

Zacieranie i odtwarzanie granicy w warunkach pandemii na przykładzie wybranych polsko-niemieckich dwumiastr

DOI: 10.15290/sp.2023.31.03

Abstrakt Artykuł opisuje życie na pograniczu z perspektywy procesów mobilności. Traktuje swobodę przemieszczania się i różnego rodzaju związane z nią zabiegi jako przykład procesów zacierania granicy (*debordering*). Sytuacja taka zostaje zestawiona z tymczasowym zamknięciem granic i przywróceniem kontroli z powodu pandemii COVID-19. Takie zablokowanie możliwości przemieszczania się jest opisane jako czynnik głęboko modyfikujący życie na pograniczu i jako przykład procesów odtwarzania granicy (*rebordering*). Obszarem, na którym obrazowane są te procesy, są polsko-niemieckie dwumiastra. Przedstawione rezultaty opierają się na zrealizowanych na tych terenach jakościowych badaniach empirycznych – spacerach badawczych i wywiadach pogłębionych – które zostały uzupełnione o dodatkowe wywiady telefoniczne przeprowadzone w trakcie pandemii.

Słowa kluczowe granica polsko-niemiecka, dwumiastra, mobilność, COVID-19, rebordering, debordering

Abstract The paper explores life on the borderland from the perspective of mobility processes. It treats the freedom of movement and various kinds of associated interventions as an example of processes of border blurring (*debordering*). This situation is juxtaposed with the temporary closure of borders and the reinstatement of control due to the COVID-19 pandemic. This blockage of mobility is described as a factor profoundly modifying life on the border and as an example of processes of border restoration (*rebordering*). The area where these processes are illustrated is the German-Polish twin cities. The presented results are based on the qualitative empirical research conducted in these areas – research walks and in-depth interviews – supplemented by additional telephone interviews conducted during the pandemic.

Key words Polish-German border, twin cities, mobility, COVID-19, rebordering, debordering

Polsko-niemieckie dwumiastra – Słubice i Frankfurt, Gubin i Guben, Zgorzelec i Goerlitz – są jednym z głównych obiektów zainteresowań socjologii pogranicza w Polsce. Miastom tym oraz położonym w ich okolicach obszarom przygranicznym poświęcono jak dotąd wiele uwagi¹.

Jednym z kluczowych elementów życia tych dwumiastr jest swobodny przepływ transgraniczny, który stanowi podstawę nie tylko tamtejszej gospodarki,

¹ Np. Galasińska, Galasiński 2005, Jańczak 2011, Dotzbiasz 2015, Markuszewska, Tanskanen, Subirós 2016.

ale również wielu innych obszarów życia (np. edukacji lub turystyki). Z tego powodu celem niniejszego tekstu będzie refleksja nad tym, jaka jest rola procesów mobilności dla funkcjonowania mieszkańców dwumiast i w jaki sposób na te zjawiska wpłynęła pandemia COVID-19, w trakcie której miało miejsce tymczasowe zamknięcie polsko-niemieckiej granicy i przywrócenie na niej kontroli.

Podstawowe wymiary rozumienia granicy we współczesnych *border studies*

W ramach współczesnych badań granicy już dawno porzucono traktowanie jej wyłącznie jako jednoznacznie wyznaczonej linii terytorialnej. Wynika to z kilku powodów. Po pierwsze, nawet jeżeli granice są postrzegane i przedstawiane na mapie jako linie, to mają one złożony charakter i składają się z bardziej rozbudowanych kompleksów fizycznych: ścieżek, zasieków etc². W przypadku polsko-niemieckiej granicy jest to również linia rzeczna, na Nysie Łużyckiej i Odrze.

Po drugie, wspomniane kompleksy fizyczne wpływają na transformacje funkcjonowania granicy: w miejsce linii granicznej (*boundary line*) zaczęto mówić o „granicy regulowanej” (*governable border*)³. Szereg różnego rodzaju zabiegów infrastrukturalnych – słupki graniczne, punkty kontrolne, zasieki – pełni również funkcje kontrolne i to w dwojaki sposób. Z jednej strony fizycznie odgradzają one od siebie dwie strony granicy, uniemożliwiając jej przekraczanie lub wprowadzając związane z tym dodatkowe obwarowania. Z drugiej, wytwarzają również wkoło granicy specyficzny dyskurs ukierunkowany na zapewnianie o sprawowaniu kontroli, a tym samym uczestniczą w kształtowaniu postaw i emocji dotyczących granicy. Przykładem takich działań są zabiegi przy granicy polsko-białoruskiej, gdzie tworzenie zasieków i murów ma być również deklaracją o potencjale sprawowania przez państwo kontroli nad przepływami granicznymi. W podobny sposób polityczne wykorzystanie regulowanej granicy obecne jest wokół dyskusji dotyczących granicy pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Meksykiem. Innymi słowy, granica – sposoby jej przedstawiania i opowiadania o niej – stanowi element władzy i sposób konstruowania wiedzy⁴. W przypadku granicy polsko-niemieckiej ten wymiar pełni nieco inną rolę ze względu na swobodę przepływu ludzi i towarów w ramach Strefy Schengen. Dawna infrastruktura kontroli granicznej zmieniła swoje przeznaczenie,

² Pullan 2013, s. 127.

³ Robertson 2008, s. 449.

⁴ Van Houtum 2012, s. 411.

lecz nadal stanowi jeden z bardziej rozpoznawalnych elementów krajobrazu pogranicza.

Trzeci powód odejścia od postrzegania granicy z perspektywy linii terytorialnej jest najważniejszy dla niniejszego tekstu. Jest również jednym z kluczowych założeń niemal wszystkich społecznych badań pogranicza. Związany jest z założeniem, że granice są nie tylko widzialnymi liniami – czy to na mapie, czy w przestrzeni fizycznej – ale są również konstruktami społecznymi⁵. Stąd też badania granicy koncentrują się w większym stopniu na procesach wytwarzania i komunikowania podobieństw i różnic społeczno-przestrzennych na pograniczu⁶. Postrzeganie granicy jako konstrukt społeczny jest związane z wyróżnieniem dwóch poziomów wytwarzania i funkcjonowania granicy⁷. Pierwszy z nich to wymiar formalny. Dotyczy on przede wszystkim funkcjonowania państwa, samorządu terytorialnego i ponadpaństwowych regulacji wiążących się z granicą. Drugi to właśnie wymiar nieformalny, związany z oddolnymi aktywnościami ukierunkowanymi na granicę. Takie rozróżnienie jest elementem szerzej rozumianego zwrotu konstruktywistycznego w ramach *border studies*⁸. Zakłada on nie tylko wspomniane już odejście od traktowania granicy jako statycznej linii. Przyjmuje również, że funkcjonowanie granicy jest dynamicznym procesem, w ramach którego negocjowane są praktyki i znaczenia z nią związane. Nie musi mieć to wyłącznie charakteru zbiorowego. Równie istotne jest istnienie „osobistych granic”⁹ związanych z indywidualnymi doświadczeniami, skojarzeniami czy emocjami. Przykładowo, przekraczanie granicy może być związane zarówno ze stresem, jak radością i zabawą¹⁰. Warto podkreślić, że osobiste granice w większości są wytwarzane przez mieszkańców terenów przygranicznych. W ten sposób istotnym elementem staje się w tym przypadku lokalność doświadczeń i codziennych praktyk wytwarzających granicę.

Co za tym idzie, po czwarte, wyróżnić można wiele wymiarów i sposobów rozumienia tej samej granicy. Obok wymiaru geopolitycznego czy (bio)fizycznego, istotny jest również jej aspekt symboliczny, który powinien być postrzegany jako w takim samym stopniu realny¹¹. Dotyczy on symboli, znaczeń, emocji czy stereotypów przypisywanych granicy, osobom ją przekraczającym, kontrolującym i mieszkającym po jej drugiej stronie. Istotnym elementem symbolicznego wymiaru granicy jest również jej materialność i wizualność¹².

