

En småländsk malmbana

Under andra världskriget, mellan 1939 och 1944, fraktades 700 000 ton småländsk järnmalm till den tyska krigsindustrin på Halmstad–Nässjö järnvägar. Malmen kom från Smålands Taberg, den stora malmklumpen en och en halv mil söder om Jönköping och utlastningshamnen var Halmstad. Historien om Tabergsmalmen har många inslag: den handlar om hur tyska intressen med hjälp av svenska bulvaner förvärvade gruvan, om en glömd eller förtigen malmtrafik och om en lokal kamp för att hindra ett naturminnesmärke från att brytas ner.

Berget

Smålands Taberg är ett kupolformat berg som sticker upp 140 meter över omgivningen med en topp på 343 meter över havet. Bergarten är hyperitdiabas, ibland kallad svart granit, med stora mängder titanmagnetit, även kallad titanmagnetitolivin, en järnoxid innehållande lättmetallen titan. Vidare finns i malmen små mängder (storleksordningen 0,3 procent) av grundämnet vanadin, som är en viktig legeringsmetall vid ståltillverkning, till exempel för verktygsstål.

Tabergsmalmen togs tillvara i rasbranterna från berget redan på 1400-talet och blev så småningom grunden för Tabergs bergslag, etablerad på 1600-talet med holländare och tyskar i ledande roller. Bergslagen omfattade ett stort antal mindre masugnar och hyttor, med tillhörande produktion av tackjärn och stångjärn. Järnet härifrån var till exempel viktigt för tillkomsten av industrierna i Norrahammar och Huskvarna, och järnhanteringen anses under andra halvan av 1800-talet ha sysselsatt en fjärdedel av befolkningen utanför städerna i Jönköpings län.¹ Järnhalten i Tabergsmalmen, cirka 31 procent, var dock låg, och det betydande inslaget (4-6 procent) av titan gjorde malmen svårsmält. Med utbyggnaden av järnvägarna och därigenom lättare tillgång till högvärdig malm kunde man inte konkurrera med de rikare fyndigheterna i Mel-

lansverige och 1895 tog den traditionella malmhanteringen slut.

Järnvägen

Åren 1870–72 startades, med brittisk finansiering, Halmstad-Jönköpings Jernvägsaktiebolag. Tanken var att bygga ”från Halmstad nära Oskarsström över Torup förbi Bolmen åt Värnamo och nära Taberg till Jönköping eller annan punkt på stambanan söder om Jönköping jämte bibana till Gislaved”. Södra stambanan gick vid denna tid över Nässjö-Jönköping-Falköping. Motiven för järnvägsbygget var blandade: man ville från Halmstad nå en förbindelse med stambanan och ta vara på sitt traditionella småländska uppland med dess trävaror och man nämner alltså också explicit Taberg. Kring Taberg borde det finnas frakter: av råvaror som malm, kol och kalksten till masugnar och hyttor, och för produkterna järn och manufakturvaror. Men i huvudsak var det nog ändå de småländska skogarna som skulle stå för frakterna – trävaror för export via Halmstad och i en efter hand växande utsträckning också massa, wellpapp och papper.

Järnvägsbygget var tänkt att ta fyra år, men tog tio och slutpunkten blev Nässjö, inte Jönköping. Konjunkturerna var på topp när bygget startade men gick i botten i slutet på 1870-talet, och järnhanteringen i Tabergs bergslag gick ner. Då tedde sig Jönköping mindre attraktivt som slutpunkt för banan eftersom det skulle resultera i mer konkurrens med statsbanorna om frakter, medan Nässjö erbjöd bättre kontakt med norra Småland och Östergötland. Bygget höll sina kostnadsramar, men var grovt underfinansierat – de fattiga och möjligen snåla smålänningarna hade varit kläna på att teckna aktier – och 1884 gick företaget i konkurs. Staten gick in med ett anslag om en halv miljon och A.O. Wallenberg av känd affärsbanksläkt tecknade obligationer för en miljon och företaget kunde rekonstrueras som Halmstad-Nässjö Jernvägsaktiebolag. Wallenbergsgruppens ägande kom att bli långsiktigt med storleksordningen 60 procent av aktiekapitalet. Med Investors historietecknares ord: ”Halmstad-Nässjö Jernvägs AB (HNJ) var

1. W. William-Olsson & Per Fries, *Halmstad Nässjö Jernvägar och näringslivet i dess trafikområde*, HNJ intressenter, Halmstad 1950, s. 79.



En romantisk järnvägsbild från Smålands Taberg. Järnvägen går här på klipphyllan mellan berget och Tabergsån.

ett järnvägsengagemang som inte bara hade stor tyngd i Investors strategiska portfölj utan också var av stor känslomässig betydelse i familjetraditionen.”²

Anknytningen till Jönköping via Taberg påbörjades först tio år senare. Det var ett lokalt initiativ, men man överlät snart koncessionen till HNJ. Järnvägen Vaggeryd (Götafors)–Jönköping byggdes på fyra år, men bygget blev problemfyllt. För det första var det kuperat: Vaggeryd ligger på 200 meter över havet och banan stiger sedan till 247 m i Röshult mellan stationerna Ekeryd och Månsarp för att sedan via Taberg nå Jönköping på 91 m. Sträckan mellan Smålands Taberg och Ekeryd har stigningar på 17 promille. Vidare hade man problem med att bygga banan på den smala hyllan mellan berget och Tabergsån och till det kom den svårartade mossen vid Byarum där banvallen fick underbyggas med risknippen. Lika problematiskt var det med det sankta området vid Munksjön inne i Jönköping, av byggarna betecknat som bottenlöst.

Men 1895 kunde Oskar II på klassiskt maner inviga banan, varvid han förstas också passade på att skriva sitt namn på en berghäll nära sta-

tionen. Han besöker vidare bergets topp för att sedan fara vidare till Norra Hammars bruk:

Under ledning av brukets ägare, brukspatron J W Spånberg, inträdde H m:t under det brukets musikkår spelade folksången, i det stora gjuteriet där Konungens namnchiffer omgivet av ett ”Brödras folkens väl” göts i sanden och lyckades denna gjutning särdeles väl.

HNJ lät så småningom ställa upp det nämnda namnchiffret i ett monument som fortfarande står kvar på Tabergs hjässa.³

HNJ växte efter hand till med diverse bibanor och inkorporerade också VCJ, den långa och olönsamma Västra centralbanan mellan Falköping och Landeryd. Liksom flertalet enskilda järnvägar förstatligades HNJ, 1945. HNJ framträder allmänt i det material som här undersökts som ett affärsmässigt välskött företag med god årlig utdelning till aktieägarna. Ett tekniskt avancerat inslag var de röda snabbvagnarna som på 1930-talet sattes in mellan Halmstad och Nässjö. Däremot tycks vagnparken, framför allt godsvagnarna, ha varit påfallande föråldrad om

2. Håkan Lindgren, *Aktivt ägande. Investor under växlande konjunkturer. Institutet för ekonomisk-historisk forskning vid Handelshögskolan*, Investor, Stockholm 1994

3. Citat och skildring ur Lars Olof Leander, *Boken om HNJ*, Frank Stenvalls Förlag, Malmö 1984.

än väl underhållen.⁴ Att affärssinnet var väl utvecklat framgår av en operation 1942 då man köpte tio slopade öppna vagnar från Vagnuthyrningsbolaget, lät renovera dem vid Hässleholms verkstäder och åsatte dem litt. Os med tillverkningsår 1943, vilket bör ha varit fördelaktigt både ur skattesynpunkt och vad gäller inlösen vid det kommande förstatligandet. När HNJ förstatligades den 1 juli 1945 kunde man till SJ överlämna 985 vagnar och 883 anställda.⁶ Då hade huvudägaren, det Wallenbergska maktbolaget Investor av skattetekniska skäl först löst in övriga aktieägare och först därefter sålt rörelsen till staten. Den icke obetydliga vinsten – svarande mot HNJ:s sparade reserver – tillkom AB HNJ Intressenter som levde vidare som regionalt utvecklingsbolag.⁷ HNJ:s järnvägshistoria finns väl behandlad i *Boken om HNJ* av Lars Olof Leander.

Malmexport under första världskriget?

