

Från Kengis till Kaunisvaara

Staffan Hansson

Professor em. i teknik- och industrihistoria vid Luleå tekniska universitet

Om industriellt liv i Tornedalen där vägen från 1600-talets mitt fram till vår tid innehåller såväl felslagna satsningar och krossade drömmar som en av de viktigaste byggstenarna i det svenska välfärdsbygget.

Det tidigaste exemplet på vad som kan betecknas som ett förstadium till industriell verksamhet i Tornedalen härrör från 1640-talet och starten av Kengis bruk. Det var i mars månad 1643 som rapporter kom om ett järnmalmsfält i Junosuando i Pajala kommun. En bonde vid namn Lars Larsson i Junosuando hade året innan gjort upptäckten och överlåtit den på borgare i Torneå stad. Detta blev upptakten till det som skulle bli Norrbottens första järnverk.

När detta skedde hade det gått drygt tjugo år sedan Torneå fått sina stadsrättigheter och Torneå var en, i likhet med flertalet svenska städer, mycket liten stad. En uppgift säger att ”stadens verkliga folkmängd kan fram till 1636 ha varit under 200”. Stadsgrundandet utgjorde en del av centralmaktens strävanden att stärka nationen genom ökad kontroll över handeln och följdriktigt var huvudnäringen för den unga staden Torneå just handel och köpenskap. Förutom detta fanns det borgare som ägnade sig och jordbruk och boskapskötsel och diverse hantverk. Hit hörde t ex skomakare, skräddare, smeder och tunnbindare. Nu kom således några att också bli ägare till det som skulle bli Norrbottens första järnverk.

En provsmältning gjordes 1644, troligen i Torneå. Resultatet ansågs lovande och samma år bildades ett bolag med syfte att utnyttja fyndigheten. Kort därefter erhöll borgarna privilegium för uppsättandet av en masugn. I privilegiet fastslogs att delägarna fick rätt att inlösa kronans skatter i Övertorneå socken och att socknens bönder befriades från gästning (skyldighet att ge mat och husrum åt resande) och skjutsning mot att de utförde körslor åt bruket. Men redan efter två år gav Torneåborgarna upp och återlämnade privilegierna ”för desse orsakers skull ... svårigheten att skaffa upp materialier och proviant de 35 (d.v.s fram och åter. Förf anm) mil från havet genom många, stora, elaka och svåra forsar”. En färd mellan Torneå och Kengis och åter tog ca 10 dagar vid denna tid.

Svårigheterna var onekligen stora och man kan inte undgå att ställa sig frågan: Hur kunde någon komma på tanken att starta ett järnbruk i ett så avlägset, transportmässigt illa beläget och folkfattigt område utan närhet till ett rikare upptagningsområde. Till problembilden hörde också avsaknaden av lokal

tradition när det gällde järntillverkning och då även frågan om hur man skulle kunna rekrytera yrkeskunnig personal.

Varför ett bruk?

I likhet med vad som gällde för den samtidigt pågående jakten på silver på Nasafjäll så finns inte bara ett svar på den frågan. Till någon del är också svaren likartade vad de båda verksamheterna beträffar. Sverige var på 1640-talet indraget i det mycket kostnadskrävande och långdragna krig som blivit känt som 30-åriga kriget. För att klara de stora kostnader som kriget medförde knöts stora förhoppningar främst till det som silverfyndigheten på Nasafjäll kunde ge

Men också en ökad tillverkning av järn hade sitt värde. I enlighet med tidens dominerande ekonomiska teori, merkantilismen, skulle en nation sträva efter så stor export och liten import som möjligt. Sverige var något av en gigant på 1600-talets järnmarknad och svarade för en betydande del av världens stångjärnsproduktion. Under första halvan av 1700-talet torde andelen ha uppgått till ca 30%. Järnets betydelse för svensk ekonomi var också mycket stort vilket bl. a. framgår av det faktum att det svarade för ca 50% av exportens totala värde. Ett ökat tillskott till den svenska järntillverkningen från en verksamhet i Tornedalen hade således också sin betydelse.