⁵ Haselsberger 2014, s. 507.

⁶ Cooper, Rumford 2013, s. 120.

⁷ Kolossov, Scott 2013, s. 2.

⁸ Kolossov, Scott 2013, s. 3.

⁹ Burrell 2008, s. 353.

¹⁰ Burrell 2008, s. 355.

¹¹ Lamont, Molnár 2002, s. 169.

¹² Haselsberger 2014, s. 508.

Funkcjonowanie granicy w perspektywie mobilności

Jeżeli więc przyjmujemy, że istotny wpływ na kształtowanie granicy odgrywa indywidualne doświadczenie lokalnych podmiotów, to koniecznym staje się uwzględnienie przy tym szeroko rozumianych procesów mobilności. Indywidualne i kolektywne przemieszczanie się jest jednym z podstawowych procesów wyznaczających zasady współczesnego życia społecznego, nie tylko na pograniczu¹³. Po pierwsze, dotyczy to mobilności codziennej, przemieszczania się do pracy/szkoły, podróżowania po okolicach miejsca zamieszkania. Po drugie, to mobilność rekreacyjna – tymczasowa zmiana miejsca pobytu ze względu na urlop, wakacje, krótkoterminowe odwiedziny. Po trzecie w końcu, to mobilność związana ze stałą zmianą miejsca zamieszkania. Pierwsze dwie sytuacje są w dużej mierze związane z rozwojem infrastruktury mobilnościowej: transportu zbiorowego, sieci komunikacyjnych, ofert biur podróży etc. Na trzecią z sytuacji wpływają w dużym stopniu zmiany świadomościowe i coraz powszechniejsze przekonanie o tym, że cykl własnego życia może odbywać się w różnych miejscach.

Z jednej więc strony mobilność staje się swego rodzaju przymusem współczesnego życia społecznego¹⁴. Korzystanie z szeregu ofert, uczestnictwo w różnych rodzajach praktyk społecznych wymaga przemieszczania się, gdyż miejsca realizowania tych praktyk są zróżnicowane przestrzennie. W znacznym stopniu dotyczy to również pogranicza polsko-niemieckiego. Jednocześnie warto zaznaczyć, że różne kategorie społeczne posiadają różne możliwości dotyczące przemieszczania się¹⁵. Nie wszyscy posiadają pełną kontrolę nad swoją mobilnością. Niektórzy (np. uchodźcy) są do niej zmuszeni, a tym samym przywilejem może stać również bezruch (*immobility*)¹⁶. Inni, mimo chęci, nie posiadają możliwości przemieszczania się, na przykład ze względów finansowych lub niedostatecznie rozbudowanej infrastruktury komunikacyjnej. W takim ujęciu pojęciem równie ważnym, jak mobilność, staje się motylność (*motility*)¹⁷, rozumiana jako potencjał i możliwość realizowania mobilności zgodnie z własną wolą, co zależne jest od posiadanych kapitałów (ekonomicznego, społecznego, kulturowego), jak i od dostępu do oferty infrastrukturalnej. Można więc przyjąć, że mobilność i motylność stają się czynnikami wpływającymi na nierówności społeczne.

Pojawia się w tym momencie pytanie o rolę granicy w procesach mobilności i o przebieg tych procesów na terenach przygranicznych. W potocznym

¹³ Urry 2009.

¹⁴ Torkington 2012, s. 71.

¹⁵ Sur 2014, s. 73.

¹⁶ Torkington 2012, s. 89.

¹⁷ Kaufmann, Bergman, Joye 2004.

rozumieniu głównym zadaniem granicy jest przecież odgradzanie i separowanie, a więc tym samym ograniczanie możliwości swobodnego przemieszczania się. Jednakże współczesne badania w ramach *border studies* i *mobility studies* podważają takie podejście, co można rozważać na kilka sposobów.

Po pierwsze, nie każda granica funkcjonuje tak samo w odniesieniu do jej przepuszczalności. Istnieją granice „grubsze” i „cieńsze”, a więc trudniejsze i łatwiejsze do przekraczania¹⁸. Dotyczy to zarówno uwarunkowań fizyczno-infrastrukturalnych (ilość i trwałość barier), instytucjonalnych (zakres kontroli granicznych), jak i świadomościowych (indywidualne przekonania o tym, jak trudno jest przekraczać granicę). Co więcej, ta sama granica może różnić się swoją „grubością” w zależności od tego, jacy aktorzy chcą ją przekraczać. Przykładowo, wjazd do Strefy Schengen związany jest z różnego rodzaju obwarowaniami, w zależności od tego, czy dotyczy obywateli państw należących do Strefy.

Po drugie, elementem zmieniającym postrzeganie granic w perspektywie mobilności jest rozszerzenie pełnionych przez granicę funkcji. Wśród publikacji wskazujących na takie funkcje¹⁹ wciąż jako główna wymieniana jest ta, która dotyczy określania suwerenności terytorialnej poszczególnych państw. Jednakże obok niej współlistnieją inne funkcje, które z pozoru mogą się wydawać wobec siebie sprzeczne: granica, która funkcjonuje jednocześnie jako separacja i łącznik; jako odróżnianie i afirmacja. Innymi słowy, funkcjonowanie granicy jako bariery wytwarza pomiędzy jej różnymi stronami różnicę: regulacji prawno-gospodarczych, stylów życia, posiadanych i oferowanych zasobów, krajobrazu etc. Taka różnica sprawia, że wokół granicy pojawia się chęć wymiany – poszukiwania po jej drugiej stronie tego, co w odpowiedni sposób nie jest oferowane po mojej stronie.

Po trzecie, na przebieg procesów mobilności na terenach przygranicznych ma wpływ globalizacja, wymiana kulturowa i rozwój ponadnarodowych organizacji²⁰. Prowadzi to częściowo do niwelowania wspomnianych przed chwilą różnic, ale również ułatwia ich zrozumienie, na przykład w odniesieniu do stylów życia. Z kolei ponadpaństwowe organizacje tworzą regulacje uspojnijające choćby zasady prawne obowiązujące po różnych stronach granicy, czego przykładem może być transgraniczna współpraca samorządów lokalnych i istnienie euroregionów.

¹⁸ Haselsberger 2014, s. 506 i 510.

¹⁹ Sohn 2014, s. 593–594.

²⁰ Sohn 2014, s. 588.

Mobilność transgraniczna a procesy *rebordering* i *debordering*

Można więc przyjąć, że granica jest nie tylko przeszkodą dla mobilności, ale również jej ułatwieniem²¹. Jej zadaniem jest nie tylko zatrzymywanie, ale również umożliwianie sprawniejszego przemieszczania się²². Zarządzanie granicą jest więc również definiowaniem i zarządzaniem nią jako przestrzenią przepływów²³ i staje się tożsamy z zarządzaniem mobilnością (*governmobility*)²⁴, co dotyczy nie tylko ludzi, ale również towarów, idei, informacji, przedmiotów czy obrazów²⁵.

