

TEAMAT: **EUROPA BEZ GRANIC**

1. GŁÓWNE ZAGADNIENIA LEKCJI

Podczas lekcji uczeń dowie się, jak wyglądało przekroczenie granicy pomiędzy Europą Wschodnią i Zachodnią trzydzieści lat temu i porówna z obecnymi przepisami Unii Europejskiej.

2. CELE LEKCJI

- zapoznanie uczniów z wybranymi dokumentami UE dotyczącymi swobody przepływu osób
- ćwiczenie umiejętności analizy materiałów źródłowych

3. UWAGI DOTYCZĄCE REALIZACJI LEKCJI

Lekcja przeznaczona dla klas szóstych szkoły podstawowej oraz dla gimnazjum.
Czas: 1 godzina.

4. ŚRODKI DYDAKTYCZNE

„Moje przejście graniczne — z listów do Gazety” (Gazeta Wyborcza 14.12.2007)
— materiał pomocniczy nr 1
Zasada swobodnego przepływu osób w UE — klatki filmowe narysowane na dużym papierze — materiał pomocniczy nr 2

5. PRZEBIEG LEKCJI

Wprowadzenie

Zapytaj uczniów, jak podróżują po Europie, czy potrzebują paszportów, gdy wyjeżdżają do krajów Unii Europejskiej? Przedstaw, jak państwo polskie traktowało obywatela, który chciał wyjechać na Zachód trzydzieści lat temu. Opowiedz o trudnościach z uzyskaniem paszportu oraz innych utrudnieniach występujących na granicach w bloku państw socjalistycznych i na granicy z państwami Zachodu.

Rozwinięcie

Poproś uczniów, aby w parach przeczytali materiały pomocnicze. Na tablicy powieś przygotowane duże kartki papieru z narysowanymi klatkami filmu. Powiedz, że uczniowie są reżyserami, którzy przygotowują film nt. fragmentu historii Europy dotyczącego swobody poruszania się po Europie — w przeszłości, obecnie i w przyszłości (marzenia uczniów). Na podstawie materiałów pomocniczych i tendencji, jakie występują w Europie, uzupełnijcie klatki filmowe.

Podsumowanie

Upadek komunizmu w państwach Europy Środkowo-Wschodniej i jednocząca się Unia Europejska pozwala obywatelowi na nieskrępowane poruszanie się po całym świecie, a w szczególności po krajach UE. Możemy tylko liczyć, że liczba krajów, do których możemy podróżować bezwizowo powiększy się.

Zadanie domowe

Poproś uczniów, aby porozmawiali ze swoimi rodzicami i dziadkami o tym jak i dokąd podróżowali w czasach PRL-u.

Autostopem przez polskie i niemieckie granice w 1979 roku

Na letnie wakacje 1979 roku razem z trójką kolegów postanowiliśmy „maluchem”, czyli polskim fiatem 126p pojechać na Zachód. Trochę zwiedzać, może popracować, bez konkretnego celu — po prostu zobaczyć. Kończyliśmy studia, więc dobry moment na wykorzystanie ostatniego wolnego czasu przed rozpoczęciem pracy.

Pierwsza przeszkoda to uzyskanie paszportu. Trzeba zdobyć zaproszenie od kogoś z Zachodu. Nikt z nas nie ma tam bliskich. Uruchamiamy znajomych naszych znajomych. Tylko dwóm udało się, Jurek ma zaproszenie z Holandii, ja z Belgii. Niestety odpadł kolega z samochodem. Nic to, pojedziemy autostopem. Byłem już po obronie dyplomu, dlatego też, aby otrzymać paszport, musiałem zostawić w zastaw za studia. Dwie osoby, w tym jedna spoza rodziny, musiały wystawić weksel. Każdy opiewający na trzydzieści tysięcy, czyli na ponad półroczną „inteligencką” pensję.

Nie będę opisywał mitręgi związanej z uzyskaniem wiz docelowej i tranzytowych. Wiele osób prywatnie wyjeżdżających w PRL na Zachód to przeżyło.

