

KLEMENS GRUBE

Greifswald

Translated by Magdalena Zyga

**“ECONOMY AND SCIENCE HAVE LONG
SINCE BEEN INSEPARABLE PARTNERS”
– THE ODER-DANUBE INSTITUTE
AND PROFESSOR PETER-HEINZ SERAPHIM (GREIFSWALD)
IN THE NAZI GERMANY PERIOD**

The Danube-Oder Canal and Upper Silesia

On the 8th December 1939 Rudolf Hess, Reichminister and the Deputy Führer, performed a ceremonial opening of the ‘Adolf-Hitler Canal’ in Upper Silesia, which was to replace the Klodnitz Canal connecting the Gleiwitz harbour and the Oder. In addition to the opening ceremony he also cut the first sod for the new Danube-Oder Canal.¹ The opening of the canal meant creating a nonstop waterway from the Baltic Sea to the Black Sea. The canal was to start at the Oder

¹ Circular letter of the Reich Ministry of Transport dated 18.11.1940, federal archive in Berlin (BArch), R 3601/1690/0, Bl. 2. The footage documenting the act of cutting the first sod for the Danube-Oder Canal as well as the opening of the Adolf-Hitler Canal is to be found in the federal film archive Ufa-Tonwoche /484/51/1939. Koenigs gives the date 30.11.1939 as the day of cutting the first sod for the canal. Cf. G. Koenigs: *Wasserstraßen und Binnenschifffahrt im europäischen Großwirtschaftsraum* [Waterways and inland waterway transport in the European Greater Economic Area], in: *Nationale Wirtschaftsordnung und Großraumwirtschaft* [National economic system and the greater area economy], Berlin 1941, p. 42–52, here: 48.

at Cosel and have access points to Danube at Vienna and Preßburg (Image 1).² The construction of the canal was no monumentalist idea of National Socialism; in fact, concrete plans had already been made since the 18th century.³ The old plans were partially used in the new projects since they did not become too outdated. At the beginning of the 20th century the waterways were namely, next to the railway lines, the most important ways of transport of bulk goods. Therefore, in autumn 1938 a treaty with the government of Czechoslovakia concerning the construction of the canal was signed. Yet, the coordination processes undertaken with other governments became obsolete at the end of the year 1939 as due to the aggressive annexation policy in the East and the annexation of Austria all the territories where the canal could take its course were henceforth under the German rule.⁴ This was aptly commented by Schürmann: “Just as the national problems were solved, in the future in the same way transportation problems shall be adjusted to bigger, European points of view. The Danube-Oder Canal, now under construction, is both an example and milestone on this way of acting.”⁵

The estimated cost of the construction of the 322-kilometre-long canal was 305 million reichmarks.⁶ The course of the canal was chosen in a way that – coming from the Oder – the canal had to surmount the difference in altitude of 110 m. Farther at the watershed a 250-metre drop was needed to make access to Danube possible. To deal with the difference in altitude initially 48 locks were planned

² G. Koenigs: *Ansprache* [Speech], in: *Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen zu Breslau* [Association for protection of interests of the Oder inland waterway transport in Breslau] ed.: *Odertag 1939 zu Gleiwitz – Vorträge* [The Oder-day 1939 in Gleiwitz – speeches], Breslau 1939, p. 10–14, here: 13.

³ E. Proskowetz von Proskow und Marstorff: *Donau-Oder-Canal. Kaiser Franz Josef-Schiffahrt-Canal – Beiträge zur Entwicklung des Projectes* [Danube-Oder Canal, Emperor-Franz-Joseph Shipping Canal – Papers on the development of the project], Vienna 1896, p. 3–11. Various plans from the 19th century are presented in: A. Smrček: *Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte Donau-Elbe, Donau-Oder und Donau-Weichsel* [The stadium of development of the most important canal projects Danube-Elbe, Danube-Oder and Danube-Vistula], Groß-Lichterfelde 1909, p. 10–37.

⁴ G. Koenigs: op. cit., p. 12–13.

⁵ A. Schürmann: *Der deutsche Osten ruft – Wirtschaftsraum und Wirtschaftskräfte der wiedergewonnenen Ostgebiete* [German East is calling – economic area and economic potential of the Recovered Territories], Hamburg 1942, p. 138. The book starts with a foreword by the Reich Minister of Economy and the Reich Bank President, Walter Funk, in which he emphasises the aim of the book: “It [the book] shows to all those who are ready to follow the call of the East what awaits them on the new territory, which is now German again. The content is, at the same time, limited to economic aspects.”

⁶ Letter at the behest of the Reich Protector of Bohemia and Moravia to the head of the Reich Regional Policy Post dated 30.01.1941.

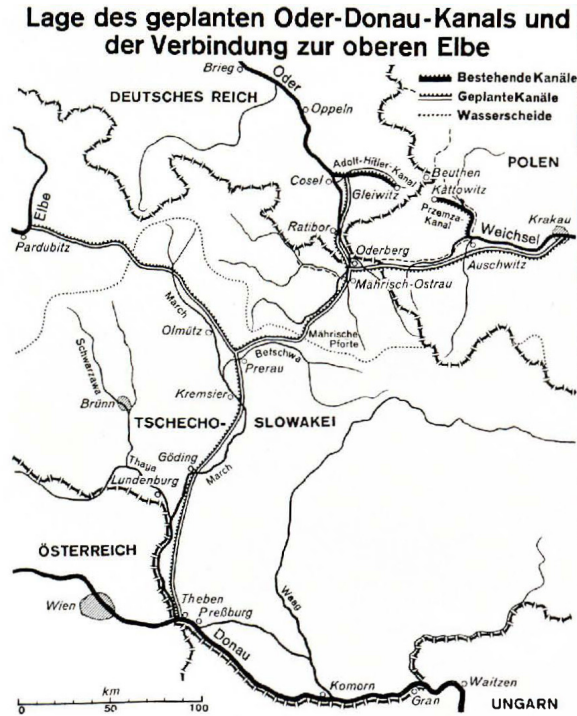


Image 1. (The planned) course of the Danube-Oder and Adolf-Hitler Canal

Source: W. Geisler: *Oberschlesien-Atlas* [The atlas of Upper Silesia], Berlin 1938, Page 5. The map presents the Danube-Oder Canal with only one access point to the Oder at Preßburg. BArch, R 113/2171, Bl. 148. Due to different routing variants and the ensuing different number of locks and ship lifts also the reported length of the Danube-Oder Canal's varies. Thus, Poralla later on gives the length of c.a. 307 km. Cf. C. Curt Poralla: *Die nachkriegszeitliche Wasserwirtschaft Polens – unter Einbeziehung der Wasserbauprojekte in den Randgebieten* [Water resource management in Poland in the post-war period – taking into consideration hydraulic engineering projects in the peripheral regions], Berlin 1954, p. 57.

but thanks to technical and planning-related changes the number could later be reduced to 35.⁷ To make transport of goods with the at the time standard 1000 ton freighters possible, the same cross profile was chosen as for the construction

⁷ G. Gothein: *Oderausbau und Oderverkehr* [The Oder: expansion and transportation], in: *Oderausbau und Oderverkehr (Schriften des Brandenburgischen Odervereins)* [The Oder: expansion and transportation (Proceedings of the Brandenburgian Oder Association)], Frankfurt (Oder) 1930, p. 11–27, here: 21–22; Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen [Association for protection of interests of the Oder inland waterway transport], ed.: *Die Oder* [The Oder], Breslau 1937, p. 24. Coming from the Oder, one reached the peak after 110 m. Connection to Danube required a 250 m drop.

of the Midland Canal.⁸ The total of transported goods on the artificial waterway amounted to 12 million tons and thereby significantly exceeded earlier values connected with the Oder (c.a. 7 million tons in 1934).⁹ Although the Reich Ministry of War announced in November 1940 that *in spite of war, construction works in various places could be started*,¹⁰ they soon came to a halt. Still in 1942 the prospect of the completion of the canal in 1946 was presented to the public.¹¹ The Danube-Oder Canal – *which one day has to become the waterway of the world*¹² – can be considered a core piece in the plans of the reconstruction of Upper Silesia with respect to transportation.

Owing to the abundance of coal, zinc, lead and other natural resources as well as the heavy industry plants around the area Upper Silesia was considered – next to the Ruhr valley – the second biggest industrial pillar of the great German economy.¹³ Nevertheless, chemical industry or hydrogeneration plants producing synthetic fuels from coal, in contrast to Middle or North Germany – rarely chose to settle there. The reason for this was a standstill with respect to industrial investments both on the side of Poland and Germany, which was caused by controversies concerning the establishment of the borders ensuing from World War I and the risks connected with this situation. The investment bottleneck was to be solved by studiously planned settlement policy devised for the purposes of ‘investment management’, which was also to diversify the industrial monostructure.

⁸ No author: *Einverständnis über die Linienführung des Oder-Donau-Kanals* [Agreement concerning the routing of the Danube-Oder Canal], “Hansa” – Deutsche Schifffahrtszeitschrift [“Hansa” – German navigational magazine], vol. 76, no. 21, 27.05.1939, p. 1070.

⁹ Letter of Werner Teubert from the Reich Regional Policy Post to the Reich Minister of Transport dated 12.05.1941, BArch, R 113/2171, Bl. 159–161, here: 159; Transcript of a conversation recorded on an audiotape about the plans of new order with respect to economic condition of Pomerania in connection to mid- and east-European regional policy], BArch, Ost-Dok, 10/504, Bl. 5–6. The conversation between Dr. Hopf from the federal archive and Dr. Leckzyck, former general manager of the Regional Chamber of Commerce, took place for the purposes of record keeping about the eastern territories (My thanks to Jan Mittenzwei for referring me to this source); R. Krohne: *Die Oder, die Hauptverkehrsstraße der ostdeutschen Wirtschaft* [The Oder: the main waterway for the East-German economy], in: *Odertag 1936* [The Oder-day in 1936], ed. H. Schrader, Stettin 1936, p. 5.

¹⁰ Circular letter of the Reich Minister of Transport dated. 18.11.1940, BArch, R 3601/1690/0, Bl. 2.

¹¹ A. Schürmann: op. cit., p. 35.

¹² W. Klauke: *Die Stellung Stettins im Handel der deutschen Seehäfen seit 1914 – Eine wirtschaftsgeographische Studie* [The role of Stettin in trade in German seaports since 1914 – An economic-geographical study], Berlin 1933, p. 200.

¹³ A. Schürmann: op. cit., p. 124.

Bigger investments, such as those of IG paints company, did not take place until the end of 1939.¹⁴

Still the location on the eastern peripheries and poor transportation infrastructure in relation to sales markets constituted geographically conditioned disadvantage of Upper Silesia. Consequently, it had, in comparison to the Ruhr valley, higher transportation costs and lower transportation capacities.¹⁵ This resulted, on the one hand, from the low transportation capacity of the Klodnitz Canal; however, owing to the completion of the Adolf-Hitler Canal the transshipment of goods on the waterway section from Gleiwitz to the Oder could be significantly increased. On the other hand, the problems were also caused by insufficient navigability of the Oder as the shipping period was only 270 days due to ice in winter and low water in summer. This problem was attenuated by almost complete regulation of the river (1891–1917). Yet, the Danube-Oder Canal was – thanks to additional reservoirs – to secure extra water provisions to the Oder and thereby make the shipping period longer.¹⁶ Competitive pressure for the German waterway

¹⁴ M. Sikora: *Der Gau Oberschlesien in der Raumplanung der NS-Verwaltung 1939–1944* [The district of Upper Silesia and the spatial planning policy of the Nazi administration 1939–1944], in: *Industrialisierung und Nationalisierung. Fallstudien zur Geschichte des oberschlesischen Industriereviere im 19. und 20. Jahrhundert* [Industrialization and nationalization. Case studies concerning the history of the district of Upper Silesia in the 19th and 20th century], eds. L. Budraß, B. Kalinowska-Wójcik, A. Michalczyk, Essen 2013, p. 249–284, here: 268–273; L. Jänecke: *Wissenschaftliche Grundlagen zum Ausbau des Verkehrsnetzes im oberschlesischen Wirtschaftsraum* [Economic basis of the expansion of the road network in the economic area of Upper Silesia], Manuskript [manuscript], Breslau 1940, BArch, R 113/23, p. 44–56; M. Hartenstein: „Ein zweites Ruhrgebiet im Osten“ – *Die nationalsozialistischen Pläne für das oberschlesische Bergbau- und Industrierevier nach dem Ende des Polenfeldzuges 1939 vor dem historischen Hintergrund der einzelnen Teilgebiete* [“The second Ruhr valley in the East” – the Third Reich plans of a mining and industry region after the end of the military campaign in Poland against the historical background of the individual subterritories], “Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie” 16 (1998) [Settlement studies. Archeology – history – geography 16 (1998)], p. 207–232, here: 220.

¹⁵ L. Jänecke: *Wissenschaftliche...*, p. 5–12; P. Greiner: *Die Teilung Oberschlesiens nach 1922 und ihre wirtschaftlichen Folgen* [The division of Upper Silesia after 1922 and its economic consequences], in: *Industrialisierung und...* [Industrialization and...], p. 181–189, here: 184–185 and 189, here: 184; M. Hartenstein: op. cit., p. 209–213.

