



LKABs historia



LKABs historia skrevs av Åke Barck.

Producerad av LKAB.

Original: JOB Reklambyrå. Tryck: Luleå Grafiska, februari 2003.

Bilder: LKABs bildarkiv, Kiruna kommuns bildarkiv, Gällivare kommuns bildarkiv, Norrbottens museum, Torsten Berglund, Ulf B Jonsson och Ulf Owenede.

Inledning

Sedan 1890 har LKAB brutit järnmalm i Lappland. Den totala produktionen uppgår till mer än en miljard ton. De gruvor som idag bearbetas finns i Kiruna och Malmberget. Båda dessa orter har också vardera två pelletsverk som förädlar den malm som bryts. Ett femte pelletsverk finns i Svappavaara.

De högförädlade malmprodukterna (fines och pellets) skeppas från hamnar i Luleå och Narvik. Merparten av produkterna levereras till stålverk i Europa, men LKAB har sedan länge kunder också i Mellanöstern och Sydostasien.

Om hur LKAB utvecklats sedan starten 1890 handlar denna broschyr. Den sammanfattar också de ansträngningar som gjordes för att utvinna de norrbottniska mineralrikedomarna före LKABs tillkomst.



Denna romantiserade bild av Lappland är målad av David Klöcker Ehrenstabl. Originalen hänger på Gripsbolm och en replik i Jukkasjärvis värdshus. Mannen i ackjan ska vara Abraham Momma-Reenstierna.

Så började det

Jordens glödande innehåll består till stor del av järn. Järn har under årmiljonernas lopp också avlagrats på jordens yta. Dessa järnkonzentrationer av varierande storlek har antingen trängt upp ur underjorden som glödande smältor eller bildats genom kemiska reaktioner av olika slag.

Hur malmerna i Kiruna och Gällivare har bildats är geologerna inte riktigt eniga om. En teori är att de är resultatet av flera aktiva vulkaniska perioder med stora lavaflö-

den. De malmförekomster som bearbetas av LKAB är dock av samma ålder och härkomst. Den dominerande järnmalmen i Norrbotten kallas magnetit och har högt järninnehåll.

LKABs järnmalmegruvor har betytt mycket för utvecklingen på Nordkalotten, men när bergsbruket på 1600-talet kom igång i den norrbottniska ödemarken var det faktiskt inte järnet som i första hand lockade. Silver och koppar stod högre i kurs. Den allra första gru-

van öppnades på Nasafjäll, som ligger alldeles intill norska gränsen i Arjeplogs kommun. Verksamheten kom igång 1635 och samtidigt byggdes en smälthytta i ett näraliggande vattendrag.

Gruvan brändes ner

Nasafjäll blev nu inte den "guldgruva" som de styrande i landet tänkt sig. Människorna drabbades hårt på kalfjället, inte minst de tvångsutskrivna samer som sattes att transportera malmen med sina renar, men produktionen var låg och den tänkta vinsten uteblev.

När både gruva och smälthytta 1659 brändes ner av en norsk-dansk militärstyrka avbröts det heroiska projektet. Då hade man under 25 års verksamhet lyckats producera totalt 861 kilo silver. Samtidigt kom man upp i 550 kilo om året i Sala silvergruva.

Nästa lappländska gruvprojekt var inledningsvis inriktat på järnmalm. 1643 hittade en jagande nybyggare från Junosuando ett järnmalmstreck på den plats som nu heter Masugns-

byn. Det fyndet ledde till att en gruva öppnades, masugn byggdes i dess närhet, men också till att Kengis bruk i närheten av Pajala grundlades. Pådrivaren hette till en början Arendt Grape, en tysk-född köpman från Stockholm. Han behövde dock ekonomiskt stöd och fick det av de förmögna holländska bröderna Abraham och Jacob Momma. De löste inte bara in Grapes stora skulder till kronan utan bestämde sig också för en hårdatsning. Masugnen byggdes om med hjälp av dugligt folk från Bergslagen. Bruksorten Kengis hoppades bröderna med tiden skulle få stadsrättigheter.

Ett rikt kopparstreck

För att nå de högt ställda målen gav sig Abraham ut på en långfärd för att hitta nya mineraler värda att bearbeta. Och han hade turen på sin sida. I Svappavaara kunde han med hjälp av en same lokalisera flera rika kopparstreck.

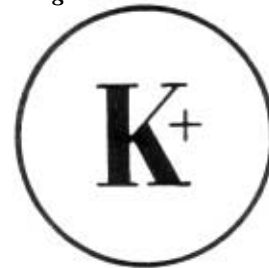
1655 öppnades de första gruvhålen i Svappavaara och ett par årtionden framåt transporterades relativt stora mängder hög-

värdig kopparmalm till bruket i Kengis. Redan i början av 1670-talet började dock problemen att hopa sig för Momma-bröderna, som då blivit adlade under namnet Reenstierna. Malmtillgångarna sinade, fartyg lastade med Kengis-produkter gick i kvav och i Svappavaara vattenfylldes de med stor möda åstadkomna gruvhålen. Dessutom visade sig den järnmalm som bröts i Masugnsbyn vara av det undermåliga slaget.

1684 var konkursen ett faktum. Jacob Momma var då död och slapp upp-

leva detta nesliga faktum. Brodern Abraham hamnade totalt utblottad på gäldstugan. Det enda han hade med sig från storhetstiden var en bunt papper och adelstiteln. Plus ett aktat namn i Tornedalen. Här talar man fortfarande med viss vördnad om Mommornas tid.

Järnmärke från Kengis Bruk.



Den första gruvorten i Malmfälten var järnmalmgruvvan i Masugnsbyn. Bruksgården från 1600-talet är numera hembygdsgränd.





Den här kartan över Kirunavaara och Luossavaara ritades av lantmätaren Esaias Hackzell i samband med landshövding Gyllengrips besök 1736.

Den förste vi vet namnet på, som kände till förekomsten av järnmalm i Kiruna, var skrivaren Samuel Olsson Mört vid Kengis bruk. Han gjorde 1696 en strapatsrik ödemarkstur, i första hand för att undersöka ett för bruket intressant kopparfynd i avlägsna Sjängeli. Under turen tipsades Mört om att det vid sjön Luossajärvi fanns flera järnberg. Han rapporterade saken

Kirunamalmen känd 1696

till bergskollegium, men av någon anledning först tioåret år efter upptäckten. I fri översättning och förkortad lyder hans skrivelse så här:

”1696 var jag åter vid Jukkasjärvi med tre karlar i tio dagar. På västra sidan av Jukkasjärvi är tvänne järnberg belägna vid älven av lapparna benämnd Luossavaara, där malmen aldrig tryter och kan tas loss utan någon ved i många år. Skogen på båda sidor älven lär heller inte tryta”.

Om denne Samuel Mört vet vi i övrigt inte särskilt mycket. Någon belöning för sin upptäckt fick han inte, men i Kiruna har han hedrats med en gata.

Samuel Mörts rapport dammades så småningom av och det ledde till att den västerbottniske landshövdingen Gabriel Gyl-

lengrip fick i uppdrag att undersöka om fyndigheterna var värda att satsa på. Sällskap på färden hade han av bland andra patronen Abraham Steinholtz på Kengis bruk och den unge officeren Jonas Meldercreutz, som några år senare tillsammans inledde gruvverksamheten i Malmberget.

Outtömliga järnberg

Men åter till Gabriel Gyllengrip, som när han väl hade tagit sig till Jukkasjärvi behövde hjälp för att hitta de åtråvärda järnbergen. Efter moget övervägande bestämde sig den åldrige samnen Anund Anundsson Mangi för att visa de höga herrarna till rätta. För den insatsen fick han både skattefrihet och 100 riksdaler silvermynt.

Gyllengrip blev mäkt

imponerad av vad han fick se i vad som med tiden skulle bli Kiruna:

– Bergen står inte att uttömma hur många masugnar man därå inrätta ville.

Lantmätaren Esaias Hackzell från Torneå ritade på landshövdingens uppdrag de första kartorna över kirunatrakten. I undersåtlig vördnad döpte han Kiirunavaara till Fredrichs Berg och Luossavaara till Berget Ulrika Eleonora efter kungaparet. Det var dock namn som snabbt föll i glömska.

Planerade för masugn

En som inte kunde släppa tanken på de märkliga bergen var den driftige företagaren Abraham Steinholtz. Han skaffade sig 1747 mutsedlar på både Luossavaara och Hauki-vaara och hade långt



gångna planer på att också utnyttja sina fyndigheter. Malmen tänkte han bearbeta i en masugn vid Vuolusjoki nära byn Kurravaara, där det tidigare hade funnits smälthyttor för kopparmalm. Kengispatronen döpte anläggningen till Sofieströms hytta, men den kom aldrig längre än till planeringsstadiet. Anledningen torde vara att Steinholtz och Kengis bruk hade stora ekonomiska bekymmer.