Zabrało nam to całe wakacje, nastał wrzesień. Decyzja — oczywiście jedziemy. Studenci, wiadomo, nie mają pieniędzy. Każdy z nas miał uciutane kilkadziesiąt dolarów i parę marek jednych i drugich Niemiec.

Plan był taki: za złotówki kupujemy kolejowy bilet do Berlina w NRD i przechodzimy do Berlina Zachodniego. Tam łapiemy autostop do Republiki Federalnej Niemiec. Tak mieliśmy przebyć NRD i dostać się na Zachód. Pociąg wzięliśmy nocny, aby mieć cały dzień na dalszą podróż. Każdy z nas miał plecak i drugi pakunek — śpiwór. W plecaku wszystko, a więc: ubrania na ciepłe i zimne dni, „mycie”, jedzenie, czyli: parę konserw, cukier w kostkach, herbata w torebkach, parę serków topionych, kilogram żółtego sera, pęto suchej kiełbasy, bochenek chleba. Do tego niezbędni: kubek, szczyrzyk, grzałka elektryczna, latarka, kalosze i rolka papieru toaletowego. Nawigacja to harcerski kompas i samochodowa mapa Europy, jedyna dostępna.

W pociągu byliśmy tak podnieceni, że prawie nie skorzystaliśmy z kuszetek. W Berlinie zjedliśmy w jakimś kiosku bułkę z kiełbasą, popijając sokiem. Naszej rezerwy żywieniowej nie ruszaliśmy. Udaliśmy się w stronę Bramy Brandenburskiej, bo wiedzieliśmy, że tam jest przejście do Berlina Zachodniego. Daleko nie uszliśmy. Już w znacznej odległości od przejścia zatrzymał nas żołnierz. Pokazaliśmy mu paszporty z wizami i wskazaliśmy majaczące w oddali przejście graniczne. W ostrym tonie poinformował nas, że nie jest to przejście dla nas, i co gorsza, że w całym Berlinie takiego przejścia nie ma. Samochodowe jest, piesze nie. A więc zmiana planów. Wróciliśmy na dworzec i postanowiliśmy podmiejską kolejką objechać Berlin od strony zachodniej, czyli Berlina Zachodniego. Tam dostać się na jedyną autostradę łączącą Berlin Zachodni z granicą NRD RFN i łapać autostopem Niemców wracających do domu. Tak też zrobiliśmy. Kolejka, owszem, przejeżdżała nad autostradą, ale przystanki z obu stron były oddalone o wiele kilometrów. Poza tym widzieliśmy, że po obu stronach autostrady były gęste lasy, płoty i zasieki. Jednym słowem — teren trudny. Niczym niezrażeni wysiedliśmy na najbliższej autostradzie stacji i „łapiemy stopa”. Niemcy z NRD, którzy zatrzymywali się, byli uprzejmi i mili. Jedni podwieźli nas parę kilometrów. Wyjaśnili nam jednak, że w pobliżu, tj. wielu kilometrów, żadnego zjazdu na autostradę nie ma, a na samej autostradzie kierowcom nie wolno się zatrzymywać.

Postanowiliśmy skorygować nasz plan. Wróciliśmy tą samą kolejką do Berlina. Tam, korzystając z mojej mapy Europy, wybraliśmy najdalej na zachód

położone miasto w NRD, a zarazem blisko autostrady. Był to Magdeburg. Z mapy wynikało, że leży prawie na autostradzie. Sprawa prosta. Jedziemy koleją do Magdeburga, łapiemy samochód jadący na Zachód i gotowe. Były dwa pociągi do Magdeburga. Jeden za pół godziny osobowy, drugi pośpieszny za trzy. Decyzja —jedziemy osobowym, będzie szybciej. Podejrzane już było, że w pociągu byliśmy sami. Wszystko się wyjaśniło. Pociąg daleko nie odjechał. Stanął w lesie na długie godziny, aby przepuścić ten pośpieszny.