Powiązana z granicą mobilność staje się tym samym jednym z kluczowych wymiarów procesów *debordering* i *rebordering* – zamazywania i odtwarzania granicy. W ramach tych procesów zauważyć można różne, sprzeczne ze sobą tendencje, zmieniające się w czasie. Procesy *reborderingu* i *deborderingu* dzieją się bowiem równolegle na różnych poziomach²⁶. Okres zimnej wojny był związany ze ścisłym zamykaniem granic, szczególnie tych pomiędzy państwami należącymi do dwóch skonfliktowanych bloków. Upadek komunizmu w 1989 r. zapoczątkował stopniowe otwieranie granic. Zostało to częściowo zastopowane po zamachach terrorystycznych 11 IX 2001 r., gdy zauważalny był wzrost „ideologii *reborderingu*”²⁷, ukierunkowany na ściślejszą kontrolę mającą na celu zapewnianie bezpieczeństwa zarówno podróżującym, jak i innym osobom. Jest to związane z ogólniejszym założeniem, opartym na trudno przetłumaczalnej grze anglojęzycznych słów, która mówi o „*b/ordering processes*”²⁸. Oznacza to, że procesy wytwarzania granic są jednocześnie procesami wytwarzania wkóło nich pewnego porządku i tym samym regulowania zachowań ludzi. Równolegle do wspomnianych procesów miało miejsce dalsze zacieranie granic, związane na przykład z rozszerzeniem najpierw Unii Europejskiej, a następnie Strefy Schengen na wschód, co znacznie ułatwiało realizowanie procesów mobilności. W ostatnich latach dostrzec można szereg zjawisk, które ponownie przywracają znaczenie procesom odtwarzania granicy. Najpierw był to kryzys dotyczący uchodźców z Bliskiego Wschodu, z powodu którego od 2015 r. wprowadzono nieco ściślejsze regulacje dotyczące kontroli granicznych, również na przejściach polsko-niemieckich. Najgłębszym przejawem *reborderingu*,

²¹ Kloppenburg 2013, s. 54–55.

²² Vaughan-Williams 2010, s. 2.

²³ Kurki 2014.

²⁴ Bærenholdt 2013.

²⁵ Basu, Coleman 2008, Bissel 2007.

²⁶ Amilhat-Szary 2015.

²⁷ Van Houtum 2012, s. 406.

²⁸ Van Houtum 2012, s. 405.

przywracającym kontrole graniczne i wprowadzającym niemal całkowity zakaz przekraczania granicy, była pandemia koronawirusa COVID-19. W tym okresie przez niemal 3 miesiące (od marca do czerwca 2020 r.) przekraczanie granicy polsko-niemieckiej, ale również innych granic w ramach Strefy Schengen, było niezwykle utrudnione²⁹. Od 2022 r. znaczący wpływ na funkcjonowanie granic i powrót koncepcji *reborderingu* ma wojna w Ukrainie.

Jednocześnie warto zaznaczyć³⁰, że transgraniczna integracja, o której mowa w przypadku dwumiastr, nie jest rezultatem wyłącznie wspomnianych procesów borderingu, opartych na instytucjonalnych procesach geopolitycznych. Jest to również, a może nawet przede wszystkim, wynik możliwości, które lokalni aktorzy dostrzegają w takich procesach. Stąd też obok odgórnych inicjatyw podtrzymujących *debordering*, pojawiają się również te oddolne, podejmowane w sposób nieformalny. Ich istotnym elementem jest zarządzanie procesami transgranicznej mobilności i przepływu ludzi, towarów, usług i innych dóbr.

Dalsza część niniejszego tekstu będzie więc refleksją nad tym, w jaki sposób zmieniło się funkcjonowanie polsko-niemieckiego pogranicza w sytuacji ograniczonej mobilności i przepływów, co było skutkiem przywrócenia kontroli granicznych w wyniku pandemii koronawirusa COVID-19. Warto zaznaczyć, że oczywiście istnieją już pogłębione analizy dotyczące funkcjonowania granicy w sytuacji pandemii i lockdownu. Elżbieta Opiłowska³¹ badała sposób funkcjonowania dyskursu publicznego w okresie zamknięcia granicy. Ustaliła, że w trakcie zamknięcia granicy dyskurs przedstawiał mieszkańców obu stron jako sąsiadów i sprzymierzeńców, a nie źródło potencjalnych infekcji. Anja Hennig³² analizowała, jakie były możliwości współpracy ponadpaństwowych organizacji (np. NGOów) w sytuacji zamknięcia granicy. Podtrzymywanie takiej współpracy traktowała jako siłę społeczeństwa obywatelskiego. Na znaczenie transgranicznej współpracy zwracali uwagę również Wojciech Opióła i Hynek Böhm³³, podkreślając rolę euroregionów w jej podtrzymywaniu. Kamila Dolińska i Julita Makaro pisały o protestach, które odbywały się podczas okresu zamknięcia granicy³⁴.

²⁹ Warto przy tym podkreślić, że decyzja o zamknięciu granicy była podjęta na szczeblu centralnym (rządowym), bez konsultacji, czy nawet informowania władz lokalnych i regionalnych.

³⁰ Sohn 2014, s. 593.

³¹ Opiłowska 2020.

³² Hennig 2021.

³³ Opióła, Böhm 2022.

³⁴ Dolińska, Makaro 2020.

Metodologia

Zaprezentowane poniżej rezultaty są oparte na badaniach empirycznych zrealizowanych w ramach międzynarodowego, polsko-niemieckiego projektu badawczego *DE-RE-BORD: Społeczno-przestrzenne transformacje na niemiecko-polskich obszarach przygranicznych. Procesy zacierania i odtwarzania granicy*. Projekt ten był finansowany w ramach programu Beethoven 2 przez polskie Narodowe Centrum Nauki oraz niemiecki Deutsche Forschungsgemeinschaft³⁵.

Głównym celem projektu było zbadanie procesów zacierania i odtwarzania granicy polsko-niemieckiej, ze szczególnym zwróceniem uwagi na jej aspekty wizualne i materialne oraz na dokonujące się wkoło niej procesy mobilności. Badania realizowane były równolegle w Polsce i Niemczech na trzech obszarach. Po pierwsze, w Słubicach i Frankfurcie nad Odrą, traktowanych jako środowiska miejskie. Po drugie, w okolicach miast Gubin/Guben, w miejscowościach Późna i Griessen, traktowanych jako środowiska wiejskie. Jako trzeci obszar wybrano Poznań, Berlin i łączącą te miasta infrastrukturę mobilnościową – przyjmując, że rozwój tej infrastruktury skutkuje możliwością potraktowania wspomnianych miast również jako transgranicznych.

Prace badawcze realizowane były w kilku modułach (work packages; WP). WP0 dotyczył badań wstępnych, w tym obserwacji uczestniczącej realizowanej we wszystkich wspomnianych obszarach. WP1 związany był z analizą dyskursu dotyczącego granicy w prasie polskiej i niemieckiej, jak również z analizą wizualnych przedstawień granicy. W ramach WP2 zrealizowano wywiady eksperckie z osobami reprezentującymi lokalne instytucje samorządowe i pozarządowe. WP3 badał praktyki mieszkańców wspomnianych obszarów, a WP4 koncentrował się na porównaniach i analizach teoretycznych zebranego materiału empirycznego.

W niniejszym artykule odnoszę się wyłącznie do badań zrealizowanych w ramach WP3. Miały one złożony charakter i składały się z kilku etapów. W polskiej części projektu wzięło w nich udział 16 osób³⁶. Licząc wspomnianych wcześniej mieszkańców Poznania, byli to w zdecydowanej większości mieszkanki i mieszkańcy wspomnianych regionów: Słubic, Gubina/Późnej i ich okolic. Próba została zróżnicowana pod kątem płci (połowę stanowiły kobiety, połowę mężczyźni) oraz wieku. Istotnym elementem doboru było także zróżnicowanie pod kątem wykonywanego zawodu. Wśród badanych – poza „przeciętnymi” mieszkańcami, znajdowali się także m.in. pracownicy instytucji edukacyjnych,

³⁵ Projekt *Społeczno-przestrzenne transformacje na niemiecko-polskich obszarach przygranicznych. Procesy zacierania i odtwarzania granicy* był finansowany w latach 2018–2022 w ramach programu Beethoven 2 przez Narodowe Centrum Nauki [UMO-2016/23/G/HS6/04021].

