

## Stettin (Szczecin)

– nod i ett geopolitiskt nätverk

Staden Szczecin är efter polska förhållanden en mellanstor stad, belägen i landets nordvästra hörn, med dåliga förbindelser till huvudstaden Warszawa och med en tynande hamn- och varvsverksamhet (Lundén 2010). Under flera århundraden, fram till vårt nuvarande, spelade Stettin/Szczecin en viktig handelsgeografisk och inte minst geopolitisk roll, där närheten till Sverige och dess råvaror utgjorde en nord-sydlig ”kol-mot-stål-axel”.

Handelssjöfart är liksom all annan transport uppbyggd på ett samspel mellan aktörer, föremål och orter samt en transporterad vara. En ytterligare faktor är den politiska, alltså regelverket inom och mellan stater som aktörerna skall hålla sig till – åtminstone i teorin. För sjöfarten gäller dessutom att haven utgör en ”gråzon” av bestämmelser; territorialvattengränser, ekonomiska zoner och bilaterala överenskommelser som utnyttjas eller överträds av stater, rederier och fartygskaptener. Stettin/Szczecins historia är ett exempel på hur alla dessa faktorer förändras och förändrar. Under krigstid gäller helt andra spelregler – även för stater som formellt står utanför kriget.

Vid Stettin/Szczecin har Oderflodens dalgång en bredd av cirka 8 kilometer. Här fanns den nordligaste möjligheten för östvästliga landkontakter bortsett från den besvärliga och föränderliga strandtungan genombruten av floderna Oders och Swi-

nos utlopp i Östersjön, samtidigt som platsen skyddades från Östersjökusten av den stora lagunen, Stettiner Haff. Stettin förekommer i handlingar från 10-hundratalet som en handelsort mellan germansk- och slaviskspråkiga stammar. Genom den tyska kolonisationen gavs orten Magdeburgsk stadsrätt 1243 av hertig Barnim I, vilket stärkte stadens ställning som handelsort. Från tidigt 1300-tal nämns Stettin som centrum för sillhandeln med Skåne (Kirchner 2009). Politiskt var staden mestadels huvudort i hertigdömet Pommern men tillhörde i praktiken svenska Pommern 1637–1720 som huvudstad i besittningen, varefter Brandenburg, sedermera Preussen (1701) sedermera Tyska riket (1871) tog över som statsterritorium. Kontakterna med Sverige upphörde inte 1720, under 1700-talet var staden storimportör av svenskt tran, och exportör av spannmål (Högberg 1969). Under svensktiden lät grannstaten Brandenburg bygga kanaler för att styra handeln bort från Stettin. Efter införlivandet blev Stettin storhamn både för Berlin och Breslau.

Stadens betydelse växte med industrialismen. Floden Oder rinner upp i det schlesiska kolgruveområdet och när den norrbottniska järnmalmen tekniskt kunde användas i masugnarna hamnade Stettin i en strategisk position. Kol från Schlesien kunde dessutom exporteras till det kolfattiga Sverige. Floden är inte alltid segelbar,

men den kompletterades med ett järnvägsnät. Med början i Gällivaragruvan kunde svensk järnmalm skeppas ut via Luleå. Med Kirunagruvan och banan till Narvik öppnade sig en isfri transportmöjlighet, men Luleå-Stettinförbindelsen var kortare, enklare och – särskilt under världskrigen – strategiskt säkrare.

1870 kanaliseras floden Swine av den preussiska staten och fortsattes 1889 med en djupränna över lagunen till Stettin. Arbeten i Oder gjorde det möjligt att bedriva inlandssjöfart mellan Breslau och Stettin nästan hela året, undantaget isläggning. Bygget av isbrytare blir en stettinsk specialitet, 1888/9 byggs tre för Oder, Swine och lagunen. 1898 inviger tyske kejsaren en frihamn. 1900 har Odertrafiken ökat kraftigt. För kontakterna med Berlinregionen invigs 1914 en "(Groß)schiffahrtsweg" Berlin-Stettin med slussar mellan Oder och Oder-Havelkanal vid Niederfinow, 36 meters höjdskillnad, tog 4 timmar. 1910 är Stettin den största tyska hamnen vid Östersjön med export av spannmål, socker, mjöl, cement samt kemiprodukter (Kirchner 2009).