I de texter som behandlar malmbrytningen på Taberg råder allmän enighet om att malmbrytning efter 1895 inte förekom förrän i slutet av 1930-talet. Men Leander uppger i ovan nämnda bok att malm exporterades till Tyskland även under första världskriget och att HNJ köpte 25 tyska öppna godsvagnar litt. I3 för malmtrafik. På en bild från 1910-talet ser man vagnar lastade med malm. Om denna malm var för inrikes bruk eller för export är emellertid oklart. I Kommerskollegiums årliga statistik över malmbrytningen är Tabergs siffror låga och betecknas som försvarsarbete, det vill säga en brytning som görs för att inte gruvkoncessionen skall förfalla. Däremot är siffrorna för lastad malm i Halmstad hamn inte alldeles obetydliga. I Halmstad hamns fartygsjournaler förekommer skeppningar av kisbränder till Tyskland och Råå och av myrmalm till Stockholm, och det kan vara en förklaring.

Inför andra världskriget

På 1930-talet väcktes intresset på nytt för Tabergsmalmen. Det var de tyska stålverken som

År	Bruten malm i Taberg, ton ⁸	Malmochkisbränder lastat i Halmstad, ton ⁹
1914	–	200
1915	–	–
1916	–	–
1917	36	2730
1918	72	797

Tabell 1. Bruten malm i Taberg och lastad malm och kisbränder i Halmstads hamn under första världskriget. Med kisbränder (även kallad järnaska) avses slagg med cirka 60 procent järninnehåll som uppstår i hyttor och järnverk.

under den tilltagande förkrigskonjunkturen såg sig om efter säkra malmleveranser. Då bör man märka att tyska intressen redan före första världskriget ägde ett antal gruvor, främst i Mellansverige. Det var gruvor med förhållandevis järnfattig eller svårbruten malm, gruvor kring Norberg, Fagersta och Ludvika som efter det att Norrbottensmalmen blivit tillgänglig inte varit av intresse för den svenska gruvindustrin. De bearbetades av sina tyska ägare under första världskriget men lämnades orörda under lågkonjunkturerna på 1920-talet. Driften i de så kallade tyskgruvorna återupptogs,¹⁰ nu vilket uppskattades i det av arbetslöshet hårt prövade Bergslagen.¹¹ Ett av de tyskägda gruvföretagen var Stora Långviks Gruf AB som drev ett flertal gruvor i Ludvikatrakten. Detta företag påbörjade 1937 malmbrytning i större skala i Smålands Taberg. På våren 1939 bildades under ledning av Långviks direktör, bergsingenjören Algot Goldkuhl, AB Smålands Taberg.

I Taberg anlades två parallella industrispår om vardera cirka 160 m för malmtågen med infart från en växel 500 m söder om Smålands Tabergs station och en utlastningsstation där ett transportband inifrån berget mynnade vid spåren. Brytningen i berget skedde i huvudsak i stora kratrar på bergets syd- och västsidor, men nu tog

8. *Sveriges Officiella Statistik, Bergshantering*: Järngruvor, årsberättelser av Kommerskollegium 1914-1918.

9. *Sveriges Officiella Statistik, Sjöfart*, årsberättelser av Kommerskollegium 1914-1918.

10. En översikt över de tyska gruvföretagen under såväl första som andra världskriget ges i Martin Fritz, "Svenska gruvor i tysk ägo under andra världskriget", *En (o)moralisk handel*, Forum för levande historia, nr 2/2006.

11. I skönlitterär form har uppsvinget kring en tyskgruva på 1930-talet skildrats i Ernst Lindholm, *Blodsten*, Arbetarkultur, Stockholm 1978.

4. Personlig kommunikation Erik Sundström, Sandviken.

5. Leander, op. cit. s. 180 och Erik Sundström.

6. Styrelseprotokoll 30 maj 1945 i AII:1, HNJ i SJ:s arkiv, Riksarkivet (RA).

7. Se Håkan Lindgren, op. cit.

man också upp en ort som nådde djupt in och som slutar nästan rätt under toppstugan. Malmen togs ut via gruvbanor med 600 mm (nedre orten) och 750 mm (övre orten) spårvidd,¹² och fördes till en krossanläggning inne i berget där det krossades till cirka 100 mm styckestorlek för att lagras i magasin och till slut matas ut via transportbandet.¹³ Malmbrytningen kom som mest att sysselsätta cirka 45 man under kriget. Huvuddelen av malmen bröts alltså i ett dagbrott, i en krater där sprängningar resulterade i att malmen föll av egen tyngd mot botten. Det var en brytningsform som var enkel och billig men där den vida kratern efter hand allvarligt sargade bergets topp.

Det finns flera olika möjligheter att få en bild av malmbrytningens och därmed malmtransporternas och malmexportens omfattning. I tabellen nedan är uppgifterna hämtade ur Kommerskollegiums statistiska årsböcker för bergshantering respektive sjöfart och sammanställningar vid Halmstad hamnförvaltning.

Malmtågen

Det finns inte många uppgifter om den faktiska malmtrafiken på järnvägen. Företaget HNJ är påtagligt tystlåtet om den i styrelsens årsberät-

telser. Det är först 1943 som den säges ha varit av "betydande omfattning". Det är nog det minsta man kan säga: den omfattar då mer än 20 procent av den HNJ:s samlade godstrafik och malmen tävlar då med trävaror/ved om att vara det viktigaste godsslaget.

Några ögonvittnesskildringar finns dock, som denna av lokeldaren Sven G.H. Johansson:

På sommaren 1941 kom malmtrafiken från Smål. Taberg till Halmstad igång på allvar. Innan hade vagnar sedan strax före kriget skickats med de ordinarie godstågen, men från tidtabellsskiftet kom tåg 64 att gå till Taberg varje dag. Ibland och på söndagarna gick det till Nässjö och då kördes malmen till Waggeryd av personal från Jö. ... Malmtågen till Taberg kördes ända till en tid före krigsslutet. I slutet av 1943 kördes en tid 2 tåg per dag, varav extratåget kom till Landeryd sent på kvällen för att köra till Halmstad nästa morgon. Tågvikten var drygt 1000 ton från Waggeryd och för det mesta gjordes inget uppehåll förrän i Landeryd. Från Taberg och till Ekeryd stiger banan med 17 ‰ och där måste tågen dras upp i två vändor, för att på den sist nämnda stationen kopplas ihop och därefter kompletteras med fler vagnar i Waggeryd och ta torv och vatten där.¹⁴



14. Sven G.H. Johansson, "Lokomotiveldaren. Minnen och historiska tillbakablickar från tiden som lokeldare och rälsbussförare vid HNJ på 1930- och 1940-talen nedskrivna vintern 1994-95", privattryck, Sveriges Järnvägs museums bibliotek.

Transportvagnar i gruvan på 750 mm-spåren. Foto I. Meurling 1954. Länsmuseet i Jönköping.

Tabell 2. Malmbrytning och -lastning under perioden till och med andra världskriget. I uppgifterna om utlastning uppges särskilt om malmen går utrikes. Så är fallet för nästan all malmen – enda större avvikelse är 1942 då summan är 177 088 medan utrikesdelen uppges till 174 793 ton. Skillnaden mellan lastad och utskeppad malm kan nog hänföras till att Kommerskollegiums uppgifter avser den sammanlagda vikten av malm och kisbränder.

År	Bruten malm i Taberg, ton ¹⁵	Malm och kisbränder lastat i Halmstad, ton ¹⁶	Malm utskeppat i Halmstad, ton ¹⁷
1937	4 395	4 556	4 180
1938	43 304	44 839	43 519
1939	3 507	4 126	3 507
1940	55 270	55 530	53 517
1941	162 873	160 492	159 890
1942	178 175	177 088	174 392
1943	212 584	208 162	207 703
1944	67 858	78 151	76 079
1945	15 926	0	0
Summa	743 892	732 944	722 787

Här nämns torven, ett viktigt bränsle vid HNJ. Redan före första världskriget experimenterade man med torvpulver och man köpte in mossmarker vid Halmstad–Bolmens järnväg. Man övergick sedan till eldning med torv i bit och eldade godstågen med detta fram till 1928. Under andra världskriget var torven aktuell igen, nu från Frillsö mosse vid Forsheda. Torven kompletterades med ved och med svensk stenkolk. Torveldningen var inte precis älskad: torvdammet yrde, den ibland halvsura torven gav klen värme, mängden slagg var betydande och arbetet med att lämpa torven så pass arbetskrävande att man fick ha en extra eldare som skyfflade fram torven från tendern.