Dojechaliśmy do Magdeburga już o zmierzchu. Na ulicach było nawet sporo ludzi, ale żadnej pomocy z ich strony nie otrzymaliśmy. Nikt nie rozumiał, o co pytamy. Hanower, najbliższe duże miasto w RFN dla nich nie istniało. Trzeba było radzić sobie samemu. Znaleźliśmy na słupie plan miasta z zaznaczonymi liniami tramwajowymi. Szybka decyzja. Jedziemy tym na północ do końca, a potem zobaczymy. Zrobiło się już ciemno. Przystanek końcowy. Wsiadamy. Rozglądamy się. Z jednej strony cmentarz, z drugiej zaorane pola. W oddali, za polami, wysokie bloki mieszkalne, typowe dla NRD obłożone mozaiką. Jesteśmy zmęczeni, ciemno, trzeba szukać noclegu. Plan: idziemy do tych bloków i na ostatnim piętrze kładziemy się w śpiworach. Rano na pewno coś złapiemy (tj. samochód do NRF). Ruszamy przez pola. Nie jest łatwo. Gлина i nierówności. Potykamy się co krok. Po ok. 300 metrach widzimy, że w oświetlonych budynkach, na parterze, stoją wózki dzieciinne. Żadnych zabezpieczeń przed złodziejami, ani kłódek ani łańcuchów. Było dla nas jasne, na kłatkę nie dostaniemy się, trzeba mieć klucz. Zawracamy. Znajdujemy drogę prowadzącą na północ, czyli w kierunku naszej autostrady. Ruszyliśmy. Idziemy w ciemnościach, w kompletnej ciszy, nasłuchując. Gdy słyszymy nadjeżdżający samochód skaczemy do rowu i kładziemy się na ziemi. Nie chcemy być zauważeni. W końcu jesteśmy w strefie nadgranicznej. Przejeżdżały przeważnie samochody wojskowe i milicyjne. Skacząc do rowu, nie widzieliśmy jak jest głęboki i co tam jest. Było to męczące. Na szczęście pojazdów nie było zbyt wiele. Najgorsze było pokonywanie wielopoziomowych skrzyżowań dróg.

Aby nie stracić kierunku marszu oraz nie nadrabiać zbyt drogi, idziemy prosto przed siebie. Najpierw spadamy w dół, by za chwilę wdrapywać się po drugiej stronie drogi. Po czterech czy pięciu godzinach marszu mamy dosyć. Po jednej stronie dostrzegamy jakiś rucociąg. Jest trzecia trzydzieści w nocy, zimno. Wyciągamy śpiwory i zasypiamy. Po dwóch godzinach budzą nas jakieś głosy, szczekania psów. Jest szarówka. Rozglądamy się. Jesteśmy na trawniku w środku osiedla. Szybko pakujemy się i ruszamy dalej, niezauważeni przez mieszkańców. Sen był krótki, ale dodał nam sił. Powoli wstaje upragnione słońce, trochę nas ogrzewa. Idziemy dalej. Po godzinie mijają nas jakieś samochody. Znikają w oddali, ale słyszymy, że zwalniają i skręcają. Dobra nasza — zbliżamy się do upragnionej autostrady. Około siódmej godziny przechodzimy na drugą stronę autostrady, na zjazd w kierunku zachodnim, do granicy. Nikt jednak nie chce skręcać na zachód. Wszystkie jadą w kierunku przeciwnym do Berlina.

Po godzinie na „nasz” zjazd przyjeżdża ciężarówka z robotnikami. Wykonują roboty ziemne. Po następnych kilkudziesięciu minutach mija nas milicja, która zatrzymuje się na autostradzie. Milicjanci zagradzają autostradę w kierunku granicy i zatrzymują wszystkie samochody, Sprawdzają dokumenty, bagaże, „wlepiają” mandaty. Zwykle szykany. Po godzinie „zwijają się” i wracają tą samą drogą, czyli obok nas. Teraz nas dostrzegają i zatrzymują się. Sprawdzają paszporty. Gdy znajdują wizy zachodnich Niemiec, kręcą głowami z niedowierzaniem. Jeden z nich przygląda się nam i czujemy, że intensywnie myśli. Polacy z wizami RFN na zjeździe na autostradzie? Swoi czy szpiedzy? Uznał, że swoi. Mają pewnie jakąś misję do wykonania, a więc trzeba im pomóc. Rozkazuje robotnikom przerwać pracę, a kierowcy podwieźć nas w kierunku granicy. Jest miły i uprzejmy. Sam wrzuca nasze bagaże na ciężarówkę. Jedziemy.