En annan bruksägare i Kengis skulle 50 år senare komma att intressera sig

för Kirunabergens slumrande rikedomar. Han hette Jonas Ekström och vände sig 1825 till Kungl. Maj:t med en anhållan om att under 50 år avgiftsfritt få exportera malm från det blivande Kiruna till en hamn vid norska kusten. Bergmästaren ansåg dock att det var ett ogenomförbart företag.

Den här bilden är tagen 1896 och visar ett ännu nästan helt orört Kiirunavaara. Männen till höger sysslar dock med jordavtäckning.

”Bergen står inte att uttömma.”



Ovan en av de två pokaler som sönerna till upptäckaren av Gällivaremalmen lät tillverka. Nedan en teckning som visar den lilla byn Gällivare i slutet av 1700-talet.

Bonde fann Gällivaremalmen

Fyndigheterna i Kiruna ska ha noterats första gången 1696. Ett lika säkert årtal har vi inte när det gäller malmbergen i Gällivare. De kan dock ha varit kända av bröderna Momma-Reenstierna redan i mitten av 1600-talet. Som upptäckare räknas dock bonden Per Andersson i Orrbyn. När han gjorde sitt fynd är osäkert. Andersson hade avlidit när hans malmprover 1735 överlämnades till en präst i Råneå.

Familjen Andersson fick vänta länge på sin belöning. Först 1752 tillerkändes de efterlevande 100 riksdaler silvermynt, eller samma summa som lappmannen Mangi fått för att visa det gyllengrip-

ska sällskapet till rätta i Kiruna. För pengarna lät Per Anderssons båda söner tillverka var sin silverbägare med inskriptioner. Den ena är i nu i privat ägo medan den andra förvaras på Nordiska Museet.

Den präst som tog hand om malmproverna hette Samuel Blix. Hans svärson, löjtnanten Carl Thingwall råkade vid tillfället vara på besök och han handlade snabbt. Löjtnanten utverkade omgående både mutsedel på fyndigheterna i Gällivare och privilegier för att kunna uppföra en masugn. Problemet var bara att han saknade pengar. Thingwall vände sig därför till patronen Stein-

holtz i Kengis. De kom överens om en gemensam satsning. Därmed hade hjulen, om än mycket försiktigt, kommit i rullning.

Levde som en furste

Som tidigare nämnts ingick officeren Jonas Meldercreutz i den expedition som landshövding Gabriel Gyllengrip 1736 företog för att undersöka Kirunas järnberg. Meldercreutz förstod att det var väldiga rikedomar att hämta i den lappländska ödemarken och 1744 övertog han Abraham Steinholtz andel i gällivarefältet för 30.000 riksdaler kopparmynt. Samtidigt byggde de tillsammans upp ett bruk,

som de med hjälp av förstavelserna i sina namn döpte till Melderstein. Tackjärnet hämtade de



Utsigt af Gällivare by och Malmborg från Södra Årveden af Westera Öfver Luleå-Lappland.

från en masugn som i samma veva byggdes upp i Strömsund vid Råneå. I Melderstein levde Meldercreutz som en furste i landets nordligaste herrgård.

Officeren Jonas Meldercreutz - Kaptensgruvan är uppkallad efter honom - blev med tiden också professor i matematik i Uppsala. När han inledde sina satsningar i Norrbotten var han rik som ett troll. Kapitalet krympte dock snabbt. Malmtransporterna från Malmbolaget fungerade dåligt. Både bönder och samer var ovilliga att ställa upp med hästar och renar för att forsla malmen från gruvorna. Bättre blev inte situationen när det visade sig att den rika malmbergsmalmen var besvärlig att hantera i masugnarna. För att åstadkomma dugligt tackjärn tvingades man blanda upp den med "fattigare" malm från mellansvenska gruvor och det påverkade givetvis lönsamheten.

Liten produktion

Många av de norrbottniska gruvpionjärerna gick i



konkurs. Den nesan slapp Meldercreutz, men anläggningarna var vid hans död rejält nerkörda. En herre vid namn Jean Beidoire kunde köpa hela rasket för 15.000 riksdaler. Han i sin tur sålde sina omfattande ägor till friherren Gustaf Samuel Hermelin, som gått till historien som en av 1800-talets stora företagsledare i Norrbotten.

Hermelin övertog 1799 gruvor, bruk och enorma odlingsarealer för 84.000 riksdaler. Han hade stora planer och skaffade sig en rad järnverksprivilegier. Den mest betydande an-

läggningen var Selets bruk, som sysselsatte 50-talet personer när det började producera tackjärn år 1800.

I MalMBERGET koncentrerades brytningen till Kaptensgruvan, men under Hermelins tid öppnades även nya gruvhål. För att säkra jordägarrätten anlade han också tre hemman på gruvbergen. Ett döptes till Poitak, som är lulesamiska för hermelin.

Det var inga stora mängder järnmalm som på vinterföret forslades från gruvorna till kustområdets masugnar. Under Hermelins tid var årspro-

Selets bruk anlades av Samuel Gustaf Hermelin och kom i drift år 1800. Det sysselsatte som mest 50 personer.

duktionen av tackjärn som mest 200 ton vid Selets bruk och ännu mindre i Strömsund. Som jämförelse kan nämnas att Österby bruk i Uppland vid samma tid kom upp i 1.800 ton om året.

Furstendömet Gällivare

Samuel Gustaf Hermelin var en omtänksam arbetsgivare. Bönder och samer hade under 1600- och 1700-talen utnyttjats på ett föga smickrande sätt av flertalet gruvägare, men Hermelin förklarade redan när han tog över sitt imperium att alla som arbetade för honom skulle göra det frivilligt. Hermelin torde därför ha varit en mycket uppskattad chef.

Lyckan var honom dock inte gunstig. Ryska soldater totalförstörde ett par av hans bruk, andra härjades av bränder, malmskutor gick i kvav samtidigt som priserna på stångjärn under en långvarig lågkonjunktur hamnade på bottenivå.

Hermelins ursprungligen stora förmögenhet smälte snabbt samman och 1812 hade han ingen annan utväg än att acceptera en konkurs. De försök som gjordes att sälja de stora egendomarna på auktion slog slint, men 1818 kom hjälpen från ett högst oväntat håll. Den nyutnämnde svenske regenten Karl XIV Johan

började då köpa upp både gruvor, bruk och uppodlingsområden i Norrbotten. Han kom till slut att äga en och en halv miljon tunnland mark. Den arealen motsvarar Skåne, Blekinge och Halland tillsammans.

Den förste av ätten Bernadotte investerade totalt 360.000 riksdaler i sin nordliga provins, kallad "Furstendömet Gällivare". Ur affärsmässig synpunkt var det dock en misslyckad investering. Gruvor och bruk redovisade enbart förluster och kungens försök att bli av med egendomarna misslyckades. De gick därför i arv till sonen Oscar I, som 1855 lyckades sälja hela härligheten för en miljon riksdaler.

Kungliga gruvnamn

Den kungliga perioden i den norrbottniska gruvhanterings historia har för alltid satt sina spår i Malmberget. Många av gruvorna och utmälen har döpts efter medlemmar ur kungafamiljen: Johan,

Desideria, Oscar, Josefina, Eugen, Wilhelm, Carl och Gustaf. De två sistnämnda med utmålsnamnen Hertigen av Skåne och Hertigen av Upland. Försöken att döpa om Kapstensgruvan till Karl-Johan-gruvan fick dock inget gehör.

Lämplig morgongåva

Någon egentlig glädje av sina nordliga domäner hade inte Karl XIV Johan – utom vid ett tillfälle. Det var när han 1822 tyckte sig ha hittat en lämplig hustru till sonen Oscar i den 16-åriga tyska prinsessan Josephine. Hon var släkt med självaste Napoleon och av honom hade hon i dopgåva fått det italienska furstendömet Galleria. När den katolska prinsessan flyttade till det ogudaktiga Sverige och bytte namn till Josefina uppstod problem. Hon riskerade att bli av med sin italienska besittning.

Den affärssinnade svenske kungen fick då en snilleblixt. Han bestämde



Karl XIV Johan.



Den här medaljen lät Samuel Gustaf Hermelins vänner prägla år 1800.

sig för att skapa ett svenskt furstendöme som gott kunde mäta sig med Galleria. Som morgongåva överlämnade han det konstruerade Furstendömet Gällivare till sin blivande svärdotter.

Engelsmän tog över

Transportproblemet i den norrbottniska ödemarken verkade länge olösligt. Att frakta malmen med renar och hästar kostade mer än färdigt tackjärn i de mellansvenska brukena.

På 1830-talet började möjligheten att bygga en järnbana mellan gruvor och lämpliga utskenningsplatser att diskuteras. Den som först på allvar anammade idén var en friherre vid namn Nils Barck, som 1847 fick koncession för en järnväg mellan Gällivare och Töre. Han försökte intressera engelska affärsmän för projektet, men misslyckades och drog sig tillbaka.