³⁶ W ramach WP3 zrealizowano również 5 wywiadów z osobami, które często podróżują pomiędzy Polską a Niemcami. Jednak te wywiady nie zostały wykorzystane w niniejszym tekście, jako że nie dotyczyły bezpośrednio tematyki dwumiast.

miejskich instytucji kultury, organizacji pozarządowych, lokalni sołtysi. W ten sposób możliwe stało się również poznanie analizowanych procesów z różnych perspektyw, gdyż wspomniani badani łączyli swoje doświadczenia jako mieszkańców z doświadczeniami pracy w przywołanych instytucjach. Badanie w ramach WP3 zostało zaplanowane jako składające się z trzech etapów. W pierwszym z nich osoby badane korzystały ze specjalnie zaprojektowanej na te potrzeby aplikacji na smartfony, która monitorowała sposoby codziennego przemieszczania, zbierała dane dziennikowe dotyczące codziennych czynności, jak również pomagała wykonywać zdjęcia, o które osoby badane zostały poproszone. W drugim etapie realizowane były spacerowe badania wykorzystujące technikę wideozwiedzania (*walking-with-video*). Celem spacerów było zapoznanie się z rolą materialności i wizualności w ramach życia na terenach pogranicznych. W trzecim etapie przeprowadzane były indywidualne wywiady pogłębione, które wykorzystywały m.in. materiały zebrane przez aplikację. Wywiady miały na celu poznanie przede wszystkim świadomościowego wymiaru postrzegania granicy. W tym artykule wykorzystywane są dane pozyskane w ramach spacerów badawczych oraz wywiadów pogłębionych.

Wydarzenia związane z pandemią koronawirusa COVID-19 skłoniły zespół badawczy do rozszerzenia zaplanowanych pierwotnie badań. W marcu i kwietniu 2020 r. zrealizowanych zostało dodatkowo kilkanaście wywiadów telefonicznych z przebadanymi wcześniej osobami. Zebrane w ten sposób dane stanowiły uzupełnienie tych pozyskanych wcześniej i umożliwiły porównanie wybranych sposobów funkcjonowania granicy przed i w trakcie pandemii.

Treść wywiadów i spacerów badawczych została przepisana, a następnie zakodowana z wykorzystaniem oprogramowania MaxQda. Przy analizie zebranych danych wykorzystano metodę typologiczną, poszukując w ten sposób najczęściej pojawiających się w wypowiedziach osób badanych motywów.

Analizy w niniejszym artykule odnoszą się wyłącznie do wypowiedzi osób mieszkających po polskiej stronie granicy – zarówno z okolic Słubic, jak i Póżniej/Gubina. Wynika to z faktu, że niemiecki partner badań nie przeprowadził dodatkowych wywiadów telefonicznych w trakcie pandemii. Zrealizowanie analiz porównawczych byłoby więc z tego powodu niemożliwe.

Przed pandemią: swoboda transgranicznych przepływów

Miasta połączone

Mieszkańcy dwumiast mają pełną świadomość tego, że ich miasta są ze sobą połączone i to nie tylko w sensie bliskości przestrzennej. Wskazuje się tu na instytucjonalne uwarunkowania takiego stanu rzeczy: współpracę samorządów

polskich i niemieckich miast, co przejawia się także w identyfikacji wizualnej i hasłach opisujących współpracę („Ohne Grenzen”, „Bez granic”). Co ciekawe, w niektórych wypowiedziach pojawia się przekonanie, że taka współpraca instytucjonalna wpływa na oddolne relacje społeczne, że „ludzie są życzliwsi dla siebie” [W_31]³⁷.

Jednocześnie mieszkańcy zauważają, że to połączenie niesie za sobą daleko idące konsekwencje i może być nawet swoistym fatum wiszącym nad regionami pogranicznymi:

„Nie czarujmy się. Te miasto nie miałyby szans bytu, gdyby nie Frankfurt. To jest zbyt duże miasto. Zbyt duża ilość ludzi, żeby nie miało to odzwierciedlenia. Bo niech pan sobie wyobrazi, że na przykład teraz Niemcy przestają u nas kupować paliwo i papierosy...” [W_27].

Istnieje przekonanie, że dwumiasta funkcjonują niejako wzajemnie dla siebie. A w momencie, gdy taka współpraca zostałaby załamana, sens istnienia miasta zostałby w znacznym stopniu podważony. W tym przypadku mowa jest o Słubicach i Frankfurcie. Konieczne byłoby zweryfikowanie, na ile podobne stwierdzenia można sformułować również wobec pozostałych dwumiast. Można jednak przypuszczać, że mieszkańcy Gubina mogliby podpisać się pod tym stwierdzeniem.

Wskazuje się przy tym na pewną niesymetryczność relacji w dwumiastach. Mieszkańcy polskich miast twierdzą, że „jesteśmy uzależnieni od Niemców” [W_30] i że przez długi czas „nie byliśmy partnerami” [W_27]. Podaje się wiele przykładów sytuacji, w których to mieszkańcy polskiej strony granicy dostosowują się do oczekiwań odwiedzających ich mieszkańców strony niemieckiej. Dotyczy to m.in. kwestii językowych (napisy niemieckojęzyczne w Polsce i obsługa niemieckich klientów po niemiecku) lub ekonomicznych (podwyższone ceny produktów i usług po polskiej stronie, możliwość płatności w euro)³⁸. Częstym sformułowaniem językowym obrazującym taką sytuację jest określenie wykonywania czegoś „pod Niemca” (np. [W_30]).

³⁷ Przytoczone wypowiedzi osób badanych są oznaczone odpowiednimi kodami. W oznacza indywidualny wywiad pogłębiony zaplanowany pierwotnie w projekcie. SB oznacza spacer badawczy. W2 to z kolei dodatkowy wywiad, zrealizowany w trakcie lockdownu na wiosnę 2020 r. Numer jest indywidualnym oznaczeniem osoby badanej.

³⁸ Podobne oferty otwierające praktyki wymiany – np. napisy po polsku po niemieckiej stronie, obsługę w języku polskim w niemieckich sklepach – znaleźć można także na przygranicznych terenach Niemiec. Potwierdzają to również wypowiedzi badanych: „Mi się wydaje, że granica w tym momencie jak nie mamy... mamy wolny przepływ ludzi i towarów to granica jest w głowie. Granica to jest to co my sobie wymyślimy, to co nas ogranicza” [W_24]. Bez wątplenia jednak są one mniej rozpowszechnione niż w podobnych przypadkach na terenie Polski. Wynikają też raczej z innych pobudek – w Polsce to nastawienie na niemieckiego klienta, w Niemczech to często rezultat pracy na tych terenach osób z Polski, znających język polski.

W świadomości mieszkańców bezpośrednie połączenie ze sobą dwumiast potwierdza wspomniane wcześniej tropy literaturowe – podstawową funkcją takiej sytuacji jest zapewnienie przepływów i mobilności:

„I jak zaczną się problemy typu, że nie wiem, nie byłoby Schengen, to leżymy. Nie, nie czarujemy się. Przepływ towarów, ludzi, musi być swobodny, bo jak nie będzie, to się zaczynają problemy” [W_27].

Otwarte granice, brak kontroli, możliwość swobodnego podróżowania warunkują wiele codziennych praktyk, nie tylko zresztą zarobkowych. Niektórzy (np. [W_29]) wspominają doświadczenia związane z dawnymi kontrolami granicznymi, „trzepaniem” przez strażników, kontrolowaniem przewożonych towarów. Inni (np. [SB_21]) mówią o istniejących kiedyś dodatkowych zabezpieczeniach, na przykład fotokomórkach zamontowanych w bardziej oddalonych od centrów miast miejsc, które alarmowały straż graniczną o ruchu na linii granicznej. Przedpandemiczna sytuacja była postrzegana jako zdecydowane przeciwieństwo tamtych momentów.