¹⁶ G. Koenigs: op. cit., p. 11; A. Kunz, R. Federspiel: *Die Verkehrsentwicklung Oberschlesiens im 19. Jahrhundert – zur marktwirtschaftlichen Erschließung einer räumlich isolierten Region* [The development of transport in Upper Silesia in the 19th century – the economic opening of the territorially isolated region], in: *Industriegeschichte Oberschlesiens im 19. Jahrhundert* [The history of industry in Upper Silesia], ed. T. Pierenkemper, Wiesbaden 1992, p. 217–249, here: 217–218, 237–241; G. Gothein: op. cit., p. 11–12; W. Klauke: op. cit., p. 96. On the issue of impediments to navigation on the Oder due to making summer longer and the ensuing increase in the costs of transport see: Industrie- und Handelskammer zu Stettin: Bericht über die Jahre 1933/34 [Chamber of industry and commerce in Stettin: The report concerning the years 1933/34], Stettin 1935, p. 118–125, as well as the report concerning the year 1937, Stettin 1938, p. 73–75.

transport was, moreover, created by railway transport. Since Poland had no direct access to the Oder and consequently no access to the Baltic Sea, the so-called Coal Trunk-Line (1928–1933) was built connecting Upper Silesia to the new port at the Baltic Sea in Gdynia by rail. Hence the main part of Polish commodities was not transported from or to Upper Silesia with the use of the Oder but with the use of railway tracks. In spite of numerous investments in various transport routes on the German and Polish side the costs of transportation in Upper Silesia were still higher than in the Ruhr valley and its transportation capacities were lower.¹⁷ Therefore, the planning of new transport routes with sufficient transportation capacities played an important role in Third Reich regional plans for Upper Silesia. The decrease of transport costs of coal, ores, oil and crops between the German Reich, the industrial district of Upper Silesia and the Baltic-Sea region resulted in an increase in sales of commodities produced in Upper Silesia. In some cases the freight costs were reduced by 60% and more. Furthermore, the access to Danube made opening to new markets in southern Europe possible, which led to a significant increase in the import of oil and ores and opened waterway access to the Balkans – the most important area having a surplus of crops.¹⁸ Gustav Koenigs of the Reich Ministry of Transport rejoiced: "The industrial district of Upper Silesia was until now in the farthest corner of the German Southeast but after the completion of the Danube-Oder Canal now it shall be located at the nonstop transport artery of international significance."¹⁹

¹⁷ L. Jänecke: *Wissenschaftliche...*, p. 5–12; P. Greiner: op. cit., p. 184; M. Hartenstein: op. cit., p. 209–213.

¹⁸ L. Jänecke: *Rückgang des Außenhandels in Schlesien durch den Versailler Vertrag und Wiederanstieg durch die Schaffung Großdeutschlands* [A decrease in foreign trade in Silesia due to the Treaty of Versailles and its later increase due to creation of Greater Germany], in: *Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen zu Breslau* [Association for protection of interests of the Oder inland waterway transport in Breslau], ed.: *Odertag 1939 zu Gleiwitz – Vorträge* [The Oder-day in Gleiwitz 1939], Breslau 1939, p. 23–71, here: 68–69; idem: *Wissenschaftliche...*, p. 5–12; M. Hartenstein: op. cit., p. 209–222; Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen [Association for protection of interests of the Oder inland waterway transport] (ed.): *Oder [the Oder]* (see footnote 8), p. 24; no author: *Lebenswichtige Fragen der Oderwirtschaft* [Essential issues of the economy of the Oder], "Hansa" – Deutsche Schifffahrtszeitschrift ["Hansa" – German navigational magazine], vol. 73., no. 27, 4.07.1936, p. 1354–1356.

¹⁹ G. Koenigs: op. cit., p. 13.

The foundation of the Institute and the beginning of its work

The Chamber of Industry and Commerce in Stettin²⁰ together with the Chamber in Breslau continuously campaigned for the construction of the Danube-Oder Canal. Yet, in 1913 Stettin was, after Hamburg and Bremen, the third biggest German seaport and the biggest seaport in the Baltic-Sea region. The total of transported goods by sea was higher than this of Lübeck, Königsberg and Danzig taken together. The location of Stettin in the centre of the Baltic-Sea region and the powerful rear base (Berlin, Upper Silesia) accessible by inland waterways made its status even more significant.²¹ The consequence of the Treaty of Versailles was that Pomerania suddenly became a province near the border since Danzig was separated from the German Reich and Poland gained access to the Baltic Sea via a ‘corridor’. From then on Polish import and export by sea via seaport in Gdynia and via Danzig flourished. While there was a fivefold increase up to 11.3 million tons in the total of transported goods via Danzig and Gdynia in the years 1913–1929, in the same time in Stettin there was a decrease to 4.9 million tons, which meant reaching only four fifths of the pre-war level.²²

To regain its position in the Baltic-Sea region the sea economy sector in Stettin hoped for a territorial revision after 1939 and looked forward to the completion of the Danube-Oder Canal. The ensuing increase in transported goods via the Oder would mean profit mainly for Stettin as location for business and for the whole Pomerania.²³ In the opinion of the Chamber in Stettin “Stettin could become a centre of transshipment of coal and ores, as well as of petroleum products, wood and fishing, between the North and the South.”²⁴ The beneficial location of Stettin with respect to transport geography, that is at the estuary of the

²⁰ The Chamber of Industry and Commerce in Stettin merged in the beginning of 1943 into the economic chamber of the district Pomerania.

²¹ F. Rückert: *Die Seehafenstellung Stettins in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der polnischen Ostseehafenpolitik* [The role of seaport in Stettin in the post-war period taking the policy concerning the Baltic-Sea ports into consideration], Berlin 1931, p. 6; no author: *Bedeutung des Oder-Donau-Kanals für Stettin* [The significance of the Danube-Oder Canal for Stettin], “Hansa” – Deutsche Schifffahrtszeitschrift [“Hansa” – German navigational magazine], vol. 79, no. 9, 28.02.1942, p. 189–190.

²² W. Klauke: op. cit., p. 96–97.

²³ E. Schoene: *Der Stettiner Seehandel nach 1813* [Sea trade in Stettin after 1813], “Baltische Studien” 55 [Baltic Studies 55] new series (1969), p. 75–110, here: 108.

²⁴ Transcript of a conversation recorded on an audiotape dated 5.10.1965 about plans of a new order in the economic relations of Pomerania in connection with the plans for the regions of middle and eastern Europe, BArch, Ost-Dok, 10/504, Bl. 10, (Cf. footnote10). For these purposes construction of a new self-sufficient oil port as well as iron and steel works was planned.

Oder, and thereby access to the sea could make the exchange of goods between southern Europe and the Baltic Rim via the seaport in Stettin flourish. Stettin could function as a transshipment port where goods from inland vessels would be transferred to sea-going vessels. This anticipated growth in sea trade could be an enormous chance for Stettin, a rather agrarian province of Pomerania. It could be assumed that thanks to improved transport infrastructure natural resources and semi-finished products would become much more available for the industry located there. Moreover, one could expect increased settlement of manufacturing and processing companies in Stettin.²⁵ The same goal was pursued by the Pomeranian collective for regional planning since “larger non-agricultural enterprises were to be found almost solely in the region of the lower Oder.”²⁶ To face the challenges ensuing from the completion of the Canal the Pomeranian collective for regional planning prepared a new plans of organization and restructuring of the port in Stettin as well as further development of the industrial area around Stettin (Hydrogeneration Plant Pölitz, Stettiner Vulcan).²⁷ Beyond this, however “the industrial and commercial growth of Pomerania in the period 1936–1945 remained poor.”²⁸

The aspirations of Stettin were endangered due to the fact that in the course of war construction works concerning the Danube-Oder Canal came to a standstill²⁹ and, moreover, also other seaports wanted to gain access to the waterway

²⁵ For more information about the state of Pomeranian economy before World War II see U. Schröder: *Zur Entwicklung der pommerschen Wirtschaft in der Zeit des Nationalsozialismus (1933 bis 1939)* [Development of Pomeranian economy in the times of National Socialism (1933 until 1939)], “Baltische Studien” 78 [Baltic Studies] new series (1992), p. 82–94.

²⁶ W. Witt: *Geographie, Raumforschung und Landesplanung in Pommern 1881–1945* [Geography, spatial development and regional planning in Pomerania], in: *Geographische und historische Beiträge zur Landeskunde Pommerns* [Geographical and historical papers in the field of regional and cultural studies of Pomerania], eds. I. Asmus, H.T. Porada, D. Schleinert, Schwerin 1998, p. 27–34, here: 33.

²⁷ Halbjahresbericht der Landesplanungsgemeinschaft Pommern [Half-yearly report of the Pomeranian collective for regional planning] 1.04.1938–30.9.1938, BArch R 113/48, p. 34.

²⁸ [The report about regional planning in Pomerania 1936–1945], BArch, Ost-Dok, 10/372, Bl. 3–41, here: 25. The report was made for the federal archive the purposes of record keeping about the eastern territories by the former deputy planner for the region of Pomerania, Dr. Werner Witt, in January 1961. (My thanks to Jan Mittenzwei for referring me to this source); see also footnote 27.

²⁹ Circular letter of the Reich Minister of Transport dated 18.11.1940, BArch, R 3601/1690/0, Bl. 2. The ordinance concerning the Danube-Oder Canal was enacted in April. Cf. RGBl. 1941, no. 15, p. 95–99. The detailed planning of the canal construction was continued in spite of war. Cf. The report for the 6th meeting of the experts panel concerning the construction and functioning of the Danube-Oder Canal dated December 1941, BArch, R 2/23245.

leading to southern Europe. On the one hand, the Canal was to be extended up to the Vistula and thereby to Danzig³⁰ or, on the other hand, a connection to Hamburg was to be created via the Elbe-Danube-Oder Canal.³¹ To protect interests and lend weight to the continuation of canal construction the Chamber in Stettin strived to establish a scholarly institute, which would “address the issues of the totality of the relations of Pomerania and Stettin with the area of southern Europe and of the Baltic Sea.”³² The motives were formulated in a straightforward manner: “It is not only about the issues of transport but mainly about discussion on economic possibilities and the development of the Pomeranian economy. Naturally in this context also transportation problems, especially the connection of the Oder with Danube, must be subjected to scholarly reflection.”³³ The letter from January 1942 was addressed to the rector of the Greifswald University and additionally contained a request: “It would be desirable to appoint a suitable person who would be able to establish such an institute and to stimulate the scholarly process.”³⁴

The suitable person at the Greifswald University was an economist and expert in East-European economy, Peter-Heinz Seraphim (1902–1979).³⁵ He was

³⁰ Cf. Record of the plenary proceedings of the experts concerning the continuation of the canals from Vienna via Mährisch-Ostrau to Krakow, dated 6.05.1908, BArch, R 5/1601.

³¹ The Economic Chambers Sachsen and Sudetenland together argued for the construction of the Elbe-Oder-Danube Canal. They hoped, like Pomerania, for an increase of their economies and feared that higher costs of transport to Upper Silesia and southern Europe could cause an economic decline of the Elbe area. See: Letter of the Economic Chamber Sachsen to the Reich Ministry of Transport, dated 1.07.1941, BArch, R 113/2171, Bl. 179–188; Position paper of the Economic Chambers Sachsen and Sudetenland about the construction of the Elbe-Oder-Danube Canal, BArch R 113/2171, Bl. 200–204; J. Fiedler: *Die Wasserwirtschaft des böhmischen Raumes* [Water management in the area of Bohemia], “Raumforschung und Raumordnung. Monatsschrift der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung” [Spatial development and regional planning. Monthly journal of the Reich working collective for regional planning] 10/12 (1941), p. 566–572, here: 570.

³² Letter from Fengler to the rector, dated 13.01.1942, the archive of the Greifswald University (UAG), R 334, Bl. 179.

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

³⁵ For further information on Seraphim see: H.-Ch. Petersen: *Bevölkerungsökonomie – Ostforschung – Politik. Eine biographische Studie zu Peter-Heinz Seraphim* [Demographic economics – Research of the East – Politics. A biographical study of Peter-Heinz Seraphim], Osnabrück 2007; A.E. Steinweis: *Die Pathologisierung der Juden – Der Fall Peter-Heinz Seraphim* [Pathologisation of Jews – The case of Peter-Heinz Seraphim], “Jahrbuch des Simon-Dubnow-Instituts für Jüdische Geschichte und Kultur” [Yearbook of Simon-Dubnow Institute of the Jewish history and culture] 5 (2006), p. 313–325; G. Aly, S. Heim: *Vordenker der Vernichtung. Auschwitz und die deutschen Pläne für eine europäische Ordnung* [Pioneers of annihilation. Auschwitz and German plans of European order], Frankfurt a.M. 2004, p. 91–101; Nationalrat der Nationalen Front des demokratischen Deutschland. Dokumentationszentrum der staatlichen Archivverwaltung der DDR [National council of the National Front of democratic Germany. Documentation centre

appointed to Greifswald in 1941 as the successor of Theodor Oberländer.³⁶ The Baltic German Seraphim, thanks to his 700-page dissertation ‘The Jews in eastern Europe’ (1938), was considered an expert with respect to the Jewish population in eastern Europe and took a prominent position in the field of ‘National Socialist Jewish Studies’. In addition to this, he was also the editor of the magazine ‘Battle for the world – the Jewish question in the history and now’ published by the Institute for Research of the Jewish Question. Owing to its earlier activity in the Institute for East European Economy in Königsberg and in the Institute for German Eastern Work in Krakow he was familiar with similar tasks and thus well-suited to establish such an institute.³⁷ Consequently, he was nominated by the rector of the Greifswald University, who emphasised that he was “greatly interested in establishing such an institute and hopes that it could be organized in a close connection with the University or, alternatively, as a type of affiliated institute.”³⁸ Shortly after this Seraphim announced his readiness to accept the position.³⁹

As soon as four days after his consent Seraphim prepared a detailed plan as well as rationale behind the establishment of the institute. In accordance with the Master Plan East he explained that “the idea of the Greater European Area” shall gain acceptance in the future: “Pomerania will, in the first place, be a part of the Baltic-Sea region but also shall be an intermediary between the European North and the East and the Southeast.” He also considered the institute not only “a helper of a large-scale intended political task” but also suited to “offer scholarly-founded training in the Party and its segments as well as in the administration.”⁴⁰ For this purpose Seraphim viewed “the close connection to the leadership of the Party”

of the GDR public administration of archives] (ed.), *Braunbuch – Kriegs- und Naziverbrecher in der Bundesrepublik* [Brown Book – War and Nazi Criminals in the Federal Republic], Berlin 1965, p. 341–343.

³⁶ Letter of the Reich Minister of Science, Education and National Culture dated 25.07.1941, UAG, PA Seraphim 433, vol. 1. The attested certificate of appointment dated 10.07.1941 is to be found in UAG, PA Seraphim 433, vol. 3, Bl. 8. Effective 1st January 1943 Seraphim was promoted to the vacant professorship after Wilhelm Preyer (1877–1959). Cf. Letter of the Reich Minister of Science, Education and National Culture dated 10.03.1943, UAG, PA Seraphim 433, vol. 3, Bl. 45; see also: Letter of the University Curator dated 19.03.1943, UAG, PA Seraphim 433, vol. 3, Bl. 46.

³⁷ H.-Ch. Petersen: op. cit., p. 116–118.

³⁸ Letter of the rector to Seraphim dated 22.01.1942, UAG, R 334, Bl. 175.

³⁹ Seraphim’s letter to the rector dated 25.01.1942, UAG, R 334, Bl. 173; Seraphim’s letter to Fengler dated 25.10.1942, UAG, R 334, Bl. 174.