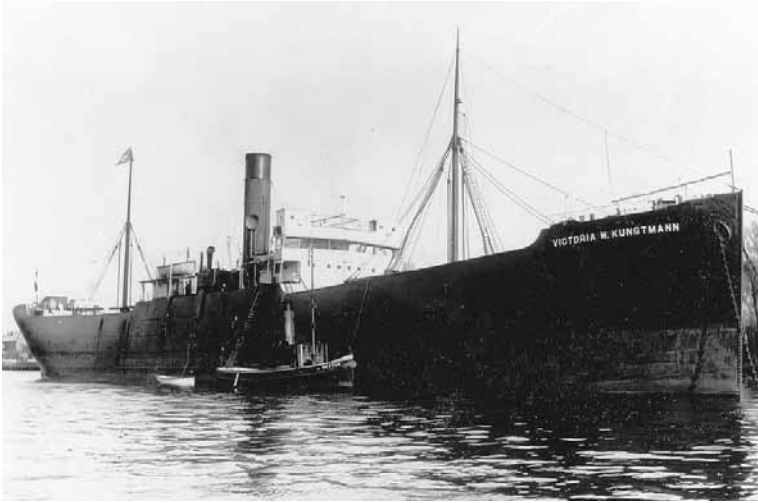
I andra änden av Östersjön utvecklades Luleå till övre Norrlands ledande hamnstad, inte minst tack vare malmexporten från Gällivaragruvan. Storleken på det ankommande tonnage hade ökat avsevärt och 1900 lastade t ex Sveriges då största lastfartyg, Rederi AB Nordstjernans Oscar Fredrik, på sin jungfruresa hela 7.000 ton malm. Antalet lastande fartyg ökade från 296 1914 till hela 985 1915! Malmexporten till Tyskland slog alla tidigare rekord. (Rederi Viktoria [http](http://www.viktoriarederi.se)) Varför?

Världskriget har börjat. Situationen är att Sverige är neutralt, Tyskland är i krig

mot Storbritannien, Frankrike och Ryssland. Sverige behöver kol och Tyskland järnmalm. Tyska fartyg går i skytteltrafik mellan Stettin och Luleå, medan ryska ubåtar söker sitt byte. Flera tyska fartyg söker skydd på svenskt territorialvatten, i några fall sänks eller kapas de av ryska ubåtar eller jagare, varvid man från rysk sida hävdar att de befunnit sig utanför gränsen. Andra fartyg sänks på internationellt vatten (Lundmark 2006, samt fartygsinformation på nätet). Nästan alla incidenter inträffar under 1916, därefter blir situationen i Ryssland revolutionär, krigsmakten får stora problem och efter sin kupp mot den svaga Kerenski-regimen sluter Lenin fred med Tyskland.

Men även normal sjöfart kräver offer: Rapport: Lastångare Hansa, byggd 1910 vid Stettiner Oderwerke AG Beställare: Neue Dampfer Co. AG Stettin Material: Stål Mått: 68.48 × 10.79 × 5.20 meter Djup i rum: 4.45 m Fart: 13,0 knop Hemma: Stettin Redare: Neue Dampfer Co. AG Stettin, Besättning: 18 man Last: Järnmalm Förlist: 1917-07-29 på resa: Luleå – Stettin (Tyskland) Plats: Öja Bremersvik Orsak: Kollision med en fiskebåt kl. 04.00 (Dykarna [http](http://www.dykarna.se))