Gillis Fasth, uppväxt i Ekeryd och anställd vid HNJ, berättar även han om tågrörelserna:

Ekeryd var den högst belägna stationen på linjen med starka stigningar från Jönköping och söderut hade tågen hjälplök till Ekeryd. Detta var också fallet med en del södergående så kallade blandade tåg, t.ex. tåg nummer 53, som ibland kunde få så många vagnar att halva tåget först fick gå upp till Ekeryd som extra godståg där det kopplades till ordinarie tåg när detta ankom på kvällen. Detta förfaringssätt tillämpades också under andra världskriget med de tunga malmtågen från Taberg, trots att i dessa tåg användes de starka åttakopplade litt Mb, senare litt G12-loken. Dessa kunde inte ta mer än omkring 600 ton från Taberg varför två tåg kördes upp till Ekeryd där de sammankopplades. Från Ekeryd har nog de tyngsta tågen på linjen utgått.¹⁸

15. Sveriges Officiella Statistik, *Bergshantering*, op. cit.

16. Sveriges Officiella Statistik, *Sjöfart*, op. cit.

17. Sammanställning ur "Hamninkomster av malmtrafiken åren 1937–1952, Malmtrafiken", Hamnstyrelsen, Halmstads kommunarkiv.

18. Leander, op. cit., s. 316

Som malmvagnar användes främst enkla tvåaxliga vagnar av typ N3 med stolpar och trälämmar eller från dessa ombyggda litt. Os, med egen vikt om cirka 7 ton och en lastförmåga om cirka 19 ton och en längd över buffertarna om cirka 8,5 meter. Ett tågsätt på lastspåren hade till förfogande ett utrymme om 154 m.¹⁹ Det skulle då ge utrymme för ett tågsätt om 18 vagnar med en totalvikt om 468 ton som alltså lätt kunde dras till Ekeryd. Två sådana tågsätt skulle innebära ett tåg om 36 vagnar, med en total mängd malm om 684 ton. Maximiåret 1943 lastades i Halmstad 208 162 ton malm vilket skulle motsvara 304 sådana tåg. En alternativ kalkyl över malmtågen får man ur uppgiften att ett malmtåg uppges ha en vagnsvikt om 1000 ton. Det skulle innebära att ett malmtåg (med samma uppskattning som tidigare om en vagnsvikt om 7 ton och en last på 19 ton) skulle ha 38 vagnar och medföra en last på 722 ton. Toppåret 1943 skulle det då ha krävts 288 sådana tåg för att till Halmstad frakta den aktuella mängden drygt 208 000 ton malm. Kalkylerna blir lite osäkra därför att man efter hand tycks ha använt de större och modernare O-vagnar man efter hand köpte in. Sammantaget får man ändå bilden av att det gick ett malmtåg varje vardag från Taberg till Halmstad.

En berättelse som vittnar om malmtågens tyngd ger Sven G.H. Johansson som nu blivit lokförare:

Vid HNJ i dess malmtåg var bromskraften alltid låg, men man körde aldrig under bromstal 18 från Landeryd till Halmstad. 1000 ton vagnsvikt innebar då 180 bromston, vilket praktiskt innebar att föraren vid "Kinnaredslutningens" början måste börja bromsa omedelbart och sedan sakta rulla

19. Faktauppgifter ur Leander op. cit. s. 267.



Gruvbana med 750 mm-spår. Foto I. Meurling 1954. Länsmuseet i Jönköping.

ned för backen. Som extra reserv hade föraren bara lokets ångbroms att tillgå. – Vid ett tillfälle hade föraren underlåtit att prova ångbromsen under färden, varför den frusit. Detta orsakade en olycka på bangården i Landeryd med malmtåget från Taberg 1943: Föraren blev bestraffad för tjänstefel och fick några dagars löneavdrag. ... Den som provat bromsen i Vaggeryd blev också bestraffad, för att någon broms i tåget var avstängd ehuru den uppgivits till föraren som verksam. Då tåget rullade in i Landeryd var hastigheten så låg att tågklararen och eldaren hann byta några ord, vid handlingarnas överlämnande – men föraren kunde inte stanna vid tågvägens slut, och där bortom stod en godsinka ”i kryss” i växeln. Malmtågets lok körde på finkan från sidan och denna rullade som i ultrarapid framför loket till dess tåget stannat. Finkan krossades helt.²⁰

Längden på den småländska malmbanan var 174 km, vilket kan jämföras med till exempel Kiruna–Narvik 168 km, Gällivare–Luleå 204 km och Grängesberg–Oxelösund 255 km.

Malmhamnen och malmfartygen

Malmtågen från Taberg växades ner på den kommunala hamnbanan till Halmstad hamn på östra sidan av Nissans utlopp längst ut i den inre hamnen. I allmänhet bör malmen ha lossats till det

20. Sven G.H. Johansson, ”Lokomotivföraren. Memoarer 1995”, privattryck, Järnvägsmuseums bibliotek.

malmupplag som fanns där och därifrån kunde malmen med gripskopor lastats på fartygen med hamnens fyra 5-tons portalkranar och två 6-tons brokranar. De användes också för lossning av kol etc., men om alla var tillgängliga samtidigt kunde ett fartyg lastas på ett dygn. I allmänhet hade dock fartygen ett hamnuppehåll om tre dygn. Inkomsterna från malmtrafiken bör ha varit viktiga för Halmstad: för toppåret 1942 tog man ut 12 980 kr i hamnavgifter, 79 881 i kranavgifter, 36 406 i fartygsavgifter och 9 541 i kajupplags- och arrendeavgifter, tillsammans cirka 138 000 kr. Malmpriset FOB Halmstad var cirka 10 kr/ton, varav transport- och omlastningskostnaderna belöpte sig till cirka 6 kr.

Vilka var då fartygen på malmtraden? Halmstad hamns välbevarade fartygsjournaler ger klara besked.²¹ År 1941 lastades 61 fartyg, varav 46 svenska, 10 tyska och 5 åländska. Det var trampfartyg från Transmarin- och Gorthonrederierna i Helsingborg, det var Rexare från Stockholm, Lloydare och Brattbåtar från Göteborg och det var ångfartyg från smårederierna i Simrishamn, Höganäs och Jonstorp. Det övervägande flertalet fartyg var alltså svenska vilket är samma bild som finns för den övriga malmtrafiken till Tyskland under kriget. Destinationerna anges fram till 1940 i klartext i journalerna: Rotterdam, Lübeck, Hamburg, Emden, Danzig, Stettin, Bremen – alla hamnar där malmen kunde lastas över i pråmar för vidaretransport på de inre tyska vattenvägarna till stålverken. Men efter hand är man försiktigare med destinationerna i journalerna och anger bara ”tysk Östersjöhamn” eller ”tysk Nordsjöhamn” eller bara ”tysk hamn”. Ingen malmlast från Halmstad tycks ha sänkts, men flera av de fartyg som deltog i trafiken sänktes senare på väg med malm eller kol från andra hamnar.²² De flesta av fartygen är av storleken 900–1 200 nettoregisterton och man finner att de i medeltal fraktade cirka 2 600 ton malm per fartyg. Men å/f *Avenir* av Mariehamn lämnade den 17 juli 1941 hamnen med 4 830 ton malm vilket har föranlett en anteckning i hamnjournalen: ”Troligen den största kvantitet som på ett fartyg inlastats i Halmstad.” Den 29

22. Så var fallet med exempelvis Sveabolagets *Gondul*, minsprängd 1943 utanför Lübeck, och Lloydaren *Algeria* som sänktes samma år vid ett flyganfall utanför hölländska kusten. Lennart Lundberg, *Krigsmalmens offer*, Värnamo 1993.



Malmkajen med malmupplag och malmvagnar i Halmstad, juni 1958. Halmstads hamnförvaltning, Halmstads kommunarkiv.

december 1944, alltså strax innan all malmexport upphörde, lämnade s/s *Steinhöft* som sista malmfartyg Halmstad med 1 350 ton malm med tysk destination.