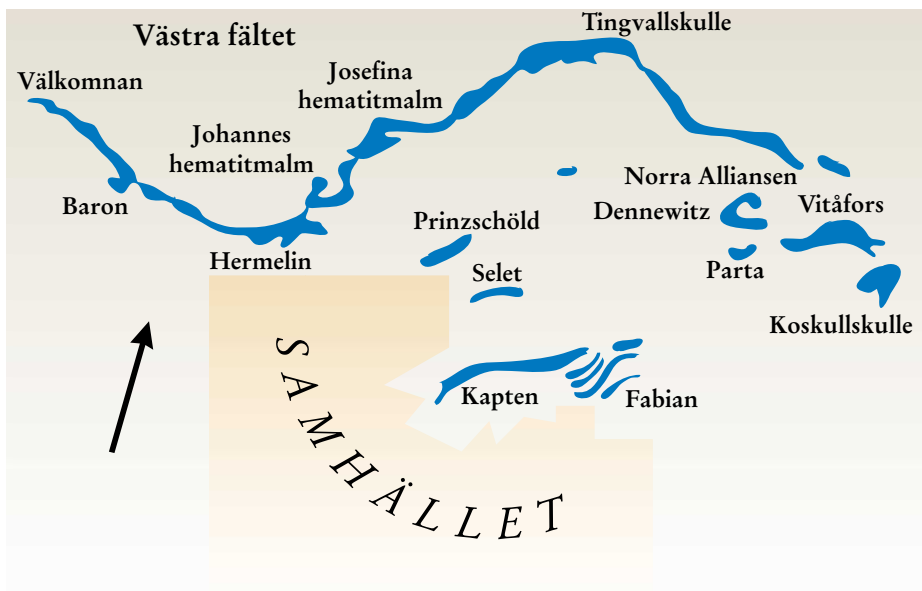
Tog över idén gjorde efter några år den man som köpt "Furstendömet

Gällivare" av Oscar I för en miljon kronor. Han hette Victor Kjellberg och med stöd av engelskt kapital bildade han företaget The Gellivare Company Limited. Kjellbergs idé var att bygga en åtta mil lång järnväg till Luleälven och där lasta över malmen på pråmar. För att det skulle fungera behövdes kanaler förbi älvens större forsar. Arbetet kom igång 1865. Massor av människor anställdes, det grävdes och sprängdes, men efter

två år var pengarna slut. Då var "Engelska kanalen", som fortfarande kan ses vid Edefors och Boden, bara halvfärdig. Fiaskot gav eko i hela riket eftersom svenska staten satsat pengar i projektet.

Victor Kjellberg gjorde efter konkursen sorti, men engelsmännen höll ut. De köpte upp gruvor och bruk och skulle, som vi kommer att se i ett kommande avsnitt, också komma att realisera järnvägsplanerna.

I Malmberget är malmkropparna utspridda över ett stort område. Förteckningen över utmälen är något av ett kungligt namngalleri. Anledningen är helt enkelt den att Karl XIV Johan en gång i tiden var ägare till både gruvor och andra egendomar i Norrbotten.





Gustaf Emil Broms och Carl Otto Bergman var initiativtagare till Aktiebolaget Gällivare Malmfält och tog också över LKAB för en tioårsperiod. På bilden gör de ett tidigt kirunabesök.

1878 löste de engelska kemisterna Thomas och Gilchrist problemet att ur fosforrik malm framställa stål av hygglig kvalitet. Det var en viktig upptäckt inte minst för de lappländska fyndigheterna, som genomgående innehöll en hög andel fosfor. Thomasprocessen gjorde därför i ett huj de stora malmtillgångarna i Kiruna och Gällivare högtres-santa.

LKAB gör entré 1890

När jakten på Lapplands slumrande rikedomar inleddes på allvar var engelska affärsmän mest på bettet. De hade tidigt lagt under sig Gällivares malMBERG och insåg att en järnväg var nödvändig om gruvsdriften skulle bli lönsam.

1882 fick det engelska bolaget The Northern of Europe Railway Company koncession på en järnväg från kust till kust, från Luleå till den nordnorska fiskebyn Victoriahavn. Två år senare kom bygget igång. Med hjälp av en arbetsstyrka på tusentals man lyckades engelsmännen på fyra år åstadkomma en provisorisk järnväg från MalMBERGETS gruvor till en nyuppförd malmhamn på Svartön i Luleå. Dit kom

det första malmtåget den 12 mars 1888. Det innehöll 40 vagnar rymmande totalt 1000 ton malm. Det var det tyngsta tåg som då hade rullat på en järnväg.

Staten tog över

Engelsmännens glädje efter den lyckade starten blev dock inte långvarig. När sommaren kom och tjälén gick ur marken visade det sig att den med möda åstadkomna banan sviktade betänkligt, inte minst där den dragits över myrar och moras. Samtidigt började bolagets pengar att sina. De drygt 4.000 man som tagit itu med banans fortsättning mot Kiruna fick till slut inte ut några löner. Banbyggarna var bankrutt och tvingades ge upp sina stolta planer.

För att rädda situationen gick svenska staten in och köpte banan för sex miljoner kronor. Det var en bra affär. Engelsmännen hade investerat det fyrdubbla. Men upprustningen av fuskbygget kostade också pengar och dessutom tog det tid. Först 1892 var malmbandedelen mellan Gällivare och Luleå godkänd för trafik. Då var det Statens Järnvägar som stod för rusthållet. Vid det laget hade två bolag med högtflygande gruvplaner just bildats - Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) 1890 och Aktiebolaget Gällivare Malmfält (AGM) året därpå.

Den drivande kraften bakom tillkomsten av LKAB hette Robert Schoug. Han var major och chef för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens norra distrikt. Schoug fanns med på ett hörn redan vid den fatala satsningen på "Engelska kanalen" i Luleälven och var genom sitt arbete mycket hemmastadd i Norrbotten. Tidigt insåg han vilka enorma rikedomar som dolde sig i bergen på ömse sidor om sjön Luosajärvi och mutade redan

på 1870-talet in många av fyndigheterna.

Satsade på Kiruna

När LKAB såg dagens ljus vid ett sammanträde i Stockholm den 18 december 1890 var Robert Schoug initiativtagare. Han stod också bakom halva aktiesumman på tre miljoner kronor. I egenkap av störste aktieägare utsågs han till bolagets förste styrelseordförande. Verkställande direktör blev Carl Johan Ljunggren, vars nyligen avlidne bror Alrik Ljunggren i flera år hade processat med Schoug om fyndigheterna på kirunabergen. Familjen Ljunggren ägde vid bildandet en fjärdel av aktierna i bolaget.

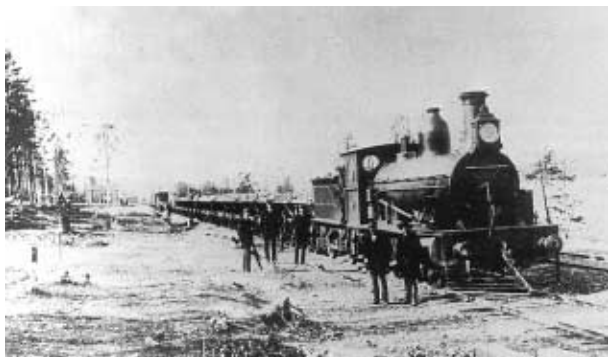
Robert Schoug var i och med LKAB:s tillkomst en bra bit på väg mot sina drömmars mål. Framtiden blev dock inte den han hade tänkt sig. Redan under sitt första år som styrelseordförande tvingades han sälja hälften av sina inmutningar i Kiruna. Köpare var bankiren K. A. Wallenberg, som annars föredrog att i möjligaste mån hålla sig i bakgrunden i huggsexan om Lapplands järnfyndig-



heter. Han nöjde sig med att från sin chefsstol i Enskilda Banken stötta de män som tagit till sin livsuppgift att i ödemarken starta gruvdrift i stor skala.

För LKAB var det som framgår av namnet kirunafyndigheterna som gäll-

I december 1890 höll LKAB sitt konstituerande sammanträde i Stockholm. Det första protokollet berättar bland annat om aktiefördelningen.



Det första tåget med malm från gruvorna i Malmberget avgick i mars 1888. Den järnväg som därmed invigdes visade sig dock vara ett fuskbygge som det tog ett par år att förstärka. Två år efter denna premiär bildades LKAB, som samma år byggde det första huset i Kiruna. Det finns fortfarande kvar, men är flyttat från sin ursprungliga plats.

de. Men att öppna gruvor i väglöst land var inte att tänka på. För LKAB gällde det därför att så snart som möjligt få fart på järnvägens fortsättning västerut från Gällivare.

Ägarbyte efter kupp

I Malmberget tog nybildade AGM över gruvorna 1891. Bolaget leddes av den dynamiske översten, riksdagsmannen och företagaren Carl Otto Bergman, kallad "Norrbotenskungen", och konsul Gustav Emil Broms. De var väl medvetna om risken för övermäktig konkurrens den dag gruvdriften kom igång i Kiruna. Båda var förmögna och kunde därför 1893 på ett kuppärtat sätt ta över aktiemajoriteten i LKAB. Robert Schoug och Carl Johan Ljunggren blev där-

med av med sina ledande befattningar.