Po kilkunastu kilometrach dojeżdżamy do ostatniego przed granicą zajazdu ze stacją benzynową. Wsiadamy. Gwarno i tłoczno mimo wczesnej pory. W restauracji ceny już w markach zachodniemieckich. Myjemy się i pijemy kawę. Trzeba zatrzymać jakiś samochód. Niemcy z RFN są bardzo mili, mówią, że chętnie nas „podrzucą” gdzie tylko zapagniemy, ale po drugiej stronie granicy. Mogą na nas nawet poczekać, ale teraz boją się. Z TIR-ami podobnie. Biegamy po stacji benzynowej jak opętani, od jednego do drugiego. Mało nas nie rozjeżdżają. Po dobrej godzinie jeden się zgadza. Sądząc po rejestracji — Bułgar. Wsiadamy do szoferki i jedziemy w kierunku granicy. Prawie nie rozmawiamy. Mijamy jakieś rozjazdy, wszędzie zakazy, szlabany i budki z wartownikami. Nasz kierowca jedzie dalej, a my z nim. Nagle wjeżdżamy na pusty betonowy plac wielkości boiska piłkarskiego. Po jednej stronie stoją w szeregu ciężarówki. Zatrzymujemy się na końcu kolejki. Przed nami około dwadzieścia samochodów. Po drugiej stronie placu, w oddali, widzimy kolejkę samochodów osobowych. Kierowca gasi silnik i daje nam znać, że mamy iść do tamtego przejścia. Gramolimy się z samochodu, nakładamy plecaki i wolno idziemy przez plac. Gdy jesteśmy mniej więcej na jego środku, nagle zapalają się reflektory umieszczone na wysokich słupach wokół placu. Dziwne, jest przecież widno, godzina jedenasta. Z megafonów, również zamontowanych na tych słupach, rozlegają się krzyki i rozkazy. Rozumiemy — halt!. Jednocześnie ze wszystkich stron rusza ku nam kordon wojska z psami. Jest ich ponad pięćdziesięciu. Każdy ma wycelowany w ziemię karabin maszynowy. Stajemy nieruchomo. Szeptem spytałem Jurka czy mamy podnieść ręce do góry. Postanowiliśmy zostać z rękoma opuszczonymi. W myślach przelatują obrazy znane z wielu filmów. Żołnierze zatrzymują się w odległości około dwudziestu metrów. Widzimy, że podchodzi do nas trzech. Jeden naprzodzie bez karabinu, pozostali z rwącymi się do ataku psami. Bez słowa wyciągamy nasze paszporty otwarte na wizie zachodniemieckiej. Oficer podchodzi, krzycząc bez przerwy. Wziął od nas paszporty i nie przerywając krzyku, przegląda uważnie. Zrozumieliśmy, że nie mieliśmy prawa znaleźć się w tym miejscu. Jurek zaczął mu opowiadać jak dostaliśmy się na plac. Oczywiście nie uwierzył nam. Czuliśmy, że jego wściekłość jest skierowana nie tylko do nas, ale na całą tę sytuację. Pewnie był szefem zabezpieczenia przejść granicznych i był zły, że dotarliśmy nie zatrzymywani tak blisko granicy. Powiedział, że przejścia pieszego granicy tutaj nie ma i kazał nam prowadzić się do TIR-a, którym przyjechaliśmy. Odwróciliśmy się w stronę ciężarówek i zamarliśmy z przerażenia. Całe wydarzenie trwało dobry kwadrans i przez ten czas dojechało sporo samochodów. Który nasz? „Łapiąc” ciężarówki przy stacji benzynowej nie zwracaliśmy uwagi na ich kolor i znaki szczególne, a kierowcy z daleka wyglądają jednakowo. Pamiętałem, że nasz był chyba z Bułgarii, ale pewny nie byłem. Oficer bacznie na obserwował. Na szczęście szybko wskazaliśmy mu naszego kierowcę. Oficer dał znak ręką abyśmy zostali w miejscu, a sam podszedł do ciężarówki. Po gestach obu panów zrozumieliśmy, że kierowca potwierdza naszą opowieść. Zgadza się również zabrać nas, na swoją odpowiedzialność, z powrotem do kabiny. Wsiadamy, wymieniamy spojrzania. Wszystko było jasne. Myśliliśmy podobnie.