Många av malmfartygen hade en returlast av kol. I april 1940 skrev disponent Goldkuhl till Vereinigte Stahlwerke en förfrågan om möjligheten för HNJ att få importera 10 000 ton kol för malmtrafiken. Svar kom i juni då man från Tyskland svarade att det först kunde bli tal om kol när det levererades malm. Gruvdriften vid Taberg och därmed leveranserna hade nämligen legat nere under halva april och hela maj eftersom arbetsstyrkan var starkt reducerad – Sverige var under denna period i stort sett helt mobiliserat. Detta ändrades: vid de tyska-svenska handelsförhandlingarna i juni 1940 utlovade Sverige att gruvarbetare inte skulle tas i anspråk för beredskapstjänst. I mitten av september kom ett positivt besked: S/S *Aslög* var på väg till Halmstad för att lasta malm och medförde därvid 1 800 ton kol för HNJ. Det förtjänar att nämnas att HNJ under kriget från 1941 lånade ut 25 öppna tvåaxliga godsvagnar litt. Is. till de tyska statsjärnvä-

garna. Motivet har angivits vara,²³ att lånet ställts som villkor för att HNJ skulle få importera kol. Kanske var det också en goodwillgest gentemot tyska vänner.²⁴ HNJ var ett Wallenbergföretag och huset Wallenberg hade de bästa förbindelser med Tyskland, vilket som bekant föranledde problem med de allierade efter kriget.²⁵

Opinionen vaknar

På 1920-talet hade man i Taberg startat en hembygdsförening och den följdes några år senare av en turistförening. Man köpte mark uppe på toppen, byggde en kaffestuga och anlade bilväg upp. Turistlivet blomstrade, men så började alltså 1937 provbrytningen av malmen. och rykte uppstod att gruvan sålts till tyska intressen. Smålands Folkblad, den socialdemokratiska lokaltidningen med Evert Ståhl som chefredaktör, reagerar starkt:

23. Leander op. cit. s. 182.

24. I de här undersökta arkiven saknas styrelseprotokoll från de aktuella tidpunkterna och inte heller nämns utlåningen i HNJ AB:s årsredogörelser.

25. G. Aalders & C. Wiebes, *Affärer till varje pris*, Wahlströms, Stockholm 1989.

... nog kan man vara tacksam för att naturtillgångar av detta slag inte är en vanlig handelsvara utan att även regeringen har ett ord med i laget. Vi ser det nämligen som uteslutet att regeringen skall gå med på affären, i all synnerhet som denna synes vara planlagd på mycket lösa boliner.

Men vad som ansågs uteslutet inträffade. Sigurd Lindgren, drivande i hembygdsföreningen berättar om förloppet:

En dir. Strömdahl i Stockholm ingav i juli 1938 anökan till Konungen att få till tyska intressen överlåta Taberg och Ulfö gruvor, de sistnämnda under sken av att kunna avhjälpa arbetslösheten i Norrland. När dessa underrättelser blev kända genom tidningspressen, beslöt styrelsen för Tabergs Bergslags Hembygdsförening att tillskriva vederbörande departement i ärendet. – Några underrättelser om vad bolaget skulle göra med Taberg kom dock aldrig till styrelsen – A/B Smålands Taberg bildades den 2 mars 1939 med ett aktiekapital om 800,000 kr. ... Länets Hembygdsförbund hade vid flera tillfällen behandlat frågan, men ansåg sig ej kunna göra nämnvärt åt saken på grund av både utrikespolitiska förhållanden och gällande gruvlagstiftning. Under tiden pågick brytningen natt och dag, stenskröt från det sargade berget regnade ibland över Tabergs samhälle. Idyllen vid bergets fot var snart fullständigt förstörd. Vetskapen om denna vettlösa skövling också endast tjänade till att underhålla det nazistiska våldssystemet ute i världen, gjorde saken ännu osmakligare. Det hela var en fullständig rovbrytning, en framfart som i fiendeland, för att under rådande konjunkturer sko sig så mycket som möjligt på bekostnad av södra Sveriges kanske märkligaste naturminne. Det har sagts, att även personer från högre samhällsklasser, som näppeligen annars skulle vilja anses obildade, med likgiltighet åsåg denna förödelse. Det hela ansågs uppenbarligen höra till "den fria ekonomiska företagsamheten". – I och med Tysklands sammanbrott år 1945 tog verksamheten slut t.v. i berget, som de flesta väntat.²⁶

Man hade lokalt starka misstankar att det nya gruvbolaget bara var en bulvan för tyska intressen. Ack nej, svarar bolaget, det är svenska företag och personer som innehar aktierna.

26. Sigurd Lindgren, "Slå vakt om Taberg!", *Tabergs Bergslag årsbok VII* (1956).

Men verkligheten är en annan. Under åren 1937–1939 med deras konjunkturuppsving utvecklas en febril aktivitet bland svenska handelsagenter/gruvägare och tyska malminköpsorganisationer. Vereinigte Stahlwerke vill uppenbarligen försäkra sig mot malmbrist och söker med hjälp av sitt helägda bolag Stora Långviks Gruv AB (Vereinigte Stahlwerke ägde själv via sitt holländska handels- och bulvanföretag Cehandro i Holland 395 av de 400 aktierna.²⁷ Huvudkandidater för inköp är 1937 Taberg och Utö i Stockholms skärgård. Men sedan första världskriget fanns det en regel som hindrade utländska företag att köpa in sig till mer än två femtedelar i en svensk gruva. Inget problem, svarar Stora Långviks disponent Goldkuhl i ett brev till sina huvudmän i Düsseldorf:

Ein absoluter Erwerb ist vielleicht nicht möglich aber ein so nicht weit gegender Erwerb dass Sie die entscheidende Recht bekommen könne glaube ich möglich ist, wenn die Sache richtig behandelt wird.²⁸

År 1937 sker en mindre provsändning av malm via Stockholm/Värtan och i Tyskland görs de närmsta åren ett stort antal försök med att metallurgiskt hantera Tabergsmalmen. Under tiden väcks intresset också på andra håll och i ett brev talar man om att nu finns det ytterligare två som visat intresse för gruvdrift i Taberg: disponenten Henneman som ombud för Kruppkoncernen och August Nachmansson som ombud för Wallenbergssfären.²⁹ Hösten 1937 utvecklas en diskussion om den möjliga juridiken i ett övertagande, till exempel vad som riskerar kallas en *Strohman*, dvs. bulvan, och vilka advokater som kan avhjälpa det. Bland tänkbara malmer nämns nu också den klassiska småländska myr/sjömalmen (*Sumpferz*). Först 1938 kommer så förslaget och det faktiskt från tyskt håll: företrädare för Enskilda Banken som ju är huvudägare av den tänkta transportleden HNJ bör inbjudas att vara

27. Tyskgruvekommitténs arkiv, Yk 1526, vol. 2, RA.

28. "Ett absolut förvärv är kanske inte möjligt, men jag tror att ett inte lika långtgående förvärv, som ger er avgörande rättigheter, kunde vara möjligt om saken behandlas på rätt sätt." Stora Långviks Gruv AB, Korrespondens med Rohstoffhandel der Vereinigte Stahlwerke, E3, B:8:10, (1937–39), Kopparbergs länsarkiv, Håksberg.

29. Brev 28.8.1937, Stora Långviks Gruv AB. Arkiv ibid.

Tabell 3. Ägarna i AB Smålands Taberg 1939 och 1950. Gruppindelningen låg till grund för ett avtal om att vid försäljning skulle ägare inom en grupp i första hand sälja till gruppen närmast under. Inom grupperna var försäljningen fri. B-aktierna hade 1/10 av A-aktiernas röstvärde. Ägarna i grupp II hör alla utom Avesta Järnverk till Wallenbergssfären, medan ägarna i grupp III är knutna till de tyska intressena.