Förklaringarna till den svenska järnhanteringens starka ställning var flera. En viktig sådan var att både masugnprocessen och färskningen grundades på utnyttjande av träkol. Eftersom Sverige var betydligt skogrikare än konkurrenterna (med undantag för Ryssland) så gav detta ett stort försteg. Den skogsbrist som gjorde sig allt mer kännbar ute i Europa berodde på att en växande befolkning använde sig av trä i stort sett i alla sammanhang: I byggnader, i transportmedel, i maskiner och verktyg, i hushållen, i gruvbrytningen, i metalltillverkningen, i porslinstillverkningen osv. I realiteten var det naturligtvis inte så att skogen höll på att slut, utan det handlade då som i alla tider om vad som var tekniskt och ekonomiskt möjligt att utvinna. Vid den tid det här handlar om var det inte lönsamt att forsla ved mer än ca 30 km om den inte kunde flottas. Kopplat till den allmänna utvecklingen var också en ökad användning av järn vilket bl. a. återspeglas i att svensk järnproduktion ökade från ca 6 000 ton per år på 1550-talet till ca 14 000 ton på 1640-talet och ca 35 000 ton på 1690-talet.

Den oro som fanns för att den svenska skogen skulle ta slut kom bl. a. till uttryck i 1683 års skogsordning där det hette: ”Gud fast rikeligen haver täckts välsigna vårt kära fädernesland med åtskilliga metaller och bergarter, så att nya gruvor här och thär uppfinnas samt bruken märkeligen ökas och förmeras, men skogarne thär emot minskas och utdödas”. För att hushålla bättre med skogen bestämdes att skogstillgångarna i Bergslagen skulle reserveras för

gruvverksamhet och tackjärnstillverkning medan nya bruk för stångjärnssmide skulle anläggas utanför gruv- och hyttbygderna. En följd av detta blev en kraftig ökning av bergshantering och järntillverkning i skogrika områden utanför Bergslagen. De satsningar som gjordes i Kengis men också på andra håll längs Norrlandskusten – främst i Gästrikland och Hälsingland – skall bl. a ses i skenet av detta.

Andra förklaringar till den svenska järntillverkningens starka ställning rörde malmens egenskaper och det tekniska kunnandet. Vissa svenska malmer (ex vis Dannemoramalmen) ägde en osedvanlig renhet och betalades också därefter. Malmens renhet var en mycket viktig faktor i äldre tid eftersom utgångsmaterialets kvalitet är betydelsefullare ju mer primitiv tekniken är. Svenskarnas metallurgiska insikter och kunskaper – kraftigt förstärkta tack vare de kunskaper som invandrade från dagens Holland, Belgien, Tyskland fört med sig – var vida kända och många är berättelserna om hur man från andra länders sida försökte komma olika hemligheter på spåren.

Sett ur statens perspektiv var också varje verksamhet som innebar ökad bosättning i glest befolkade områden angelägen som ett tecken på att staten hävdade överhöghet över området. Etableringen sågs med andra ord som ett led i det nationella samhällsbygget. För staten var detta också viktigt därför att det erbjöd en möjlighet att sprida den kristna läran och, som landshövdingen Frans Crusebjörn skrev, få landet bättre ”excolerat” (uppodlat).

För de personer som engagerade sig i driften av Kengis bruk torde skogstillgången, den växande efterfrågan på järn och gynnsamma privilegier ha tett sig så lovande för driften att de inte lät sig avskräckas av de problem de såg eller kanske inte fullt ut kunde föreställa sig. Men kanske var det också så att man någon gång förfördes av de löften som säljaren ställde ut. Så var möjligen fallet med bröderna Momma som räddade den ekonomiskt illa ställda Grape när man ingick kompanjonskap med honom. Enligt Bröderna beskrev han brukets framtid som ljus, ” ... alltså beskrev han oss verket med *behageliga* ord, vilket vi sedermera annorstädes befunnit”.