Broms tog över och ledde med energi och entusiasm både de nya gruvföretagen och dessutom flera nybildade. Två av dem var Norrbottens Malmförädling, som i Luleå framställde konstgödsel ur apatit, och Rederiaktiebolaget Luleå - Ofoten, med tre fartyg för malmfrakt. Broms var en tid även huvudägare i Svenska Dagbladet, som han utnyttjade för att bemöta den kritik AGM fick utstå för de eländiga bostadsförhållandena i Malmberget.

Ett smart schackdrag

De vidlyftiga affärerna

och många års väntan på att järnvägsbygget skulle fortsätta knäckte till slut AGMs ekonomi. Gustav Emil Broms letade med minimal framgång efter finansierare både i Sverige och utomlands, men tvingades 1901 att lämna direktörstolen. Han såg dock till att han själv inte drabbades ekonomiskt. När Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund (TGO) 1903 överraskande köpte upp AGM och därmed också dotterbolaget LKAB kunde Broms utverka en royalty som under 50 år skulle ge honom tio öre per sålt malmtön. Han dog själv kort tid efter uppgörelsen, men för hans familj blev den lönsam. När alla tio-



öringar summerades 1954 visade det sig att de hade tillfört familjen Broms 15,6 miljoner kronor.

Gränges in hopp kom överraskande, men var helt enkelt en strategisk investering. Bolagets ledning såg givetvis verksamheterna i MalMBERGET och Kiruna som ett rejält hot mot den mellansvenska gruvindustrin, som till stor del kontrollerades av Gränges. Inhoppet i norr var väl tajmat. De nya ägarna tog över i samma veva som Malmbanan var klar i hela sin längd.

Staten blir delägare

Medan Broms kämpade för att rädda sitt företag med hjälp av utländskt

kapital arbetade bankiren K. A. Wallenberg och Arvid Lindman, först som LKAB-direktör och sedan som statsminister, hårt för att förmå staten att ta över ansvaret för de lappländska malmfälten. 1907 blev deras önskemål åtminstone delvis infriade. Staten blev då ägare till preferensaktierna i LKAB och förbehöll sig rätten att senare lösa in även Grängesbolagets aktiepost. Den möjligheten utnyttjades först 1957 när LKAB blev så gott som helstatligt. Affären inbringade Gränges i runda tal en miljard kronor. En stor del av den summan investerades i det liberianska gruvföretaget Lamco,

men även i byggandet av järnverket i Oxelösund.

I och med statens in hopp sattes punkt för Aktiebolaget Gellivare Malmfälts existens.

LKAB tog över verksamheten också i Gällivare.

Även om företaget i portgången var tungt för LKAB blev bolaget snabbt Norrbottens största arbetsgivare och det nav som det mesta kom att kretsa kring i malmfältskommunerna. Som mest har LKAB haft 8.297 anställda. Det var 1961. Sedan dess har personalstyrkan mer än halverats och 2002 var antalet anställda cirka 3150.

Vad som skulle bli gruvstaden var en helt öde plats när LKAB bildades 1890. Bara några enkla fiskekottor tillhöriga nybyggarna i Kurravaara kunde då ses vid Loussajärvi. Två årtionden senare bodde här 10.000 människor.





*Tusentals rallare deltog i byggandet av Malmbanan. De gjorde en heroisk insats i en miljö som var obekant för dem alla. Dåliga bostäder, sträng kyla och epidemiska sjukdomar gjorde tillvaron extra kärv. Åtskilliga dukade under i öde-
marken.*

Banbygget en bedrift

Ett engelskt bolag åstadkom, som framgår av föregående kapitel, en provisorisk järnväg från Luleå till MalMBERGET. Arbetet fullföljdes av svenska staten. För LKAB med Kiruna som malmbas var denna del av banan inte till någon glädje och fortsättningen påskyndades inte precis av statsmakterna. Det rädde helt enkelt inte enighet i landet om lämpligheten av bygga en järnväg för ut-

skeppning av svensk malm till utlandet. Dessutom var en och annan beslutsfattare rädd för att en järnväg skulle öppna riket för ryssarna. Mot dem borde man istället bygga fästningar hävdades det.

Motståndet mot järnvägsbygget resulterade i att statsminister E. G. Boström hotade med att avgå om inte riksdagen sade ja till projektet. Och ett ja blev det, men med

mycket knapp majoritet. Året var 1898 och bygget kom igång omgående sedan LKAB tvingats godkänna ett mycket tufft kontrakt när det gällde drift, underhåll och anläggningar. LKAB-chefen G. E. Broms måste vända sig till tidens finansfurstar K. A. Wallenberg och Ernest Thiel för att få fram de miljoner som behövdes för att klara av statens krav.

Vanskliga förhållanden

Sträckan mellan Gällivare och Kiruna var klar redan hösten 1899. Fortsättningen var besvärligare. Få järnvägar torde ha byggts under så vanskliga förhållanden som bandelen mellan Kiruna och Narvik. De tusentals rallarna fick kämpa mot våldsamma snöstormar, ovanligt kylslagna vintrar, häftiga vårfloder och förrådiska laviner. Dessutom fick de många gånger både svälta och frysa i sina eländiga bostäder. I fjällområdet var Tornehamn huvudorten under

byggtiden. Här fanns både bostäder, butik, sjukstuga, bryggeri och kyrka. Där fick också många rallare sitt sista vilorum på den kyrkogård som torde vara en av landets vackraste.

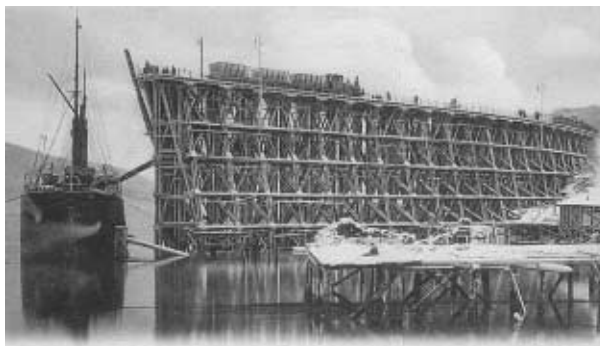
Mest namnkunnig av de pionjärer som begravts på rallarkyrkogården är tveklöst kockan Svarta Björn, som var norska och egentligen hette Anne Rebecka Hofstad. Hon var bara drygt 20 år gammal när hon dog, men kom att bli en legend och huvudperson i tre böcker och en TV-film. Besökare på Tornehamns rallarkyrkogård placerar fortfarande blommor vid det enkla träkors som utmärker hennes grav. Begravd i Tornehamn är också banbyggets chefsingenjör Axel Granholm, som senare blev SJs generaldirektör.

Tunneln ett mästerverk

Rallarnas storverk var den 840 meter långa tunneln genom fjället Nuolja. Den åstadkoms i stort sett för

hand eftersom den kraftstation som byggdes i Abiskojokk inte kunde användas vintertid. Det berodde på att jokken bottenfrös. Tunneln är nu igenmurad och ersatt av en ny.

Banbygget gick förvånansvärt snabbt trots alla svårigheterna. I oktober 1899 var rälsläggningen klar till Kiruna och i november 1902 gick premiärtåget med malm från Kiruna till Narvik. Den 14 juli 1903 invigdes banan under pompa och ståt av unionskungen Oscar II.



Banbygget fick utstå en hel del kritik. Främsta anledningen var de stora kostnaderna. De klättrade hela tiden i höjden. Mot beräknade 22 miljoner kom slutnotan att lyda på drygt 40 miljoner. Det är dock pengar som i allra högsta grad har förräntat sig. Sedan starten har omkring 1.200.000.000 ton malm transporterats till hamnarna i Luleå och Narvik.



På rallarkyrkogården i Tornehamn står de vita träkorsen i långa rader. På denna vackra plats ligger omkring 15 människor begravda.

Fyra år tog det att bygga banan. I januari 1903 lastades den första båten, m/s Upland, i Narviks ännu provisoriska hamn.

”Bygg, eller regeringen avgår!”

Största underjordsgruvan

Det bröts malm i Kiruna redan innan LKAB gjorde entré på arenan. Den spettades till en början loss på Luossavaara där malmkroppen låg i öppen dag. Redan 1764 ska kirunamalm ha forslats med renar till Masugnsbyn och på 1800-talet var de brutna mängderna riktigt imponerande med tanke på transportsättet. 1839 bröts inte mindre än 100 ton och åren 1842-1856 sammanlagt 150 ton. Malmen bröts på sommaren och

transporterades vintertid till Kengisverkens masugnar av samer och nybyggare.

Någon bebyggelse uppstod inte vid gruvberget i denna första omgång. Dagens Kiruna var en helt öde plats ännu 1890 när LKAB lät uppföra den timmerbyggnad som fortfarande finns kvar och har beteckningen B 1.

1875 kartlades Kii-runavaara av Sveriges Geologiska Undersök-

ning. Arbetet leddes av ingenjören Otto Gummaelius, som gav bergets elva toppar och kullar namnen Vaktmästaren, Gruvingenjören, Geologen, Statsrådet, Bergmästaren, Direktören, Pojken, Kaptenen, Landshövdingen, Professorn och Jägmästaren. Alla utom Gruvingenjören är för länge sedan borta.