Grupp	Namn	1939 ³⁰		1950 ³¹	
		A-aktier	B-aktier	A-aktier	B-aktier
I	Stora Långviks AB	620	2 570	620	2 570
	HNJ Intressenter	-	-	1 750	750
	Oscar Wetter	875	375		
	Fiducia	865	375		
II	E Larsson	5			
	H Munck	5			
	Avesta Järnverk	875	375	875	375
	AB Industrimetoder	175	75	175	75
III	Algot Goldkuhl	180	30	270	80
	Karl Sauber	220	100	310	150
	JG Johnsson	180	100		
Summa		4 000	4 000	4 000	4 000

med och bilda gruvföretaget.³² I ett brev till Jacob Wallenberg i november 1938 inbjödes han till förhandlingar och i januari 1939 ger han ett positivt svar.³³

Ägarkonstruktionen i det nyskapade bolaget framgår av tabell 3 och den är alltså noga avvägd.. Det är också så att Verinigte Stahlwerke beviljar Stora Långvik, Goldkuhl med flera lån för aktieteckningen i Smålands Taberg AB. Det är därmed tyskt kapital som står bakom grupperna I och III (se tabell 3) vilket innebär att exakt 50 procent av kapitalet är tyskt.

Den svenska allmänna säkerhetstjänsten fattar under dessa år intresse för tyskgruvorna och deras agenter i Sverige och brevcensuren läser deras korrespondens. I en rapport "Tysk infiltration i den svenska gruvnäringen" grundad på två års brevsörd från hösten 1940 till hösten 1942 skärskådas det man kallar "infiltrationens svenska stödjepunkter".³⁴ Det är framförallt tre personer som betraktas: Först Dr. Ing. Herbert Lickfett, representant för IG Farben och bosatt i Stockholm. Lickfett har under perioden arbetat för att förmedla ytterligare gruvor till Tyskland,

till exempel molybdenfyndigheten i Hörken.³⁵ Här bildas ett bulvanföretag, Ljusnarsbergs Gruv AB som med hjälp av bankfirman Alfred Berg i Stockholm övertar gruvan med pengar från ett leveransförskott från Tyskland. En annan central person är Herman Henneman, ledare för en koncern omfattande ett antal gruvor i Bergslagen såsom Lekomberga, Stollberg, Håksberg med flera. Här gällde det, menar författaren, legitima gruvintressen genom att dessa gruvföretag var i tysk ägo innan lagstiftningen förbjöd utlandsägda gruvor. Henneman agerade emellertid i ett antal affärer för att vidga den tyska sfären. Den tredje centrala gestalten här är då Algot Goldkuhl som vi mött som chef för gruvbolaget Smålands Taberg. Han är sedan tidigare chef för Stora Långvik som ägs av Vereinigte Stahlwerke, Düsseldorf. Han är dessutom chef för Skandinaviska Gruvaktiebolaget som ägs av Stora Långvik tillsammans med AB Industrimetoder, ett handelsbolag som uppges var knutet till tyskt kapital. Smålands Taberg Gruv AB är ett företag som inte går med någon vinst (utom ett år, 1941), men lär knappast ha drivits av ideella skäl.

Man kan här reflektera över hur man lokalt såg på gruvdriften. Gruvan erbjöd försörjning, men man var säkert väl medveten om att det var den tyska krigsindustrin man försörjde. Sympatierna låg säkert inte på Tysklands sida: den lokala fackföreningen protesterar mot transportförbudet av vissa skrifter (det vill säga kommunistiska) och

30. Uppgifter i aktieboken vid bolagets grundande enligt Lennart Gustavsson, "Tabergsfrågan", *Tabergs Bergslag årsbok XIII* (1972).

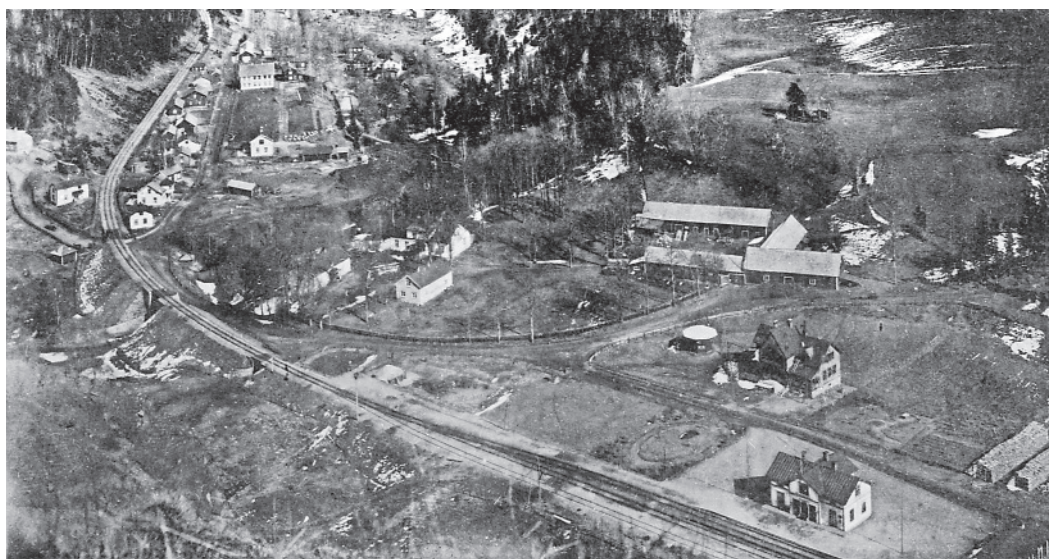
33. Sven Strömberg & Stig Ödeen, *Smålands Taberg. Utredning rörande frågan om åtgärder till skydd för Smålands Tabergs naturvärden*. SOU 1953:33.

32. Brev 27.7.1938, Stora Långviks Gruv AB. Arkiv ibid.

33. Brev 21.1.1939, Stora Långviks Gruv AB. Arkiv ibid.

34. Tysk infiltration i den svenska gruvnäringen. Rapport grundad på iakttagelser vid censurväsendet och utarbetad inom Pka 1 S av Birger Lydén. Flyktkapitalbyråns hemliga arkiv, vol. 7, RA.

35. Aalders & Wiebes, *Affärer till varje pris*, op.cit., är i första hand en granskning av familjen Wallenbergs tyska affärer. Men här behandlas också andra bulvanaffärer och man citerar en amerikansk rapport där Lickfett anges vara "en av de farligaste och mest betydande naziagenterna i Sverige", s. 86 ff.



Tusentals foton har säkert tagits från Tabergs hjässa ner mot järnvägen och samhället. Detta är drygt hundra år gammalt, som är poststämplat 1905. Bågen i bildens mitt är förledande lik en spårkurva men torde inte ha varit det.

genomför på ett av sina möten en insamling till Sovjetunionen.³⁶ Hur resonerade man i vad som måste ha varit en konflikt mellan försörjning och politisk övertygelse? Frågan är densamma som gäller den svenska politiken i dess helhet, men bör ha känts mer akut för gruvarbetarna.³⁷

Säkerhetstjänstens intresse för den tyska aktiviteten avspeglas också i ett av brevcensuren läst brev från en tysk verksam vid Tabergs gruva. Ur brev från J. Hesse till musikdirektör C. Hesse, Münster, 18 december 1940:

Du förstår nog att vi inte ha det så angenämt här. En mängd människor här i Taberg äro direkt fientligt inställda mot mig icke endast för att jag är tysk utan därför att jag arbetar i en firma som enligt deras mening förstör berget ur skönhets- och turistsynpunkt. De försöka på allt sätt sabotera arbetet och använda alla möjliga medel. Under de senaste da-

garna har ortspressen ånyo skrivit emot arbetet. Det går till slut på nerverna. Befolkningen borde vara tacksam för att det äntligen lyckats för oss tyskar att med så dålig och svårarbetad malm få till stånd en ekonomiskt bärande affär som ju ger befolkningen här omkring arbete och förtjänst. Naturligtvis är det synd att vissa skönhetsvärden spolieras men ur nationalekonomisk synpunkt är det av stort värde att kunna göra fruktbärande de väldiga rikedomar som finnas i berget.