Med Versaillesfreden ändras de geopolitiska förutsättningarna. Frihamnen i Stettin får inte byggas ut (Kirchner 2009). Efter en folkomröstning delas det etniskt polsk-tyska Oberschlesien mellan det reducerade Tyskland och den återupprättade polska staten (Levander 1923). Polen söker styra undan kolexporten från tysk mark och bygger en hamn i Gdynia, landets enda utlopp mot Östersjön (Szajnowska-Wysocka, 2006). På grund av Polens annektering av Oberschlesien förlorar Stettin



*Figur 1. Viktoria W. Kunstmann på en med bogserbåt Neptun, troligen i Luleå eller Stettin. I båda hamnarna fanns en bogserbåt med namnet Neptun. Fotot har ställts till förfogande av Hans-Jörg Pust.*

sin ställning som huvudleverant av exportkol och provinsen Westpreussen/Posen sin som spannmålsleverantör. 1919 har omsättningen i hamnen fallit till 1873 års nivå. På grund av den polska korridoren till Östersjökusten och Danzigs formella ställning under Polen blir Swinemünde 1920 en sjölink till den tyska exklaven Ostpreussen samt flottbas (Kirchner 2009). Men kontakterna med Luleå, Oxelösund och Gävle fortsätter.

Efter Hitlers maktövertagande startar en upprustning som kräver (svensk) järnmalm. 1936 gör en svensk, Gösta Häggkvist, en semesterresa från Luleå till Tyskland. Han filmar ”lastning av malm från upplag i järnvägsagnar, Svartön. Lastfartyget Viktoria W. Kunstmann (7800 ton) vid lastkajen. I rum sjö ombord på Viktoria. Måsar.” På båten finns ”mina reskamrater, medlemmar av Hitlerjugend i Stettin” som fått följa med till Luleå som gratifika-

tion för idogt arbete. Så ”första tyska bogen, Oderbeck Ost, Swinemünde. Lastrummet öppnas. Ångare i Stettins hamn. Bunkring. Malmen lastas av. En glimt från Stettin. Nordtyskt landskap, taget från tågtaget mellan Stettin och Berlin.” Från Stettiner Bahnhof reser Gösta hem med tåg över Sassnitz. (Gösta Häggkvist [http](http://)).

Lite nätsök: Fartyget Viktoria W. Kunstmann ägdes av Reederei Kunstmann – Wilhelm Kunstmann, Stettin till 1936, såldes, döptes om till SS Radbod och bombades av brittiska Beaufighter och sjönk i Ørstafjorden nära Ålesund den 5 december 1944. (pust-norden [http](http://)) Men varför såldes det 1936?

Svaret är politiskt: Rederiet W. Kunstmann etablerades den 1 april 1870 i Swinemünde av Wilhelm Kunstmann, född 1844. Dess första båtar var en brigg, Adler och en skonare, Minna. 1889 kom den första ångaren ”Clara Siegmann”. Där-

efter var alla båtar ångare, med namnsluten –ia. 1886 öppnades ett kontor i Stettin som efterhand blev huvudkontor. Senare köptes bogserbåtar och pråmar. Efter 1915 hade alla båtar ”efternamnet” Kunstmann. Båtarnas huvuduppgift var att frakta järnmalm från Luleå, Oxelösund och Gävle till Stettin, som sedan transporterades med flodbåtar eller järnväg till Schlesien. 1929 köptes Mercur-Shipyard-GmbH i Stettin. Efter 1933 blev verksamheten allt mer osäker och företaget tvingades 1936 att sälja, *eftersom Kunstmanns var judar*. Köpare blev rederiet Johannes Fritzen & Sohn, och köpesumman skulle överföras till Storbritannien, dit Kunstmann hade flyttat. Båda parter straffades för olaga penningtransaktioner. Werner Kunstmann jr, son till Dr. Arthur Kunstmann, som dog 1940, fick tillbringa fyra månader i brittiskt fängelser för samarbete med Nazityskland (pust-norden [http](http://)). Fadern, som tilldelats hedersdoktorat och heder-

senatoriat vid universitet i Greifswald, varit styrelsemedlem i tyska redarföreningar och medlem av Tysklands delegation vid Nationerna Förbund i Genève på 1920-talet framtogs alla titlar av Naziregimen men återfick sina akademiska titlar postumt år 2000 (Röder & Strauss 1980/1999, Universität Greifswald [http](http://)). De glada Hitlerungdomarna reste förmodligen en sista resa med en judiskägd båt. Först avvecklades judisk egendom, och därefter judarna. Men den svensk-tyska kol- och malmtrafiken fortsatte.