Po kilkunastu minutach podjeżdżamy do wysokiej rampy. Stoi żołnierz z karabinem. Przy nim pies. Jest też oficer, który rozmawia z nami tylko gestami. Wsiadamy. Podaję mu paszport. Otwiera na zdjęciu i podchodzi blisko. Jego oczy są na wysokości moich. Daszek jego czapki niemal ociera się o moje czoło. Trwa to dobrą minutę. Stoję nieruchomo i wstrzymuję oddech. W głowie znowu sceny znane z filmów. Po chwili wyprostowuje się i gestem ręki prosi o wypakowanie bagażu. Rozwijam śpiwór, otwieram plecak. Wyciągam kalosze, wysypują się z nich serki topione. Następnie wyjmuję kolejno: papier toaletowy, chleb i częściowo roztopioną kulę, która była kiedyś żółtym serem. To wystarczyło. Oficer zajrzał jeszcze do plecaka i gestem wskazał, że mam się zapakować.

Ta sama scena odbyła się z Jurkiem. Wszystko w ciszy. Przejrzał jeszcze dokładnie kabinę, szukając, czy nic nie schowaliśmy. Odprawa kierowcy odbyła się szybko. Na koniec żołnierz z psem obszedł samochód. Oficer znowu gestem kazał nam wsiadać i odjeżdżać. Jedziemy w stronę granicy. Po kilkuset metrach wjeżdżamy w las. Asfalt się skończył i zaczęła polna kręta droga wyłożona luźno rozrzuconymi betonowymi płytami. Zasięki po obu stronach wskazują kierunek jazdy. Mamy wrażenie, że trafiliśmy na wojskowy poligon podczas ćwiczeń. Wokół przejeżdżają czołgi, przelatują helikoptery. Czujemy grozę i smutek. Uświadamiamy sobie, że tak wygląda bariera odgradzająca również nasz kraj od Wolnego Świata.

Nagle las się kończy i wraz z nim cały ten koszmar. Znowu asfalt. Przed nami otwarty symboliczny szlaban, przy nim uśmiechnięty przyjazny żołnierz, ale w innym już mundurze. W pobliżu był ogromny parking, przy nim gospoda. Kierowcy ciężarówek mieli obowiązkowy odpoczynek. Dziękujemy i żegnamy naszego kierowcy. Przyglądamy się Niemcom. Panuje atmosfera radości i zabawy, jakby odbywało się wesele. Tak cieszyli się Niemcy po szczęśliwym powrocie z NRD. Większość podróżowała w kilka samochodów. Ci, co już przyjechali, z niecierpliwością wypatrywali swoich. Gdy dojeżdżali pozostali wszyscy skakali z radości, ściskali się i całowali. Jakby cudem ocaleli z jakiejś otchłani. My również odprężeni i pogodni „łapiemy stopa” jedziemy dalej poznawać Zachód. Ale to już inna historia.

Moje przejście graniczne — z listów do Gazety
mawal
Gazeta Wyborcza, 14.12.2007

Swoboda przepływu osób.