Högsta toppen var Statsrådet, som innan den sprängdes bort med en rekordsalva 1910 låg 247,7

På denna bild av Kii-runavaara har brytningen pågått några år. På slutningen ses de rutschbanor som förde malmen ner till den stora järnvägs kajen. Den låg på stadsdelen Ön där också sågverket och ångkraftverket fanns. I förgrunden Kirunas telegrafstation som låg på den plats där stadshuset nu finns.



meter över sjön Luossajärvis yta. Från en punkt under denna topp anges gruvans nivåer. Den nuvarande transportnivån ligger på 1.045 meters avvägning.

Malmkroppen i Kii-runavaara påminner om en skiva som ställts på högkant. Den är fyra kilometer lång, i genomsnitt 80 meter bred och minst två kilometer på djupet. Malmkroppens form gör att malmen måste tas från allt större djup. Huvudnivåerna för brytning och transporter har hittills "sänkts" i sex omgångar.

Förberedelserna för gruvdrift kom igång 1898 och inleddes på bergets hjässa. I 60 år bröts sedan malmen i dagbrott. Redan vid starten förbereddes dock också underjordsbrytning. Anledningen var att LKAB-ledningen trodde att vinterarbete utomhus skulle vara omöjligt i Kirunas bistra klimat. Det var ogrundade farhågor. Malm bröts året om i dagbrott fram till

1962. Då hade 209 miljoner ton malm och 140 miljoner ton gråberg sprängts loss och forslats bort från det imponerande "dike" som klyver berget mitt itu.

Emigrerade till Brasilien

Arbetet i gruvan var den första tiden mycket tungt. Både borring och lastning fick klaras av utan hjälp av maskiner. Personalomsättningen var därför stor. Av de 265 personer som anställdes 1899 var bara ett halvdussin kvar 1909. Det året blev LKAB-arbetsplatserna i både Kiruna och Malmberget indragna i den omfattande storstrejken. Den kom att leda till att många gruvarbetare flyttade. Närmare 1000 kirunabor emigrerade, därav drygt hälften till Brasilien. Framgångsrika agenter utlovade guld och gröna skogar, men för emigranterna blev tiden i den ångande jungeln en mar-dröm. Många dog av



sjukdomar och umbäranden, andra lyckades ta sig hem till Sverige sedan bland annat LKAB-disponenten Hjalmar Lundbohm gripit in.

Trots att arbetet på "Fjället" i början var mycket tungt hade LKAB inga större problem med att rekrytera arbetskraft. Det berodde i första hand på att lönerna var hyggliga. 1902 hade en ortdrivare i Kiruna bättre betalt än en gruvfogde i Gräng-

Den första tiden fick det mesta utföras med handkraft. Inte minst lastningen var mycket kraftödande och det är därför inte att undra över att personalomsättningen länge var stor. Mannarna på bilden ägnar sig åt laddning, en syssla som länge utfördes manuellt.



esberg. Tjänstemän och förmän hade redan från början fasta månadslöner. Gruvpionjärerna hade också andra förmåner - låga hyror och två veckors semester redan 1918. Det var 20 år innan semesterlagen genomfördes i Sverige.

Största underjordsgruvan

Kiirunavaara är sedan länge världens största järnmalmsgruva under jord. Nere i gruvan finns närmare 50 mil orter och

transporttunnlar. Det är en sträcka som i stort sett motsvarar avståndet mellan Stockholm och Göteborg. Under jord finns också matsalar, kontor, verkstäder, krossar, styrcentraler, personalutrymmen och skipar (snabbgående hissar) som transporterar upp malmen från brytningsområdena till malmbehandlingsverken på bergets baksida.

Kirunas andra gruvberg - Luossavaara - fick i ett par årtionden ligga i träda. Brytningen kom

igång först 1920 och pågick fram till slutet av 1980-talet.

Av världens stora järnmalmproducenter är det bara LKAB som bryter malmen under jord. Konk2eltalmen undeese me ockholm c



har nu fem pelletsverk i Kiruna (2), Malmberget (2) och Svappavaara. Eftersom gruvan i Svappavaara inte är igång körs verket här med malm från Kiruna.

I Kiirunavaara togs den sjätte huvudnivån i bruk 1997. Den ligger 1.045 meter under bergets ursprungliga topp och omkring 300 meter under havets nivå. Med denna nivå har LKAB säkrat gruvdriften till omkring 2018. Det nuvarande brytningsområdet kommer att utökas med den del av malmkroppen som är belägen under sjön Luossajärvi. För att möjliggöra arbete i detta avsnitt har en del av sjön torrlagts. Detta av säkerhetsskäl.

Omkring 1 miljard ton malm har hittills brutits i Kiruna. Av Kiirunavaaras mäktiga malmkropp återstår ändå minst hälften. Hur stor del av den malmreserven som kan utvinnas är en ekonomisk fråga.

Tre stängda gruvor
LKAB har tidigare brutit järnmalm också i Tuollu-

vaara och Svappavaara. Fyndigheten i Tuolluvaara upptäcktes 1897 av Hjalmar Lundbohm, den förste LKAB-disponenten. Malmen bröts i 60 år av ett bolag med åtta mellan-svenska bruk och järnverk som ägare. LKAB tog över gruvan 1974 och drev verksamheten vidare till 1982.

I Svappavaara inledde LKAB gruvdrift 1964.

Malmen bröts i dagbrott fram till 1983 när gruvan stängdes. Anledningen till stängningen var främst avsättningsproblem för malm under en långvarig stålkris. 1983 öppnades också en helt ny gruva - koppargruvan Viscaria i Kiruna. Den köptes efter några år av finska Outokumpu OY. 1998 var malmen slut och gruvan stängdes.

På Kiirunavaaras sydsida ligger verken för sövring, anrikning och pelletisering. Hit kommer malmen i snabbgående hissar (skippar) från brytningsområdet nästan en kilometer längre ner.





Flera malmbergsgruvor

Verksamheten i Malmbergets gruvor är koncentrerad till Vitåfors. Här finns både kontor, verkstäder, malmbehandlingsverk och tågterminal.

I Kiruna har malmen huvudsakligen brutits i ett enda, fyra kilometer långt, ”malmlager”. Malmbergets gruvor är ordentligt spridda. Ursprungligen rörde det sig här om ett 20-tal större och mindre fyndigheter inom ett område som är en halv mil långt och drygt två kilometer brett. Många av fyndigheterna är utbrutna. Idag utnyttjas tio av malmkropparna.

Verksamheten i Malmberget kom igång på all-

var 1892. Då hade nybildade Aktiebolaget Gällivare Malmfält (AGM) slutgiltigt klarat upp alla rättsliga tvister med tidigare intressenter och då var också järnvägen till Luleå helt färdig. AGM leddes av den dynamiske översten Carl Otto Bergman och den minst lika affärssinnade konsult Gustaf Emil Broms. Eftersom de insåg faran av övermäktig konkurrens från Kiruna den dag järnvägen var klar i hela sin

längd lade de sig 1893 till med aktiemajoriteten också i LKAB.

De båda kumpanerna styrde sitt imperium från ”slottet” Fjällnäs i Gällivare och hade till en början resurser att satsa hårt på gruvdriften. Redan startåret 1892 arbetade 459 personer i Malmbergets gruvor och 1899 fanns 1.682 man på avlönslistan.

Missade Koskullskulle

Alla fyndigheter ingick inte i AGMs fögderi. Den åtråvärda malmen i Koskullskulle gick Bergmans näsa förbi. Ägare till den fyndigheten blev 1897 den österrikiske baronen von Rothschild, som grundade ett företag med det svenskklingande namnet Bergsverksaktiebolaget Freja med säte och stämma i Malmö. Den malm som bröts i Koskullskulle var av mycket hög kvalitet och användes till en början huvudsakli-

gen i von Rothschilds egna masugnar i Mähren.

Under andra världskriget gjorde Tyskland anspråk på Freja-gruvan, men utan framgång. Den inköptes 1950 av LKAB.

Malmbergsgruvorna övertog LKAB 1907 när AGM likviderades.

Samhället fick delas

Malmbergsmalmen bröts inledningsvis i dagbrott, men sedan mitten av 1920-talet har produktionen varit helt förlagt under jord. Det stod rätt snart klart att Kaptensmalmen, den största fyndigheten, sträckte sig in under samhället. Den upptäckten kom att klyva Malmberget i två delar, skilda åt av den mäktiga ”Gropen”. Eftersom ett stort område riskerade att störta ner i gruvan måste ett stort antal bostäder och även serviceinrättningar i centrum rivas. Både badhus, en skola och Folkets Hus fick er-

sättas. Den kyrka som LKAB överlämnat till församlingen som gåva kunde däremot flyttas.

Under de år som gått har man undan för undan ätit sig allt längre och längre ner i berget. Den nuvarande huvudnivån ligger på 1000 meters avvägning och togs i bruk år 2000. Fyndigheterna är långt ifrån utbrutna. Med säkerhet vet man att omkring 150 miljoner ton återstår. Det är en reserv som räcker länge med dagens produktionstakt, som ligger på omkring sju miljoner ton om året.