⁴⁰ Seraphim’s plan concerning the establishment of the scholarly institute for eastern studies in Stettin dated 29.01.1942, UAG, R 334, Bl. 167–172, here: Bl. 167.

and “the patronage of the Gauleiter (the regional leader) as (...) an essential requirement. Moreover, he wanted a close contact with the Pomeranian duty stations of Wehrmacht.”⁴¹ In the view of the Chamber in Stettin the focus on the Baltic Sea only was unprofitable since in Danzig “the Baltic Institute for Economic Studies” was already being created. The name Oder-Danube Institute for Economic Studies was suggested, whereby “the component Oder-Danube was by no means to be understood in the narrow sense of the term” as the Danube-Oder channel was undoubtedly to be the most important transport route of “the Greater Germany and Europe and will connect two regions, namely the Baltic-Sea region and the southeastern region/the Black-Sea region.”⁴²

In spite of the changed field of focus Seraphim was still ready to work on the establishment of the institute and adopted its field of work accordingly: “The Oder-Danube Institute’s task is to do scholarly research on the economic issues pertinent to the connection of the two great European currents, the Oder and Danube, as well as the issues of the economic structure of the region traversed by this transport route. The field of work of the institute is to be broadly understood to encompass the economic influence on the two great European seas, the Baltic Sea and the Black Sea connected by the waterways in question as well.”⁴³ Since they saw no necessity motivated by the war for the establishment of the institute, the Reich Ministry of Education and the Reich Economic Chamber were against it. The comment of the deputy president of the Regional Economic Chamber in Pomerania, Gebhard Holtz, was: “Economy and science have long since been inseparable partners. Both are to serve the nation.”⁴⁴ After further disputes the institute was established in May 1943 but it was officially opened as late as in 1944.⁴⁵ Meanwhile the institute was financed by the province Pomerania, the city

⁴¹ Ibidem, Bl. 169.

⁴² Fengler’s letter to Seraphim dated 25.02.1942, UAG, R 334, Bl. 163.

⁴³ Enclosure to the Seraphim’s letter to Fengler dated 2.03.1942, Plan of the establishment of the Oder-Danube Institute in Stettin, UAG, R 334, Bl. 165.

⁴⁴ Letter of the deputy president of the Regional Economic Chamber in Pomerania, Gebhard Holtz, dated 12.10.1942, UAG, R 334, Bl. 157–159, here: Bl. 157.

⁴⁵ For more information on the problems connected with its establishment see: K. Grube: *Das Stettiner Oder-Donau-Institut im Spannungsfeld von Wirtschaftsinteresse, Wissenschaft und Krieg* [The Oder-Danube Institute in Stettin between the poles of economic interests, science and war], in: „...die letzten Schranken fallen lassen“ *Studien zur Universität Greifswald im Nationalsozialismus* [“...the last barriers fall”]. Studies of the Greifswald University in the times of National Socialism], ed. D. Alvermann, Weimar 2014, p. 202–223, here: 207–213.

of Stettin and the Pomeranian economic sector and Seraphim was appointed its director.⁴⁶

27 employees were to be financed with the budget of ca. 100,000 reichmarks.⁴⁷ The main sponsors and supporters donated 144,000 RM (see Table 1).⁴⁸ Seraphim's comment contained in his unpublished autobiography regarding the financial situation of the institute was: "Money was in good supply."⁴⁹

Table 1. Yearly contributions of main sponsors and supporters⁵⁰

Main sponsors (commitment for 10 years)	Yearly contribution	Supporters (terminable yearly)	Yearly contribution
Regional Economic Chamber	75,000,- RM	Tetzlaff & Wenzel	2,000,- RM
The city of Stettin	25,000,- RM	Rudolf Christian Gribel	1,000,- RM
Alliance of Pomeranian provinces	25,000,- RM	Hedwigshütte A.G.	1,000,- RM
Alliance of agricultural cooperatives	10,000,- RM	National-Insurance	1,000,- RM
		Ferdinand Rückforth Nachf. A.G.	1,000,- RM
		J. Gollnow & Sohn	1,000,- RM
		Fritzen & Sohn	1,000,- RM
		Industrialist Johannes Schäfer	500,- RM
		Stettiner Oelwerke	500,- RM
	135,000,- RM		9,000,- RM

Source: prepared on the basis of: the attested copy of the report from the constitutive meeting of the Oder-Danube Institute for Economic Research dated 10.01.1944 in Stettin, LAGw, Rep. 96, Nr. 160, Bl. 41–44, here 43.

⁴⁶ Letter of the deputy president of the Regional Economic Chamber in Pomerania, Gebhard Holtz dated 12.10.1942, UAG, R 334, Bl. 157–159.

⁴⁷ Seraphim's letter on the field of work, structure and organisation of the Oder-Danube Institute dated 5.12.1942, UAG, R 334, Bl. 146–150; also: BArch, R 3101/9903, Bl. 77–81.

⁴⁸ Letter of Dr. Schoene, managing director of the trade division of the Regional Economic Chamber in Pomerania, to the University Curator dated 16.01.1943, UAG, K 710, Bl. 18; Attested copy of a report from the constitutive meeting of the Oder-Danube Institute for Economic Research dated 10.01.1944 in Stettin, regional archive Greifswald (LAGw), Rep. 96, Nr. 160, Bl. 41–44, here: Bl. 43.

⁴⁹ P.-H. Seraphim: *Glieder einer Kette* [Links in a chain], 1980, p. 315, Archive of the city of Bochum, T IIIa 108. Apart from this Seraphim was of opinion that the institute never really did any work.

⁵⁰ Three supporters of the institute were shipping companies (Rudolf Christian Gribel, Hedwigshütte A.G., Fritzen & Sohn), whereby Hedwigshütte A.G. was also involved in steel and coal industry. Ferdinand Rückforth Nachf. A.G. and Tetzlaff & Wenzel were also involved in food industry. The speciality of J. Gollnow & Sohn was steel construction, and the industrialist Johannes Schäfer owned a bolt production plant. Stettiner Oelwerke produced above all edible oil and fodders out of imported soy.

Seraphim put himself into service of the economic players in Stettin and provided them with scholarly arguments fitting their desires. He held speeches about ‘The trade connections between northern and southern Europe and the role of Stettin as an intermediary’⁵¹ as well as about ‘The competitive conditions and possibilities of the German Baltic-Sea ports’.⁵² In his paper ‘The significance of the Baltic-Sea ports for the Danubian countries’, published in 1944, he came to a following conclusion: “The undertaking of the Danube-Oder Canal itself must be presented as a fact transforming Europe’s transportation structure.”⁵³ He also emphasised the role of Stettin: “But owing to the natural location with relation to the rear base and as a result of the expansion of the Oder waterway and of the Danube-Oder Canal, the port in Stettin shall in all likelihood play an important role in this newly organised transport conditions.”⁵⁴

The institute was not divided into thematic departments for particular aspects such as agriculture, industry or transportation but according to examined regions and then these departments again into regional main departments. Such approach was justified with the fact that “addressing economic issues pertinent to a non-German land obviously depends on mastering the language of a given land and we cannot expect of nobody to master dozens and more foreign languages.”⁵⁵ Therefore, Seraphim intended to appoint mainly economists with linguistic proficiency in many languages for the positions in the institute, such as, among others, his former assistants from Greifswald: Andreas Michael Bora from Ukraine, who spoke Russian, Polish and Hungarian, as well as Günther Zühlsdorf, who spoke Romanian.⁵⁶ Both did their doctorates under the supervision of Seraphim. In both the dissertation by Bora on the system of transportation in Ukraine and in the one

⁵¹ Letter of the Third Reich stock company for inland navigation conglomerate ‚Hermann Göring‘ to Seraphim dated 21.12.1944, UAG, R 334, Bl. 88.

⁵² Invitation letter dated 29.01.1944, LAGw, Rep. 96, Nr. 160, Bl. 25.

⁵³ P.-H. Seraphim: *Die Bedeutung der Ostseehäfen für die Donauländer* [The significance of the Baltic-Sea ports for the Danubian countries], “Donaueuropa – Zeitschrift für die Probleme des europäischen Südostens” [Danubian Europe – Magazine addressing the problems of the European Southeast] 1944, No. 4, p. 140–146, here: p. 144.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 146.

⁵⁵ Seraphim’s letter concerning the field of work, structure and organisation of the Oder-Danube Institute dated 5.12.1942, UAG, R 334, Bl. 146–150, here: Bl. 147.

⁵⁶ Seraphim’s letter to Dr. Schoene from the Regional Economic Chamber dated 16.02.1943, UAG, R 479, Bl. 11–12.

by Zühlsdorf concerning agriculture in southeastern Europe there is a recognisable connection to the field of work of the institute.⁵⁷

On the basis of the economic reports,⁵⁸ which were also divided according to regions, published by the institute and directed to personalities from the Party, the State, Wehrmacht and economy sector, the spectrum of subjects addressed by the institute can be identified. Among these are the issues of trade/craftsmanship or agriculture and forestry/fishery/foodstuff. These were also the prevailing fields of activity in the Pomeranian economy. Moreover, data was gathered concerning economic situation, price stability and supply situation of individual regions, which was important for opening new markets. In the case of the regions situated along the hinterland of Oder and Danube the focus was on the unused potential and changes connected to it in the course of the forthcoming end of war.⁵⁹ This was connected to the fact that, as far as economy is concerned, there was a widespread opinion that “the Southeast” was “the natural supplementary area for the North.”⁶⁰

This research was, nonetheless, important not only for the Pomeranian economy but also for the entire German wartime economy. Thus, the special reports provided unmistakably militarily strategic information. The aim of one of these reports was to gain “the clearest possible picture of the current supply situation of Sweden and of the current use of mineral oil and its substitutes.”⁶¹ The special report was to make it clear, to what extent Sweden could get allied with the Soviet Union – after the collapse of economic relations with Germany – in order to cover its demand for mineral oil. The focus of the second 40 pages long special report was on “the prospects and possibilities of Swedish-Soviet trade relations.”

⁵⁷ G. Zühlsdorf: *Grundlagen und ernährungswirtschaftliche Bedeutung der südosteuropäischen Landwirtschaft* [Bases and meaning of agriculture in southeastern Europe with respect to nutritional science], Greifswald 1944. In the preface Zühlsdorf expresses his thanks for the possibility to use the opportunities offered by the Oder-Danube Institute. For more information on the dissertation by Bora see: footnote 71.

⁵⁸ Economic reports: no. 1/44 (3.03.1944), no. 2/44 (1.04.1944), no. 3/44 (5.05.1944), no. 4/44 (26.05.1944), no. 5/44 (26.06.1944), no. 6/44 (13.07.1944), no. 7/44 (1.08.1944), no. 1/45 (1.02.1945), no. 2/45 (22.02.1945) and no. 3/45 (15.03.1945). The large temporal gap between the report no. 7/44 and no. 1/45 can be ascribed to the relocation to Prora/Rügen. The titles of the 3 special reports was: ‘The supply of mineral oil to Sweden’ (21.02.1945), ‘Coal mining in Sweden’ (March 1945) and ‘Prospects and possibilities of Swedish-Soviet trade relations’ (18.03.1945).

⁵⁹ See: e.g. the reports on the industrial policy of Hungary (no. 1/44, p. 6–8), on the supply situation of Slovakia (no. 2/44, p. 2–3) and on the state of Rumanian economy (no. 2/44, p. 5–8).

⁶⁰ A note in the files by Hehns for Krallert dated 6.03.1944, BArch, R 58/101, Bl. 30–31.

⁶¹ Special report ‘The supply of mineral oil to Sweden’ dated 21.02.1945, p. 1.

It contained concrete recommendations on how to limit the trade between the two countries in order to prevent “potential Bolshevization of Sweden.”⁶²

Cooperation with the Reich Security Main Office

When the institute finally started its work, it became clear that no direct benefits for the economic sector of Stettin could be expected since both changing external conditions and personal ambitions prompted Seraphim to search for new partners for the Oder-Danube Institute. The opportunist Seraphim organised the institute in such a way that he was able to provide immediate results, and these were “not in the form of long scholarly books but in the form of concise uncomplicated position papers with concrete proposals to be put into practice by the duty stations named in these papers.”⁶³ Special interest in the works of the Oder-Danube Institute was shown by the Reich Security Main Office (RSHA). In the time when “economic and purely military aspects of warfare”⁶⁴ came to the fore, Seraphim in the course of institute introduction pointed to “the importance of the problems and issues of economic and scholarly nature.”⁶⁵ One of the recipients was the SS-Untersturmführer and historian Jürgen von Hehn (1912–1983)⁶⁶ from the Reich Organisation for Regional Geography. Reich Organisation for Regional Geography was, however, only a cover name for the group VI/G, that is for the

⁶² Special report ‘Prospects and possibilities of Swedish-Soviet trade relations’ dated 18.03.1945, S. 42.

⁶³ Seraphim’s memorandum on the militarily strategic importance of the works of the Oder-Danube Institute, possibly from February 1943, UAG, R 479, Bl. 13–15, here: Bl. 14.

⁶⁴ R. Goguel: *Die Nord- und Ostdeutsche Forschungsgemeinschaft im Dienste der faschistischen Aggressionspolitik gegen Polen (1933 bis 1945)* [North- and East-German academic community in the service of fascist policy of aggression against Poland], *Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe* 5 (1968) Berlin [Academic magazine of the Humboldt University in Berlin. Series for social science and linguistics 5 (1968)], p. 663–674, here: 665.

⁶⁵ Report from the meeting devoted to Scandinavia in Greifswald dated 14.12.1943, Federal Commissioner for the documentation of the Security Office of the former GDR (BStU), MfS HA IX/11, Nr. FV 143/69, vol. 37, Bl. 38–41, here: Bl. 41.

