918 i nowy kształt granic w tej części Europy wyznaczony przez postanowienia traktatu wersalskiego, drugi to koniec II wojny światowej i ponowne zmiany granic, które tym razem przyniosły kres Niemieckiej Kolei Wschodniej[2]. Podzielona nowymi granicami trasa to już dziś tylko drugorzędne fragmenty tej linii, które nie mają nic wspólnego z jej dawnym znaczeniem.

Tak zwany niemiecki wschód wobec wyzwań historyczno-mentalnych. Geopolityka i zmienność granic jako kontekst funkcjonowania Niemieckiej Kolei Wschodniej

Wspomniana ekspansja niemiecka na wschód otrzymała w dobie industrializacji i wszechobecnej rewolucji przemysłowej nowe skuteczne instrumenty: jednym z nich była kolej żelazna. Problematyka niemieckiego wschodu obejmuje wiele różnych zagadnień podejmowanych przez historiografię na przestrzeni dziejów i trudno byłoby tu zagłębiać się we wszystkie jej aspekty. Jednak wypada przytoczyć w tym kontekście kilka głównych wyznaczników, które odegrały kluczową rolę w niemieckim myśleniu o tzw. niemieckim wschodzie. W historiografii refleksja nad tym problematem zaczyna się już w czasach germańskich i zmierza ku współczesności poprzez takie zjawiska, jak Państwo Krzyżackie w Prusach Wschodnich, ścieranie się żywiołu germańskiego ze słowiańskim (później jest to konfliktogenne pogranicze niemiecko-polskie), rozbiory Polski, odrodzenie się państw narodowych po I wojnie światowej w Europie Środkowo-Wschodniej i wreszcie klęska Trzeciej Rzeszy w 1945 roku wraz ze wszystkimi jej konsekwencjami. Ta szkicowo zarysowana problematyka jest istotna jako kontekst do zmian granicznych narzuconych przez traktat wersalski, które odbiły się także znacząco na losach Niemieckiej Kolei Wschodniej.

W refleksji nad niemieckim wschodem z lat Republiki Weimarskiej oraz Trzeciej Rzeszy przebija poczucie krzywdy wynikające z jakoby zbyt radykalnych sankcji narzuconych temu krajowi jako przegranemu w wielkiej wojnie. Wśród wielu budzących wielkie emocje warunków traktatu wersalskiego był przede wszystkim kształt nowych granic. Straty terytorialne były dla Niemiec bolesne, zwłaszcza na wschodzie wobec odradzającej się Polski i nowo utworzonego państwa czechosłowackiego, gdyż Pomorze Gdańskie przyznane w dużej mierze Polsce rozdzieliło Prusy Wschodnie od reszty

[2] Por. J. Musekamp, M. Przegiętka, *Kolej Wschodnia na przestrzeni dziejów. Podróż z Berlina do Królewca. Katalog Wystawy Instytutu Historii Stosowanej*, Frankfurt nad Odrą 2010, s. 2, www. kuwi.europa-uni.de [dostęp: 21.10.2014].

Niemiec, przez co Rzesza utraciła integralność terytorialną. Nowe granice z Polską podzieliły również trasę Niemieckiej Kolei Wschodniej: konieczny stał się tym samym przejazd tranzytowy przez terytorium polskie na odcinku między Chojnicami (Konitz) a Malborkiem (Marienburg), co rodziło początkowo liczne problemy i konflikty. Obie strony spoglądały na siebie nawzajem z dużą dozą nieufności i niechęci, co nie ułatwiało wynegocjowania nowych zasad komunikacji kolejowej poprzez Pomorze Gdańskie, zwane w nomenklaturze niemieckiej „polskim korytarzem".