1939 byggs ett nytt Vulcan-Varv för mindre ångare och u-båtar. Från 1940 är Stettin marinbas. ”Liksom under första världskriget utvecklade sig Stettin under andra världskriget till huvudomlastningsplats för trafiken med Skandinavien” (Kirchner 2009). I oktober 1940 anlöps Luleå av fartyget Isar, som under våren använts vid „Weserübung”, det tyska angreppet på Norge (Historisches Marinearchiv

Figur 2. Foto av Isar 1940. Målningen på sidan kan vara ett försök att efterlikna de svenska fartygens neutralitetsmålning. Fotot från Sjöhistoriska museet.



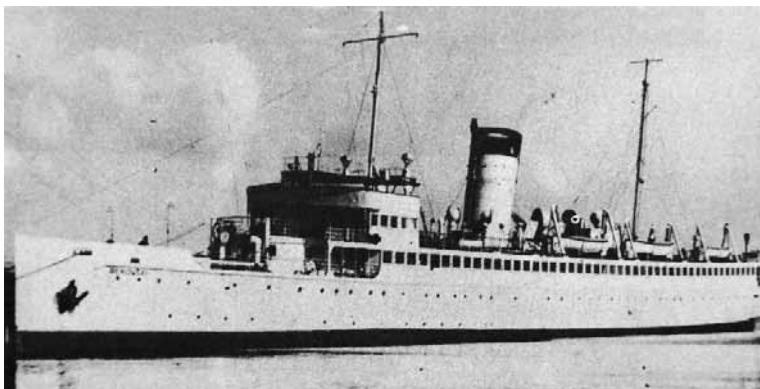
http). Isar medför en tysk division som sedan skall fraktas vidare till Norge. I Luleå upprättas även ett tyskt lager för proviant och utrustning som uppenbarligen fylls på sjövägen under några år (Gyllenhaal 2011, 2001). Men trafiken går även i motsatt riktning. De svenska fartygen Viril och Wormo, byggda på 1930-talet, chartras 1942 av "Fischereinkaufsgemeinschaft Norwegen" för transport Luleå-Stettin av färsk fisk.

Från 1943 utsätts Stettin, Swinemünde och industriorten Pölitz (där schlesiskt kol förvandlas till flygbensin) för allierade bombangrepp. 29–30 augusti 1944 passerar brittiska bombare Skåne på väg mot Stettin och Königsberg och möts av tyskt jaktflyg. Under våren 1945 avancerar Sovjetarmén, retirerande tyska trupper spränger broar och hamnanläggningar. Sovjet tar makten över hamnen, medan Stettin, Pölitz och Swinemünde som ligger väster om floden som ett strategiskt undantag från Oder-Neissegränsen i Potsdamöverenskommelsen läggs under polsk förvaltning. Den tyska befolkningen utvisas. Redan juni hade MS Poseidon lämnat den första gruppen repatrierade polack-er och på hemvägen till väst tagit utvisade tyskar. I juli anlöper ett bekant fartyg: MS Isar, från Weserübung och Luleåbesöket 1940, skall nu föra repatrierade polack-er från Lübeck till Stettin. Det rör sig troligen om polska slavarbetare som nu förs "hem" till Szczecin, som töms på sin tyska befolkning (Kirchner 2009). Isar, med flera nya namn säljs så småningom till Turkiet och skrotas 1965.

Hamnen återställdes tillräckligt för att Sovjet skulle kunna transportera bort innehållet i fabriker i Stettin och Berlin.