⁶⁶ Jürgen von Hehn was the advisor of Wilfried Krallert, the leader of the group VI/G of the RSHA, and was, among other things, also involved in the special unit Künsberg. Moreover, he was responsible, on behalf of the group VI/G between 1943 and 1944, for a number of small and thus flexible task force units consisting of members of Waffen-SS, which could be called into action in the occupied areas within 24 hours. See M. Fahlbusch: *Wissenschaft im Dienst der nationalsozialistischen Politik? Die ‚Volksdeutschen Forschungsgemeinschaften‘ von 1931–1945* [Science in the service of National Socialist politics? The ‘Ethnic German Research Communities’ of 1931–1945], Baden-Baden 1999, p. 738 or p. 480–499.

scholarly-methodological research service of RSHA.⁶⁷ Von Hehn documented his impressions in a following way: “The research institution called the Oder-Danube Institute gave a very good impression in every respect. Despite difficult conditions an efficient institute was successfully established, with all the necessary equipment and suitable staff. This was only possible since the director of the institute, professor Seraphim, is an active man with initiative (...). It can be assumed with certainty that a lot of good work will be done by the Oder-Danube Institute with respect to research on Scandinavia.”⁶⁸

In December 1944 von Hehn reported about the cooperation and noted: “The group VI G has just managed to complete negotiations according to which the Oder-Danube Institute in Greifswald, with Prof. Dr. Seraphim as director, shall be our research unit performing economic-scholarly work on Scandinavia, especially Sweden. Thus, the institute is at disposal, via VI/G, to perform any task which can be done there.”⁶⁹

Due to the war progress, as a result of territorial losses the research of the East and the Southeast of Europe became no longer necessary.⁷⁰ From purely practical reasons the institute from then on concentrated on Scandinavia. Now Sweden was the centre of attention since it was the last politically ‘neutral’ country in northern Europe.⁷¹ The orientation of scholarly research to the North was also relevant for the Group VI/G, which is why thanks to its significant effort the

⁶⁷ Ibidem, p. 738 and 747. According to Fahlbusch since the summer 1944 the official name was: ‘Reichsführer-SS – Advisory board for ethnicity studies and regional geography’. In contacts with the Oder-Danube Institute the used name was still the Reich Organisation for Regional Geography. For more information on cover names for the group VI/G see: the note by Hehn, dated. 15.06.1944, BStU, MfS HA IX/11, no. FV 143/69, vol. 4, Bl. 47–48. The group VI/G was involved in provision of information and was to a large extent responsible for plundering of cultural heritage and academic libraries in the occupied areas.

⁶⁸ V. Hehn’s notation in the files for Krallert, dated 6.03.1944, BArch R 58/101, Bl. 30–31.

⁶⁹ Notation by Hehn, dated 19.12.1944, BArch, R 58/126, Bl. 380.

⁷⁰ Therefore, the dissertation by Andreas Bora, research assistant at the institute, which he prepared as a part of *his contractual work*, was not published due to military and political changes. See also: letter by Zühlsdorf to the publication company Berlin-Dahlem, dated 9.11.1944, BArch, R 153/1072. A typewritten copy is to be found in the library of the Greifswald University: A.M. Bora: *Das Verkehrswesen der Ukraine und seine volkswirtschaftliche Bedeutung für die Entwicklung der europäischen Großraumwirtschaft* [The system of transportation in Ukraine and its economic significance for the development of the Greater European economy], Greifswald 1943.

⁷¹ Due to successive integration with the German economic and armament system Sweden became trapped in the National Socialist sphere of influence but at the end of war opened itself more and more to the Allied Forces. Cf. C. Wohler: *Von der Co-operation zur Kollaboration – Schwedens Wirtschaftsweg ins NS-Rondell* [From cooperation to collaboration – the economic way of Sweden leading into the National Socialist sphere of influence], in: *Neutralität und totalitäre Aggression: Nordeuropa und die Großmächte im Zweiten Weltkrieg* [Neutrality and

institute was not completely closed.⁷² Thanks to the intervention of the group VI/G the order of the regional leader, Franz Schwede-Coburg about the closing was changed, “since the institute as the unit providing information and opinions on the economic-political issues should be used for the purposes of the political and military intelligence service.”⁷³ Due to bomb raids on Stettin in August 1944 the institute was moved to KdF beach resort Prora on the island Rügen.

Conclusions

The work of the Oder-Danube Institute was probably discontinued after publishing its last economic report in March 1945.⁷⁴ Seraphim left Pomerania and was arrested in the USA. As the prisoner of war he wrote a comprehensive report ‘Agriculture in the Region East of the Elbe, Within the Jurisdiction of the USSR’, which contains both the findings resulting from his activity in the Oder-Danube Institute and the fruit of his own work.⁷⁵ In his autobiography he also remarks: “My lifelong research on the issues of the East and Russia, the desire to help convince the Americans that the Soviet Union was our common enemy influenced my decision to put my knowledge at your disposal.”⁷⁶ The anti-Semitic expert in the issues of the East turned into an anti-Bolshevist expert in the issues of the East.

totalitarian aggression: northern Europe and the Great Powers in the World War II], ed. R. Bohn, Stuttgart 1991, p. 301–309.

⁷² V. Hehn’s letter to the Oder-Danube Institute dated. 15.09.1944, BArch, R 58/126, Bl. 371; Krallert’s letter to the regional leader and the Reich Commissioner of Defence in Pomerania dated 3.11.1944, BArch, R 58/126, Bl. 373.

⁷³ Krallert’s letter to the regional leader and the Reich Commissioner of Defence in Pomerania dated 3.11.1944, BArch, R 58/126, Bl. 373.

⁷⁴ The documents of the archive and the library of the institute from the summer 1946 onwards are considered lost. This state of affairs must have started to exist after the end of the war since in the summer 1945 the collection of the library was ordered and catalogued by the professor of physics, Hans-Georg Schöpf. “In all probability the library was burned down in winter 1945/46 either by the Russians or by the German refugees who were accommodated in Prora at the same time.” Cf. Attested copy of the report concerning the situation of the library of the Oder-Danube Institute dated 2.09.1946, UAG, K 710, Bl. 4.

⁷⁵ Report on Interrogation of: P/W Seraphim, Peter, Gefr. 31G–3208983, v. 27.08.1945, National Archives and Records Administration Washington D.C., RG 165, Entry 179-B, Box 547, File Seraphim, Peter, Location 390.

⁷⁶ P.-H. Seraphim: *Glieder einer Kette* [Links in a chain], 1980, p. 407, Archive of the city of Bochum, T IIIa 108.

At the beginning of the 1950s Seraphim was still occupied with the issues of Upper Silesia. He put it under consideration that: “Under common rule with the Soviets [...] there rose a will of integration with the Soviet economic policy in the place of the idea of national economy”⁷⁷ and that the Oder-Danube Institute could function as a liaison with the other countries of the Eastern Bloc. In this context he warned: “The moment, however, would yet be crucial when it [the steel and coal processing capacity] is taken out the overall European structure and fitted into the power bloc of the East as a structurally in-built component. This is exactly the aim of the idea of a Soviet conglomerate in the West in the border area of Silesia and Moravia.”⁷⁸ The Soviet economic planners recognised both the importance of Upper Silesia and of the Danube-Oder Canal as a line of communication on the western border of the Eastern-Bloc countries. On the basis of the old plans and with the aid of the professionals brought from Germany they again intended to build the canal in 1947/49. According to the decision of the ‘Standing Commission for Transportation of the Council for Mutual Economic Assistance’ (Comecon) the Danube-Oder Canal was to be built between 1971 and 1978.⁷⁹ These plans never materialised.

⁷⁷ P.-H. Seraphim: *Industriekombinat Oberschlesien – Das Ruhrgebiet des Ostens* [Industrial conglomerate Upper Silesia – the Ruhr valley of the East], Köln 1953, p. 78.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 101.

⁷⁹ No author: *Zu Schiff von Stettin nach Budapest?* [From Stettin to Budapest on a ship?], “Die Zeit”, no. 5, dated 27.01.1961, p. 16; P.-H. Seraphim: *Industriekombinat...* [Industrial conglomerate...], p. 82.

KLEMENS GRUBE

Tłumaczenie Krzysztof Nerlicki

**„GOSPODARKA I NAUKA JUŻ DAWNO
STAŁY SIĘ NIEROZŁĄCZNYMI PARTNERAMI.
OBIE MAJĄ SŁUŻYĆ NARODOWI”
– SZCZECIŃSKI INSTYTUT ODRA-DUNAJ
I GREIFSWALDZKI PROFESOR PETER-HEINZ SERAPHIM
W CZASACH NAZISTOWSKICH**

Kanał Odra-Dunaj a Górny Śląsk

8 grudnia 1939 roku Rudolf Heß, minister Rzeszy i zastępca Hitlera, odświętnie otworzył Kanał Adolfa Hitlera na Górnym Śląsku, który zbudowany w miejscu Kanału Kłodnickiego łączył port w Gliwicach z Odrą. W trakcie ceremonii otwarcia Heß zainaugurował budowę nowego kanału Odra-Dunaj, który miał być drogą wodną łączącą Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym¹. Kanał miał rozpoczynać swój bieg na Odrze pod Kędzierzynem-Koźle i łączyć się z Dunajem pod Wiedniem i pod Bratysławą (schemat 1)². Budowa kanału nie

¹ Okólnik ministra transportu z dnia 18.11.1940, Archiwum Państwowe (AP) w Berlinie, R 3601/1690/0, bl. 2. Materiał filmowy z inauguracji budowy kanału Odra-Dunaj oraz z otwarcia Kanału Adolfa Hitlera znajduje się w archiwum filmowym AP, Ufa-Tonwoche /484/51/1939. Koenigs podaje 30 listopada 1939 jako dzień inauguracji budowy. Por. G. Koenigs: *Wasserstraßen und Binnenschifffahrt im europäischen Großwirtschaftsraum* [Drogi wodne i żegluga śródlądowa w gospodarce europejskiej], w: *Nationale Wirtschaftsordnung und Großraumwirtschaft* [Krajowe prawo gospodarcze a gospodarka europejska], Berlin 1941, s. 42–52, tutaj s. 48.

² G. Koenigs: *Ansprache* [Przemówienie], w: *Verein zur Wahrung der Oderschifffahrtsinteressen zu Breslau* [Związek Obrony Interesów Żeglugi na Odrze we Wrocławiu], red.: *Odertag*

była nadzwyczajnym pomysłem nazistów; konkretne kroki podejmowano już od XVIII wieku³. Po części wykorzystano stare plany, ponieważ nie straciły one na swojej aktualności. Na początku XX wieku transport wodny był obok transportu kolejowego najważniejszą drogą przewozu towarów. Jeszcze jesienią 1938 roku podpisano porozumienie z rządem czechosłowackim dotyczące budowy kanału. Z końcem 1939 roku porozumienia z innymi państwami stały się jednak zbędne, ponieważ agresywna polityka aneksji na Wschodzie i przyłączenie Austrii sprawiły, że tereny brane pod uwagę znalazły się pod niemiecką okupacją⁴. Schürmann sformułował to dosadnie: „Tak jak rozwiązuje się problemy państwowe, tak też problemy w komunikacji będą w przyszłości podporządkowane szerszym, europejskim punktom widzenia. Znajdujący się w budowie kanał Odra-Dunaj jest tego dobitnym przykładem”⁵.

Na budowę kanału o długości 322 km zapotrzebowano około 305 mln marek⁶. Trasa została tak wybrana, że – zaczynając na Odrze – kanał musiał pokonać różnicę poziomów wynoszącą 110 m. Pomiędzy działami wód konieczne było zejście o 250 m, żeby umożliwić połączenie z Dunajem. Aby pokonać różnice poziomów, początkowo planowano budowę 48 śluz. W późniejszym czasie liczbę tę, dzięki zmianom technicznym i architektonicznym, zredukowano do 35⁷.

1939 zu Gleiwitz – Vorträge [Dzień Odry 1939 w Gliwicach – wystąpienia], Berlin 1941, s. 10–14, tutaj s. 13.

³ E. Proskowetz von Proskow i Marstorff: *Donau-Oder-Canal. Kaiser Franz Josef-Schiffahrt-Canal – Beiträge zur Entwicklung des Projectes* [Kanał Dunaj-Odra. Kanał żegludowy cesarza Franza Józefa – wystąpienia o rozwoju projektu], Wien 1896, s. 3–11. Różne plany z XIX w. są przedstawione w: A. Smrček: *Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte Donau-Elbe, Donau-Oder und Donau-Weichsel* [Stan ważniejszych projektów budowy kanałów: Dunaj-Laba, Dunaj-Odra i Dunaj-Wisła], Groß-Lichterfelde 1909, s. 10–37.

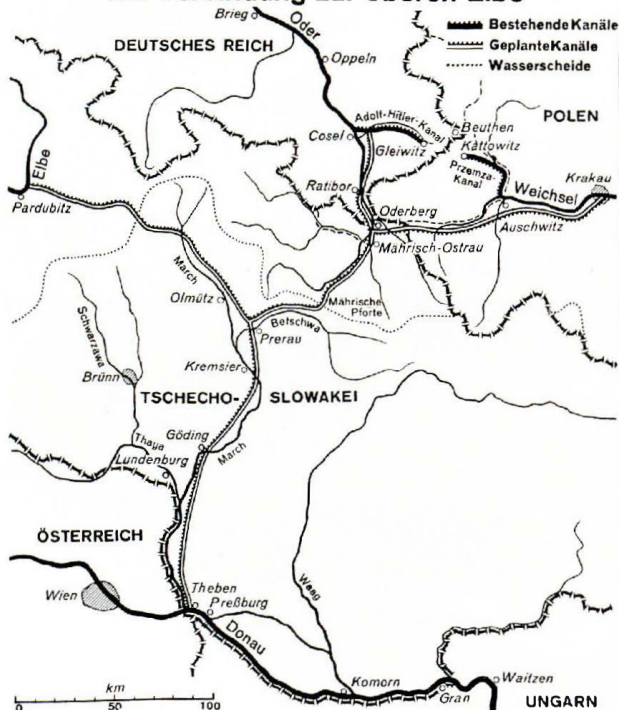
⁴ G. Koenigs: op. cit., s. 12–13.

⁵ A. Schürmann: *Der deutsche Osten ruft – Wirtschaftsraum und Wirtschaftskräfte der wiedergewonnenen Ostgebiete* [Niemiecki Wschód wzywa – Region gospodarczy i siły gospodarcze na ponownie odzyskanych terenach wschodnich], Hamburg 1942, s. 138. Publikację poprzedza słowo wstępne ministra gospodarki Rzeszy i prezydenta Banku Rzeszy Waltera Funka, w którym podkreśla intencje książki: „Książka pokazuje tym wszystkim, którzy są gotowi podążać na Wschód, co czeka na nich na terenach znowu należących do Niemiec. Treść ogranicza się przede wszystkim do spraw gospodarczych”.

⁶ Pismo z polecenia protektora Rzeszy w Czechach i na Morawach do kierownika Działu planowania przetrzennego z 30.01.1941.