Mobilność połączonych miast i jej infrastruktura

Swoboda transgranicznych przepływów w znacznym stopniu jest uwarunkowana przez praktyki mobilności. Przemieszczanie się pomiędzy dwumiastami jest stałym elementem życia mieszkańców tych terenów. Ważnym elementem krajobrazu [W_22] jest np. most łączący Frankfurt i Słubice, zatłoczony w godzinach porannych i popołudniowych samochodami poruszającymi się w obie strony.

Z kolei jednym z głównych problemów życia codziennego stają się utrudnienia w mobilności:

„Prowadzone są różnego typu akcje kontrolne i tak dalej. I są robione zwięzi na autostradach lub jakieś gardła, przez parkingi trzeba przejeżdżać albo po prostu znaki są pootwierane, że trzeba jechać wolniej, bo sobie typują, kogo ściągną. Tak widać na zdjęciach, że korki niekiedy naprawdę mają po 10–15 kilometrów i dla kogoś, kto ma czas nie jest to problematyczne, ale dla ludzi, którzy jadą na przykład, z mojego punktu widzenia ciężarówką i mają ten czas wyliczony, może nie co do minutki, ale jednak jest tam jakiś okres, w którym trzeba gdzieś dojechać” [W_31].

Stąd też jednym z głównych zadań władz samorządowych jest odpowiednie zadbanie o infrastrukturę umożliwiającą bezproblemową mobilność transgraniczną. Z jednej strony dotyczy to nowych możliwości przemieszczania się w ramach transportu publicznego. W tym wymiarze sztandarowym, wielokrotnie przywoływanym przykładem jest autobus kursujący pomiędzy Frankfurtem a Słubicami. Inną podobną inwestycją jest statek:

„No z takich inicjatyw, które się dzieje powiedzmy na Odrze no to jest wspólny... statek zefir, który został zakupiony w ramach unijnego projektu, który pływa... od zdaje się Krosna Odrzańskiego i łączy kilka portów właśnie też Słubice i Frankfurt. No to jest świetna atrakcja turystyczna, no niestety stan rzeki nie zawsze pozwala na to żeby ten statek mógł pływać, ale... ale jest to jedna z atrakcji turystycznych... które w ostatnich latach właśnie łączą” [SB_22].

W perspektywie mieszkańców podobne inicjatywy dotyczące mobilności nie tylko ułatwiają przemieszczanie się i usprawniają przepływy. Są również przykładami udanej współpracy transgranicznej i stanowią symboliczny wkład w to, co „wspólne” i co „łączy”.

Z drugiej strony dbanie i rozwój infrastruktury mobilnościowej dotyczy tworzenia nowych miejsc umożliwiających przekraczanie granicy. Ma to związek ze świadomością ograniczonej przepustowości dotychczasowych przejść granicznych lub z koniecznością remontu dotychczasowych, co może doprowadzić do sparaliżowania ruchu transgranicznego. Wspomina się o planach budowy nowych mostów nad rzeką graniczną, ale również o kładkach dla ruchu pieszego. W tych przypadkach również pojawia się symboliczny wymiar infrastruktury łączącej dwie strony granicy.

Równolegle do wspomnianych rzeczywistych lub potencjalnych inwestycji w infrastrukturę mobilnościową, mieszkańcy odnoszą się do pozostałości po dawnej infrastrukturze granicznej:

„Są miejsca, które są dla mnie symbolem zanikania granicy, jak np. przejście w Gubinku. Bardzo znane i popularne, tędy przejeżdżały te pojazdy wysoko gabarytowe, tzw. tiry, tam ustawiały się ogromne kolejki. Cała infrastruktura została tutaj wybudowana właśnie na potrzeby tego przejścia granicznego, kontroli celnej i mnóstwo tam budynków, to wszystko stoi po prostu i niszczeje i zarasta. I żywego ducha tam właściwie nie ma. Jakiś stróż sobie tam chodzi” [W_24].

W wypowiedzi tej respondentki słyszymy poczucie pustki, porzucenia tych miejsc, które niegdyś pełniły niezwykle istotną rolę w zarządzaniu transgraniczną mobilnością. W tym momencie pełnią one również funkcję symboliczną – zmiany dawnych zasad życia na granicy, odejścia w niepamięć tego, co niegdyś warunkowało ograniczenia w swobodnym przepływie. Nie oznacza to jednak, że współcześnie nie pojawiają się nowe przykłady infrastruktury blokującej przemieszczanie się i transgraniczne przepływy. Przykładem tego mogą być budowane przy granicy płoty, których zadaniem było powstrzymanie przechodzenia przez granicę dzikich zwierząt w związku z panującą w pewnym okresie zarazą [SB_22].

Bez wątplenia można więc zauważyć w sytuacji przedpandemicznej dominującą rolę procesów zacierania granicy. Granica istniała w świadomości mieszkańców raczej jako pewien symboliczny konstrukt, a nie realne doświadczenie fizyczne czy emocjonalne:

„Mi się wydaje, że granica w tym momencie jak nie mamy... mamy wolny przepływ ludzi i towarów to granica jest w głowie. Granica to jest to co co my sobie wymyślimy, to co nas ogranicza” [W_25].

„Tak, coś co zanika. Co powoduje, że ta granica zanika, bo przechodzimy do siebie po tym moście, robimy u siebie zakupy, tak. Bez problemów” [W_24].

Taki stan rzeczy podkreślany był przez pozostałości dawnej infrastruktury granicznej, które umożliwiały łatwe porównanie dawnej i obecnej sytuacji. Nie oznacza to oczywiście braku różnic pomiędzy dwiema stronami granicy – są one obecne choćby na poziomie poczucia niesymetryczności relacji.

Z punktu widzenia niniejszego tekstu kluczowy jest jednak fakt, że opisany stan wynika w głównej mierze z zapewnienia swobodnego przepływu transgranicznego, co w dużej mierze zależy od swobody mobilności przez granicę. Mieszkańcy mają świadomość, że obie strony granicy są od siebie wzajemnie uzależnione i funkcjonować mogą tylko we wzajemnym połączeniu. A przeszkody w swobodnym przemieszczaniu się są postrzegane jako jeden z głównych problemów pojawiających się w życiu na pograniczu.

Pandemia: blokowanie przepływów

Miasta rozdzielone

Pandemia koronawirusa COVID-19 drastycznie zmieniła niemal wszystkie wymiary życia społeczno-kulturowego. Wpłynęła na funkcjonowanie gospodarki, polityki, edukacji, pracy, życia codziennego. Dla regionów przygranicznych, w tym granicy polsko-niemieckiej, miała ona jeszcze dodatkowy, dramatyczny wymiar. Decyzją władz państwowych od marca do maja 2020 r. przywrócone zostały kontrole graniczne i znacznie ograniczono możliwości przekraczania granicy.

Z wypowiedzi mieszkańców dwumiejscowości pozyskanych w trakcie okresu zamknięcia granicy przebrzmiewa poczucie całkowitej zmiany dotychczasowego postrzegania własnego życia i otoczenia:

„Frankfurt mógł przyjść do nas a my do nich. Teraz to wszystko stoi” [W2_27].

„Nie ma Niemca, bo granica zamknięta i jest katastrofa po prostu” [W2_12].

Podobne w tonie i emocjach wypowiedzi pojawiają się również w wielu innych zrealizowanych w trakcie lockdownu wywiadach. Pokazują one, jak bardzo życie codzienne i tożsamość mieszkańców terenów przygranicznych była oparta o swobodną możliwość przemieszczania się przez granicę. Co istotne, otwarte granice i swobodne przepływy z biegiem lat stały się czymś tak oczywistym, że wiele osób nie uświadamiało sobie ich znaczenia. Zamknięcie granic można więc potraktować jako swoiste quasi-eksperymentalne zdarzenie,

w którym dochodzi do urefleksyjnienia własnej sytuacji życiowej. Wskazać można na jego dwa skutki, ponieważ doszło do przemyślenia na nowo tożsamości życia na pograniczu.