Alla större industrier i Stettin med omgivning demonterades av Sovjet, liksom järnvägarnas dubbelspår. Hamnområdet var det centrala basupplaget för de sovjetiska ockupationstrupperna i Tyskland. För den polska stadsförvaltningen stod endast kajanläggningarna i den nedre West-Oder till förfogande. I slutet av maj 1946 lossade det polska rederiet Poltrans de första pråmarna med schlesiskt kol, som utöver lokal försörjning även skulle tjäna export. I augusti 1946 lastades det svenska skeppet MS Irma, men redan den 19 juni lossade det svenska skeppet MS Ruth viskoscellulosa – troligen från Uddeholm – för Konstsidensfabriken i Wroclaw, före detta Breslau. Det svenska skeppet MS Anna Greta av Limhamn blev som första skepp provianterat av den polska statliga handelscentralen. (Kirchner 2009). 1946 förekommer Stettin i en sjöförklaring vid Rådhusrätten i Malmö. Det gäller ett dödsfall vid kaj för Ångfartyget Havsbris från Stockholm (Rådhusrätten) (Rådhusrätten i Malmö Sjöförklaringar 1946/§ 07).

Den 5 mars 1946 talar Winston Churchill vid ett college i USA och yttrar de berömda orden: "From Stettin in the Baltic to Trieste in the Adriatic, an iron curtain has descended across the Continent." Att Stettin hamnat bakom järnridån var ett faktum, men själva gränsen mellan Sovjetmakt och Västmakt kom att löpa betydligt längre västerut, vid Sovjetzonens västgräns. De svenska kontakterna med Szczecin fortsatte. Nu var hela Schlesien – Śląsk polskt, och liksom före Versaillesfreden låg nu transportlederna inom samma stat (dock en annan), med undantag av gränsfloden Oder, som delades med "den socialistiska broderstaten DDR".



Figur 3. Fartyget Kaiser/Nekrasov/Beniowski gick mellan Stettin och Szczecin på en femtioårig resa genom Nordeuropas geopolitiska historia. Källa: Photoship.

Men Stettin användes även för andra transporter. 1948 fraktar fartyget Beniowski 615 judar från Stettin till Palestina (Mieczkowski 2011).

Vad som hände med denna exodus framgår inte. Men det var inte första gången skeppet angjorde Stettin. Som Kaiser byggdes det 1905 på Vulcanvarvet i Stettin för att gå på Elbe och i Nordsjön, men övertogs av Hamburg America Linie. 1919 övertogs det av Storbritannien som krigsskadeersättning, men såldes till den förra ägaren. Efter tjänst i andra världskriget blev det åter krigsbyte, först till Storbritannien, sedan till Sovjetunionen under namnet Nekrasov. 1946 eller 1948 överlämnades det till polska ägare och fick namnet Beniowski efter en polsk upptäcktsresande och äventyrare. Förutom transporten till Palestina (för vilket är källan är osäker, men Szczecin blev under några efterkrigsår en tillfällig samlingsplats för hemlösa polska judar, (Mieczkowski 2011)) gick Beniowski några år längs kusten mellan

Szczecin och Sopot/Gdynia, där den hamnade som övningsfartyg innan den skrotades 1954 – i Szczecin, 49 år efter sin stapelavlöpning i Stettin (thomasgraz [http, shiplist](http://shiplist), <http>).

Szczecins sjöfartshistoria slutar givetvis inte med Kaiser/Nekrasov/Beniowskis styckning. Men under 1950-talet stabiliserades handelsrelationerna med Polens omvärld. Det är en annan historia och en helt annan geografi.

## Referenser

- Gyllenhaal, Lars (2011) *Tyskar och allierade i Sverige*, Fischer & co., Stockholm.
- Gyllenhaal, Lars & James F Gebhardt (2001) *Slaget om Nordkalotten: Sveriges roll i tyska och allierade operationer i norr*, Historiska media, Lund.
- Högberg, Staffan (1969) *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet: stapelvaror i svensk export och import 1738–1808*, Bonniers, Stockholm.
- Kirchner, Detlef (2009) *Die Oder – Lebensader für Stettin*, s. 5–30 i Kirchner, Detlef (ed) *Der Hafen Stettin und seine Hafengebäude*, Historischer Arbeitskreis Stettin, Lübeck.