Första pelletsverket

All malm som bryts i Malmberget blir sedan länge förädlad. En av slutprodukterna är sinterfines, en annan pellets. Det första pelletsverket togs i bruk redan 1955 och var då också det allra första i Europa. Nu finns två pelletsverk på industriområdet i Vitåfors - ett band-

ugnsverk och ett stålbandverk.

Malmbergsgruvan har huvudparten av sina kunder i Östersjöområdet. Luleå är därför gruvans huvudsakliga utskeppningshamn. LKABs största enskilda kund är SSAB i Luleå. Andra stora kunder är de finska stålverken Rautaruuki och Fundia, som hämtar malmen med pråmar, och SSAB i Oxelösund.



Fram till 1920-talet bröts malmen i dagbrott i Malmberget. Bilden är tagen i den gruva som heter Kung Oskar.



Västerlånggatan var huvudstråket i Malmbergets beryktade kåkstad. Här fanns butikerna och bit kom affärsmän från när och fjärran på marknadsdagarna. Kommersen var god eftersom gruvarbetarna bade hyggliga löner.



Återuppstånden kåkstad



De engelsmän som påbörjade järnvägsbygget hade också brytningsrätten i Malmberget. Redan 1888 anställdes därför 250 man i gruvan. Som jämförelse kan nämnas att samhället Gällivare vid den tiden hade 276 invånare.

Arbetsledare och borrhare hämtades den första tiden från England och Skottland. Bostäder började också uppföras. Några finns kvar än i dag och kallas för Engelska Barackerna.

Nu blev den engelska sejouren i gruvan kortvarig. Grundorsaken var att det i Sverige flammade upp en debatt om det lämpliga i att utlänningar fick möjlighet att konkurrera med den svenska gruvindustrin. Debatten ledde till att finansierarna av verksamheten i Norrbotten drog öronen åt sig. Järnvägsbolaget, som i slutändan hette The Swedish & Norwegian Railway Company, hamnade därför i en hopplös ekonomisk situation.

Våren 1889 var konkursen ett faktum. Allt arbete avstannade och både rallare och gruvarbetare fick gå.

Lätt att rekrytera

Tre år senare tog Aktiebolaget Gellivare Malmfält över verksamheten i gruvorna. Några problem att rekrytera folk till den avsidens liggande arbetsplatsen hade bolaget inte. Tvärtom stod man i kö för att få prova på det tunga gruvarbetet, men så var också lönerna förhållandevis höga. 1896 tjänade en gruvarbetare i Malmberget 100-120 kronor i månaden och det var betydligt mer än vad deras kollegor i de mellan-svenska gruvorna fick ut.

Det stora problemet inledningsvis var bostadsbristen. I gruvbolagets egna bostäder kunde bara en liten del av de anställda tränga ihop sig. De allra flesta fick därför själva försöka ordna med tak över huvudet.

Det resulterade i en slumbebyggelse som utvecklade sig till en riksskandal. I den beryktade kåkstaden vid Kaptensgruvan bodde människorna i skjul, kojor och jordkullor. Som mest lär det ha funnits 633 nödbostäder av det slaget.

En turistattraktion

De eländiga förhållandena

vid gruvan skildrades livfullt i tidningarna och gruvbolaget AGM hamnade därför i dålig dager. Först 1899 började bostadssituationen förbättras. Malmberget fick då en stadsplan och gruvfolket kunde börja bygga bostäder på friköpta tomter. Det resulterade i rena byggexplosionen. När LKAB 1907 tog över gruvorna var slumområdet i stort sett uppressat.

En del av den kåkstad som växte upp på 1890-talet är numera rekonstruerad och har blivit en turistattraktion. Huvud-

stråket Västerlånggatan ser åter ut som den gjorde för mer än 100 år sedan, men den var förstås när det begav sig förbehållen affärsmännen. Det huvudsakliga slumområdet låg vid sidan om och det var också här som lönnkrokar, langarnästen och bordeller fanns. Den mer legala köpenskapen var förlagd till Västerlånggatan. Här trängdes butiker, kaféer och marknadsstånd vars ägare gjorde goda förtjänster i det samhälle som nog hade en hel del gemensamt med guldgrävarlägret Klondyke.

I Malmbergets kåkstad fanns inte bara undermåliga bostäder utan också butiker av alla de slag. Här ses ett urmakeri i miniformat. Vi skulle tro att det är innehavaren N. S. Haglund som står på trappan. De uniformerade herrarna representerar tydligen både polisen och järnvägen.



Svappavaara

Någon gruvdrift förekommer inte längre i Svappavaara. Järnmalmgruvan placerades i malpåse under stålkrisen i början av 1980-talet och arbetet har sedan inte återupptagits. Malmbehandlingsverken är dock igång, men den malm som förädlas till pellets tas nu från Kiruna.

I Svappavaara började kopparmalm att brytas redan på 1650-talet. På Gruvberget öppnades gruvhål efter gruvhål och nedanför berget växte en by upp i ödemarken. Här byggdes bostäder, kvarn, smedjor, proviantbodrar, rosthus och smälthyttor. Malmproduktionen var inledningsvis förhållandevis stor, men redan efter ett par årtionden började

malmen sina. De djupa gruvhålen blev snabbt vattenfyllda, ägarna gick i konkurs och större delen av bruksfolket försvann. De som stannade sadlade om och blev nybyggare.

Man visste redan tidigt att det fanns även järnmalm i berget, men det skulle dröja innan den började utvinnas. Först 1961 kunde LKAB ta beslutet att exploatera vad

som kallades Leveäniemi-fältet, en malmkropp av 1.200 meters längd och 100 meters bredd och med en järnhalt på omkring 60 procent.

1964 invigdes både en fyra mil lång bibana till Malmbanan och den gruva som kunde bearbetas som dagbrott. Två år senare kompletterades gruvan med både sovringsverk och anrikningsverk. Pelletsverket invigdes 1969. Samtidigt byggdes byn Svappavaara ut till ett litet samhälle där arkitekten Ralph Erskines jättelånga Ormen länge blev det mest påtagliga inslaget.

Också Svappavaaras andra blomstringsperiod kom att sträcka sig över bara två årtionden. 1983 tvingades LKAB avbryta gruvdriften till följd av en mångårig stålverkskris. Samtidigt bomrades även pelletsverket igen, men här återupptogs verksamheten efter några år. Verket körs dock numera med malm från Kiruna.





BÖNDER OCH BERGSMÄN
BRÖTO BYGD,
FINNS HÄR NO EFTER
MODIGT LIVVERK,
ARVET DE SKÄNKTE
ALLTID MÅ ÄRAS,
SPORRA TILL ANSVAR
FÖR KOMMANDE SLÄKTEN.

SVAPPÅRARS GRUVVÄRDSGÅRD
VÄG I DRUK 1825 — 1800.

LEIAD 1854.



*Minner om Svappåraars
kopparepok gör inte minst
de många gruvhålén.*





Hjalmar Lundbohm porträtterades av många stora konstnärer. Teckningen ovan har gjorts av Albert Engström, som i 1900-talets början var en flitig kirunabesökare. Han ritade också disponentens ex libris.



Hjalmar Lundbohm

Den förste LKAB-disponenten i Kiruna har blivit en legend. Han hette Hjalmar Lundbohm och är trots att han avled 1926

fortfarande en superkändis i Kiruna. Men så har också både Kirunas längsta gata och gymnasieskolan uppkallats efter honom. Dessutom är hans vackra bostad, som givetvis heter Hjalmar Lundbohmsgården, en turistattraktion.

Hjalmar Lundbohm var en minst sagt betydande person. Han umgicks på förtrolig fot med sin tids storheter och begåvades av författaren Rudyard Kipling med smeknamnet ”Lapplands okrönte kung”.

Det blivande Kiruna besökte han första gången 1890, men då i egenskap av statsgeolog. När det 1898 stod klart att Malmabanen skulle byggas ut i hela sin längd blev LKAB

hans arbetsgivare. Inledningsvis var han platschef i Kiruna, men efter en tid fick han också ta över ansvaret för verksamheterna i Malmberget, Grängesberg, Stråssa och Narvik. Dessutom var han förestandare för konkurrentgruvan i Tuolluvaara, vars malm han själv hade upptäckt.

En stor konstvän

Hjalmar Lundbohm var en stor konstvän och i sitt vackra kirunahem hade han ofta tidens stora konstnärer som gäster. Prins Eugen var kanske den som stod honom allra närmast. Det var därför ingen tillfällighet att prinsen fick uppdraget att måla altartavlan till Kiruna kyrka, som LKAB lät bygga för församlingens räkning.

Den svenska konstnärseliten var väl representerad i disponentens privata konstsamling, som kom att skingras de sista åren av hans levnad. Delar

av samlingen finns nu Kiruna kommuns och LKABs ägo.