Po pierwsze, poddano w wątpliwość sens dotychczasowej współpracy instytucjonalnej w ramach dwumiast: „Sytuacja związana z tym partnerstwem ślubicko-frankfurckim no nie zdała egzaminu” [W2_11]. Wskazywano na to, że władze samorządowe w niedostateczny sposób poradziły sobie z nadzwyczajną sytuacją, koncentrując się bardziej na kontrolowaniu szczelności granic, niż na wsparciu dla osób, które z tego powodu ucierpiały. Deficyt instytucjonalnego wsparcia oddolnego skutkowało pojawianiem się spontanicznych inicjatyw oddolnych. Przykładowo, mieszkańcy stworzyli transparent z napisem „otwórzcie granicę, przetrwamy razem” [W2_27]. Więcej na temat oddolnych inicjatyw w dalszej części artykułu.

Po drugie, rozdzielone tymczasowo miasta wpłynęły na sam sposób rozumienia granicy. Wcześniej, w przedpandemicznej sytuacji, miała ona charakter bardzo często symboliczny. Zamknięcie możliwości swobodnych przepływów uwidocznili ponownie jej fizyczny, namacalny charakter. Co więcej, wpłynęło na refleksję również na innym poziomie, dodając do dotychczas istniejących sposobów rozumienia nowe, również nieco symboliczne:

„Granica naszych możliwości życiowych, naszego być albo nie być. Wróciliśmy prawie do czasów, kiedy granice były zamknięte, kiedy bazaru nie było, bo nie był potrzebny, bo nie było klientów z Niemiec” [W2_14].

Bezruch miast rozdzielonych

Podana w mediach informacja o planowanym zamknięciu granicy spowodowała swoistą panikę wśród niemieckich klientów robiących zazwyczaj zakupy w Polsce. W noc poprzedzającą przywrócenie kontroli polskie miasta przygraniczne przeżywały „najazd” osób robiących zapasy najczęściej zakupywanych produktów (papierosów, paliwa).

Kontrastowało to z atmosferą dwumiast już po przywróceniu kontroli: „Generalnie można zauważyć pustki na ulicach, także trochę takie wymarłe miasto, zresztą po obu stronach” [W2_22]. Dominującym wrażeniem obecnym w wypowiedziach mieszkańców była pustka, potęgowana przez ciszę i bezruch. Zwracano uwagę na całkowity brak samochodów z rejestracjami niemieckimi. Ponownie też pojawił się wątek symboliczny – most łączący Ślubice i Frankfurt, niegdyś tętniący ruchem pieszym i samochodowym, a obecnie niemal całkowicie pusty, wyglądał „przerażająco” [W2_13].

Brak możliwości mobilności i swobody przepływów skutkowało od razu zauważeniem nieprzystawalności dotychczasowej sytuacji do nowych realiów:

„Zwiększona ilość sklepów w Słubicach pod kątem właśnie klientów niemieckich okazuje się teraz przesytem dla samych słubiczan. Ta ilość marketów przerasta zapotrzebowanie wynikające z ilości osób tu mieszkujących” [W2_14].

Zamknięcie granicy po raz kolejny stało się więc elementem urefleksyjniającym często niezauważalne wcześniej zasady życia na terenach przygranicznych. Dopiero wtedy mieszkańcy jednoznacznie mogli dostrzec, że wytworzona w polskich miastach infrastruktura handlowa ukierunkowana jest na klienta z zagranicy. Widoczne stawały się w ten sposób także różnice w stylach życia mieszkańców różnych stron granicy. Zwracano na przykład uwagę na zdecydowany nadmiar szparagów, których nie ma komu sprzedać [W2_12]. Wynikało to z faktu, że nie jest to warzywo tak popularne w polskiej kuchni, a dotychczas masowa jego uprawa ukierunkowana była na klientów niemieckich, wśród których szparagi cieszą się o wiele większą popularnością.

Zaistniała sytuacja nie oznaczała, że ruch transgraniczny całkowicie zanikł. Funkcjonowały pewne kategorie osób (np. zawodowi kierowcy), którzy posiadali prawo przekraczania granicy bez konieczności poddawania się kwarantannie. Wielu spośród mieszkańców wspominało o ogromnych korkach, które tworzyły się na przejściu granicznym na autostradzie w Świecku, co wynikało z dokładnej kontroli osób powracających z Niemiec do Polski. W miastach przygranicznych pojawiały się też nowe osoby – właśnie ci, którzy znajdowali się w podróży do Polski, lecz z różnych względów zmuszeni zostali do przejazdu przez dwumiasta. Stali mieszkańcy zaczęli traktować takich przybyszów podejrzliwie, widząc w nich potencjalnych nosicieli koronawirusa: „Taki minihajt zaczął się pojawiać, że tak jakby, nie wiem, oni są zadżumieni i absolutnie nie chcą mieć kontaktu z nimi” [W2_22].

Zablokowanie mobilności i przepływów nie spotkało się, jak już zostało wspomniane, z odpowiednią – zdaniem mieszkańców – reakcją władz lokalnych. Dlatego też mieszkańcy rozpoczęli poszukiwanie własnych, nieformalnych i pozainstytucjonalnych sposobów na to, by choćby częściowo przywrócić możliwości sprzed pandemii. Kluczowym przykładem takiej sytuacji była nieformalna wymiana na moście granicznym:

„Można było przyjść na most i przekazać sobie coś. Sam brałem udział w takiej akcji, gdzie polska pani weterynarz swojemu niemieckiemu pacjentowi, czyli zwierzakowi, przekazywała paczkę z odpowiednią karmą i jakimiś tam lekarstwami. Słyszałem też, że można było przekazać paszport czy pieniądze. Wymieniano się jakimiś posiłkami i tak dalej. Tylko że w pewnym momencie weszła taka sytuacja, że stało się to nagminne. Do tego stopnia, że na tym moście zwiększył się o tyle ruch, że ludzie wykorzystywali tę sytuację, mogli przekazywać kolegom z Niemiec po dwie sztangi fajek. Zaczęły się nadużycia” [W2_11].

Z czasem, wobec wspomnianych nadużyć, straż graniczna wprowadziła całkowity zakaz jakichkolwiek podobnych aktywności. Poszukiwano jednak

innych nieformalnych sposobów przywrócenia transgranicznych przepływów. Polscy pracownicy niemieckich firm czasowo zmieniali miejsce zamieszkania i mieszkali w Niemczech, aby uniknąć kwarantanny przy przekraczaniu granicy. Wykorzystywano także zawodowych kierowców, przekazując im drobne przedmioty do przewiezienia na drugą stronę granicy.

Pandemia i tymczasowe zamknięcie granicy było dla mieszkańców badanych terenów swoistym „gromem z jasnego nieba”. Zburzone zostały niemal wszystkie dotychczasowe zasady życia codziennego na pograniczu. Bardzo gwałtownie zostały też odwrócone dotychczasowe procesy *debordering*, koncentrując się na szeregu zabiegów zmierzających do odtwarzania granicy. Taka dramatyczna zmiana była rezultatem braku możliwości realizowania przepływów transgranicznych. Dobitnie pokazało to, jak bardzo dwumiasta są od siebie uzależnione i jak ich dotychczasowa działalność jest oparta na trwałych relacjach transgranicznych. Zaburzenie tych relacji, będące rezultatem zablokowania mobilności, gwałtownie, choć tymczasowo zmieniło zasady funkcjonowania pogranicza polsko-niemieckiego.