Torneborgarna lämnar bruket

När Torneåborgarna återlämnat sina privilegier efterträddes de av Stockholmsköpmannen Arendt Grape med rötterna i Lübeck och hans kompanjon Jakob Pfundt (också han av tysk härkomst). De erhöll privilegiebrev år 1646 med samma innehåll som det föregående inkluderande bl a rätten att utnyttja ”alla slags lägenheter med strömmar, skog, ängesland m m” på två mils omkrets runt bruket samt rätten att utnyttja samerna för körslor åt bruket.

Efter några år av stora problem – bl. a. en dåligt fungerande masugn med *mycket svag produktion som följd* – ingick Grape kompanjonskap med bröderna

Abraham och Jakob Momma med rötterna i Aachen, Nordrhein Westfalen. Bröderna gick in i projektet med stora planer. Deras intryck var att områdena i norr dolde stora skatter. De drömde om att Torne älv skulle bli en industriell pulsåder i likhet med Rhen och Maas och att Kengis skulle bli ett smidescentrum som Liège. Vid den här tiden hölls också den av Grape väckta frågan om att göra Kengis till stad fortfarande vid liv. En fråga som av naturliga skäl väckte stor oro bland borgarna i Torneå.

Under bröderna Mommas tid gjordes omfattande insatser för att rycka upp verksamheten, inleddes kopparbrytning i Svappavaara i slutet av 1650-talet. År 1674 fick bröderna också tillstånd att tillverka kopparmynt. Brytningen upphörde 1686. De omfattande insatserna till trots blev uteblev resultaten. Produktionen var fortfarande låg och ojämn. Järnet ansågs hålla låg kvalitet och för bröderna Momma slutade det hela med ett kraftigt ekonomiskt bakslag.

Efter det att bröderna Momma lämnat bruksverksamheten kom Kengis bruk att ingå i den Västerbottniska Bergslags societeten som bildats 1697. I företaget ingick också Luleå silververk som bearbetade fyndigheter på Kedkevare och Alkavare med silverhytta i Kvikkjokk. Tidsmässigt sammanföll detta till stora delar med det stora Nordiska kriget (1700-1721). Kriget, som medförde svåra störningar för bruket, kom tillsammans med andra olyckor (bl. a. en misslyckad satsning på en ny masugn i Tornefors) att vålla ägarna stora problem under 1700-talets inledning.

Efter bergslagstiden kom bruket under flera årtionden att ledas av Abraham Steinholz. Under hans tid gjordes på nytt stora investeringar, bl a i den nya masugnen i Palokorva och hammare i Svanstein. Verksamheten blev trots detta aldrig särskilt lyckosam och mot slutet av 1700-talet blev de ekonomiska problemen mycket stora.

Att det också fanns kritik mot bruksrörelsen råder det ingen tvekan om, och det inte bara från samerna och befolkningen i trakten utan även från myndighetshåll. Som exempel kan nämnas landshövdingen Jakob Grundel som i en skrivelse säger att samerna fortfarande levde i *”okunnighet uti kristendomen ... och intet litet befrukta det besvär, som forslerne för bruket med sig bringa till deras skada”*. Han framhöll också att *”allmogen i Övertorneå lidit med arbete och kolande åt bruken”*.

Det var en kritik som också kommit fram vid tidigare tillfällen och som skulle återkomma vid flera tillfällen under 17- och 1800-talen. Kritiken och problematiken, som ju rörde de intresse motsättningar som uppstår när ett gammalt sätt att leva och verka på utmanas och även tvingas på reträtt av nya produktionsformer och mönster, kan vi ju se exempel på än i dag. Under 1700-talet blir denna problematik allt synligare i takt med att den industriella revolutionen vinner terräng.

Vid sidan av bruksnäringen förekom också en viss skeppsbyggnation (som kommit igång i slutet av 1600-talet), diverse hantverk och några mycket blygsamma industriella försök.

Svagt intresse för manufakturer

År 1739 kom en förfrågan från landshövdingen Gabriel Gyllengrip om stadens intresse för att grundlägga manufakturer i staden. Att frågan ställdes berodde på att det samma år beviljats riksomfattande privilegier som utlovade stora förmåner till sådana företag. Det visade sig emellertid att Torneås borgare inte såg några möjligheter att ge sig in på sådana verksamheter. De ansåg sig inte kunna få tag på arbetskraft, man hävdade vidare att de korta vinterdagarna skulle hindra manufakturernas verksamhet. Slutligen pekade man på att stadens förbindelser med Stockholm var förenade med stor osäkerhet på en farlig havsled.

