

Frakt av svensk malm tysk problem

Britisk plan om malm-blokade først i 1939

Annen artikkel av Per Brøyn

I første artikkel om den svenske malmeksport under opptakten til den annen verdenskrig (i aftenummeret igår) ble det fortalt om striden mellom Tyskland og Storbritannia om malmen i 1930-årene. Det førte til at tyskerne — ironisk nok med britisk «hjelp» — fikk anledning til å øke sin import av jernmalm fra Sverige. I en siste artikkel morgen aften vil Per Brøyn vurdere malmens eventuelle betydning for den tyske krigsinnsett og for krigens utvidelse til Skandinavia.

Da Tyskland fikk mulligheter til å øke sin malminnport fra Sverige, oppstod det to hovedproblemer. Hvordan skulle man skaffe midler til å betale denne malmen? Den annen store bølge var transportvanskelighetene, eftersom det aldri før hadde vært ført så store mengder malm ut av Sverige. Clearinghandelen hadde vist seg svært heldig for den politikk Tyskland nå førte, og man var ikke alltid så ivrig etter å levere byttevaren til avtalt tid.

Britene har sikkert spilt på det økonomiske spørsmål og tyskerens betalingsvanskeligheter, for i Berlin blir det skrevet i ett av malmokumentene: «Det beste middel for å ta bort virkningene av den engelske propaganda, er å opprettholde alle leveranser innenfor tidsfristen. Det er derfor nødvendig å gi bestillinger fra de skandinaviske land preferanse».

Halvannet år senere, etter at krigen har brutt ut, blir det skrevet: «Enten behandler vi Sverige politisk og handelspolitisk således at landet frivillig går med på å eksportere de mengder malm som vi krever, eller vi tvinger Sverige inn i vår politiske og økonomiske avhengighetskrets, slik at landet blir tvunget til å eksportere den jernmalm til Tyskland, som vi krever».

Narvik i søkelyset

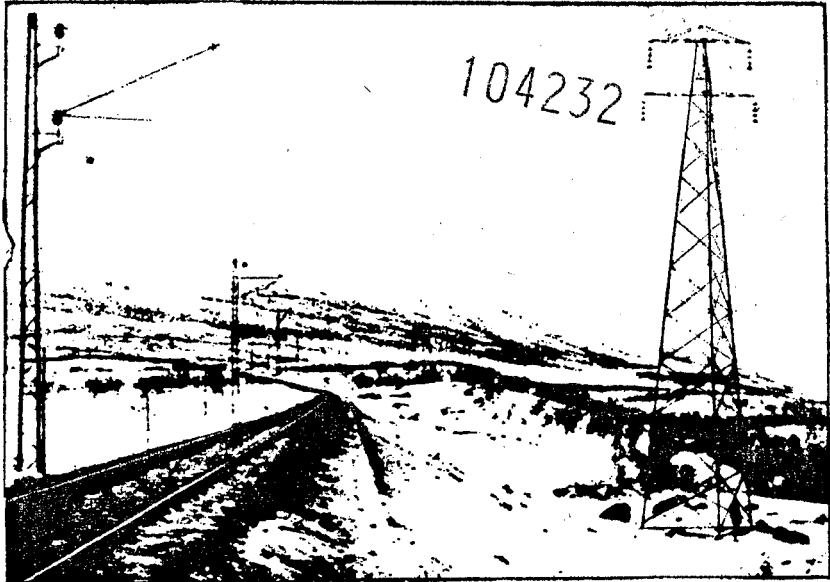
Transportvanskelighetene viser seg å være et tosidig problem, for det gjelder ikke bare å finne en løsning for fredstid, men i tilfelle krig må man ha klart for seg på forhånd hvordan malmtilførselen kan opprettholdes. Den første tanke later til å ha vært å føre merimporten over Narvik, som allerede skipet ut 54 pst. av den svenske malmeeksport til Tyskland. Ofotbanen og området omkring blir derfor gjenstand for den mest intense undersøkelse i 1937/38. Dessverre vil en nærmere behandling av spionasjen i Narvik og oppbyggingen av et spionnett som omfattet Narvik og Kirkenes, sprengte rammen for en avisartikkel.