⁷ G. Gothein: *Oderausbau und Oderverkehr* [Rozbudowa Odry i komunikacja na Odrze], w: *Oderausbau und Oderverkehr (Schriften des Brandenburgischen Odervereins)* [Rozbudowa Odry i komunikacja na Odrze (Pisma Brandenburskiego Związku Odry)], Frankfurt (Oder) 1930, s. 11–27, tutaj 21–22; Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen [Związek Ochrony Interesów żegludowych na Odrze], red.: *Die Oder* [Odra], Breslau 1937, s. 24. Od strony Odry osiągnano wierzchołek na wysokości 110 m. Dla połączenia z Dunajem konieczny był spad ok. 250 m.

Lage des geplanten Oder-Donau-Kanals und der Verbindung zur oberen Elbe



Schemat 1: (Planowany) przebieg kanału Odra-Dunaj i Kanału Adolfa Hitlera

Źródło: W. Geisler: *Oberschlesien-Atlas* [Atlas Górnego Śląska], Berlin 1938, Karta 5. Tutaj kanał Odra-Dunaj ma tylko jedno połączenie z Odrą w Bratysławie. AP, R 113/2171, bl. 148. Z powodu różnych wariantów przebiegu trasy i związanej z tym różnej liczby śluz i podnośni długość kanału nie jest stała. Poralla wyliczył ją później na ok. 307 km. Por. C. Poralla: *Die nachkriegszeitliche Wasserwirtschaft Polens – unter Einbeziehung der Wasserbauprojekte in den Randgebieten* [Powojenna gospodarka wodna Polski – z uwzględnieniem projektów budowy na peryferiach kraju], Berlin 1954, s. 57.

Celem umożliwienia przewozu towarów na popularnych wówczas frachtowcach o ładowności 1000 ton wybrano dla kanału taki sam profil, jak przy budowie Kanału Śródlądowego⁸. Całkowity tonaż towarów przewożonych na tym sztucznym akwenie miał wynieść 12 mln ton i przekraczał znacznie dotychczasowe liczby

⁸ Bez autora: *Einverständnis über die Linienführung des Oder-Donau-Kanals* [Zgoda na wytyczenie linii przebiegu kanału Odra-Dunaj], „Hansa” – Deutsche Schifffahrtszeitschrift [Hanza – niemieckie czasopismo żeglugowe], Roczn. 76, nr 21, 27.05.1939, s. 1070.

przewozu towarów na Odrze (1934 ok. 7 mln ton)⁹. W listopadzie 1940 Ministerstwo Wojny Rzeszy ogłosiło, że: „od wielu miesięcy, mimo działań zbrojnych, można było rozpocząć w różnych miejscach prace budowlane”¹⁰, jednak szybko je wstrzymano. Mimo to w 1942 roku planowano, że kanał zostanie oddany do użytku w 1946 roku¹¹. Kanał Odra-Dunaj – który kiedyś „musi stać się jednym ze światowych szlaków”¹² – może być postrzegany jako centrum nowych planów działania dla Górnego Śląska.

Dzięki bogatym zasobom węgla, cynku, ołowiu i innych surowców mineralnych oraz okolicznemu przemysłowi ciężkiemu Górny Śląsk – obok Zagłębia Ruhry – uchodził za „drugi duży filar przemysłowy gospodarki niemieckiej”¹³. Pomimo to rzadko albo w ogóle – w przeciwieństwie do Środkowych i Zachodnich Niemiec – (nie)powstawały nowe zakłady chemiczne, jak również zakłady produkujące paliwo syntetyczne z węgla. Przyczyną tego stanu było zaprzestanie inwestycji przemysłowych ze względu na sporne granice powstałe wskutek pierwszej wojny światowej. Zastój gospodarczy miał być zwalczany przez celowe zastosowanie nowej polityki przesiedleń w ramach „sterowania gospodarką”, a także przez przerwanie monostruktury przemysłowej. Większe inwestycje, jak na przykład powstanie koncernu chemicznego, rozpoczęto dopiero pod koniec 1939 roku¹⁴.

⁹ Pismo Wernera Teubertsy z Działu planowania przestrzennego do ministra transportu Rzeszy, 12.05.1941, AP, R 113/2171, bl. 159–161, tutaj bl. 159; zapis rozmowy magnetofonowej z dnia 5.10.1965 r. o planach reorganizacji stosunków gospodarczych Pomorza z koncepcjami tworzenia dużych przestrzeni w Europie Środkowej i Wschodniej, AP, Ost-Dok, 10/504, bl. 5–6. Rozmowa odbyła się w ramach dokumentowania zbiorów wschodnich między dr. Hopfem z AP i dr. Leckzykiem, byłym szefem Okręgowej Izby Gospodarczej na Pomorzu (dziękuję za wskazówkę Janowi Mittenzwei); R. Krohne: *Die Oder, die Hauptverkehrsstraße der ostdeutschen Wirtschaft* [Odra – główna arteria gospodarki wschodniemieckiej], w: *Odertag 1936* [Dzień Odry 1936], red. H. Schrader, Stettin 1936, s. 5.

¹⁰ Okólnik ministra transportu Rzeszy z 18.11.1940, AP, R 3601/1690/0, bl. 2.

¹¹ A. Schürmann: op. cit., s. 35.

¹² W. Klauke: *Die Stellung Stettins im Handel der deutschen Seehäfen seit 1914 – Eine wirtschaftsgeographische Studie* [Pozycja Szczecina w handlu niemieckich portów morskich od 1914 roku – studium gospodarczo-geograficzne], Berlin 1933, s. 200.

¹³ A. Schürmann: op. cit., s. 124.

¹⁴ M. Sikora: *Der Gau Oberschlesien in der Raumplanung der NS-Verwaltung 1939–1944* [Okręg Górny Śląsk w planowaniu przestrzennym narodowych socjalistów 1939–1944], w: *Industrialisierung und Nationalisierung. Fallstudien zur Geschichte des ober-schlesischen Industrieviertels im 19. und 20. Jahrhundert* [Industrializacja i nacjonalizacja. Studia przypadków z historii regionu górnośląskiego w XIX i XX wieku], red. L. Budraß, B. Kalinowska-Wójcik, A. Michalczyk, Essen 2013, s. 249–284, tutaj s. 268–273; L. Jänecke: *Wissenschaftliche Grundlagen zum Ausbau des Verkehrsnetzes im ober-schlesischen Wirtschaftsraum* [Naukowe podstawy rozbudowy sieci komunikacyjnej w górnośląskim okręgu gospodarczym], manuskrypt, Breslau

Wadą Górnego Śląska było jego położenie na wschodnich peryferiach kraju oraz zła infrastruktura komunikacyjna, uniemożliwiająca łatwy dostęp do rynków zbytu. Tym samym odnotowywano w porównaniu z Zagłębiem Ruhry wyższe koszty transportu oraz mniejsze możliwości przewozowe¹⁵. Z jednej strony było to związane z niską przepustowością Kanału Kłodnickiego; wraz z oddaniem do użytku Kanału Adolfa Hitlera możliwości przewożenia towarów z Gliwic do Odry znacznie wzrosły. Z drugiej strony, problemem była niewystarczająca żeglowność Odry, ponieważ ze względu na oblodzenie zimą i niski stan wody latem żegluga mogła się odbywać tylko przez 270 dni w roku. Trudności te zostały wprawdzie złagodzone przez prawie całkowitą regulację rzeki w latach 1891–1917, jednak kanał Odra-Dunaj – przez wybudowanie następných zbiorników retencyjnych – miał zapewnić Odrze dodatkowe masy wody i tym samym przedłużyć jej okres żeglowności¹⁶. Dodatkową presją konkurencyjną dla niemieckiego transportu rzeczno-żeglownego była kolej. Chociaż Polska miała bezpośredni dostęp do Odry, brakowało jej jednak transportu lądowego, łączącego z Morzem Bałtyckim, a w latach 1928–1933 utworzono „Magistralę węglową” – połączenie kolejowe z Górnego Śląska do nowo wybudowanego portu w Gdyni. Tym samym większość polskich towarów nie transportowano już Odrą, tylko drogą lądową z lub na Górny Śląsk. Mimo licznych inwestycji zarówno po niemieckiej, jak i po polskiej stronie, Górny Śląsk w porównaniu z Zagłębiem Ruhry ciągle

1940, AP, R 113/23, s. 44–56; M. Hartenstein: „*Ein zweites Ruhrgebiet im Osten*“ – *Die nationalsozialistischen Pläne für das oberschlesische Bergbau- und Industrierevier nach dem Ende des Polenfeldzuges 1939 vor dem historischen Hintergrund der einzelnen Teilgebiete* [„Drugie Zagłębie Ruhry na Wschodzie” – Narodowo-socjalistyczne plany dla górnośląskiego okręgu górniczego i przemysłowego po kampanii wojennej 1939 z historycznego punktu widzenia poszczególnych regionów], „*Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie*” [Badanie osadnictwa. Archeologia – Historia – Geografia] 16 (1998), s. 207–232, tutaj s. 220.

¹⁵ L. Jänecke: *Wissenschaftliche...*, s. 5–12; P. Greiner: *Die Teilung Oberschlesiens nach 1922 und ihre wirtschaftlichen Folgen* [Podział Górnego Śląska po 1922 i jego skutki gospodarcze], w: *Industrialisierung und...*, s. 181–189, tutaj s. 184–185 i 189, tutaj s. 184; M. Hartenstein: op. cit., s. 209–213.

¹⁶ G. Koenigs: op. cit., s. 11; A. Kunz, R. Federspiel: *Die Verkehrsentwicklung Oberschlesiens im 19. Jahrhundert – zur marktwirtschaftlichen Erschließung einer räumlich isolierten Region* [Rozwój transportu na Górnym Śląsku w XIX wieku – gospodarcze odkrycie regionu izolowanego obszarowo], w: *Industriegeschichte Oberschlesiens im 19. Jahrhundert* [Historia przemysłu na Górnym Śląsku w XIX wieku], red. T. Pierenkemper, Wiesbaden 1992, s. 217–249, tutaj s. 217–218 i 237–241; G. Gothein: op. cit., s. 11–12; W. Klauke: op. cit., s. 96. Na temat przeszkód w żegludze na Odrze z powodu „letniej pogody” i związanymi z tym podwyższonymi kosztami transportu por. Industrie- und Handelskammer zu Stettin [Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie]: Bericht über die Jahre 1933/34 [Raport za lata 1933/34], Stettin 1935, s. 118–125; Bericht über das Jahr 1937 [Raport za rok 1937], Stettin 1938, s. 73–75.

odnotowywał wyższe koszty transportu i niższe możliwości przewozowe¹⁷. Dlatego budowa nowych dróg komunikacyjnych na Górnym Śląsku o wystarczającej przepustowości odgrywała w planach zagospodarowania przestrzennego hitlerowskich Niemiec znaczącą rolę. Obniżenie kosztów transportu węgla, rudy, ropy i zboża między Rzeszą Niemiecką, Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym a basenem Morza Bałtyckiego podniosłoby zbyt towarów. W niektórych przypadkach szacowano oszczędności transportowe do 60%. Jednocześnie połączenie z Dunajem otworzyłoby nowe rynki zbytu w Europie Południowej, zwiększając dostawy ropy i rudy oraz umożliwiając dostęp wodny do krajów bałkańskich – regionu o najwyższych nadwyżkach w produkcji zbóż w Europie¹⁸. Gustav Königs z Ministerstwa Transportu Rzeszy stwierdził triumfalnie: „Górnośląski Okręg Przemysłowy znajdował się dotychczas na dalekich rubieżach niemieckiego południowego wschodu, po wzniesieniu kanału Odra-Dunaj będzie bezpośrednio leżał przy dużej arterii komunikacyjnej o międzynarodowym znaczeniu”¹⁹.

Powstanie Instytutu Odra-Dunaj i rozpoczęcie jego działalności

Szczecińska Izba Przemysłowo-Handlowa²⁰ wspólnie z izbą we Wrocławiu coraz silniej opowiadała się za budową kanału Odra-Dunaj. Jeszcze w 1913 roku Szczecin był po Hamburgu i Bremie trzecim co do wielkości niemieckim portem, a największym nad Morzem Bałtyckim. Przeładunek towarów był w Szczecinie większy niż suma przeładunków w Lubece, Królewcu i Gdańsku. Centralne położenie miasta w basenie Morza Bałtyckiego i połączenie dzięki wodom śródlądowym z prężnym zapleczem w Berlinie i na Górnym Śląsku sprzyjało

¹⁷ L. Jänecke: *Wissenschaftliche...*, s. 5–12; P. Greiner: op. cit., s. 184; M. Hartenstein: op. cit., s. 209–213.

¹⁸ L. Jänecke: *Rückgang des Außenhandels in Schlesien durch den Versailler Vertrag und Wiederanstieg durch die Schaffung Großdeutschlands* [Spadek handlu zagranicznego na Śląsku z powodu Traktatu Wersalskiego i jego wzrost przez utworzenie Wielkich Niemiec], w: *Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen zy Breslau* [Związek Ochrony Interesów Żeglugowych na Odrze], red.: op. cit., s. 23–71, tutaj 68–69; idem: *Wissenschaftliche...*, s. 5–12; M. Hartenstein: op. cit., s. 209–222; *Verein zur Wahrung der Oderschiffahrtsinteressen*, red.: op. cit., s. 24; bez autora: *Lebenswichtige Fragen der Oderwirtschaft* [Ważne życiowo pytania o gospodarkę na Odrze], w: „Hansa” – *Deutsche Schifffahrtszeitschrift* [Hanza – niemieckie czasopismo żeglugowe], Roczn. 73, nr 27, 4.07.1936, s. 1354–1356.

¹⁹ G. Koenigs: op. cit., s. 13.

²⁰ Na początku 1943 r. Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie została połączona z Izłą Gospodarczą Pomorza.

jego pozycji²¹. Na mocy traktatu wersalskiego Pomorze stało się nagle prowincją przygraniczną, ponieważ Gdańsk odłączono od Rzeszy, Polska zaś uzyskała korytarz, umożliwiający jej dostęp do Morza Bałtyckiego. Od tego czasu polski eksport i import mógł się odbywać nie tylko przez własny port w Gdyni, lecz także przez Gdańsk. Gdy w latach 1913–1929 przeładunek towarów w Gdańsku i Gdyni wzrósł pięciokrotnie, do 11,3 mln ton, w Szczecinie spadł on w tym samym czasie do 4,9 mln ton, osiągając tylko cztery piąte poziomu sprzed wojny²².