Eftersom stadens ledande borgare inte var intresserade kom några enskilda borgare att ta egna initiativ i frågan. Vice häradshövdingen Anders Hellant var en av dessa. En idé han hade var att tillverka lim av renhorn. En annan idé som Hellant förde fram innebar att han skulle tillverka sämskskinn av renhudar. Hellant fick tillstånd att grunda företag för detta och han fick dessutom tillstånd att grunda företagen utanför staden. Limtillverkningen förlades till Sävis och var igång några år på 1750-talet men lades sedan ner. Tillverkningen var så enkel så att flera andra snabbt kom att börja med limtillverkning. Sämskskinnstillverkningen förefaller aldrig ha kommit i gång. Utöver detta hade Hellant två andra idéer som heller aldrig kom att förverkligas; en tobaksmanufaktur och start av en vadmalsfabrik.

En annan person som visade intresse för att starta industriell verksamhet var kamreren Abraham Fougts som också var drivande bakom tillkomsten av de första stora vattensågarna i området. Någon gång i början av 1770-talet uppfann han en spinnmaskin som kunde ersätta tio spinnrockar. I Kungliga Vetenskapsakademins yttrande över hans uppfinning sades att den något påminde om en spinnmaskin uppfunnen av en person vid namn Ekerman men att Fougts maskin var lättare, att den var lättare att ha i gång och även billigare och enklare. Det är inte utan att beskrivningen av Fougts maskin också för tankarna till den mindre än tio år tidigare uppfunna Spinning Jenny.

Fougts fick 1773 tillstånd av magistraten och av Kommerskollegium att starta ett spinneri i Torneå. Hans ambition var att tillverka garn med maskinen och sedan väva plysch- och sammetstyg av det. Projektet kom i gång men slutade med konkurs i början av 1780-talet. Efter det avhöll han sig från vidare manufakturverksamhet.

Sågverken

Vid bruket inleddes 1800-talet på ett olyckligt sätt. En misslyckad satsning på en ny masugn i Karanäs (skulle ersätta den nedlagda hyttan i Masugnsbyn) och återigen kriget. I bergmästarens relation för krigsåren 1808-09 kan man läsa att bruket är *”så nära sin undergång, att det troligen blifver alldeles ödelagt”* och att antalet arbetare minskat *”dels genom sjukdomar och döden, dels genom bortflyttning från bruket”*. Även om bruket överlevde detta så var resten av århundradet en enda lång lidandets resa mot undergången.

Vid sidan av detta var en annan verksamhet på väg att växa fram. Vad som avses är sågverken först med vattensågarna med Övertorneå som något av ett centrum. Verksamheten var i stor utsträckning inriktad på sågning för skeppsbyggerier och export. Ingen av sågarna blev särskilt stor i sin ursprungliga lokala miljö men två av sågarna flyttades till Seskarö när sågverksindustrin tog fart på 1890-talet och kom där att bilda stommen i den tornedalska sågverksindustrin. Det var ägarintressenter bakom Svansteins såg och Ruskola ångsåg som lade grunden till de två sågarna Granvik och Sandvik. Decennierna kring sekelskiftet 1900 pågick en hård konkurrens mellan olika svenskägda och finsktägda företag och både svenska och finska företag startade dotterbolag på motsatta sidan av gränsen. Efter en rad uppköp och fusioner av trävaruföretagen på Seskarö drevs både Sandviks och Granviks såg av finska dotterbolag under en tid för sedan läggas ner på 1920-talet.

År 1930 startades Sandviks sågverk på nytt. Det har sedan varit i drift med kortare avbrott fram till 2012. Sågverket ägs, men drivs ej, sedan 2015 av Steinvalls Trä AB med anläggningar också i Sikfors, Piteå, Örarna och Luleå.