Men planene om å få utbygget Ofotbanen blir snart skrinlagt, kanskje hovedsakelig p.g.a. det som overkommandoen for krigsmarinen skriver i 1938: «I tilfelle krig hvor England er fienden, må man se bort fra Narvik som utførselshavn for Tysklands malm».

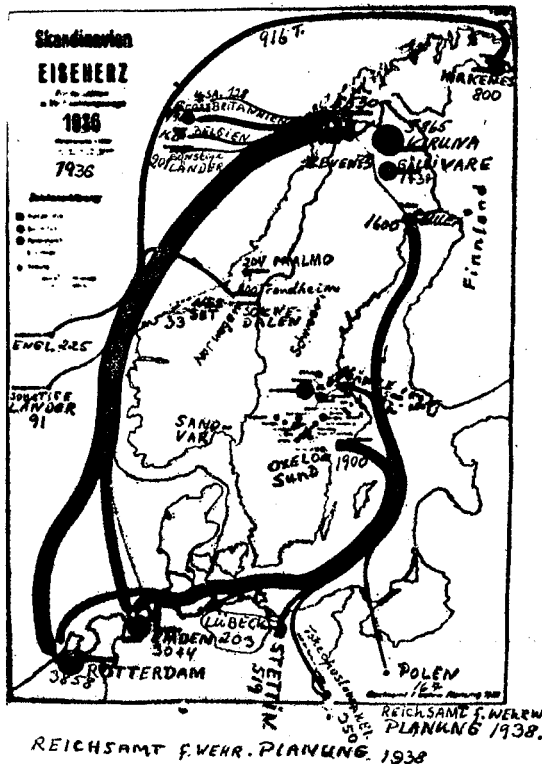
Mulighetene for å føre malm over Finland blir undersøkt, men det blir sterkt frarådet å føre malmen landveien til Tyskland, fordi det vil kreve flere malmvogner enn det kan skaffes. Sverige har 9.947 vogner som kan brukes, har den tyske etterretningstjeneste funnet ut.

Luleå havn ligger tilfrosset fra

desember til april/mai, og en jevn import kan derfor ikke baseres på den. Den beste utvei er å føre lapplandsmalmen over midt- og syd-svenske havner. «Med en fart av 20 km. i timen blir det en fartstid på seks dager... Det må undersøkes hvor mange vogner Tyskland må skaffe.» Fra Kiruna til Narvik var det en reisetid på ca. seks timer.



Et tysk detaljbilde fra Ofotbanen — sannsynligvis fra 1937/38. Det heter bl. a.: «Fra Abisko til Riksgrensen er det en stigning på 170 meter på 30 km som må overvinnes.» Bildet er lånt fra militærarkivet i Freiburg.



Tysk kart over malm-transportene fra Nord-Sverige og Kirkenes. (Fra militærarkivet i Freiburg.)

Alle svenske havner

Alt blir planlagt med tysk grundighet. Når krigen bryter ut, vet tyskerne straks hvordan seks mill. av de ni mill. som de regner med å få fra Sverige det første krigsåret, kan føres over svenske havner. Men da er Oxeløsund, Gävle og Stockholm også inne i bildet som eksporthavn. I praktisk talt alle svenske byer — inklusiv Gøteborg — har det vært undersøkt om det går an å føre malm over dem. I løpet av 15 dager, fra 3. til 18. september, finner tyskerne ut hvordan ytterligere 1,5 mill. tonn kan omdirigeres fra Narvik til svenske utskipningshavner. Etter de innkomne rapporter å dømme, må nær sagt hele Sverige ha vært gjennomsyret av tyske spioner i september 1939. Likevel er man ikke helt fornøyd: «Kanskje kunne en dyktig tysk ingeniør hjelpe svenskene å sette opp en bedre kjøreplan enn den som nå gjelder for malmbanene».

Gunnar Hägglöf sier i sin bok at svenske regjeringsrepresentanter som skulle forhandle med tyskerne, fikk beskjed om at «alla särskilda anordningar såsom nya järnvägar eller capital improvements måste avvisas såsom onöutrala».

I de tyske arkiver finner man et telegram datert 16. september 1939. Den tyske ambassadør i Stockholm melder: «England avsluttet kontrakt med Grängesbergbolaget om kjøp av tre mill. tonn jernmalm. Utskipning bare over Narvik».