- Levander, Albin (1923) *Oberschlesien och den Oberschlesiska frågan*. Statsvetenskaplig tidskrift årg. 26 Häft. 3, Augusti 1923, 247–278.
- Lundén, Thomas (2010) *szczecin/ stettin – centralort med begränsning*, Geografiska Notiser 1: 2010: 19–24.
- Lundmark Tommy (2006) *På botten av Viken – Berättelser om Norrlandskustens dramatiska 1900-tal*, Tol, Skellefteå.
- Mieczkowski, Janusz (2011) *Zur Geschichte der Juden in Pommern*. Transodra-online 2013 <http://www.transodra-online.net/de/node/1418>. (hämtat 2013-08-15)
- Röder, Werner & Herbert A. Strauss (1980/1999) – *Politik, Wirtschaft, Öffentliches Leben*. Biographisches Handbuch der deutschsprachigen Emigration nach 1933 / Leitung und Bearbeitung, Werner Röder, Herbert A. Strauss, unter Mitwirkung von Dieter Marc Schneider, Louise Forsyth; Autoren, Jan Foitzik ... [et al.]; Redaktion, Sybille Claus und Beatrix Schmidt Bd. 1, K.G. Saur, München.
- Szajnowska-Wysocka, Alicja (2006) *Europeanisation of the cultural space of Upper Silesia*. Bulletin of Geography, (Socio-Economic Series 6/2006), University of Silesia. [http://www.bulletinofgeography.umk.pl/6\\_2006/11\\_szajnowska-wysocka.pdf](http://www.bulletinofgeography.umk.pl/6_2006/11_szajnowska-wysocka.pdf) (hämtat 2013-08-16)
- Rådhusrätten i Malmö Sjöförklaringar 1946/§07.
- Dykarna <http://www.dykarna.nu/forum/s-s-hansalandsort-efterlysning> (hämtat 2013-08-12).
- Gösta Häggkvists samling film nr 03 (1936) [www.sfi.se/sv/svensk-filmdatabas/Item/?itemid=59827&type...iv](http://www.sfi.se/sv/svensk-filmdatabas/Item/?itemid=59827&type...iv). (hämtat 2013-08-12)
- Historisches Marinearchiv <http://www.historisches-marinearchiv.de/projekte/weseruebung/> (hämtat 2013-08-13)
- Photoship: <http://www.photoship.co.uk/JAlbum%20Ships/Old%20Ships%20B/slides/Beniowski-01.jpg> (hämtat 2013-08-14)
- Pust: <http://www.pust-norden.de/kunstm.htm> (hämtat 2013-08-16)
- Sjöhistoriska museet: <http://www.sjohistoriska.se/sv/Fordjupning/MarketStore/Foto/?msobjid=111063&Origin=SM> (hämtat 2013-08-12)
- Shipslist: <http://www.theshipslist.com/ships/descriptions/ShipsK.shtml> (hämtat 2013-08-16)
- Thomasgraz: <http://www.thomasgraz.net/glass/gl-ships.htm#Kaiser> (hämtat 2013-08-16)
- Universität Greifswald <http://www.uni-greifswald.de/leben/engagement/rehabilitiert.html> (hämtat 2013-08-15)
- Viktoria <http://www.tugboatlars.se/RederiVictoria.htm> (hämtat 2013-08-18)

Med tack till Péter Balogh och Hans-Jörg Pust för tips och uppslag.

*Thomas Lundén är professor emeritus i kulturgeografi vid Centrum för Östersjö- och Östeuropaforskning, Södertörns högskola.  
Mejl: [thomas.lunden@sh.se](mailto:thomas.lunden@sh.se)*