Sågverken hade under lång tid mycket stor betydelse för utvecklingen i nedre Tornedalen där ett samhälle som Seskarö år 1920 var ett blomstrande samhälle med en befolkning på ca 3 000 personer av vilka 7-800 arbetade vid sågverken. Verksamheten vid sågverken skapade dessutom arbetstillfällen vid avverkning och flottning. Allt arbeten som i kraft av sin säsongsmässiga karaktär kunde bli viktiga komplement till det som jordbruket gav. Men med det industriella följde också en annan typ av påverkan; på språk, på normer och tänkesätt inte minst genom att nya idéer som rörde förhållanden i samhällslivet och på arbetsplatserna fick spridning. Med det industriella följde också ett handlande från såväl enskilda aktörers som från statsmaktens sida som syftade till en försvenskning av det värdefulla och, som det uppfattades, från ryskt håll hotade Tornedalen. Konkret kom detta till uttryck genom att ägarna till Svansteins och Salmis sågverk låg bakom tillkomsten av två folkskolor med svenska som undervisningsspråk. Att det också fanns en önskan om att få lära sig det svenska språket bland invånare i Tornedalen är väl känt. Fenomenet i sig är för övrigt inte unikt och påminner om hur i andra tider språk som ex vis franskan (sent 1700-tal), tyskan (sent 18- och tidigt 1900-tal) eller som i dag engelskan i kraft

av kulturell/politisk/ekonomisk styrka brett ut sig men även varit attraktiva att lära sig.

I spåren av Norra stambanans tillkomst

Men det var inte bara sågverksägare i Tornedalen som agerade för det svenska språkets utbredning. Samma önskan kom också till uttryck i samband med de diskussioner som fördes om Norra stambanans förlängning först till Boden (1894) och sedan till Haparanda (1915). I takt med att det blev alltmer uppenbart att Norrbotten bar på stora värden i form av skog, malm och vattenkraft växte det fram en svensk oro för att detta område som saknade militärt försvar skulle falla i händerna på en fientligt sinnad angripare. Men för att kunna försvara området krävdes det att Norra stambanan förlängdes i första hand till Boden. Utan järnväg var det otänkbart att man skulle kunna skicka militär till området. Å andra sidan: Järnvägen skulle också kunna användas av en eventuell angripare för att sätta sig i besittning av de naturresursrika och därmed värdefulla områdena i norr och även snabbt nå Sveriges centrala delar. För att undvika detta framfördes krav på ett fästningsbygge i norr och beslut om det som skulle bli känt som Bodens fästning togs av riksdagen år 1900.

Bodens fästning och den militära organisation som blev ett resultat av detta beslut skulle således utgöra ett försvar för det svenska riket. I samma riktning gick också andra tankar som fanns med i järnvägsdiskussionen: Med järnvägen skulle de finsktalande bygdernas isolering brytas, samhörigheten med det svenska stärkas och eventuella influenser från öster motverkas. I samma syfte föreslogs att det svenska språkets ställning i tornedalsskolorna skulle stärkas samt att finsktalande värnpliktiga inte längre skulle placeras i särskilda enheter utan spridas ut på de svenskspråkiga kompanierna.

En helt annan konsekvens av att järnvägsförbindelse etablerades var att person- och varustransporter nu kunde ske på järnväg. Fram till järnvägens tillkomst hade längre transporter utförts till sjöss. Reguljär ångbåtsförbindelse mellan Stockholm och norrbottniska hamnar hade inletts i mitten av 1850-talet och 1856 bildades i Haparanda Bottniska ångfartygsktiebolaget som tillsammans med ångfartygsaktiebolag från Luleå och Piteå samt Haparanda Ångfartygsaktiebolag i Haparanda och även i konkurrens med ångfartyg från städer som Gävle och Sundsvall under decennier utförde såväl person- som varustransporter. I början av 1910-talet inköptes så gott som hela den norrländska kustångarflottan, vars ekonomiska bärighet nu undergrävts, av Stockholms Rederiaktiebolag Svea som därigenom fick nästan oinskränkt monopol på sjötrafiken mellan Stockholm och Göteborg samt Norrlandskustens huvudorter.