Efter planen skal Narvik derfor utskipe tre mill. tonn til England og halvannen mill. tonn til Tyskland det første krigsåret. Resultatet blir at Tyskland får 762 612 tonn og England 797 372 tonn i tidsrommet fra krigsutbruddet i september til 9. april. Det kommer klart frem hvilket av landene som var mest avhengig av Narvik. Det har derfor alltid virket påfallende at britene fant det nødvendig å minelegge skipsleden

utenfor Narvik den 8. april 1940 for å hindre malmeeksporten til Tyskland — bare ca. tre uker før utskipningen over Luleå kunne begynne igjen.

Britisk blokade?

Det kan imidlertid være av større interesse å se hvordan malmspørsmålet ble vurdert av britene.

Tanken om å hindre Tyskland fra å føre krig ved å stanse malmtilførselen fra Sverige var ikke ny. Den var en arv fra første verdenskrig. Det var pressen som først tok den opp igjen, men den britiske regjering reagerte først sent. Den lot chansen gå fra seg i 1936/37 da en streik blant L.K.A.B.-arbeiderne i Narvik ville ha resultert i stans for den tyske jern- og stålindustri. I mellomtiden hadde tyskerne klart å forebygge virkningene av en malmblokade på forskjellige måter. I 1937 forsøkte den britiske regjering å øke malminporten fra Sverige, men den britiske industri var ikke interessert i å avta denne malmen. Bakgrunnen for denne malmbestilling har ikke vært forklart fra britisk hold, og det kunne derfor være interessant å se britiske dokumenter om saken.

Den svenske historiker Erik Lönnroth («Den svenska utrikespolitikens historia») har gjennomgått alle malmdokumenter i det svenske utenriksdepartementets arkiv, og han sier at under Tsjekkoslovakia-krisen i 1938 gjorde britene ingen forsøk på å sette i gang en malmblokade, slik som tyskerne fryktet. Det later til at første gang en malmblokade ble tatt opp til alvorlig vurdering, var under de alliertes generalstabsamtaler i mars/april 1939. Men da var det ikke snakk om andre aksjoner enn å kjøpe opp malmen eller drive handelskrig mot tyske båter — samme fremgangsmåte som under den første verdenskrig (Prof. Skodvin: «Norge i stormaktspolitikken opp til 9. april». Historisk Tidsskrift 36 b., 1953).

Gunnar Hägglöf forteller i sin bok at i april 1939 kom ministeren for Storbritannias utenriks-handel til Stockholm, og svenskene får vite at jernmalmen deres ikke spiller noen rolle for Storbritannia, for i tilfelle krig kan britene dekke sitt behov fra Newfoundland, Nord-Afrika og andre steder. Men den britiske ministeren vil gjerne høre Sveriges standpunkt, og det går ut på å opprettholde eksporten som i fredstid. I egenskap av nøytral stat kan Sverige ikke gjøre noe annet.

Man har inntrykk av at hvert møte i de alliertes generalstab resulterer i en note til Sverige.

Krav fra London

Senere, høsten 1939, uttrykker britene ønske om at Sverige skal stanse all malmutførsel til de krigførende land, idet de hevder

at England har mer å vinne enn å tape på dette, men et slikt vedtak vil få for store konsekvenser for Sverige på alle måter. Britene spør om en øket import fra deres side vil intensivere produksjonen i grubene eller om den vil redusere tyskernes kvote; representanten for den svenske regjering svarer at produksjonen sannsynligvis vil øke. Likevel bestemmer britene seg for å bestille mer malm. I denne anledning skriver den svenske sendemann i London: «Så vitt jag kan finna, synes här en viss förändring i sättet se på vår mallexport hava ägt rum, av kanske icke enbart glädjande art».

Den 1. september 1939 marsjerer tyskerne inn i Polen. Den 3. september erklærer de allierte Tyskland krig. Den 7. september får den svenske regjering overlevert et memorandum fra britene hvor det heter at tyskerne er så avhengige av svensk jernmalm at krigen vil slutte om seks måneder dersom tilførselen av denne blir stanset. Sverige har rett til å holde tilbake eksporten av landets egne produkter, heter det videre. Hvis tyskerne vil komme til å angripe Sverige på grunn av dette, evore Sverige väl berättigat att fråga Storbritannien och allierade om hjälp för att av... en tysk attack».

Siste artikkel følger i aftennummeret i morgen.