Aby osiągnąć wcześniejsze znaczenie w basenie Morza Bałtyckiego, szczeecińska gospodarka morska miała nadzieję na rewizję granic oraz budowę kanału Odra-Dunaj. Ze wzrostu transportu na Odrze skorzystałby nie tylko Szczecin, ale także całe Pomorze²³. Przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej byli zdania, że „Szczecin powinien stać się centrum handlu, szczególnie węgla i rudy, pomiędzy Północą i Wschodem, także produktów naftowych, drewna i rybołówstwa”²⁴. Dogodne położenie miasta u ujścia Odry i dostęp do Bałtyku miały zapewnić wymianę towarów między Europą Południową a krajami leżącymi nad Bałtykiem. Szczecin miał funkcjonować jako port przeładunkowy statków śródlądowych na statki morskie. Wzrost gospodarczy byłby dla Szczecina i raczej rolniczego Pomorza niesamowitą szansą. Polepszona infrastruktura komunikacyjna miała zapewnić miejscowemu przemysłowi dostęp do różnorodnych surowców i półfabrykatów. Ponadto oczekiwano wzrostu napływu rzemieślników produkujących i przetwarzających towary do Szczecina i w jego okolice²⁵. Do osiągnięcia tego celu dążyła także Pomorska Wspólnota Planowania Regionalnego (Landesplanungsgemeinschaft Pommern), ponieważ „większe nierolnicze zakła-

²¹ F. Rückert: *Die Seehafenstellung Stettins in der Nachkriegszeit unter besonderer Berücksichtigung der polnischen Ostseehafenpolitik* [Położenie portu morskiego w Szczecinie w czasach powojennych, ze szczególnym uwzględnieniem polskiej polityki w sprawie portów morskich nad Bałtykiem], Berlin 1931, s. 6; bez autora: *Bedeutung des Oder-Donau-Kanals für Stettin* [Znaczenie kanału Odra-Dunaj dla Szczecina], w: „Hansa” – Deutsche Schifffahrtszeitschrift [Hanza” – niemieckie czasopismo żeglugowe], Roczn. 79, nr 9, 28.02.1942, s. 189–190.

²² W. Klauke: op. cit., s. 96–97.

²³ E. Schoene: *Der Stettiner Seehandel nach 1813* [Szczeciński handel morski po 1813], w: „Baltische Studien” [Studia Bałtyckie] 1969, nr 55 nowe wydanie, s. 75–110, tutaj s. 108.

²⁴ Zapis rozmowy magnetofonowej z dnia 5.10.1965 r. o planach reorganizacji stosunków gospodarczych Pomorza z koncepcjami tworzenia dużych przestrzeni w Europie Środkowej i Wschodniej, AP, Ost-Dok, 10/504, bl. 5–6. Dla tych celów planowano m.in. wybudowanie własnego portu naftowego oraz huty.

²⁵ O stanie gospodarki pomorskiej przed II wojną światową por. U. Schröder: *Zur Entwicklung der pommerschen Wirtschaft in der Zeit des Nationalsozialismus (1933 bis 1939)* [Rozwój gospodarki na Pomorzu w czasie narodowego socjalizmu], „Baltische Studien” [Studia Bałtyckie] 1992, nr 78 nowe wydanie, s. 82–94.

dy można było znaleźć tylko w dolnym biegu Odry²⁶. Aby sprostać wyzwaniom związanym z budową kanału, Pomorska Wspólnota Planowania Regionalnego opracowała plany przebudowy i nowej zabudowy szczecińskiego portu oraz dalszego rozwoju obszarów przemysłowych wokół Szczecina (zakładów chemicznych w Policach, stoczni Vulkan)²⁷. Poza tymi projektami „rozbudowa przemysłu i rzemiosła na Pomorzu w latach 1936–1945 była relatywnie skromna”²⁸.

Ze względu na wojnę praca przy budowie kanału była utrudniona, ponadto inne porty morskie szukały dostępu drogą wodną do Europy Południowej – stąd też aspiracje Szczecina stanęły pod znakiem zapytania²⁹. Z jednej strony próbowano przedłużyć kanał do Wisły, a stąd do Gdańska³⁰, z drugiej strony planowano połączenie Łaby, Dunaju i Odry z Hamburgiem³¹. W celu rozpropagowania lokalnych dążeń i szybkiego zakończenia budowy kanału izba w Szczecinie dążyła do powołania instytutu naukowego, który „miałby się zająć sprawą kontaktów Pomorza i Szczecina z Europą Południowo-Wschodnią i basenem

²⁶ W. Witt: *Geographie, Raumforschung und Landesplanung in Pommern 1881–1945* [Geografia, badanie terenu, planowanie przestrzenne na Pomorzu 1881–1945], w: *Geographische und historische Beiträge zur Landeskunde Pommerns* [Przyczynki geograficzne i historyczne do krajoznawstwa pomorskiego], red. I. Asmus, H.T. Porada, D. Schleinert, Schwerin 1998, s. 27–34, tutaj s. 33.

²⁷ Halbjahresbericht der Landesplanungsgemeinschaft Pommern [Raport półroczny Grupy Planowania Regionalnego na Pomorzu], 1.04.1938–30.09.1938, AP R 113/48, s. 34.

²⁸ Raport Planowania Regionalnego na Pomorzu 1936–1945, AP, Ost-Dok, 10/372, bl. 3–41, tutaj bl. 25. Raport został sporządzony w 1961 r. przez dr. Wernera Witta, byłego zastępcę planera pomorskiego, w ramach Dokumentacji wschodniej Archiwum Państwowego (za wskazówkę dziękuję Janowi Mittenzwei). Por. też przyp. 27.

²⁹ Okólnik ministra transportu Rzeszy z 18.11.1940, AP, R 3601/1690/0, bl. 2. Zarządzenie o budowie kanału wydano w kwietniu 1941. Por. RGBl. 1941, nr 15, s. 95–99. Mimo prowadzonej wojny przygotowywano szczegółowe plany budowy kanału. Por. Raport na 6. Posiedzenie Komisji Rzecznawców dla potrzeb budowy i użytkowania kanału Odra-Dunaj, grudzień 1941, AP, R 2/23245.

³⁰ Por. protokół z pierwszego plenarnego posiedzenia ekspertów do spraw kontynuowania projektów budowy kanałów z Wiednia przez Morawy–Ostrawę do Krakowa, 6.5.1908, AP, R 5/1601.

³¹ Izby Gospodarcze Saksonii i Kraju Sudeckiego opowiedziały się za budową kanału Łaba-Odra-Dunaj. Miały nadzieję, podobnie jak Pomorze, na szybki wzrost gospodarczy, ale obawiały się, że z terenów nad Łabą zniknie rzemiosło z powodu wyższych kosztów transportu na Górny Śląsk i do Europy Południowej. Por.: Schreiben der Wirtschaftskammer Sachsen an das Reichsverkehrsministerium [Pismo Izby Gospodarczej Saksonii do Ministerstwa Transportu Rzeszy], 1.07.1941, AP, R 113/2171, bl. 179–188; Denkschrift der Wirtschaftskammern Sachsen und Sudetenland zum Bau des Elbe-Oder-Donau-Kanals [Memoriał Izby Gospodarczej Saksonii i Kraju Sudeckiego w sprawie budowy kanału Łaba-Odra-Dunaj], AP, R 113/2171, bl. 200–204; J. Fiedler: *Die Wasserwirtschaft des böhmischen Raumes* [Gospodarka wodna w Czechach], „Raumforschung und Raumordnung. Monatsschrift der Reichsarbeitsgemeinschaft für Raumforschung” [Badanie terenu i planowanie przestrzenne. Miesięcznik grupy roboczej do spraw badań terenowych] 10/12 (1941), s. 566–572, tutaj s. 570.

Morza Bałtyckiego³². Motywy sformułowano bardzo czytelnie: „Nie chodzi tylko o sprawy komunikacyjne, lecz także o dyskusję o możliwościach gospodarczych i o rozwoju Pomorza. Oczywiście, sprawy problemów komunikacyjnych, szczególnie związane z połączeniem Odry z Dunajem będą musiały być poddane szczegółowej analizie naukowej³³. Pismo ze stycznia 1942 roku, adresowane do rektora w Greifswaldzie, zawierało taką prośbę: „Życzyłbym sobie poznać osobę, która byłaby w stanie stworzyć taki instytut oraz odpowiednio wpływać na jego pracę naukową³⁴.”

Odpowiednią osobą na Uniwersytecie w Greifswaldzie był ekonomista, ekspert do spraw gospodarki wschodnioeuropejskiej, Peter-Heinz Seraphim (1902–1979)³⁵. Do Greifswaldu powołano go w 1941 roku jako następcę Theodora Oberländersa. Seraphim, z pochodzenia Bałt, uchodził dzięki swojej ponad 700-stronicowej pracy *Das Judentum im osteuropäischen Raum* (Żydostwo w Europie Wschodniej, 1938) za eksperta w sprawach ludności żydowskiej, zajmując eksponowane stanowisko w tym obszarze badań nazistowskich³⁶. Ponadto był redaktorem naczelnym wydawanego przez Instytut Badań nad Kwestiami Żydowskimi we Frankfurcie nad Menem czasopisma „Weltkampf – die Judenfrage in Geschichte und Gegenwart” (Walka światowa – kwestia żydowska w przeszłości

³² Pismo Fenglera do rektora, 13.01.1942, Universitätsarchiv Greifswald [Archiwum uniwersyteckie] (AU), R 334, bl. 179.

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.

³⁵ O Seraphimie por. przede wszystkim: H.-Ch. Petersen: *Bevölkerungsökonomie – Ostforschung – Politik. Eine biographische Studie zu Peter-Heinz Seraphim* [Ekonomia społeczna – Studia Wschodnie – Polityka. Studium biograficzne o Peterze-Heinzu Seraphimie], Osnabrück 2007; ponadto: A.E. Steinweis: *Die Pathologisierung der Juden – Der Fall Peter-Heinz Seraphim* [Patologizacja Żydów – Przykład Petera-Heinza Seraphima], w: Jahrbuch des Simon-Dubnow-Instituts für Jüdische Geschichte und Kultur [Rocznik Instytutu Historii i Kultury Żydowskiej Simona-Dubnowa] 5 (2006), s. 313–325; G. Aly, S. Heim: *Vordenker der Vernichtung. Auschwitz und die deutschen Pläne für eine europäische Ordnung* [Inicjatorzy zagłady, Auschwitz a niemieckie plany porządku europejskiego], Frankfurt a.M. 2004, s. 91–101; Nationalrat der Nationalen Front des demokratischen Deutschland. Dokumentationszentrum der staatlichen Archivverwaltung der DDR [Rada Narodowa Frontu Narodowego Demokratycznych Niemiec. Centrum Dokumentacyjne Administracji Archiwum Państwowego NRD, red. *Braunbuch – Kriegs- und Naziverbrecher in der Bundesrepublik* [Brunatna księga – Zbrodniarze wojenni i nazistowscy w Republice Federalnej Niemiec], Berlin 1965, s. 341–343.

³⁶ Pismo Ministra Nauki, Wychowania i Kształcenia Ludowego z dnia 25.07.1941, AU, PA Seraphim 433, t. 1. Odpis aktu mianowania z 10.07.1941 r. znajduje się w AU, PA Seraphim 433, t. 3, bl. 8. Począwszy od 1.01.1943 r., Seraphim zajął stanowisko profesora z niezmienionym angażem na zwolnionym miejscu przez profesora Wilhelma Presera (1877–1959). Pismo Ministra Nauki, Wychowania i Kształcenia Ludowego z 10.03.1943 r., AU, PA Seraphim 433, t. 3, bl. 45; także: Pismo dyrektora administracyjnego uniwersytetu z 19.03.1943 r., AU, PA Seraphim 433, t. 3, bl. 46.

i terażniejszości). Dzięki swojej wcześniejszej działalności w Instytucie Gospodarki Wschodnioeuropejskiej (Institut für Osteuropäische Wirtschaft) w Królewcu oraz w Instytucie Pracy na Wschodzie (Institut für Ostarbeit) w Krakowie Seraphimowi nie były obce tego typu zadania – był postacią, która najbardziej nadawała się do tego, aby stworzyć wspomniany instytut³⁷. Tym samym rektor Uniwersytetu w Greifswaldzie zaproponował jego kandydaturę, podkreślając „swoje szczególne zainteresowanie powstaniem takiego instytutu. Żył też nadzieję, że instytut nawiąże ścisłą współpracę z uniwersytetem, ewentualnie jako jego placówka zewnętrzna”³⁸, a Seraphim wyraził gotowość do podjęcia powierzonego mu zadania³⁹.

Już cztery dni po nominacji Seraphim przedstawił szczegółowy plan oraz uzasadnienie powołania do życia takiego instytutu. Zgodnie z ideą Planu Generalnego Wschód argumentował, że w przyszłości zrealizują się pomysły stworzenia „wielkiego obszaru europejskiego: Pomorza przypadnie w pierwszej kolejności obszar Morza Bałtyckiego, ale jednocześnie rola pośrednika między europejską Północą, Wschodem i Południowym-Wschodem”. Ponadto widział w instytucie nie tylko „pomocnika wielkiego politycznego zadania, lecz także instytucję nadającą się do naukowo uzasadnionej pracy szkoleniowej w partii, jej strukturach i administracji”⁴⁰. W tym celu Seraphim uznał za „istotne założenie działalności Instytutu ścisłą współpracę z kierownictwem partii i uznanie patronatu gauleitera”. Ponadto życzył sobie ścisłych kontaktów z pomorskimi jednostkami Wehrmachtu (Pommersche Wehrmachtdienststellen)⁴¹. Z perspektywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Szczecinie zainteresowanie jedynie Morzem Bałtyckim było niekorzystne, ponieważ w Gdańsku tworzono już Instytut Morza Bałtyckiego do Badań Gospodarczych (Ostsee-Institut für Wirtschaftsforschung). Zaproponowano nazwę Instytut Odra-Dunaj (Oder-Donau-Institut), przy czym określenie Odra-Dunaj nie należy traktować ściśle, ponieważ kanał Odra-Dunaj będzie w przyszłości najważniejszą linią komunikacyjną „Wielkich Niemiec i Europy

³⁷ H.-Ch. Petersen: op. cit., s. 116–118.

³⁸ Pismo Rektora do Seraphima z 22.01.1942 r., AU, R 334, bl. 175.