Nya metoder för tillverkning av stål banar väg för gruvbrytning i Kiruna.

Sin verkligt stora betydelse industriellt sett fick Tornedalen i och med att gruvbrytningen i Kiruna kom igång 1903. Malmfyndigheterna i Gällivare/Malmberget och Kiruna var kända sedan 1600-talets senare del, men det var först med tillkomsten av malmbanan år 1888 som brytning i stor skala kunde påbörjas först i Malmberget och sedan i Kiruna.

Nya metoder för tillverkning av stål (Bessemer-, Martin- och Thomasproceesen) hade banat väg för en väldig ökning av ståltillverkningen i världen (från ca 100 000 ton år 1850 till ca 30 000 000 ton år 1900). Att hitta malm till denna enorma stålproduktion var en utmaning och med tanke på att det nu var möjligt att utföra transporter på järnväg så är det förståeligt att den sägenomspunna men avlägset belägna Norrbottensmalmen kom att tas i anspråk.

Det första malmtåget nådde Luleå den 12 mars 1888. Detta första ”järnvägsår” transporterades drygt 70 000 ton malm till Luleå. Det kan jämföras med de ca 1 800 ton som transporterats som mest med hjälp av ren- och hästdragna transporter. År 1900 bröts nästan 1 500 000 ton uppe i Malmberget och några år senare inleddes brytningen i Kiruna. Det var en i alla avseenden imponerande utveckling som också ställde ständiga krav på effektivisering vad beträffade brytning, transporter e.t.c och vad man tittade på för att kunna öka takten var det som var det absolut nyaste: Elektriciteten. Med eldrivna lok skulle transportmängderna kunna ökas utan de problem som ångdriften var förenad med. Elektriciteten skulle också göra det möjligt att effektivisera gruvbrytningen.

Efter omfattande undersökningar från såväl Kungl. Järnvägsstyrelsens som Kungl. Vattenfallsstyrelsens sida beslutade riksdagen i maj 1910 att ett kraftverk skulle byggas i Porjus. Detta sedan Järnvägsstyrelsens förslag om ett kraftverk i Vakkokoski övergivits till förmån för Porjus. Att Vakkokoskialternativet övergavs hade flera förklaringar. En viktig sådan var att Porjusfallen erbjöd en helt annan utvecklingspotential än Vakkokoski. Detta inte minst med tanke på de möjligheter som ett kraftverk också i Harsprånget (ca 7 km nedanför Porjus) erbjöd. Till svagheten med Vakkokoskialternativet hörde också de nackdelar en eventuell reglering av Torne träsk skulle medföra för jordbruket längs Torne älv, Tärendö älv och den del av Kalix älv som ligger nedanför Tärendö älvs inflöde. En reglering skulle innebära att vårflödena kvarhölls i Torne träsk och att de strandängar som för sin växtlighet var beroende av det slam som avlagrades på ängarna i samband med vårflödet därmed skulle vållas skador som inte kunde betecknas som ringa jämförda med nyttan av fördämningen.

När kraftverket stod klart och kunde invigas i februari 1915 öppnade sig inte bara helt andra möjligheter inte bara för transporter av malm och verksamheten i gruvan utan också för en successiv elektrifiering av länet med allt vad det innebar för såväl hushåll som samhällen. För Tornedalens del innebar detta att kraft, förutom från Ekfors kraftstation, så småningom kunde erhållas från Porjus.

LKAB blev snabbt en mycket betydelsefull aktör på såväl den svenska som den europeiska marknaden och svarar i dag för ca 90 % av den europeiska järnmalmproduktionen. Globalt sett är dock LKAB en mycket liten aktör. Andelen av den totala järnmalmproduktionen i världen ligger på 4-5%, möjligen något lägre.