By zobrazować napięcie wobec tego problemu w ówczesnych Niemczech, warto przytoczyć jako przykład choćby skrótowo dwóch autorów, którzy podkreślali geopolityczne znaczenie tzw. niemieckiego wschodu dla potencjału kulturowego Rzeszy. Pierwszy z nich, Fritz Hugo Hoffmann, formułuje w swym tekście *Walka o Wschód* (1930) kilka kluczowych w tym kontekście tez. Po pierwsze: „Naród niemiecki wchodzi do historii, broniąc się przed Zachodem, w marszu na Wschód"[3], po drugie: „Naród niemiecki sięga o wiele dalej niż obecne słupy graniczne: prawie 20 milionów Niemców żyje za granicą na Wschodzie jako Niemcy pograniczni, wyspowi i zagraniczni"[4]. Hoffmann ma tu na myśli rzecz jasna szeroko rozumiane połacie Europy Środkowo-Wschodniej. W tym sensie paradygmat niemieckiego wschodu jawi się jako zadanie na teraźniejszość oraz przyszłość i zawiera jednocześnie *implicite* wymiar rewizjonistyczny. Operując takimi kategoriami, jak: teren, przestrzeń (wschodnioniemiecka), krew, ludzie oraz osadnictwo na Wschodzie, autor tworzy instrumentarium ideowo nieodległe względem retoryki nazistowskiej. Tekst zamyka apoteoza młodzieży niemieckiej, w której Hoffmann pokłada nadzieję na przełom w nieodległej przyszłości. Niemiecka Kolej Wschodnia – choć Hoffmann nie wspomina o niej w swym tekście – przedstawia się wobec powyższych założeń jako zasadniczo istotna arteria komunikacyjna łącząca obie części Niemiec. Nabiera ona nawet znaczenia metafory – spoiwa, które pozwala mimo trudności zachować łączność w obrębie całych Niemiec. Jest jednocześnie namacalnym wspomnieniem mocarstwowej przeszłości, jak i znakiem nadziei na przełom i wzrost znaczenia Niemiec w tej części Europy możliwie szybko.

Drugi z autorów – Karl Thalheim – zawarł główne przesłanie swego tekstu już w jego tytule: *Niemiecki Wschód jako zadanie i jako źródło siły* (1936). Trudno o jaśniej sformułowane przesłanie tego tekstu. Jako przejaw niemieckiej aktywności inicjatywnej na wschodzie Thalheim przytacza Królewieckie Targi Wschodnie oraz ich znaczenie w wymianie gospodarczej z polskim sąsiadem. W podsumowaniu nacechowanym już wyraźnie duchem nazistowskiej propagandy Thalheim pisze:

---

[3] F.H. Hoffmann, *Walka o Wschód*, [w:] *„Niemiecki Wschód". Wyobrażenia – misja – dziedzictwo*, t. 37, Chr. Kleßmann (wybór, wstęp i oprac.), „Poznańska Biblioteka Niemiecka", Poznań 2014, s. 123.

[4] *Ibidem*, s. 124.

Również w tym kontekście niemiecki Wschód jest więc dla całego narodu źródłem siły i jej rezerwą. Uaktywnienie Marchii Wschodniej, które próbowaliśmy przedstawić jako jedno z decydujących obecnych volkistowskich zadań, oznacza troskę o utrzymanie owych sił, których istnieniu zagroziło stulecie liberalno-kapitalistyczne i wersalski dyktat. Ponadto oznacza ono właściwe wykorzystanie owych sił w granicach naszej Rzeszy oraz w dążeniu do spełnienia naszego pokojowego posłannictwa, również poza jej granicami[5].

Te dwa głosy – mimo że sformułowane oraz opublikowane już po wejściu w życie postanowień traktatu wersalskiego – stanowią poprzez bogate spektrum poruszonych problemów znaczący kontekst względem zagadnień geopolitycznych w okresie mocarstwowego parcia Niemiec na wschód, od momentu powstania Drugiej Rzeszy i wcześniej po aneksjonistyczno-rewizjonistyczną politykę Trzeciej Rzeszy. Jest to jednocześnie ważny wymiar funkcjonowania Niemieckiej Kolei Wschodniej, której znaczenie i sprawność działania stają się w ciągu lat wypadkową przeistoczeń natury geopolitycznej.