Den förste LKAB-disponenten var uppskattad i alla läger. Han stod inte minst på god fot med samerna, som kallade honom ”Locköga”. Namnet syftade på de tunga ögonlocken, som gjorde att han alltid såg trött ut. Två samer som hade Lundbohm att tacka för att de blev upptäckta är konstnären Nils Nilsson Skum och författaren Johan Turi.

Hjalmar Lundbohm lämnade sin tjänst i Kiruna 1920 och avled sex år senare. På minnesstenen intill den kyrka han själv bestämde skulle formis som en lappkåta kan man läsa:

Åt Hjalmar Lundbohm. Mannen av medborgadygd, människovänner och skönhetsälskaren. F 1855 - D 1926. Till fosterlandets båtnad blottade han bärgens skatter och grundade staden.

LKAB tog över malmtrafiken

Bland världens ledande producenter av järnmalm är det bara LKAB som bryter malmen under jord. Det är inte minst en ekonomisk nackdel, men den har LKAB kunnat bemästra inte minst tack vare storskaliga brytningsmetoder.

För LKAB var också de höga järnvägsfrakterna länge ett stort problem. Transportavtalen med SJ var en ständig irritationskälla för gruvbolaget. Eftersom avtalen förutsatte maximal körning kunde SJ kvittera ut full ersättning även när malmleveranserna till följd av dåliga tider låg långt under de normala.

Järnvägsfrakterna bidrog starkt till LKAB:s stora förluster under lågkonjunkturen på 70- och 80-talen. Det ledde till ett ingripande från statens sida. Den tidigare finansministern Gunnar Sträng utsågs till medlare och hans arbete ledde fram till ett sexårigt fraktavtal som kraftigt minskade SJ:s ”övervinster”.

Denna framgång var dock inte tillräcklig för att

LKAB-ledningen skulle vara nöjd. Trots de reducerade fraktkostnaderna fick LKAB fortfarande betala tre gånger så mycket som konkurrenterna för varje ton malm som transporterades på järnväg. I början av 90-talet krävde LKAB därför att få överta malmtrafiken. Enligt företagets beräkningar skulle transporter i egen regi innebära en besparing med minst 200 miljoner kronor om året. Som ensam operatör på Malmbanan trodde sig LKAB också kunna tjäna 50-100 miljoner genom att effektivisera verksamheten.

Genombrottet kom 1992. Då beviljades LKAB trafikeringsrätten på Malmbanan och fyra år senare tog Malmtrafik AB och den norska motsvarigheten Malmtrafikk AS över trafiken. Statens Järnvägar och Norske Statsbaner disponerade inledningsvis tillsammans 49 pro-

cent av aktierna i de nya logistikföretagen, men de är numera av LKAB helägda dotterföretag.

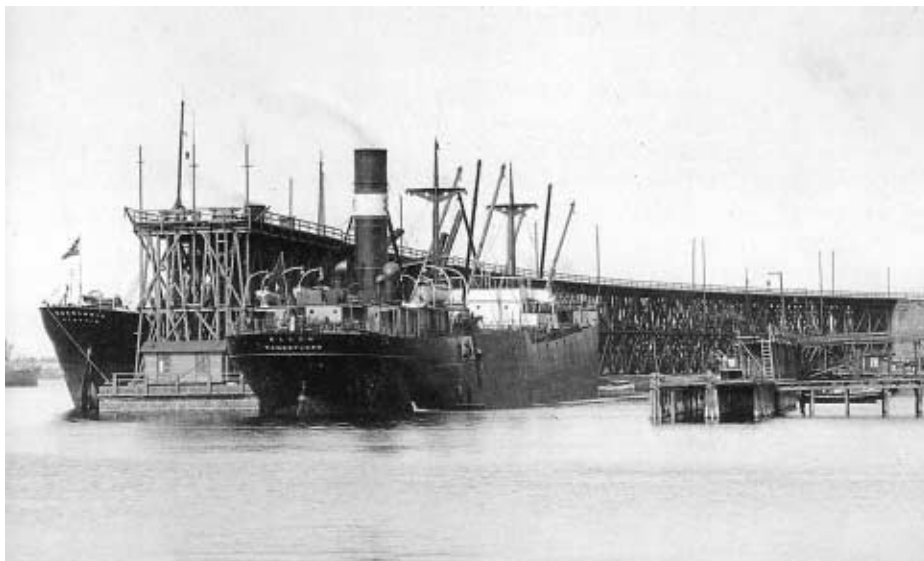
1999 var LKABs kostnader för järnvägsfrakterna omkring 400 miljoner kronor. Motsvarande kostnad, omräknad i dagens penningvärde, var på 1970-talet drygt två miljarder kronor.

För att ytterligare effektivisera malmtrafiken satsar LKAB på en helt ny generation malmtågslok och vagnar. Det nya loket har en dragkraft på 1200 kN och är därmed världens starkaste. Både lok och vagnar är konstruerade för en axellast på 30 ton. Det innebär att

vagnarna rymmer 100 ton malm. De vagnar som nu successivt kommer att ersättas lastar 80 ton. Investeringen i nya lok och vagnar beräknas vara klar 2008 och kosta omkring 1,5 miljarder kronor.

LKAB kör sedan mitten av 1990-talet malmtågen i egen regi och satsar nu på en helt ny generation malmtågslok och vagnar. Det nya loket ses till vänster. Bredvid det lok som blir avlöst på spåret. Det har beteckningen Dm3.





Den första riktiga malm-lastningsbryggan i den gamla hamnen på Svartön var klar 1901. Här kunde redan från början två fartyg lastas samtidigt.

Luleå malmhamn

Ur tonnagesynpunkt är LKABs malmhamn i Luleå en av landets största hamnar. Från Svartön och numera Sandskär har under årens lopp omkring 300 miljoner ton malm lastats i fartyg och pråmar. Rekordåret var 1974 när malmhanteringen i Luleå omfattade 8,4 miljoner ton. Idag är de kvantiteter som skeppas betydligt lägre eftersom omkring en tredjedel av den malm som kommer till Luleå går direkt till storkunden SSAB, som är nära granne till malmhamnen.

Det engelska bolag som 1884 började bygga Malmbanan såg till att Luleå även fick en fungerande malmhamn. Den byggdes på Svartön där det då bodde en enda bondfamilj. Från den nya hamnen skeppades den första malmlasten iväg redan 1887. Den hade transporterats med renrajd och hästforor från gruvan i Gällivare.

Året därpå var järnvägen provisoriskt klar och då kom också malmtrafiken igång på allvar i Luleå. 1888 skeppades 70.800 ton malm med

sammanlagt 40 fartyg. Nästan alla hade England som destination.

Under andra världskriget var Luleå den huvudsakliga utskeppningshamnen för malm från LKAB-gruvorna, Tuolluvaaragruvan och Frejagruvan i Koskullskulle. Hamnen i det ockuperade Narvik var söndersprängd och kunde bland annat av den anledningen inte användas. På grund av situationen i Bottenviken utnyttjades däremot hamnen i Gävle vintertid. Skeppningen under dessa perioder var givetvis riskfylld. Många fartyg sprängdes av minor eller sänktes av direkta vapenattacker.

Ett stort problem vid denna tid var att Luleåhamnen fick hållas stängd omkring fem månader varje vinter eftersom isen hindrade sjöfart. Först 1974 började isbrytare se till att malmtrafiken kunde pågå året om.

Nybyggnad klar 1964

I början av 1960-talet

byggdes den hamn som använts sedan engelsmännens tid om helt och hållet. På denna ombyggnad satsade LKAB 240 miljoner kronor - den största engångsinvestering som då gjorts i en svensk hamn - och hade efter invigningen 1964 en av världens största och modernaste malmhamnar.

Ny malmhamn

1991 ställdes LKAB-ledningen inför ett svårt ställningstagande. Bolaget ålades då av koncessionsnämnden för miljöskydd att bygga in alla lager på Svartön. Efter många tur- och segslitna ekonomiska förhandlingar bestämdes att anläggningarna på Svartön istället skulle avvecklas och ersättas med en helt ny malmhamn på Sandskär. Här kunde man utnyttja det område som avsatts och planerats för det omdiskuterade projektet Stålverk 80.

Den nya hamnen kunde tas i bruk 1996. I den har LKAB fått en både effektiv och rationell an-

läggning som dessutom har stora miljömässiga fördelar jämfört med hamnen på Svartön. Neddamningen är i stort sett eliminerad eftersom malmen nu lagras i tre silor. Lossningsstation och transportband är dessutom inbyggda.

En rationell hamn

Den nya hamnen är till formatet mycket koncentrerad.

Totalt 500 miljoner investerades på Sandskär. Anläggningarna för själva malmhanteringen gick på 300 miljoner, förlängningen av Malmbanan kostade 75 miljoner, kaj och farleder 120 miljoner.

Huvudparten av den malm som hanteras i Luleå kommer från Malmbäret. En tredjedel går raka vägen till SSABs stålverk i hamnens närhet. En annan storkund är det finska stålföretaget Rautaruukki OY, som transporterar malmen i pråmar till anläggningarna i Brahestad och Fundias masugn i Koverhar vid Finska viken. Också SSAB i



Oxelösund får stora kvantiteter malm från Luleå.