³⁹ Pismo Seraphima do Rektora z 25.01.1942 r., AU, R 334, bl. 173; Pismo Seraphima do Fenglera z 25.01.1942 r., AU, R 334, bl. 174.

⁴⁰ Plan Seraphima założenia instytutu naukowego do spraw badań nad Wschodem z 29.01.1942 r., AU, R 334, bl. 167–172, tutaj: bl. 167.

⁴¹ Ibidem, bl. 169.

i połączy dwa obszary, mianowicie obszar Morza Bałtyckiego z obszarem Europy Południowo-Wschodniej/obszarem Morza Czarnego⁷⁴².

Mimo zmiany punktu ciężkości Seraphim ciągle był gotowy do tworzenia instytutu, dopasowując do niego przyszłe zadania: „Instytut Odra-Dunaj ma za zadanie odpowiedzieć na następujące pytania naukowe: połączenie dwóch wielkich europejskich rzek Odry i Dunaju, struktura gospodarcza regionu, przez której wspomniana linia komunikacyjna przechodzi. (...) Obszar zadań jest pojęty szeroko, zawiera także klamrę scalającą dwa duże europejskie morza, Bałtyckie i Czarne, które połączą szlaki wodne⁷⁴³.

Ponieważ Ministerstwo Wychowania Rzeszy (Reichserziehungsministerium) i Izba Gospodarcza (Reichswirtschaftskammer) nie widziały konieczności tworzenia tej instytucji dla potrzeb wojennych, z początku były przeciwko powstaniu instytutu. Wiceprzewodniczący Okręgowej Izby Gospodarczej, Gerhard Holtz, stwierdził: „Gospodarka i nauka już dawno stały się nierozłącznymi partnerami. Obie mają służyć narodowi⁷⁴⁴. Po kolejnych utarczkach instytut został ostatecznie powołany do życia w maju 1943 roku, ale oficjalnie otwarto go dopiero w 1944 roku⁴⁵. Był utrzymywany przez prowincję Pomorze, miasto Szczecin i pomorską gospodarkę, Seraphin został zaś mianowany jego dyrektorem⁴⁶.

Z rocznego budżetu wynoszącego 100 tys. marek finansowano 27 pracowników⁴⁷. Razem zebrano dla instytutu z funduszy państwowych i od darczyńców

⁴² Pismo Fenglera do Seraphima z 25.02.1942 r., AU, R 334, bl. 163.

⁴³ Załącznik do pisma Seraphima do Fenglera z 2.03.1942 r., Plan utworzenia Instytutu Odra-Dunaj w Szczecinie, AU, R 334, bl. 165.

⁴⁴ Pismo Wiceprezydenta Izby Gospodarczej na Pomorzu Gerharda Holtza z 12.10.1942 r., AU, R 334, bl. 157–159, tutaj: bl. 157.

⁴⁵ O problemach powstawania Instytutu por.: K. Grube: *Das Stettiner Oder-Donau-Institut im Spannungsfeld von Wirtschaftsinteresse, Wissenschaft und Krieg* [Szczeciński Instytut Odra-Dunaj w kontekście interesów gospodarczych, nauki i wojny], w: „...die letzten Schranken fallen lassen“. *Studien zur Universität Greifswald im Nationalsozialismus* [„...usunąć ostatnie bariery“]. Studia o Uniwersytecie w Greifswaldzie w czasach narodowego socjalizmu], red. D. Alvermann, Weimar 2014, s. 202–223, tutaj s. 207–213.

⁴⁶ Pismo Wiceprezydenta Izby Gospodarczej na Pomorzu Gerharda Holtza z 12.10.1942 r., AU, R 334, bl. 157–159.

⁴⁷ Pismo Seraphima o zakresie prac, strukturze i organizacji Instytutu Odra-Dunaj, 5.12.1942 r., AU, R 334, bl. 146–150; również AP, R 3101/9903, bl. 77–81.

144 tys. marek (por. tabela 1)⁴⁸. O finansowej pozycji instytutu Seraphim zanotował w swojej niepublikowanej autobiografii *Pieniądzy było pod dostatkiem*⁴⁹.

Tabela 1. Udziały podmiotów odpowiedzialnych i darczyńców Instytutu Odra-Dunaj⁵⁰

Podmioty odpowiedzialne (zgodna na finansowanie przez 10 lat)	Składka roczna	Sponsorzy (z corocznym wypowiedzeniem)	Składka roczna
Izba Gospodarcza Okręgu Pomorze	75 000,- RM	Tetzlaff & Wenzel	2000,- RM
Miasto Szczecin	25 000,- RM	Rudolf Christian Gribel	1000,- RM
Związek Prowincji Pomorze	25 000,- RM	Hedwigshütte A.G. (Huta Hedwig)	1000,- RM
Związek Spółdzielni Rolniczych	10 000,- RM	National-Versicherung (Ubezpieczenie Państwowe)	1000,- RM
		Ferdinand Rückforth Nachf. A.G.	1000,- RM
		J. Gollnow & Sohn	1000,- RM
		Fritzen & Sohn	1000,- RM
		Fabrikant Johannes Schäfer	500,- RM
		Stettiner Oelwerke (Szczecińskie Zakłady Olejarskie)	500,- RM
	135 000,- RM		9000,- RM

Źródło: opracowano na podstawie: *Odpis posiedzenia konstytuującego się instytutu gospodarczo-naukowego Odra-Dunaj*, 10.01.1944 w Szczecinie, Archiwum w Greifswaldzie (AG), Rep. 96, nr 160, bl. 41–44, tutaj bl. 43.

Seraphin zaangażował się więc w szczecińskie życie gospodarcze dostarczając oczekiwanych argumentów naukowych. Wygłaszał odczyty o *Stosunkach handlowych pomiędzy Europą Północną i Południowo-Wschodnią i roli Szczecina jako pośrednika* (Die Handelsbeziehungen zwischen Nord- und Südosteuropa

⁴⁸ Pismo do Dyrektora administracyjnego uniwersytetu od dr. Schoene, kierownika działu handlowego Izby Gospodarczej na Pomorzu, 16.01.1943 r., AU, K 710, bl. 18; odpis posiedzenia konstytuującego się Instytutu Gospodarczo-Naukowego Odra-Dunaj, 10.01.1944 r. w Szczecinie, Archiwum w Greifswaldzie (AG), Rep. 96, nr 160, bl. 41–44, tutaj bl. 43.

⁴⁹ P.-H. Seraphim: *Glieder einer Kette* [Ogniwa jednego łańcucha], 1980, s. 315, Archiwum miejskie w Bochum, T IIIa 108. Ponadto Seraphim był zdania, że instytut nigdy w prawdziwy sposób nie pracował.

⁵⁰ Trzema mecenasami instytutu były przedsiębiorstwa żeglugowe (Rudolf Christian Grobel, Huta Jadwigi, Fritzen & Sohn), przy czym Huta Jadwigi pracowała wówczas jeszcze dla przemysłu górniczo-hutniczego. Ponadto instytut wspierali: Ferdinand Rückforth Nachf. A.G. oraz Tetzlaff & Wenzel z przemysłu spożywczego. Przemysłem stalowym zajmował się J. Gollnow & Sohn, fabrykant Johannes Schäfer zaś był właścicielem fabryki śrub. Szczecińskie Zakłady Olejarskie produkowały głównie oleje spożywcze i karmę z importowanej soi.

und die Mittlerrolle Stettins)⁵¹ oraz o *Konkurowaniu i możliwościach niemieckich portów nad Bałtykiem* (Die Konkurrenzverhältnisse und Möglichkeiten der deutschen Ostseehäfen)⁵². W artykule opublikowanym w 1944 roku *Znaczenie portów nad Bałtykiem dla krajów naddunajskich* (Die Bedeutung der Ostseehäfen für die Donauländer) doszedł do następującego wniosku: „Podjęcie się budowy kanału Odra-Dunaj musi być uznane za niezwykle wydarzenie zmieniające strukturę komunikacyjną Europy”⁵³. Uwypuklał przy tym znaczenie Szczecina: „Szczecin ze względu na swoje naturalne połączenie z głębią łądu, rozbudowę drogi wodnej na Odrze i kanału Odra-Dunaj będzie prawdopodobnie pełnił szczególną rolę w ramach tego nowego układu komunikacyjnego”⁵⁴.

Instytutu nie podzielono na poszczególne referaty, zajmujące się pojedynczymi aspektami gospodarki, jak na przykład rolnictwem, przemysłem, transportem. Referaty ustalono według krajów, a te połączono w referaty regionalne. Krok ten motywowano tym, że „opracowywanie spraw gospodarczych innych krajów będzie uzależnione od znajomości ich języków, a nie można oczekiwać, że ktoś je od razu opanuje”⁵⁵. Z tego powodu Seraphim przewidział do obsadzenia stanowisk głównie ekonomistów ze znajomością różnych języków obcych. W tym gronie znaleźli się jego byli asystenci z Greifswaldu – Ukrainiec Andreas Michael Bora, który mówił po rosyjsku, polsku i węgiersku, oraz Günther Zühlsdorf ze znajomością języka rumuńskiego⁵⁶. Obaj doktoryzowali się u Seraphima. Zarówno rozprawa doktorska Bory o transporcie na Ukrainie, jak również praca Zühlsdorfa o rolnictwie w Europie Południowo-Wschodniej pozwalały rozpoznać bezpośrednio związki z zadaniami instytutu⁵⁷.

⁵¹ Pismo Zakładów Żeglugowych „Hermann Göring” do Seraphima z 21.12.1944 r., AU, R 334, bl. 88.

⁵² Zaproszenie z 29.01.1944 r., AG, rep. 96, nr 160, bl. 25.

⁵³ P.-H. Seraphim: *Die Bedeutung der Ostseehäfen für die Donauländer* [Znaczenie portów Morza Bałtyckiego dla krajów naddunajskich], w: „Donaueuropa – Zeitschrift für die Probleme des Europäischen Südostens” [Europa nad Dunajem – Czasopismo Problemów Europy Południowo-Wschodniej] 1944, nr 4, s. 140–146, tutaj s. 144.

⁵⁴ Ibidem, s. 146.

⁵⁵ Pismo Seraphima o zakresie prac, strukturze i organizacji Instytutu Odra-Dunaj, 5.12.1942 r., AU, R 334, bl. 146–150; tutaj bl. 147.

⁵⁶ Pismo Seraphima do dr. Schoene z Izby Gospodarczej z 16.02.1943 r., AU, R 479, bl. 11–12.

⁵⁷ G. Zühlsdorf: *Grundlagen und ernährungswirtschaftliche Bedeutung der südosteuropäischen Landwirtschaft* [Podstawy i gospodarczo-żywnieniowe znaczenie rolnictwa Europy Południowo-Wschodniej], Greifswald 1944.

Na bazie wydawanych przez instytut raportów gospodarczych dotyczących różnych krajów⁵⁸, przesyłanych do osób związanych z partią, państwem, Wehrmachtem i gospodarką, można dostrzec spektrum tematów podejmowanych przez instytut, do których należały np. kwestie handlu, rzemiosła oraz rolnictwa, leśnictwa, rybołówstwa i przemysłu spożywczego. Były to także najczęstsze obszary działalności gospodarczej na Pomorzu. Ponadto zbierano dane o sytuacji ekonomicznej, stabilności cen oraz o poziomie zaopatrzenia w poszczególnych krajach, które także były zainteresowane zdobyciem nowych rynków. Zwrócono np. uwagę na niewykorzystany potencjał gospodarczy i związane z nim konieczności zmian – w obliczu szybkiego zakończenia wojny – w krajach wschodnich i południowo-wschodnich leżących w dorzeczu Odry i Dunaju⁵⁹. Z perspektywy gospodarczej reprezentowano bowiem stanowisko, że „Południowy Wschód jest naturalnym obszarem uzupełniającym Północ”⁶⁰.

Prowadzone przez instytut badania były nie tylko ważne dla gospodarki Pomorza, ale także dla całego przemysłu wojennego w Niemczech. Na przykład specjalne raporty na temat Szwecji dostarczały niewątpliwie ważnych informacji z punktu widzenia prowadzonej wojny. Celem jednego z nich było przedstawienie „jasnego obrazu zaopatrzenia w Szwecji i obecnego zużycia oleju mineralnego i jego produktów zastępczych”⁶¹. Raport ten miał wyjaśnić, na ile Szwecja może zbliżyć się ze Związkiem Radzieckim, aby pokryć swoje zapotrzebowanie na produkty naftowe po zerwaniu stosunków gospodarczych z Niemcami. Inny raport, liczący ok. 40 stron, zajmował się „perspektywami i możliwościami szwedzko-radzieckich stosunków handlowych” i zawierał konkretne zalecenia,

⁵⁸ Raporty gospodarcze: nr 1/44 (3.03.1944), nr 2/44 (1.04.1944), nr 3/44 (5.05.1944), nr 4/44 (26.05.1944), nr 5/44 (26.06.1944), nr 6/44 (13.07.1944), nr 7/44 (1.08.1944), nr 1/45 (1.02.1945), nr 2/45 (22.02.1945) i nr 3/45 (15.03.1945). Duży odstęp czasowy pomiędzy raportem 7/44 i raportem 1/45 można wyjaśnić przenosinami instytutu ze względu na wojnę do Prory na Rugii. Tytuły trzech raportów specjalnych brzmiały: Die Versorgung Schwedens mit Mineralöl [Zaopatrzenie Szwecji w olej mineralny] (21.02.1945), Die Kohlenlage Schwedens [Zasoby węgla w Szwecji] (03.1945), Aussichten und Möglichkeiten der schwedisch-sowjetischen Handelsbeziehungen [Perspektywy i możliwości kontaktów handlowych między Szwecją a Związkiem Radzieckim] (18.03.1945).

⁵⁹ Por. raporty o polityce przemysłowej Węgier (nr 1/44, s. 6–8), o zaopatrzeniu Słowacji (nr 2/44, s. 2–3) i o stanie gospodarki rumuńskiej (nr 2/44, s. 5–8).

⁶⁰ Notatka w aktach Hehnsa dla Krallerta z 6.03.1944 r., AP, R 58/101, bl. 30–31.

⁶¹ Raport specjalny Die Versorgung Schwedens mit Mineralöl [Zaopatrzenie Szwecji w olej mineralny] z 21.02.1945 r., s. 1.

jak ograniczyć handel obydwu krajów, aby „zapobiec ewentualnej bolszewizacji Szwecji”⁶².