En lokal reaktion som demonstrerar oviljan mot den intensifierade gruvdriften är att gruvbolaget polisanmälades för sabbatsbrott, det vill säga arbete på söndagarna. Företaget fälldes och disponenten fick böta 20 kronor.³⁸

Allt eftersom brytningen fortsatte hotades nu också bergets hjässa. Den lokala hembygdsföreningen under sin stridbare sekreterare och eldsjäl, järnarbetaren Sigurd Lindgren, skrev till statsminister Per Albin Hansson och vädjade om hänsyn till naturvårdsintressena.³⁹ I november 1944 skrev Evert Taube i Svenska Dagbladet ett öppet brev till Svenska Naturskyddsföreningens ordförande Sten Selander.

36. Protokoll vid möte 22.2.1942 respektive protokoll 31.3 1942. Svenska Gruvindustriarbetareförbundets avdelning 103 i Smålands Taberg. Protokoll 1942-1961, A:1, Jönköpings läns folkrörelsearkiv.

37. Martin Fritz nämner, i "Svenska gruvor i tysk ägo...", op. cit., en uppmaning till blockad av malmexporten från syndikalistiskt organiserade arbetare vid elva svenska järngruvor 1938, vilket dock inte föranledde någon åtgärd. I samma arbete uppges att det i det fackliga materialet från gruvarbetarförbundet inte förekommer några särskilda synpunkter från de anställda och att man var helt solidarisk med regeringens politik. Protokollen från Gruv 103 i Taberg får väl sägas nyansera den bilden.

38. *Dagens Nyheter* 7 januari 1941, referat från Per Leijon, "Järnmalsbrytning i Taberg mellan 1939-1960", Historiska institutionen vårterminen 1995, 143:14, Lunds universitets arkiv.

39. Uppgifterna här och citaten efter Håkan Bengtsson, "Unik räddningsaktion för svensk natur: SNF köper Taberg", *Sveriges Natur*, nr 2/1986, s. 22-30.

Smålands Taberg står inför skövling, det skall förintas. (Jag rodnar av skam när jag skriver det!)

Selander svarar avböjande

... om malmbrytningen vid Taberg verkligen är lönande, måste de nationalekonomiska synpunkterna komma i förgrunden och hänsynen till naturen tyvärr vika.

Evert Taube väddar på nytt:

Klangen i det svenska hjärtat vid anblicken av Smålands Taberg har mer att ge oss än ekot av malmbrytningen där – mer, även, än det ekonomiska ekot som visserligen snart förklungit.

Vetenskapsakademien får hembygdsföreningens skrivelse på remiss och yrkar avslag. Man vill ”inte lägga hinder i vägen för en för trakten betydelsefull ekonomisk industri”.

Sigurd Lindgren från Taberg tar till orda igen:

Tabergsmalmen kommer inte nationen till nytta, järnhalt är för låg. I stället exporteras den till Tysklands vapensmedjor, och används att förstöra och förtrycka folken i Europa. En sak som gör att vår avsky för denna av kristiden framtvingade gruvdrift blir ändå större.

Den 6 april 1945 avslår regeringen hembygdsföreningens begäran om hänsyn vid gruvbrytningen.

Ny brytning

Kriget var nu slut och stora delar av industrin i Ruhr stod stilla. Små mängder malm skeppades dock och från 1948 har malmen fått ny användning. Den krossades till makadam och brukades som ballastunderlag vid landets järnvägar och exporterades som makadam, också till Tyskland. Tyngden i den krossade malmen gjorde att den låg stabilt och krävde mindre underhåll än vanligt stenmaterial. Makadamproduktionen är förklaringen till de stora skillnaderna mellan bruten malm och lastad malm under perioden 1946–1950 i tabell 4. I årsböckerna från Kommerskollegium med statistik över bergshantering finns formuleringar som (1948): ”Vid Smålands Taberg har under 1948 brutits 45 140 ton malm till ett värde av 142 548 kr. Denna kvantitet har dock bearbetats och sålts som makadam.”

Nu avgörs också vem som ska äga gruvföretaget. År 1946 ställdes tyskgruvorna i enlighet med en internationell överenskommelse under

förvaltning av den så kallade flyktkapitalbyrån. Dess uppgift var att i enlighet med de allierades resolution i Bretton Woods 1944 övervaka att inte det förlorande Tyskland säkrade kapital i utlandet (”safehaven”) för eventuell kommande expansion. De allierade krävde att få överta alla tyska tillgångar i Sverige. Detta tillbakavisades av Sverige som i stället beslöt att alla tyska tillgångar skulle beläggas med skingringsförbud eller kvarstad och därefter försäljas, varefter de inbringade medlen skulle tillföras ockupationsmakterna i Tyskland för fördelning i det tyska folkhushållet. Bland de tyskägda företagen märktes till exempel tvättmedelstillverkaren Henkel-Helios, stridsvagnstillverkaren Landsverk och alltså ett antal gruvföretag. Den så kallade Tyskgruvekommittén utredde gruvornas ekonomi och fann vissa livskraftiga och föreslog att dessa skulle samlas i ett statligt gruvbolag, Statsgruvor AB.⁴⁰ Andra bedömdes som mindre brytvärda:

Malmen från dessa gruvor är så fattig att den knappast ens under tider av stark efterfrågan på järnmalm kan väntas få avsättning i den allmänna marknaden. Ett eventuellt förvärfv till staten av dessa gruvor skulle därför vara föga ägnat att stärka den ekonomiska grundvalen för ett statligt gruvorgan

Till dessa hänfördes AB Smålands Taberg som ju var gemensamt med svenska intressen. Man tycks ha tvekat om hur man skulle förfara här. Alvar Lindencrona, som är ledande i arbetet skriver sommaren 1950 att han anser att staten bör respektera konsortialavtalet, det vill säga att Stora Långviks aktier i Taberg första hand ska erbjudas de svenska privata intressenterna.⁴¹ Så sker också sedan generaldirektör Stig Ödeen i skrivelse till handelsministern hösten 1950 sammanfattat situationen så att det blivande företaget Statsgruvor saknade ekonomiskt intresse för Taberg, men att om det ansågs angeläget att Tabergs unika mineraltillgångar skulle bevaras i statlig ägo borde det ske i Statsgruvors regi.

Uppenbarligen ansågs inte resursbevarandet väga tungt nog för ett statligt förvärfv och i stället erbjöds Stora Långviks aktier till de svenska intressenterna. Naturvårdsintressena och den lokala opinionen tycks över huvud taget ej ha

40. Tyskgruvekommittén, Yk 1526, vol. 3, RA.

41. Brev den 16 juni 1950, A. Lindencrona, Tabergsutredningen Yk 1427, vol. 2, RA.

beaktats. Huvudägare blev nu det Wallenberg-dominerade AB HNJ Intressenter som kraftigt ökade malmbrytningen och tog upp en ny krater nära bergets hjässa.

År	Bruten malm i Taberg, ton ⁴²	Lastad malm i Halmstad, ton ⁴³
1946	5 924	0
1947	12 388	2 378
1948	45 140	3 599
1949	94 643	5 632
1950	87 069	20 577
1951	56 924	53 765
1952	113 233	108 320
1953	83 949	83 973
1954	16 293	30 335
1955	31 472	26 840
1956	36 809	41 411
1957	60 019	62 552
1958	37 763	34 921
1959	2 046	7 461
1960	3 962	0
1961	–	2 322
1962	–	10 036
1963	–	8 065
1964	–	7 287
Summa	687 634	509 474

Tabell 4. Bruten malm i Taberg och lastad malm i Halmstad 1946–1964.

År 1951 hade en ny krigskonjunktur tagit fart genom Koreakriget och järnmalmspriserna sköt i höjden. Malmtågen rullade åter till Halmstad, om inte ett om dagen så åtminstone ett varannan. Fartygen gick som tidigare till Lübeck, Emden och Bremen och till Brake, en hamn en bit uppför Weser före Bremen.

År 1953 ifrågasattes den småländska malmbanan som transportväg. I ett brev till Halmstads hamnstyrelse från AB Smålands Taberg, dagtecknat den 13 februari 1953, Villavägen 4, Djursholm, sägs:⁴⁴

Vår export av Tabergsmalm beräknas för innevarande år komma att uppgå till ca 110,000 ton, och vi ha som bekant hittills alltid betraktat Halmstad såsom den naturliga hamnen för denna malmexport.

42. *Sveriges Officiella Statistik, Bergshantering*, op. cit.