Wspomniany przez Thalheima traktat wersalski jest także niezwykle istotnym zagęszczeniem kwestii geopolitycznych w dobie przełomu lat 1918-1923, który przyniósł też ważkie zmiany Niemieckiej Kolei Wschodniej. Nie sposób omówić tu wszystkich uwarunkowań (geo-)politycznych, które stały się najpierw przedmiotem gorących sporów w trakcie konferencji pokojowej w Wersalu (a właściwie w Paryżu), a które po jej zakończeniu wyznaczyły nowy porządek polityczny w Europie i na świecie. Jest to także problematyka w ogólnym zarysie powszechnie znana. Jednak w kontekście historii rozwoju i upadku Niemieckiej Kolei Wschodniej warto wskazać na podstawowe zależności, które przyczyniły się do powstania nowych granic i które poprzez nowy porządek graniczny między Niemcami a Polską narzuciły jej tym samym nowe reguły gry.

Cała konstelacja interesów politycznych reprezentowana na tej konferencji pokojowej przez jej licznych uczestników przyniosła wiele kontrowersji i gwałtownych sporów. Z czasem obrady zostały jednak zdominowane przez interesy wielkich mocarstw, a kwestie dotyczące mniejszych i słabszych państw stały się pochodną ich dążeń i strategii. W szczególnym położeniu znaleźli się podczas tych obrad przedstawiciele odradzającej się z trudem Polski, Roman Dmowski oraz Ignacy Paderewski, gdyż przyszło im się zmierzyć z balastem długotrwałej nieobecności państwa polskiego na mapie Europy oraz z niechęcią premiera brytyjskiego Davida Lloyd Georgea. Tylko niezwykłym talentom dyplomatycznym i koneksjom międzynarodowym obu polskich przedstawicieli udało się uzyskać względnie korzystny kształt granic odrodzonego państwa polskiego[6]. Główny sojusznik Polski w Wersalu – choć też nie we wszystkich

[5] K. Thalheim, *Niemiecki Wschód jako zadanie i jako źródło siły*, [w:] *„Niemiecki Wschód"*…, s. 148.

[6] Warto w tym miejscu dodać, że ostateczny kształt granicy polsko-niemieckiej był o wiele skromniejszy względem wizji Romana Dmowskiego, który domagał się początkowo w Wersalu nie tylko przywrócenia polskich granic przedrozbiorowych, lecz także znacznych korzyści terytorial-

sprawach – Francja, jako najbardziej wyrazisty oponent interesów niemieckich, ścierała się często z argumentami brytyjskimi, które szły w tym kierunku, by nie osłabiać zbytnio pokonanych Niemiec. Lloyd George reprezentował tradycyjny pogląd, by działać na zachowanie względnej równowagi na kontynencie pomiędzy Francją a Niemcami, co zawsze wychodziło na korzyść interesom brytyjskim. Nowa granica między Polską a Niemcami wynikała więc także w niemałym stopniu z tego tradycyjnego antagonizmu francusko-brytyjskiego.