Podsumowanie

W niniejszym tekście potraktowano tymczasowe przywrócenie kontroli granicznych w trakcie pandemii COVID-19 jako przejaw procesów odtwarzania granicy (*rebordering*). Na tej podstawie celem było pokazanie, w jaki sposób zablokowanie możliwości transgranicznej mobilności, przemieszczania się i swobodnego przepływu (ludzi, towarów, usług, znaczeń etc.) wpływa na funkcjonowanie polsko-niemieckich dwumias. Przytoczone rezultaty jednoznacznie pokazały, w jak ogromnym stopniu życie na pograniczu jest „życiem połączonym” – ukierunkowanym na relacje z drugą stroną granicy. Brak możliwości utrzymywania tych relacji podważył znaczną część dotychczasowego sposobu rozumienia świata. Posługując się terminologią socjologii fenomenologicznej – pandemia stała się przyczyną załamania rzeczywistości życia codziennego, gdyż podważyła znane sposoby typifikowania oraz zakwestionowała obiektywność i uprawomocnienie dotychczasowego świata³⁹.

Sytuacja pandemii odwróciła – przynajmniej tymczasowo – również szerzej opisywane procesy dotyczące współczesnego funkcjonowania granicy. Rozróżnione wcześniej linia graniczna (*boundary line*) i granica regulowana (*governable border*) zostały ze sobą ponownie utożsamione. Wynikało to z wielu różnego rodzaju zabiegów podejmowanych przez władze państwowe i samorządowe: tworzenie punktów kontroli, mierzenie temperatury, skafandry ochronne dla

³⁹ Berger, Luckmann 1983.

osób pracujących w służbach sanitarnych lub granicznych. W ten sposób nie tylko przywrócono namacalne, fizyczne rozumienie granicy, ale również dobitnie podkreślono jej funkcje kontrolne. Można postawić tezę, że tego typu działania były też pewnego rodzaju spektaklem mającym na celu wywołanie wśród jego odbiorców – mieszkańców terenów przygranicznych – odpowiednich postaw zmierzających do podporządkowania się ogólnym regulacjom. Tym samym uprawnione jest potraktowanie ich jako sposobów wprowadzania dyskursu kontroli i elementu sprawowania władzy. Przy tym zmienione zostały także funkcje granicy. Wcześniej była ona jednocześnie czynnikiem blokującym i otwierającym przepływy, a w trakcie pandemii jednoznacznie przybrała rolę buforu.

Równocześnie bardzo ciekawy jest fakt, jak bardzo mieszkańcy terenów przygranicznych postrzegają granicę i powiązane z nią obiekty i praktyki w sposób symboliczny. I co niezwykle istotne z punktu widzenia niniejszego tekstu – znacząco często ów symboliczny wymiar dotyczył procesów i obiektów związanych z mobilnością. Są nimi przede wszystkim mosty łączące dwie części granicy, a także obecny na nich ruch pieszy i samochodowy. To właśnie brak tego ruchu i puste mosty pojawiały się wśród wypowiedzi mieszkańców jako obrazy kojarzone z pandemią, z którymi współgrała wynikająca z bezruchu cisza. Symbolicznego charakteru nabierają pozostałości dawnej infrastruktury granicznej, na przykład opuszczone budynki straży czy zarośnięte dawne przygraniczne parkingi, które przypominały czasy sprzed wejścia Polski do UE i budowały zdecydowany kontrast z przedpandemiczną swobodą mobilności transgranicznej. Ale również, w trakcie pandemii, namacalnym ostrzeżeniem przed możliwością stałego powrotu takiej sytuacji. Jako symboliczne traktowane są również potencjalne wspólne działania polsko-niemieckie, zmierzające do budowania nowej infrastruktury mobilnościowej: mostów, kładek. To pokazuje, że poza swoim wymiarem funkcjonalnym symboliczny aspekt łączenia ze sobą dwóch stron granicy jest wciąż niezwykle świeży.

Można przy tym zwrócić uwagę na interesujący fakt. Analizowane w niniejszym tekście wypowiedzi pochodzą od polskich mieszkańców obu badanych terenów – Słubic oraz Późnej/Gubina. W obu przypadkach mamy do czynienia z podobnymi procesami i infrastrukturą – współpracą samorządów, inicjatywami współpracy pracowniczej, infrastrukturą rzeczną (mosty, kładki). W wypowiedziach mieszkańców obu terenów pojawiają się odniesienia do nich. Jednak zdecydowanie częściej to osoby pochodzące ze Słubic posługują się samą nazwą swojego miasta i mówią o konkretnych odniesieniach – linii autobusowej łączącej Słubice i Frankfurt, moście nad rzeką itd. W przypadku Późnej/Gubina, omawianie podobnych inicjatyw odbywa się najczęściej bez odniesień do przykładów (wyjątkiem w tekście są pozostałości infrastruktury granicznej w Gubinku). Można na tej podstawie wysnuć hipotezę, że współpraca słubicko-frankfurcka ma charakter bardziej symboliczny, jest związana

z obecnością w świadomości pewnych konkretnych realizacji. Współpraca w regionie Gubin-Guben w naszych przynajmniej badaniach pozostała nieco mniej „anonimowa”, przez co w mniejszym stopniu wśród badanych pochodzących z tych regionów pojawiają się konkretne nazwy miejscowości czy obecnych tam realizacji/procesów.

Warto więc poddać refleksji, co w gruncie rzeczy zmieniła sytuacja tymczasowego zamknięcia granicy polsko-niemieckiej dla mieszkańek i mieszkańców badanych terenów. Jak już wspomniałem, bez wątpienia wprowadziła bardzo negatywne emocje: strach, niepewność co do przyszłości i własnego losu. Pandemia i lockdown mogą być bowiem zdefiniowane jako sytuacja anomii, w której zanikają dotychczasowe zasady funkcjonowania, zmieniają się systemy aksjonormatywne, a ludzie zaczynają szukać nowych sposobów radzenia sobie. W wypowiedziach z okresu pandemii doskonale widać było, jak zamknięcie granic zdezorientowało mieszkańców, burząc ich dotychczasowe sposoby postrzegania świata społecznego i życia w nim.

Inicjatorem przywoływanych inicjatyw infrastrukturalnych są najczęściej władze lokalne. Jednocześnie ich działalność w trakcie pandemii spotkała się ze znaczącą krytyką ze strony mieszkańców. Transgraniczne partnerstwo w wielu opiniach okazało się jedynie wzniosłym, lecz pustym hasłem. Budowany przez wiele lat wizerunek zamazywania granic niewiele znaczył w momencie decyzji o ich zamknięciu. Takie rozczarowanie postawą władz lokalnych – nawet jeżeli pierwotne decyzje o zamknięciu granicy nie były ich inicjatywą – skutkowało podejmowaniem oddolnych działań inicjowanych przez samych mieszkańców i będących sposobami radzenia sobie w sytuacji anomii. Miały one na celu poszukiwanie „luk w systemie”, przywrócenie przewidywalności życia do dotychczas znanych jego ram, opierających się na pograniczu w dużej mierze na transgranicznej mobilności. Takie działanie potwierdza wspomniane wcześniej założenia teoretyczne, że procesy *debordering* nie są jedynie rezultatem odgórnych, instytucjonalnych korzyści. Wynikają one również z faktu, że lokalni mieszkańcy pogranicza dostrzegają w procesach zamazywania granicy bezpośrednie profity.

Owe profity mogą mieć wieloraki charakter. To oczywiście korzyści finansowe, wynikające z kontaktów handlowo-usługowych z mieszkańcami drugiej strony granicy. To korzyści zawodowe lub edukacyjne, wynikające ze świadczenia usług lub korzystania z oferty przedszkoli czy szkół. Potwierdzać to mogą wyniki badań Jańczaka, wedle których polsko-niemieckie relacje przedpandemiczne miały w głównej mierze charakter kontaktowy, a nie tożsamościowy⁴⁰.

Jednocześnie jeszcze przed pandemią Dolińska, Makaro i Niedźwiecka-Iwańczak⁴¹ wskazywały, jak relacje polsko-niemieckie stawały się coraz bar-

⁴⁰ Jańczak 2018.