43. *Sveriges Officiella Statistik, Sjöfart*, op. cit.

44. Korrespondens, Hamnstyrelsen, Halmstads kommunarkiv.

Nu har emellertid denna sak kommit i något förändrat läge genom att Kungl Järnvägsstyrelsen vid förhandlingar om fraktsatserna för Tabergsmalmen medgivit, att om vi i stället vilja exportera malmen över Uddevalla, skulle järnvägsfrakten från Taberg räknat bli densamma som till Halmstad trots den längre vägen. Transporten Taberg–Uddevalla skulle nämligen komma att gå över elektrifierade linjer från Jönköping, vilket möjliggör en billigare drift för SJ jämfört med den ångloksdrivna linjen Taberg–Halmstad. – Det är även att märka att vi i Halmstad måste erlägga hamnbaneavgift med kr 3:- per vagn, vilket motsvarar minst 15 öre per ton, under det att vi i Uddevalla icke komma att debiteras särskild avgift för framväxling å hamnbanan. ... Situationen är i själva verket den att vi skulle behöva få en sammanlagd nedsättning av de nu utgående avgifterna i Halmstad med 24 öre per ton utskeppad malm för att kunna fortsätta exporten över denna hamn utan ekonomisk uppoffring vid jämförelse med skeppning över Uddevalla. – Vi äro tacksamma få emotse Hamnstyrelsens svar skyndsammast möjligt och teckna

Högaktningsfullt
AB Smålands Taberg
Halvar Löwenhielm

Det är svårt att bedöma om man ska ta hotet på allvar. Sträckan Taberg–Uddevalla via Jönköping–Falköping–Herrljunga är 206 km (mot Taberg–Halmstad 174 km) och malmtågen måste då gå över Hamnplan i Jönköping med röd flagga (spåret Jönköpings hamn–Jönköping C gick genom Rådhusparken) – men hotet fick i varje fall god effekt. Förhandlingar upptogs och den 15 juli kan Halmstad hamnstyrelse bekräfta ett avtal om en till 45 öre per ton nedsatt kranavgift, varvid gruvbolaget i gengäld förbinder sig att till och med juni 1958 skeppa all exportmalm över Halmstad.

Tabergsutredningen

Men nu skedde brytningen under stort opinionstryck. Traktens riksdagsmän skrev en motion om skydd för berget vilket resulterade i en utredning som dock inte såg någon möjlighet att hejda brytningen.⁴⁵ Utredningen sätter malmens titaninnehåll i centrum för sin uppmärksamhet och det är uppenbart att det är försäljningen av den kanske i framtiden värdefulla titanmalmen

45. SOU 1953:33, *Smålands Taberg*, op. cit.



Ekeryds station där malmtågssätten sammankopplades efter att ha gått delade från Taberg. Samling Stig Nyberg.

i form av makadam som sticker den i ögonen. Utredningen mynnade i ett avtal där brytningen begränsades till maximalt 125 000 ton per år, men detta får överskridas om brytningen avser ett annat metallinnehåll än titan (och järn). Tabergsutredningen anför:

Den försäljning av Tabergsmalmen som förekommit under åren 1950–54 för export till Tyskland hade såvitt känt är ägt rum endast på grund av malmens järnhalt och något utnyttjande av malmens vanadinhalt hade enligt uppgifter som lämnats av de tyska avnämarna ej förekommit.

I sammanhanget uppges också att vanadin nu utvinnes som en sidoprodukt vid uranbrytning och att priset på vanadin därmed kommit att bli så lågt att också flera av världens stora vanadgruvor lagts ner.⁴⁶ Det är inte självklart att man ska tro på de tyska köparnas uppgifter om malmens användning och det är uppenbart att gruvbolaget i avtalet vill hålla dörren öppen för ökat malmuttag om vanadin blir ett lönsamt mineral. Brytningen kom i varje fall att fortgå

46. Prisstatistiken från US Geological Surveys uppvisar dock bara fluktuationer av storleksordningen 10 procent för världsmarknadspriset på vanadin <http://minerals.usgs.gov/minerals/pubs/commodity/vanadium/> mars 2006.

fram till 1960. Under hela 1950-talet rullade alltså malmtågen, efter hand nu dragna av diesellok som T2.⁴⁷ Ångloktiden tog slut på alla förutvarande HNJ-linjer under 1958–59. Som malmvagnar användes nu också de större och modernare litt. O.

I historiken över Investor kallas Smålands Taberg AB, ”en sannskyldig kvarnsten” för HNJ intressenter, huvudägare sedan 1951 med två tredjedelar av aktiekapital och röster.⁴⁸

Gruvbolagets planer på malmbrytning i närheten av bergets hjassa förhindrades. Preliminära avtal mellan representanter för regeringen och gruvbolaget 1953 och 1955 inskränkte brytningen till områden med malm av sämre kvalitet. Avtalen kom aldrig att föreläggas riksdagen men följdes ändå av gruvbolaget för att undvika en prejudicerande ”Lex Taberg”.

Slutakten

Resten av Tabergsfrågan är en såpopera där ministrar och riksdagsmän lägger huvudet på sned

47. Leander op. cit., s. 293.

48. Lindgren, *Aktivt ägande*, op. cit., s. 139. Lindgren talar om ”turistintressen” som förhindrade gruvbrytning. Det förefaller mig vara ett mindre väl valt ord. Människorna i Smålands Taberg slog väl snarare vakt om sin orts karaktär eller identitet.



Ett malmtågloks (Nohab 1931, litt. Mb, från 1932 G12, från 1945 SJ E9 1757, skrotat 1975). Typen har bedömts vara en av Sveriges bästa ånglokskonstruktioner. Sex lok tillverkades för HNJ och klarade av malmtrafiken.

och ömmar för berget men inte gör något. Kommunen köper västra toppen men gruvbolaget vinner 1973 en process som ger bolaget rätt att bryta också där, enligt gällande gruvlag. År 1975 presenterar bolaget planer på att bryta berget i dess helhet, ner till en 79 m djup krater.⁴⁹ Malmen ska anrikas på plats vad gäller vanadinnehållet och av de 90 procent av berget som då blir över ska det anläggas ett avfallsberg några kilometer bort. Naturvårdsintressena lyckades dock avvärja det projektet.

Det är bara stilenligt att Taberg därefter plötsligt ställs inför ett nytt och nu postindustriellt hot. Jönköpings kommun, i vilken Smålands Taberg nu ingår, vill 1978 anlägga en stugby och en vintersportanläggning vid och på Taberg. Till detta skulle komma en träningsbana för bergsklättring. Av bergets yta skulle tio procent markberedas för en ny slalomanläggning. Hembygdsföreningen verkar till en början chanslös mot de starka kommersiella och kommunala intressena, men för ett utdraget och till slut framgångsrikt guerillakrig mot planerna. Man beskriver det i efterhand:

Planerna för utnyttjande av Taberg-Åsasjöområdet var optimistiska. Turister skulle strömma till från Sverige och utlandet. Sjöarna ansågs tydligen vara ett dragplåster. Där skulle fiskas året runt, på som-

maren skulle besökarna paddla kanot och på vintern åka skridsko.

Om en undersökning av den lokala fiskevårdsföreningen:

Föreningen hade på 8 år fångat 78000 fiskar med en medelvikt av 17,5 gr. Den genomsnittliga fisken var en mört om 20 gram och en abborre om 12 gram, vilket inte var så mycket att skryta om i turistbroschyrerna. Skridskoåkningen på sjöar och kanaler var också en skrivbordsprodukt och kan i praktiken knappast aldrig förekomma, eftersom is utan snö är ytterst ovanlig.

1981 gav kommunen upp stugbyn, men planerna på slalomanläggningen levde vidare med hjälp av en nybildad klubb "Taberg Alpin" som tänkte sig driva det hela. Naturvårdsmyndigheter, länsstyrelse med mera avstyrkte, men kommunen framhärjade och Jönköpings kommunfullmäktige beviljade tre miljoner i borgen för en anläggning. Den skog som var i vägen för anläggningen började fällas. Nu skulle Taberg förvandlas till ett slalomberg. Då, i sista stund, kom ordföranden i länets naturskyddsförening på ett lika elegant som djävulskt drag som satte en käpp i hjulet för planerna.⁵⁰ Även om kommunen ägde marken hade den inte nyttjanderätten, den tillhörde gruvbolaget! Smålands Taberg AB, det vill säga

⁴⁹ Lars Erik Apelqvist, som också genomförde SNF:s köp av gruvbolaget.