Prawo do przemieszczania się na teren innego państwa członkowskiego i prawo do pobytu na obszarze innego państwa członkowskiego
dyrektywa 68/360/EWG i 64/221/EWG

Traktat z Maastricht ustanowił obywatelstwo Unii Europejskiej, w związku, z którym, każdy obywatel państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest równocześnie obywatelem UE. Nie zastępuje ono jednak, a tylko uzupełnia przynależność państwową. Obywatelstwo unijne pociąga za sobą takie przywileje, jak np. prawo do swobodnego przemieszczania się i osiedlania w dowolnym kraju Unii Europejskiej, chociażby w celu podjęcia zatrudnienia czy nauki, bierne i czynne prawo wyborcze w wyborach samorządowych i do Parlamentu Europejskiego, czy też prawo do opieki dyplomatycznej i konsularnej w państwie trzecim. Swobodny przepływ osób jest jedną z czterech fundamentalnych wolności wewnętrznego rynku wspólnoty.

Zniesienie kontroli osób przy przekraczaniu granic wewnętrznych Unii Europejskiej, pominięcie kontroli, czyli przejść drogowych oraz kolejowych, kontrolowania bagażu zarówno na przejściach, jak i lotniskach, podczas przekraczania granic wewnętrznych unii pozwoliło skrócić czas podróży. Jednakże nadal przeprowadzana jest identyfikacja osobowa w portach morskich i lotniczych, tyle tylko, że dla obywateli UE została znacznie uproszczona. Zniesienie kontroli nie było łatwe. Niektóre kraje członkowskie, biorąc pod uwagę bezpieczeństwo publiczne, chciały możliwie długo pozostawić kontrolę. Znaczne zmiany w kwestii swobodnego przepływu osób wprowadził traktat z Maastricht, a po nim traktat amsterdamski.

Układ z Schengen – porozumienie, które znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi układu, a w zamian za to wzmacnia współpracę w zakresie bezpieczeństwa i polityki azyłowej. Dotyczy również współpracy przygranicznej. Porozumienie to zostało zawarte w miejscowości Schengen w Luksemburgu 14 czerwca 1985 roku.

Historia: 13 lipca 1984 roku RFN i Francja zawarły porozumienie w Saarbrücken. Była to dwustronna umowa w sprawie ułatwiania obywatelom obu państw przekraczania wspólnej granicy. Umowa ta dotyczyła jedynie kontroli na drogowych przejściach granicznych. Umową z Saarbrücken zainteresowały się kraje Beneluksu, mające już doświadczenie w funkcjonowaniu unii paszportowej. Wykorzystano część rozwiązań z Saarbrücken i zawarto nową umowę. W 1985 w miejscowości Schengen podpisano porozumienie o stopniowym znoszeniu kontroli na wspólnych granicach (tzw. Schengen I) między krajami Unii Gospodarczej Beneluksu, Francją i RFN. Umowa ta została zawarta poza wspólnotowym porządkiem prawnym. Kolejno poszczególne państwa unii stawały się pełnoprawnymi członkami grupy. Polska weszła do układu z Schengen 21 grudnia 2007 roku.

Układ jest otwarty dla wszystkich członków Unii Europejskiej. Wynikająca z niego swoboda przepływu osób wewnątrz tzw. strefy Schengen dotyczy nie tylko obywateli państw-sygnatariuszy, ale wszystkich osób wszelkiej narodowości i o dowolnym obywatelstwie, które przekraczają granice wewnętrzne na terenie objętym porozumieniem.

Do układu z Schengen należą obecnie 22 państwa Unii Europejskiej oraz Szwajcaria. Islandia i Norwegia, wchodzące w skład Związku Paszportowego Krajów Nordyckich oraz Liechtenstein, który jest z grupą z Schengen stowarzyszony.

Przyjęcie przepisów wynikających z układu z Schengen jest jednym z wymogów uzyskania członkostwa w Unii Europejskiej przez kraje kandydujące, tak więc w przyszłości strefa swobodnego, niekontrolowanego przepływu osób znacznie się powiększy i obejmie prawie całą Europę.

Państwa, które chcą przystąpić do strefy Schengen: Bułgaria (marzec 2011), Cypr (2010), Liechtenstein (1 listopada 2009), Rumunia (marzec 2011)

Na podstawie: Wikipedia; *Encyklopedia Unii Europejskiej*, pod red. K. Wojtaszczyka, WSiP 2004; P. Leszczyński, T. Snarski, *WOS vademecum maturalne*, Operon, Gdynia 2006.