Granica ta miała też kardynalne znaczenie dla losów Niemieckiej Kolei Wschodniej, zwłaszcza dla tego jej odcinka, który przebiegał tranzytem przez polskie obszary Pomorza Gdańskiego. W tym regionie doszło w wyniku postanowień traktatu wersalskiego do szczególnego zagęszczenia nowo wytyczonych granic: na stosunkowo niewielkich połaciach terenu graniczyły ze sobą trzy organizmy państwowo-administracyjne: dopiero co powstała z politycznego niebytu Polska, Niemcy z trudnym dla nich do przyjęcia kształtem granic oraz Wolne Miasto Gdańsk. Warto też dostrzec ten kształt granic jako wynik niezwykle trudnych debat i negocjacji na konferencji pokojowej w Wersalu i w latach po niej następujących. Ta konstelacja geopolityczna – zmaterializowana w nowych kształtach terytorialnych Polski i Niemiec – wykazywała już w momencie swego zaistnienia spory konfliktogenny potencjał, co miało się potwierdzić w historii dwudziestolecia międzywojennego, mimo wielu inicjatyw i wysiłków rozjemczych Ligi Narodów. Niefortunnym rozwiązaniem było też utworzenie Wolnego Miasta Gdańska jako swego rodzaju kompromisu między Francją a Wielką Brytanią, co nie satysfakcjonowało żadnego z kontrahentów w sporze o to miasto. Ani bowiem Polska z wysuwanym roszczeniem opartym na kategorii historycznej, ani Niemcy forsujący tu kategorię etniczną nie osiągnęły swego celu. Władysław Pobóg-Malinowski trafnie podsumowuje znaczenie traktatu wersalskiego dla strony polskiej:

---

nych względem Niemiec, co wspierał argumentacją, że Polska bez gospodarczo istotnych regionów jak Śląsk czy Pomorze z dostępem do Bałtyku nie będzie w stanie zaistnieć jako państwo racjonalnie utworzone i zdolne do podjęcia wyzwań konkurencji na arenie międzynarodowej. Marian Kukiel pisze o tym następująco: „Dmowski od dłuższego czasu starał się oswoić opinię Zachodu z tym, że prawa Polski sięgać muszą poza granicę etnograficzną na te ziemie, na których Polacy są elementem dominującym kulturalnie i gospodarczo, i na te, które są niezbędne dla bezpieczeństwa i rozwoju nowego państwa. Wezwany nagle na posiedzenie Rady Najwyższej 29 stycznia, na życzenie Clemenceau przedstawił w wielogodzinnym wykładzie punkt widzenia Polski, jej prawo historyczne do granic przedrozbiorowych oraz do ziem dawniej utraconych (Śląsk, Mazury), gdzie lud polski przebudził się do życia narodowego. Zgłaszał gotowość do ustępstw od granic historycznych, przedrozbiorowych na wschodzie – ale proponował granice znacznie na wschód od późniejszej ryskiej przez pozostawienie Polsce zachodnich powiatów Wołynia i Podola. Litwę etnograficzną (to jest kowieńską) przyłączyć chciał do Rzeczypospolitej jako państwo udzielne. W imię bezpieczeństwa chciał przyłączyć do Litwy i Polski Prusy Wschodnie; na zasadzie etnograficznej Prusy Zachodnie, Poznańskie, Śląsk Górny. Zaimponował konferencji świetnym improwizowanym wykładem, swobodnym operowaniem z pamięci ogromem faktów i cyfr, potężną logiką wywodów, które wiele kwestii narzuciły, ale nie przekonały we wszystkim" – M. Kukiel, *Dzieje Polski porozbiorowe 1795-1921*, Paryż 1984, s. 638.