⁵⁰ *Sveriges Officiella Statistik, Sjöfart*, op. cit.

AB HNJ Intressenter i Halmstad, underrättades av Naturskyddsföreningen och kom nu att gottgöra många års försyndelser mot berget genom att prompt protestera mot kommunens planer! Läns museet förklarade omedelbart att man var inte beredd att undersöka fornminnena i området förrän gruvbolaget gett tillstånd. Luften gick helt enkelt ur kommunen och såpoperan fick äntligen ett lyckligt slut: SNF gick i förhandling med gruvbolaget om att köpa gruvbolaget med dess brytningsrätter. Den 14 mars 1986 blev Svenska Naturskyddsföreningen ägare till AB Smålands Taberg. Priset blev 1,5 miljoner, en summa som samlades in av SNF.

Var Tabergsmalmen viktig?

Vilken roll spelade då den småländska malmen? Under det andra världskriget svarade de tyskgoda gruvorna för cirka 10–13 procent av Sveriges malmexport eller ca en miljon ton malm per år. Det innebar att det fanns många malmhamnar och därmed malmbanor i Sverige. En sammanställning baserad på mängden lastad malm för utrikes utförsel under 1942 ger följande:

Hamn	Lastade ton malm och kisbränder
Stockholm	123 800
Skutskär	2 630
Oxelösund	1 866 505
Norrköping	28 622
Oskarshamn	12 037
Ronneby	720
Helsingborg	1 146
Höganäs	8 986
Trelleborg	3 071
Halmstad	177 088
Varberg	2 245
Göteborg	24 612
Köping	162 274
Västerås	400 492
Gävle	621 957
Iggesund	4 089
Söderhamn	2 235
Sundsvall	1 657
Stockvik	2 445
Kramfors	6 160
Södra Nyhamn	2 130
Vivstavav-Fagervik	6 186
Luleå	3 694 398
Summa	7 155 485

Tabell 5. Svenska hamnar med utrikes skeppning av malm och kisbränder 1942.⁵¹

Utskeppning av malm ägde dessutom rum i ytterligare tre hamnar men där saknas uppgifter om export och det skulle då innebära att det gäller inrikes sjöfart.

Hamn	Lastade ton malm och kisbränder
Hargshamn	141 371
Otterbäcken	102 100
Skellefteå	164 473

Tab 6. Övriga hamnar med malmskeppning 1942. Det förefaller dock rimligt att tro att även skeppningen i Otterbäcken utgjordes av exportmalm.

Malmexporten från Sverige till Nazityskland har ofta diskuterats. Det är väl känt att Storbritannien och särskilt Winston Churchill fäste stor vikt vid den svenska järnmalmens betydelse för tysk krigsföring. Storbritannien förberedde sig tidigt för en blockad och sände ut kvalificerade kunskapare för att kartlägga handeln och transportvägarna. Den brittiska armén hade långt gångna planer för att under förevändning av hjälp till Finland under vinterkriget från Narvik gå in i Norrbottens malmfält och stoppa verksamheten. När det inte gick ville Churchill sänka fartyg och minera infarten till Luleå och lägga minor i Lofoteninloppet för att tvinga ut malmfartygen på öppet vatten där de kunde angripas av den brittiska flottan. En minering av Lofoten skedde också den 8 april 1940. Vad gäller den andra stora malmhamnen Oxelösund organiserade briter en sabotageaktion mot malmlastbryggorna av "Rickmanligan", men gruppen skötte sig amatörmässigt och kunde snabbt gripas och sättas ur spel.

Var då den svenska malmen då så viktig för den tyska krigsmaskinen? Den främste kännaren av ämnet, ekonomhistorikern Martin Fritz, har i sin avhandling *German Steel and Swedish Iron Ore 1939-1945* pekat på att Tyskland förvisso behövde högvärdig järnmalm, detta därför att man hade flaskhalsar i kolproduktion och transportkapacitet.⁵² Lågvärdig malm kunde man få från både Österrike och Frankrike, men den krävde mycket kol. Vad man dessutom var intresserad av var malm med låg fosforhalt eftersom tekniken ännu inte var tillräckligt utvecklad för att använda fosforrik malm vid produktion av

51. Martin Fritz, *German Steel and Swedish Iron Ore 1939-1945*, Meddelanden ekonomisk-historiska institutionen, Göteborgs universitet, 1974.

52. Fritz, "Svenska gruvor ...", op.cit.

Transportbandet från magasinet till utlastningsbryggan. Foto I. Meurling 1954. Läns-museet i Jönköping.



mera högvärdigt stål. I det ockuperade Norge fanns fosforfattig malm i Varanger, men den hade låg järnhalt och krävde anrikning och därmed koltransporter dit upp över den farliga Nordsjön. Den kom därför till föga

användning. Det var Sverige och framför allt då de mellansvenska gruvorna: Grängesbergsfältet och Fagerstaägda Dannemora som kunde förse Tyskland med högvärdig malm med låg fosforhalt. Då var också malm från de tyskägda gruvorna i Mellansverige värdefull även om dessa malmer hade lägre järninnehåll. Fritz har i ett senare arbete påvisat den dåliga lönsamheten i de tyska gruvinvesteringarna och pekat på leveranstryggheten som den avgörande faktorn för det tyska engagemanget.⁵³ Under förkrigskonjunkturerna steg malmpriset och de tyska stålverken kan ha känt sig otrygga vad gäller tillgången på malm. Med egna gruvor var man säkrare, både gentemot brittiska medtävlare om leveranser och mot eventuella politiska ingripanden.

Vad slutligen gäller Tabergsmalmen så uppger Fritz att Tabergsmalmen var eftertraktad i Tyskland beroende på sitt innehåll av vanadin. Vanadininnehåll, också med bara en bråkdel av en procent, gör stål avsevärt segare och mer motståndskraftigt, egenskaper som i hög grad var önskvärda inom rustningsindustrin. Stål legerad med vanadin gjorde att materialet inte mjuknade vid upphettning och ägnade sig därför produktion av t.ex. snabbstål, verktyg för metallbearbetning. Tyskland hade inte så god tillgång till vanadin och välkomnade därför Tabergsmalmen. Vanadin har för övrigt under efterkrigstiden betraktats som en strategisk metall, viktig till exempel som legering i titan för flygindustrin.

Fritz pekar alltså på att det knappast var järnmalsmbrist i största allmänhet som var Tysklands problem vad gäller stålproduktionen – det var bristen på arbetskraft i gruvorna och på järnvägs-vagnar för koltransporterna som satte gränser. Och den avgörande faktorn som gjorde Sverige attraktivt som leverantör var tillgångarna av fosforfattig malm. Det var denna malm Tyskland var beredd att betala allt högre priser för. Engelsmän och amerikaner tycks i förhandlingarna med Sverige om att minska malmexporten till Tyskland aldrig ha tagit upp kvalitetsfrågan – de såg all malm som lika viktig. Fritz kommenterar: "It appears that they had completely misunderstood the situation."

Sista ordet är säkert inte sagt om den svenska malmexporten till Nazityskland. Det är förvisso så att Tabergsmalmen uppgick till bara 2,5 procent av den svenska malmexporten. Men helt utan betydelse var den tydligen inte. Vad gäller den smäländska malmbanan rullar där förvisso inga malmtåg längre. Men Halmstad–Nässjö järnvägar är och förblir en viktig trafikled för de smäländska rikedomarnas färd ut i världen. Vad gäller Taberg beslöt länsstyrelsen i Jönköpings län år 1998 att gruvbrytning nu ska vara förbjuden. Men världsmarknadspriset på titan är när detta skrivs tio gånger högre än för två år sen och priset för vanadin fem gånger högre. På den postindustriella sidan beslöt Jönköpings kommun våren 2006 helt stilenligt att anslå medel för "konstbelysning" av berget! Naturskyddsför- eningen protesterade. Kampen går vidare, som man brukar säga.

53. Ibid.