⁴¹ Dolińska, Makaro, Niedźwiecka-Iwańczak 2017.

dziej autoteliczne i osobiste. Nie jestem w stanie jednoznacznie stwierdzić, na ile różnego rodzaju inicjatywy w okresie lockdownu były właśnie takim osobistym odruchem wzajemnego współczucia, a na ile poszukiwaniem sposobów odtworzenia wymiany o celach wyłącznie instrumentalnych. Bez wątplenia można jednak stwierdzić, że nie uległo zmianie, lecz wręcz zostało podtrzymane przeświadczenie, że transgraniczne różnice są elementem pozytywnie wpływającym na relacje. Wraz z procesami mobilności mogą one stanowić fragment tożsamości mieszkańców pogranicza.

Na zakończenie warto wspomnieć o ograniczeniach i możliwościach rozwinięcia opisywanych badań. Po pierwsze, sam moment realizowania badań, pierwsze dni lockdownu, był specyficzny. Nie udało się wtedy uzyskać możliwości ponownej rozmowy ze wszystkimi wcześniej przebadanymi w trakcie wywiadów pogłębionych. Pomimo to zdecydowałem się na publikację tych wyników – mając świadomość ich niepełności, doceniłem przede wszystkim ich wyjątkowość ze względu na okoliczności realizacji. Po drugie, dodatkowe badania telefoniczne w trakcie pandemii nie zostały wykonane również po niemieckiej stronie granicy. W ten sposób niemożliwe stało się zrealizowanie analiz porównawczych, a tekst wykorzystuje jedynie dane pochodzące od polskich respondentów. Być może w przyszłości będzie możliwość uzupełnienia danych o wspomnienia mieszkańców niemieckiej strony granicy na temat pierwszych dni/tygodni pandemii. Jednakże takie dane, zebrane z perspektywy czasu, nie będą w pełni tożsame z tymi zebranymi przez nas w momencie doświadczania lockdownu. Po trzecie, jak już zostało wspomniane, konieczna byłaby głębsza refleksja nad rolą szeroko rozumianej mobilności w kształtowaniu tożsamości pogranicza. Ten wątek – nie licząc przywołanych sugestii – wykracza już jednak poza ramy i możliwości niniejszego artykułu.

Bibliografia

- Amilhat-Szary A.L. (2015), *Boundaries and borders*, w: *The Wiley Blackwell Companion to Political Geography*, red. J. Agnew, A. Secor, J. Sharpe, V. Mamadouh, Oxford, s. 13–25.
- Bærenholdt J.O. (2013), *Governmobility: The Powers of Mobility*, „Mobilities” Vol. 8, No. 1, s. 20–34.
- Basu P., Coleman S. (2008), *Introduction: Migrant Worlds, Material Cultures*, „Mobilities” Vol. 3, No. 2, s. 313–330.
- Berger P., Luckmann T. (1983), *Spółeczne tworzenie rzeczywistości*, przeł. J. Niżnik, Warszawa.
- Bissel D. (2007), *Animating Suspension: Waiting for Mobilities*, „Mobilities” Vol. 2, No. 2, s. 277–298.
- Burrell K. (2008), *Materialising the Border: Spaces of Mobility and Material Culture in Migration from Post-Socialist Poland*, „Mobilities” Vol. 3, No. 3, s. 353–373.

- Cooper A., Rumford C. (2013), *Monumentalising the Border: Bordering Through Connectivity*, „Mobilities” Vol. 8, No. 1, s. 107–124.
- Dolińska K., Makaro, J. (2020), *O rodzeniu się wielokulturowości z transgraniczem w tle. Na przykładzie pandemii COVID-19 (i jej skutków) w miastach podzielonych*, „Przegląd Zachodni” 4, s. 225–244.
- Dolińska K., Niedźwiecka-Iwańczak N., Makaro J. (2017), *Divided towns in the Polish-German borderland in the perspective of the transborder processes (transnational/horizontal Europeanisation?) – opportunities and threats*, w: *Advances in European Borderlands Studies*, red. Z. Kurcz, E. Opiłowska, J. Roose, Wrocław, s. 211–238.
- Dołzbłasz S. (2015), *Symmetry or asymmetry? Cross-border openness of service providers in Polish-Czech and Polish-German border towns*, „Moravian Geographical Reports” Vol. 23, No. 1, s. 2–12.
- Galasińska A., Galasiński D. (2005), *Shopping for a New Identity*, „Ethnicities” Vol. 5, No. 4, s. 510–529.
- Haselsberger H. (2014), *Decoding borders. Appreciating border impacts on space and people*, „Planning Theory and Practice” Vol. 15, No. 4, s. 505–526.
- Hennig A. (2021), *The spatial dimension of coronavirus crisis management and the role of subnational actors in the German–Polish border region*, „European Societies” Vol. 23, s. 859–871.
- Jańczak J. (2011), *Cross-border Governance in Central European Border Twin Towns. Between De-bordering and Re-bordering*, w: *De-bordering, Re-bordering and Symbols on the European Boundaries*, red. J. Jańczak, Berlin, s. 37–52.
- Jańczak J. (2018), *Symmetries, asymmetries and cross-border cooperation on the German-Polish border. Towards a new model of (de)bordering*, „Documents d’Anàlisi Geogràfica” 64 (3), s. 509–527.
- Markuszczyńska I., Tanskanen M., Subirós J.V. (2016), *Boundaries From Borders: Cross-Border Relationships in the Context of the Mental Perception of a Borderline – Experiences from Spanish-French and Polish-German Border Twin Towns*, „Quaestiones Geographicae” Vol. 35, No. 1, s. 105–119.
- Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D. (2004), *Motility: mobility as capital*, „International Journal of Urban and Regional Research” Vol. 28, Is. 4, s. 745–756.
- Kloppenborg S. (2013), *Mapping the Contours of Mobilities Regimes. Air Travel and Drug Smuggling Between the Caribbean and the Netherlands*, „Mobilities” Vol. 8, No. 1, s. 52–69.
- Kolossov V., Scott J. (2013), *Selected conceptual issues in border studies*, „Belgeo” 1, s. 1–16.
- Kurki T. (2014), *Borders from the Cultural Point of View: An Introduction to Writing at Borders*, „Culture Unbound” Vol. 6, 1055–1070.
- Lamont M., Molnár V. (2002), *The Study of Boundaries in the Social Sciences*, „Annual Review of Sociology” 28, s. 167–195.
- Opiłowska E. (2020), *The Covid-19 crisis: the end of a borderless Europe?*, „European Societies” Vol 23, s. 589–600.
- Opiola W., Böhm H. (2022), *Euroregions as political actors: managing border policies in the time of Covid-19 in Polish borderlands*, „Territory, Politics, Governance” Vol. 10, Is.6, s. 896–916.

- Pullan W. (2013), *Conflict's Tools. Borders, Boundaries and Mobility in Jerusalem's Spatial Structures*, „Mobilities” Vol. 8, No. 1, s. 125–147.
- Robertson C. (2008), *Locating the border*, „Social Identities” Vol. 14, No. 4, s. 447–456.
- Sohn C. (2014), *Modelling Cross-Border Integration: The Role of Borders as a Resource*, „Geopolitics” Vol. 19, No. 3, s. 587–608.
- Sur M. (2013), *Through Metal Fences: Material Mobility and the Politics of Transnationality at Borders*, „Mobilities” Vol. 8, No. 1, s. 70–89.
- Torkington K. (2012), *Place and Lifestyle Migration: The Discursive Construction of 'Glocal' Place-Identity*, „Mobilities” Vol. 7, No. 1, s. 71–92.
- Urry J. (2009), *Socjologia mobilności*, Warszawa.
- Van Houtum H. (2012), *Remapping Borders*, w: *A Companion to Border Studies*, red. T.M. Wilson, H. Donnan, West Sussex.
- Vaughan-Williams N. (2010), *The UK border security continuum: virtual biopolitics and the simulation of sovereign ban*, „Environment and Planning D: Society and Space” 28 (6), s. 1071–1083.