Traktat wersalski krzywdził Polskę nie tylko przez pomniejszenie niemal o 20% przyznawanego jej pierwotnie obszaru. Zapowiedziane plebiscyty na Śląsku i w dwóch okręgach Prus pozostawiały nadzieję na odzyskanie i tych dzielnic – jeśli nie w całości, to w części przynajmniej; nie ulegało jednak wątpliwości, że i tutaj kryją się i działać będą wrogie Polsce wpływy i rachuby. Uzyskiwała Polska zwężony, ale bezpośredni dostęp do Bałtyku, pozostawienie wszakże Prus Wschodnich w składzie Rzeszy Niemieckiej stawało się groźbą olbrzymiego dla Polski niebezpieczeństwa strategicznego. Gdańsk wraz z deltą Wisły (prawie 2 tys. klm kw. i 330 tys. mieszkańców) – wyodrębniony w „wolne miasto", graniczące bezpośrednio z Prusami, oddawano pod ochronę Ligi Narodów, a stosunek jego do Polski uregulować dopiero miała przyszła konwencja. Narzucono poza tym Polsce tzw. „traktat o ochronie mniejszości", określający szczegółowo i zabezpieczający nie tylko prawa mniejszości narodowych pod względem religijnym, politycznym, społecznym, kulturalnym i szkolnym, ale także – zwłaszcza w wypadku Żydów – i daleko idące przywileje. Polska, mająca za sobą kilkuwiekową tradycję tolerancji religijnej i liberalizmu wewnętrznego, nie mogła i nie chciała podnosić zastrzeżeń co do treści klauzul mniejszościowych, ale nie mogła też nie odczuwać tego brutalnie z zewnątrz narzuconego obowiązku, jako przykrego upokorzenia[7].

Wypada więc podkreślić ścisłą zbieżność zagadnień geopolitycznych z nową sytuacją graniczną w tej części Europy Środkowo-Wschodniej. Szczególnie istotne dla funkcjonowania Niemieckiej Kolei Wschodniej w okresie międzywojennym były nowe granice polsko-niemieckie. Wymusiły one na niej nie tylko konieczność negocjacji z Polską w sprawie przejazdu tranzytem przez tzw. polski korytarz, ale spowodowały także daleko idące zmiany w strukturze znaczenia urządzeń i budowli kolejowych wobec zaistnienia nowej granicy polsko-niemieckiej. I tak powstały w reakcji na tę granicę całkiem nowe dworce i miasteczka związane z kolejowym ruchem transgranicznym, np. Neu Bentschen (Zbąszynek) czy Kreuz an der Ostbahn (Krzyż). Inne znów punkty na mapie urządzeń kolejowych tego typu zanikły albo straciły na znaczeniu. Dotyczy to również całych linii kolejowych, których ranga albo uległa znacznemu umniejszeniu, albo też przestały one w ogóle funkcjonować. W ten oto sposób geopolityka wpłynęła na losy całych tras kolejowych. Szczególnym przykładem jest tu jednak Niemiecka Kolej Wschodnia ze względu na transgraniczny wymiar jej trasy po roku 1918 – jej przebieg stał się dla Niemiec i dla Niemców namacalnym dowodem na zanik integralności terytorialnej Rzeszy Niemieckiej. Trauma stąd wynikająca miała stać się z czasem poważnym problem politycznym o zabarwieniu rewizjonistycznym.

[7] W. Pobóg-Malinowski, *Najnowsza historia polityczna Polski 1864-1945*, t. 2: *1919-1939*, Londyn 1956, s. 162-163.

Niemiecka Kolej Wschodnia w okresie międzywojnia: uwarunkowania komunikacyjne, znaczenie oraz pola konfliktogenne

Przerwanie niemieckich szlaków komunikacyjnych z zachodu w kierunku Prus Wschodnich poprzez nową granicę z Polską zrodziło pytanie o inne możliwości transportowe. Niemiecka Kolej Wschodnia była wprawdzie wówczas najwygodniejszym i najbardziej dostępnym środkiem transportu między Rzeszą a Prusami Wschodnimi, lecz ze względu na nieuregulowane kwestie administracyjno-prawne z rządem polskim Niemcy postanowili uaktywnić i rozbudować połączenie morskie między Świnoujściem (Swinemünde) a Pilawą (Pillau) koło Królewca. Ten regularny ruch statków parowych – tzw. Seedienst Ostpreußen – nie był jednak w stanie zrekompensować braku stabilnych i uregulowanych połączeń kolejowych. Polsko-niemieckie porozumienie w sprawie tranzytu przez terytorium polskie udało się w końcu osiągnąć w 1921 roku:

> Nowe granice oznaczały przerwanie łączności terytorialnej między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec. Jako rekompensatę przyznano Rzeszy prawo wolnego tranzytu przez polskie terytorium, co uregulowano ostatecznie w 1921 r. Konwencja tranzytowa przyznawała stronie niemieckiej prawo uprzywilejowanego tranzytu kolejami, żeglugą rzeczną i samochodami, gdzie przejazdy podróżnych oraz przewozy towarów przebiegały bez wiz, paszportów i opłat celnych. Na terytorium Polski pociągi ciągnęły polskie parowozy i prowadzili polscy kolejarze, za co Niemcy musiały płacić dewizami[8].

Bock przedstawia w swej monografii poświęconej tej tematyce całe spektrum problemów w ujęciu historycznym. Również i ten autor podkreśla doniosłość komunikacyjną Niemieckiej Kolei Wschodniej. W okresie międzywojennym stała się ona główną arterią łączącą obie części Niemiec. Po dokonaniu niezbędnych uregulowań formalnych ruch na tej trasie odbywał się wbrew wcześniejszym obawom bez większych zakłóceń, a zdarzające się okazjonalnie konflikty i incydenty propaganda niemiecka starała się wykorzystywać jako argument na rzecz zwrotu Pomorza Gdańskiego.

Bock pisze też o innych ważnych wymiarach uwarunkowań komunikacyjnych tej kolei. Oprócz transportu osobowego i towarowego warto wspomnieć też o przewozach pocztowych oraz o pociągach wojskowych. Transporty wojskowe przejeżdżające tranzytem przez Polskę były możliwe przy spełnieniu pewnych szczególnych warunków formalnych:

> Początkowo możliwy był przejazd jednego pociągu wojskowego oraz jednego składu towarzyszącego ze sprzętem wojskowym w ciągu tygodnia na trasie Chojnice – Tczew – Malbork w obu kierunkach. 12. lipca 1934 r. wszedł w życie dodatkowy układ regulujący intensywniejszy

[8] J. Musekamp, M. Przegiętka, *op. cit.*, s. 13.

ruch tych pociągów. Wynikało z niego, że dopuszczono maksymalnie przejazd 15 składów wojskowych w ciągu miesiąca, ale nie więcej niż 3 dziennie ustaloną już wcześniej trasą Chojnice – Tczew – Malbork[9].

Co ciekawe, w tych obszernych i bardzo szczegółowo sformułowanych regulacjach znalazły się także zalecenia natury obyczajowo-estetycznej. Wojsko było każdorazowo przed odjazdem takiego transportu instruowane o konieczności zachowania schludnego wyglądu, a zwłaszcza nieskazitelności munduru oraz o niezbędnym przyzwoitym zachowaniu w pociągu i na dworcach. Zawarto też w tych regulacjach zakazy dotyczące zachowania w trakcie przejazdu tranzytowego przez Polskę. Surowy zakaz dotyczył m.in. śpiewu, umieszczania napisów na wagonach oraz manifestacyjnych zachowań różnego rodzaju, które mogłyby doprowadzić do incydentów z udziałem mieszkańców kraju tranzytowego[10].

Wraz z wprowadzaniem do ruchu coraz nowocześniejszego taboru stopniowo skracał się też czas przejazdu z Berlina do Królewca. Marcin Przegiętka porównał czasy przejazdu, bazując na starych rozkładach jazdy. W początkach historii tej kolei w 1867 roku pociąg kurierski przemierzał tę 600-kilometrową trasę w ponad 12 godzin, natomiast pociąg osobowy potrzebował na to znacznie więcej czasu: od 21 do 23 godzin. Według tego autora:

> W 1908 r. najszybszy pociąg pospieszny jechał już tylko 9 godzin. Później, w 1922 r., w pierwszym roku obowiązywania konwencji tranzytowej, podróż pociągiem pospiesznym zajmowała 11 godzin, a osobowym około 15 godzin. Jak widać sieć kolejowa po pierwszej wojnie znajdowała się w złym stanie. Ale z każdym rokiem połączenie z Prusami Wschodnimi stawało się coraz lepsze i szybsze. W 1925 r. podróż trwała ponownie 9 godzin. Pięć lat później, w 1930 r. tylko 8 godzin, a więc prędzej niż przed pierwszą wojną światową, gdyż polskie i niemieckie koleje używały już nowszych i szybszych lokomotyw. W drugiej połowie lat 30-tych XX wieku tylko około 7 godzin. To było najszybsze połączenie Berlina z Królewcem w historii[11].

Niemiecka Kolej Wschodnia była też jednak dla sporej części strony niemieckiej doskwierającym przypomnieniem o nowych, w powszechnym mniemaniu niesprawiedliwych, a nawet kuriozalnych granicach narzuconych w Wersalu. I choć kolej działała – jak już wspomniano powyżej – w zasadzie bez większych zakłóceń, to jednak przebieg tej trasy mówił sam za siebie. Taki kształt granic był bowiem namacalnym dowodem obniżenia się statusu Niemiec na arenie międzynarodowej: z roli mocarstwa światowego na początku XX wieku do funkcji mocarstwa już tylko w skali europejskiej.

---

[9] P. Bock, *op. cit.*, s. 60 (przekład – M.W.).

[10] Por. *ibidem*.

[11] M. Przegiętka, *Komunikacja tranzytowa do Prus Wschodnich przez Polskę w okresie międzywojennym. Sposobność do intensywnej współpracy czy przyczyna drugiej wojny światowej?*, Frankfurt nad Odrą 2010, s. 25, www.kuwi.europa-uni.de [dostęp: 21.10.2014].

Funkcjonowanie tej kolei w okresie międzywojennym tworzyło także potencjalne pola konfliktogenne. Wynikały one w sposób naturalny ze wszystkich wymiarów istnienia tego połączenia kolejowego: od aspektów (geo-)politycznych, poprzez gospodarcze i celne, aż po kontekst mentalny. Najtrudniejszy okres przypada w tej mierze na lata 1918-1921, do momentu podpisania polsko-niemieckiej konwencji tranzytowej. Wraz z upływem czasu i rosnącą liczbą pasażerów na tej trasie pojawia się też względna akceptacja dla tego rozwiązania, choć nie zanika nigdy do końca poczucie tymczasowości granic i dążenie do ich rewizji przy użyciu różnych strategii politycznych. Szczególnie „bolesne" były dla strony niemieckiej przejazdy tranzytowe składów wojskowych, które musiały być każdorazowo plombowane przed wjazdem na terytorium polskie. Armia niemiecka – drastycznie zredukowana do stu tysięcy żołnierzy – podlegała w trakcie tranzytu przez Polskę formalnym obostrzeniom, które były dla niej trudne do zniesienia.

Reasumując, warto zauważyć różne aspekty działania Niemieckiej Kolei Wschodniej w latach międzywojennych. Kontekst geopolityczny zdaje się mieć zasadnicze znaczenie. Wykazane tu komplikacje w tej mierze zaświadczają o napięciach i wzajemnych pretensjach w stosunkach polsko-niemieckich. Mimo to kolej ta funkcjonowała względnie sprawnie w okresie Republiki Weimarskiej i w pokojowej fazie istnienia Trzeciej Rzeszy. Wybuch II wojny światowej przyniósł radykalne zmiany w systemie działania kolei niemieckich i okazał się początkiem końca Niemieckiej Kolei Wschodniej. Dziś odbywają się na tej trasie jedynie okazjonalne wyprawy organizowane przez różne towarzystwa miłośników historii kolejnictwa.