Współpraca z Głównym Urzędem Bezpieczeństwa Rzeszy

Po rozpoczęciu prac przez instytut stało się jasne, że nie można było oczekiwać bezpośrednich korzyści dla gospodarki w Szczecinie. Zmieniające się okoliczności zewnętrzne, jak również osobiste ambicje, skłoniły Seraphima do szukania nowych partnerów dla idei budowy kanału Odra-Dunaj. Oportunista Seraphim tak zorganizował pracę instytutu, aby ten był w stanie szybko dostarczać wyniki i to „nie w formie książek naukowych, lecz w postaci krótkich, ale przystępnych memoriałów z konkretnymi inspiracjami dla praktyki i odpowiedzialnych za pracę jednostek”⁶³. Pracą instytutu szczególnie był zainteresowany Główny Urząd Bezpieczeństwa Rzeszy. W czasie, gdy „dla prowadzenia wojny aspekty ekonomiczne i czysto militarne wysuwały się na plan pierwszy”⁶⁴, Seraphim, przedstawiając ideę instytutu, zwrócił uwagę na „ważność problemów gospodarczo-naukowych”⁶⁵. Jednym z adresatów był SS-untersturmführer i historyk Jürgen von Hehn (1912–1983)⁶⁶ z Fundacji Badań Regionalnych. Nazwa Fundacja Badań Regionalnych była jednak tylko przykrywką dla grupy VI/G,

⁶² Raport specjalny ‚Aussichten und Möglichkeiten der schwedisch-sowjetischen Handelsbeziehungen‘ [Perspektywy i możliwości stosunków handlowych między Szwecją i Związkiem Radzieckim] z 18.03.1945 r., s. 42.

⁶³ Exposé Seraphima o ważności prac Instytutu Odra-Dunaj dla prowadzonej wojny, przyszczalnie luty 1943 r., AU, R 479, bl. 13–15, tutaj bl. 14.

⁶⁴ R. Goguel: *Die Nord- und Ostdeutsche Forschungsgemeinschaft im Dienste der faschistischen Aggressionspolitik gegen Polen (1933 bis 1945)* [Grupa badawcza Niemcy Północne i Wschodnie w służbie polityki agresji przeciwko Polsce (1933 do 1945)], *Wissenschaftliche Zeitschrift der Humboldt-Universität zu Berlin. Gesellschafts- und sprachwissenschaftliche Reihe* [Czasopismo Naukowe Uniwersytetu Humboldta w Berlinie. Nauki Społeczne i Językoznawcze] 1968, nr 5, s. 663–674, tutaj s. 665.

⁶⁵ Raport na temat dyskusji o Skandynawii w Greifswaldzie, 14.12.1943 r., Urząd pełnomocnika rządu do spraw dokumentów służby bezpieczeństwa byłej NRD (UPSB), MfS HA IX/11, nr FV 143/69, t. 37, bl. 38–41, tutaj 41.

⁶⁶ Jürgen von Hehn był referentem Wilfrieda Kellera, kierownika grupy VI/G, członka oddziału specjalnego Künsberg. W latach 1943–1944 był odpowiedzialny z ramienia grupy VI/G za liczne mniejsze grupy operacyjne składające się z członków SS, które na opanowanych obszarach były gotowe do działań w ciągu 24 godzin. Por. M. Fahlbusch: *Wissenschaft im Dienst der nationalsozialistischen Politik? Die ‚Volksdeutschen Forschungsgemeinschaften‘ von 1931–1945* [Nauka w służbie polityki narodowo-socjalistycznej? Grupy badawcze folksdojczów w latach 1931–1945], Baden-Baden 1999, s. 738, 480–499.

naukowo-metodycznej jednostki Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy⁶⁷. Von Hehn tak pisał o swoich wrażeniach: „Ogólne wrażenie nowej instytucji badawczej było pod każdym względem bardzo dobre. W trudnej sytuacji udało się stworzyć prężny instytut i pozyskać kilku odpowiednich pracowników. Było to tylko możliwe dzięki energicznym działaniom i inicjatywie kierownika Instytutu profesora Seraphima. Z pewnością można przyjąć, że Instytut dostarczy wielu ciekawych opracowań naukowych na temat Skandynawii”⁶⁸.

W grudniu von Hehn meldował o współpracy z instytutem, notując: „Grupie VI/G udało się, dzięki właśnie zakończonym pertraktacjom z profesorem doktorem Seraphimem z Greifswaldu, pozyskać kierowany przez niego Instytut Odra-Dunaj jako naszą jednostkę naukową do badań nad Skandynawią, szczególnie Szwecją. Wspomniany Instytut jest więc do dyspozycji w sprawie realizacji zadań zleconych przez VI/G”⁶⁹.

Przebieg wojny i straty terytorialne sprawiły, że badania Europy Wschodniej i Południowo-Wschodniej stały się niemożliwe⁷⁰. Z przyczyn praktycznych instytut koncentrował się odtąd na Skandynawii. Główne zainteresowanie skupiało się na Szwecji, ponieważ była ona ostatnim politycznie „neutralnym” krajem w Europie⁷¹. Kierunek północny w badaniach naukowych stał się także ważny dla grupy VI/G, stąd też to ona zasadniczo przyczyniła się do tego, że instytutu

⁶⁷ Ibidem, s. 738, 747. Według Fahlbuscha oficjalna nazwa brzmiała od lata 1944 r., Reichsführer SS – Kuratorium für Volkstums- und Länderkunde [Reichsführer SS – Departament badań społecznych i regionalnych]. W stosunku do instytutu nazwa brzmiała Fundacja Badań Regionalnych. O problemie kryptonimu grupy VI/G por. notatkę von Hehna z 15.06.1944 r., UPSB, MfS HA IX/11, nr FV 143/69, t. 4, bl. 47–48. Grupa VI/G uczestniczyła w przygotowywaniu informacji i była odpowiedzialna za płądowanie dóbr kultury i bibliotek naukowych na terenach okupowanych.

⁶⁸ Notatka w aktach Hehna dla Krallerta z 6.03.1944 r., AP, R 58/101, bl. 30–31.

⁶⁹ Notatka Hehna z 19.12.1944 r., AP, R 58/126, bl. 380.

⁷⁰ Ze względu na zmiany militarne i polityczne zrezygnowano np. z wydania pracy doktorskiej pracownika Instytutu Andresa Michaela Bory, którą przygotował „w ramach umowy o pracę”. Por. pismo Zühlsdorfa do wydawnictwa Berlin-Dahlem z 9.11.1944 r., AP, R 153/1072. Manuskrypt znajduje się w zbiorach biblioteki uniwersyteckiej w Greifswaldzie: A.M. Bora: *Das Verkehrswesen der Ukraine und seine volkswirtschaftliche Bedeutung für die Entwicklung der europäischen Großraumwirtschaft* [Transport na Ukrainie i jego znaczenie gospodarcze dla rozwoju europejskiej gospodarki wielkoobszarowej], Greifswald 1943.

⁷¹ Szwecja była uzależniona od Rzeszy z powodu jej powiązań z niemieckim systemem gospodarczym i zbrojeniowym. Pod koniec wojny skłaniała się coraz bardziej ku stronie aliantów. Por. C. Wohler: *Von der Co-operation zur Kollaboration – Schwedens Wirtschaftsweg ins NS-Rondell* [Od kooperacji do kolaboracji – gospodarka szwedzka w nazistowskiej fortyfikacji], w: *Neutralität und totalitäre Aggression: Nordeuropa und die Großmächte im Zweiten Weltkrieg* [Neutralność i totalitarna agresja: Europa Północna i wielkie mocarstwa w czasie II wojny światowej], red. R. Bohn, Stuttgart 1991, s. 301–309.

nie zamknięto⁷². Zarządzona przez gauleitera Franza Schwede-Coburga likwidacja instytutu została po interwencji grupy VI/G wstrzymana, ponieważ „Instytut powinien w kwestiach polityczno-gospodarczych dostarczać dane i ekspertyzy dla politycznych i wojskowych agencji informacyjnych”⁷³. Wskutek nalotów bombowych na Szczecin w sierpniu 1944 roku instytut został przeniesiony do kompleksu wypoczynkowego Prora (KdF-Bad Prora; KdF = Kraft durch Freude) na wyspie Rugii.

Podsumowanie i perspektywy badań

Przypuszczalnie Instytut Odra-Dunaj zakończył swoją działalność po ostatnim raporcie gospodarczym w marcu 1945 roku⁷⁴. Seraphim opuścił Pomorze i dostał się do niewoli amerykańskiej. Jako jeńiec wojenny przygotował w USA obszerny raport *Agriculture in the Region East of the Elbe, Within the Jurisdiction of the USSR*. Znalazły się w nim zarówno wyniki pracy instytutu, jak i owoce jego własnej działalności⁷⁵. W swojej autobiografii wspominał: „Moja długoletnia praca nad sprawami Wschodu i Związku Radzieckiego, chęć pomocy, aby przekonać Amerykanów o tym, że Związek Radziecki jest naszym wspólnym wrogiem, ostatecznie zdecydowały, że właśnie im służę swoją wiedzą”⁷⁶. Antysemicki ekspert w sprawach Wschodu zmienił się w eksperta antybolszewickiego.

Jeszcze na początku lat pięćdziesiątych XX wieku Seraphim zajmował się Górnym Śląskiem. Wątpił w to, że „pod przywództwem ZSRR chęć integracji sowieckiej polityki gospodarczej zastąpi koncepcje narodowe”⁷⁷ oraz że kanał Odra-

⁷² Pismo Hehna do instytutu z 15.09.1944 r., AP, R 58/126, bl. 371; pismo Krallerta do gauleitera i komisarza obrony Rzeszy na Pomorzu z 3.11.1944 r., AP, R 58/126, bl. 373.

⁷³ Pismo Krallerta do gauleitera i komisarza obrony Rzeszy na Pomorzu z 3.11.1944 r., AP, R 58/126, bl. 373.

⁷⁴ Archiwum i biblioteka instytutu uchodzą od lata 1946 za zaginione. Straty powstały po zakończeniu wojny, ponieważ jeszcze latem 1945 greifswaldzki profesor fizyki, Hans-Georg Schöpf, dokonywał w bibliotece porządkowania zbiorów. Zanotował: „Jest wielce prawdopodobne, że cała biblioteka została spalona zimą 45/46, albo przez Rosjan, albo przez uciekinierów z Niemiec, którzy częściowo stacjonowali z Rosjanami w Prorze”. Por. odpis protokołu lokalizacji biblioteki Instytutu z 2.09.1946 r., AU, K 710, bl. 4.

⁷⁵ Raport z przesłuchania P/W Seraphima, Peter, Gefr. 31G-3208983, 27.08.1945 r., National Archives and Records Administration Washington D.C., RG 165, Entry 179-B, Box 547, File Seraphim, Peter, Location 390.

⁷⁶ P.-H. Seraphim: *Glieder einer Kette* [Ogniwa jednego łańcucha], 1980, s. 407, Archiwum miejskie w Bochum, T IIIa 108.

⁷⁷ P.-H. Seraphim: *Industriekombinat Oberschlesien – Das Ruhrgebiet des Ostens* [Kombinat przemysłowy Górny Śląsk – Zagłębie Ruhry Wschodu], Köln 1953, s. 78.

-Dunaj obejmie funkcję łączącą inne kraje bloku wschodniego. W związku z tym ostrzegął: „Decydujące byłoby, gdyby przemysł górniczo-hutniczy Górnego Śląska został ostatecznie wyrwany z układu europejskiego i podporządkowany gospodarce wschodniej. Właśnie do tego zmierza koncepcja stworzenia sowieckiego kombinatu zachodniego na obszarze przygranicznym Śląska i Moraw”⁷⁸. Radzieccy planiści gospodarczy dostrzegli bowiem nie tylko rangę Górnego Śląska, ale także znaczenie kanału Odra-Dunaj jako połączenia komunikacyjnego przy zachodniej granicy krajów socjalistycznych. Na bazie starych planów, przy pomocy specjalistów z Niemiec, zamierzano w latach 1947–1949 ponownie rozpocząć budowę. Na mocy postanowienia Komisji stałej do spraw transportu Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (Comecon) budowa kanału miała się zakończyć w latach 1971–1978⁷⁹. Planów nigdy nie zrealizowano.

**“COMMERCE AND SCIENCE BECAME UNSEPARABLE
PARTNERS LONG TIME AGO. BOTH SHALL SERVE THE NATION”
– THE INSTITUTE ODER-DANUBE IN SZCZECIN
AND PROFESSOR PETER HEINZ SERAPHIM FROM GREIFSWALD
IN THE NAZI PERIOD**

Summary

In December 1939 the Deputy Führer Rudolf Hess performed the ground-breaking ceremony for the Oder-Danube Canal, with Austria, Poland and the Protectorate of Bohemia and Moravia already under German control. Besides connecting the Oder and the Danube, resulting in a nonstop waterway from the Baltic Sea to the Black Sea, spatial planning authorities, he saw the canal as a fundamental addition for the ‘second Ruhr valley in the East’ (Upper Silesia). The outcome of this connection would have been a widely expanded trade between northern and southern Europe.

The trade might become then faster and cheaper, a wide array of strategic materials like coal, ore, petroleum and petrol would have been accessible for industry and armed forces. Due to the war progress the work on the canal had to be discontinued in 1940. One of the profiteers of the canal should have been the seaport in Szczecin, located at

⁷⁸ Ibidem, s. 101.

⁷⁹ Bez autora: *Zu Schiff von Stettin nach Budapest?* [Statkiem ze Szczecina do Budapesztu?], „Die Zeit” z 27.10.1961, nr 5, s. 16; P.-H. Seraphim: *Industriekombinat...*, s. 82.

the intersection of the Oder and the Baltic Sea. Therefore a think tank called the ‘Oder-Donau-Institut’ has been found to deliver scientific arguments reinstating the work on the canal under the lead management of the economic chamber of Pomerania (Szczecin) in close contact with the University of Greifswald. The director of the institute was Peter-Heinz Seraphim, professor for political economy at the University of Greifswald. Under his leadership, the well-financed institute started to work not only for the economic interests of the economic chamber but also for the SS-Reichssicherheitshauptamt.

Translated by Klemens Grube

Keywords: Province of Upper Silesia, Institute Oder-Danube, Danube-Oder Canal, Peter-Heinz Seraphim, Pomerania, SS-Reichssicherheitshauptamt, Szczecin, University of Greifswald