LKABs malmhamn på Sandskär ligger på den plats som en gång förbereddes för Stålverk 80. Den rationella anläggningen togs i bruk bösten 1996.



Narviks malmhamn

Redan i 1800-talets början gjorde patronen Jonas Ekström vid Kengis bruk en framställan om att få börja exportera malm från det blivande Kiruna via en hamn i Ofotenfjorden. Denna framställan blev dock inte beviljad. Att kirunamalmen skulle skeppas från den året om isfria norska kusten var en självklarhet också för de engelsmän som 1884 tog itu med den gigantiska uppgiften att bygga en 474 kilometer lång järn-

väg från kust till kust och rakt genom den lappländska ödemarken.

Järnvägen började också att byggas i båda ändarna. Utgångspunkt på norsk sida var en liten fiskerby som döptes till Victoriahavn. Det namnet var en hyllning till i första hand den engelska drottningen, men Sveriges kronprinsessa hade också anledning att känna sig ärad. Den blivande kungen Gustaf Vs gemål hette ju även hon Victoria.

Kronprinsparet gjorde förresten 1887 ett strandhugg i den blivande hamnstaden under en båt-tur längs den norska kusten.

Den som var värd vid detta tidiga kungliga besök i Victoriahavn hette Ole W. Lund. För honom var prins Gustaf en gammal bekant eftersom han på 1870-talet hade varit informator på Stockholms slott.

Denne Ole W. Lund kom att spela en stor roll också i fortsättningen. Det var han som stakade malmbanan från Victoriahavn till Gällivare och som också var den som ledde byggandet av malmhamnen vid järnvägens norska slutpunkt. Det gjorde han i egenskap av LKABs platschef i Narvik.

Döpt efter viking

Liksom de svenska gruv-samhällena växte Victoriahavn snabbt sedan staten tagit över ansvaret för järnvägsbygget och LKAB för kirunagruvorna. Redan 1902 fick orten stadsrättigheter och namnet ändrades då till Narvik. Det är ett namn med grundmurad historisk för-

ankring. Den förste som slog sig ner på platsen ska nämligen ha varit en viking vid namn Narve.

Den 4 januari 1903 lastades den första malmbåten vid en provisorisk träkaj. Den hette m/s Upland och avgick dagen därpå med 3.337,4 ton kirunamalm ombord. Träkajen fick utnyttjas till 1906 när den permanenta kajen stod klar. Den i sin tur användes fram till 1940 när anläggningen till stora delar sprängdes sönder av tyskarna. Det var inget lätt jobb. För att rå på Ole W. Lunds konstruktion fick inkräktarna flyga in specialister från hemlandet.

Den tyska invasionen den 9 april 1940 kom mycket överraskande. Ett 30-tal fartyg låg den dagen på redan eftersom efterfrågan på malm vid denna tid var stor. De flesta av fartygen sänktes, bland andra flera svenska malmbåtar och de norska pansarskeppen "Norge" och "Eidsvold".

250 fartyg om året

Återuppbyggandet av malmhamnen kom igång direkt efter kriget. När den nya anläggningen



1956 var helt klar hade den en kapacitet på tolv miljoner årston. Fortsatta utbyggnader och effektiviseringar har gjort att denna kapacitet nu är fördubblad. Förutom kajanläggningen består industriområdet av lager och terminal för malmtåg.

Narvik är sedan länge Europas största malmmhamn.

Till Narvik kommer årligen omkring 250 fartyg för att hämta malm. I hamnen kan man ta emot

bjässar på upp till 350.000 ton.

Sedan starten 1903 har omkring 900 miljoner ton malm skeppats från Narvik. Huvudparten av denna malm har givetvis kommit från gruvorna i Kiruna, som har Narvik som huvudsaklig utskippningshamn. Man kan alltså utan överdrift påstå att Kirunavaaras väldiga "malmlager" har lagt grunden till två städer.

Den här bilden är tagen efter ombyggnaden på 1960-talet när fartyg på upp till 350.000 ton kunde lasta malm i hamnen. Den äldre kajen, malmlager och järnvägsterminal ses i bildens mitt.

LKAB idag

LKAB är ett företag med långa och stolta traditioner. Företaget bildades 1890 men i arvet ingår också trådar bakåt i Malmfältens månghundraåriga bergshistoria.

När LKAB nu blickar framåt fortsätter satsningarna på teknik- och produktutveckling. 1990-talets tunga investeringar har lagt grunden till fort-

satt expansiv verksamhet med inriktning på kvalitet i alla led och ett konsekvent marknadstänkande.

LKAB kommer även fortsättningsvis att vara en betydande leverantör till stålverk runt om i världen.

Investeringar för framtiden

De senaste tio åren har

LKAB investerat cirka tio miljarder kronor och med detta skapat en infrastruktur som gör det möjligt att ligga på topp i den hårda internationella konkurrensen.

Bland annat innebär det att LKAB de senaste åren tagit i drift nya huvudnivåer i gruvorna i Kiruna och Malmberget och byggt ut pelletskapaciteten med nya och större förädlingsverk. Sammanlagt finns fem pelletsverk, två i Kiruna, ett i Svappaåra och två i Malmberget. I Luleå finns en ny effektiv hamnanläggning och en egen experimentmasugn. Malmbanan är uppgraderad till 30 tons axellast, vilket möjliggör längre och tyngre transporter på järnvägen. LKAB har också beställt nya malmlok och malmvagnar, varav de första re-

Fjärrstyrning av lastmaskiner i Kirunagruvan – processtyrning i världsklass.



dan trafikerar Malmbanans södra omlopp. När leveranserna av nya lok och vagnar är slutförd år 2008, besitter LKAB en toppmodern lok- och vagnspark på Malmbanan som ökar fraktkapaciteten med ca 30 procent.

Vid sidan av ny infrastruktur utvecklas nya metoder med hjälp av informationsteknik för att ytterligare effektivisera och förbättra. IT används också för att stärka kundrelationerna.

Internationellt perspektiv

Det kan vara intressant att placera LKAB på världskartan bland järnmalmsproducenterna. Då framgår det klart att LKAB är en liten aktör med endast fyra procent av världsmarknaden. Tre stora producenter, BHP i Australien, CVRD i Brasilien och Rio Tinto, som är baserat i London men har

största ägandet i gruvor i Australien och Kanada, dominerar järnmalmsmarknaden och har tillsammans över 65 procent av världshandeln.

För en relativt liten leverantör som LKAB är det därför extra viktigt att fokusera på ökad föräd-

lingsgrad, kundnytta och kvalitet.

Experimentmasugnen – hjärtat i forskning och utveckling

LKABs fortsatt stora satsning på pellets och produktutveckling förstärker

företagets position som den tekniskt och kvalitativt ledande leverantören av pelletsprodukter. Nya produkter utvecklas i allt snabbare takt, mycket tack vare ett gott samarbete mellan experimentmasugnen i Luleå och LKABs produktions-



Magnetseparatorer i ett av pelletsverken i Kiruna.



folk i Kiruna och Malmberget. I experimentmasugnen kan också LKABs kunder testa produkter och produktionsteknik under verkliga förhållanden. Experimentmasugnen är en viktig del i LKABs strävan efter att kunna erbjuda sina kunder service och tjänster med högt kunskapsinnehåll.

Teknikutveckling och avancerade IT-lösningar

Teknikutveckling har alltid varit en nödvändighet för LKAB. Storskaliga brytningsmetoder och avancerad processtyrning i gruvor och förädlingsverk har varit och är, en förutsättning för företagets fortlevnad. Automation och sammanhållning av hela järnmalmsrörelsen i en process har gjort LKAB till världsledande inom processtyrning.

Redan 1970 fjärrstyrdes tågen på spårnivån

LKABs experimentmasugn i Luleå.

fortlevnad. Automation och sammanhållning av hela järnmalmsrörelsen i en process har gjort LKAB till världsledande inom processtyrning.

Redan 1970 fjärrstyrdes tågen på spårnivån (under jord) i Kiruna och idag fjärrstyrts också produktionsborrningen och lastmaskinerna i produktionsorterna. Siktet är inställt på att i en produktionscentral kunna styra och ha total överblick och kontroll över produktionen – även malmförädlingsverken, järnvägstransporterna och hamnarna.

Stärka positionen på marknaden

Storskalighet, fjärrstyrning och automation är

nyckelord i LKABs fortsatta effektiviseringsarbete. Användning av moderna IT-lösningar har revolutionerat gruvarbetet.

Även LKABs kunder får glädje av den tekniska utvecklingen, framför allt

genom bättre produkter men också genom bättre dokumentation och tillgång till t ex produktions-, analys- och logistikfakta över Internet. Förutom pelletsprodukter i världsklass erbjuder nu LKAB

sina kunder också tjänster i världsklass – tjänster som ger produkterna ett mervärde och stärker LKABs konkurrenskraft.



Forskning och utveckling kräver resurser – här ett svepelektronmikroskop.