Streszczenie. W tekście pt. *Znaczenie Niemieckiej Kolei Wschodniej (die deutsche Ostbahn) w okresie międzywojennym (1918-1939) w kontekście geopolitycznym* przedstawiono istotę funkcjonowania rzeczonej kolei w wybranych, kluczowych dla niej kontekstach. Punktem wyjścia jest refleksja nad monografią Petera Bocka pt. *D 1 Berlin – Königsberg. Im Transit durch Danzig und durch den „polnischen Korridor"*. Tę krótką analizę otwiera zarys historyczny, uwzględniający najważniejsze cezury w historii jej istnienia ze szczególnym uwzględnieniem roku 1918, który z racji głębokich przemian w wymiarze geopolitycznym przyniósł tej kolei także zmianę jej statusu w sensie strategicznym i *stricte* politycznym. Kolejnym istotnym kontekstem jest tutaj paradygmat tzw. niemieckiego wschodu, w ramach którego funkcjonowała ta kolej, co podkreślono, odwołując się do dwu znaczących w tej mierze tekstów: Fritz Hugo Hoffmann, *Walka o Wschód* (1930) oraz Karl Thalheim, *Niemiecki Wschód jako zadanie i jako źródło siły* (1936). Następnie zarysowano funkcjonowanie tej kolei w okresie międzywojennym w perspektywie konsekwencji wynikających z postanowień traktatu wersalskiego. Istotny jest tu permanentnie kontekst geopolityczny wraz ze wszystkimi uwarunkowaniami komunikacyjnymi. W kontekście tym podkreślono rolę pól konfliktogennych oraz obszarów kooperacji między Polską a Niemcami. Wybuch II wojny światowej zdiagnozowano natomiast jako ważną cezurę i zmianę istoty działania tej ważnej dla Niemiec kolei, a rok 1945 jako ostateczny koniec jej istnienia w dotychczasowym kształcie. We wnioskach przedstawiono znaczenie kulturowe tej kolei w kluczowym dla tego

tekstu wymiarze geopolitycznym oraz wspomniano o jej teraźniejszości, w której praktycznie już nie istnieje w jej dawnym sensie.

Słowa kluczowe: historia kolei żelaznej, geopolityka, tzw. niemiecki wschód, traktat wersalski, historia międzywojnia, Rzesza Niemiecka, Druga Rzeczpospolita

Summary. The paper entitled *The significance of the German Eastern Railway during the interwar period 1918-1939 in the geopolitical context* presents the essence of the functioning of the railway in selected key contexts. The starting point is a reflection on Peter Bock's monograph *D 1 Berlin – Königsberg. Im Transit durch Danzig und durch den „polnischen Korridor"*. This short analysis opens up with a historical overview which takes into account the most important caesura in its history with particular emphasis on the year 1918, which due to deep changes of the geopolitical extent also brought a change in the railway's status in the strategic and strictly political sense. Another important context here is a paradigm of the so-called German East, within which the railway had functioned, and which is highlighted by referring to two significant publications: Fritz Hugo Hoffmann's *Walka o Wschod* [Fighting for the East] (1930) and Karl Thalheim's *Niemiecki Wschód jako zadanie i jako źródło siły* [The German East as an Undertaking and Source of Power] (1936). Furthermore, the paper discusses the functioning of the railway during the interwar period from the perspective of the consequences resulting from the Versailles Treaty. The geopolitical context is here increasingly relevant along with all communications conditions. In this context the role of the conflict zones and areas of cooperation between Poland and Germany are emphasized. The outbreak of the Second World War is diagnosed as an important caesura and marks a change in the essence of the functioning of this railway, which was so important for Germany, whereas the year 1945 – as a definite ending of its existence in its hitherto form. The conclusions highlight the cultural significance of the railway in the geopolitical context, which is of primary importance for this paper, as well as mention the railway's present-day status, in which it barely exists in its former sense.

Keywords: history of railroad, geopolitics, the so-called German East, Versailles Treaty, interwar history, German Reich, Second Polish Republic