Under de dryga 100 år som gruvbrytningen bedrivits har verksamheten tillfört statskassan betydande belopp i form av skatt och avkastning till ägaren staten. Vid ett par tillfällen har emellertid gruvverksamheten varit starkt hotad. Ett sådant var alldeles i början av 1900-talet då konkurshotet var akut och en försäljning av gruvorna till utländska intressenter var nära förestående. Affären kom dock inte att genomföras, i stället inträdde Grängesbergbolaget som köpare 1904. Tre år senare fick riksdagen ta ställning till en proposition från regeringen Lindman innebärande att staten skulle gå in som hälftenägare i LKAB. Riksdagen antog förslaget med stor majoritet och efter en överenskommelse mellan staten och Grängesbergbolaget inträdde staten som hälftenägare år 1908. 1957 utnyttjade staten sin rätt att lösa in Grängesbergbolagets aktier. Efter detta ägde staten 95,67 % av aktierna medan Gränges hade kvar 4,33% i sin ägo fram till 1967 när LKAB blev helstatligt ägt. Några år därefter utbröt den strejk som skulle skaka om inte bara LKAB utan faktiskt hela Sverige. Strejken inleddes den 9 december 1969 och pågick till den 4 februari 1970.

Drygt fem år senare inleddes en period som skulle bli LKAB:s svåraste dittills. Produktionen för 1975 minskade med 4,5 miljoner ton jämfört med för 1974 och samtidigt gick leveranserna ned från 31 miljoner ton till ca 21 miljoner ton. Ekonomiskt sett blev 1976 års bokslut inledningen på en period av sju svåra år. Förklaringarna till detta var flera. Utbudet av järnmalm hade ökat kraftigt under en längre tid som en följd av att nya gruvor öppnats i Kanada, Venezuela och i Västafrika. Till detta kom ett stort utbud från gruvor i Australien och Brasilien. Det blev nu också uppenbart att LKAB:s högfosformalm, vars värde och användbarhet vilade på Thomasprocessens ställning inom stålindustrin, inte längre var attraktiv på marknaden eftersom Thomasprocessen var på tillbakagång. Problem fanns också på kostnadssidan med exempelvis mycket höga kostnader för landtransporter.

Situationen var så allvarlig att ägaren staten tvingades tillskjuta drygt 6 miljarder kronor för att rädda verksamheten. Detta tillsammans med en rad åtgärder som vidtogs från företags sida gjorde att verksamheten kunde överleva. Ny teknik utvecklades för underjordsbrytningen, transportkostnaderna sänktes, personalnedskärningar genomfördes och man lyckades klara de problem man haft med LKAB:s stora kulsinterprodukt, masugnspelletsen. Vid användning i masugnen hade det bildats ett tätt järnskal kring kulorna vilket medfört att reduktionen försvarades med hög energiförbrukning som följd. Efter en tid fann man att om den kvartsit som användes för att erhålla god hållfasthet i pelletsen byttes ut mot olivin, ett material som i huvudsak bestod av magnesiumsilikat, så fick problemet sin lösning. Magnesiumoxiden i olivinet bidrog till att pelletsen bibehöll sin porösa struktur vilket gav kort smältningsintervall och hög reducerbarhet. Försök gjorda vid masugn 2 på SSAB i Luleå visade att innovationen medförde att bränsleförbrukningen i ugnen sjönk med mer än sju procent. Olivinpellets har sedan blivit LKAB:s största försäljningsframgång i modern tid.

Tiden efter den svåra krisen kännetecknades av hårdnande konkurrens på världens stålmarknad och därmed även på järnmalmsmarknaden där ett överutbud, bl a som följd av ökat utbud från den stora Carajásgruvan i Brasilien, resulterade i fallande järnmalmspriser och en dalande resultatkurva för LKAB:s del.

Med en början under 1990-talets sista år inleddes en period av kraftigt växande efterfrågan på järnmalm, främst driven av den ekonomiska utvecklingen i Kina. Tiden fram till 2013 (med ett hack i kurvan för den globala finanskris som drabbade världen i slutet av 2008 och som påverkade 2009 års resultat negativt), kännetecknades av kraftig ökning av produktion, leveranser och järnmalmspriser med kraftigt förbättrade rörelseresultat som följd. 2011 nåddes toppnoteringen 187:18 USD/ton. Det prisfall som följde medförde att priset efter en tid hamnade på runt 45 USD/ton. Prisfallet tvingade fram kraftfulla sparåtgärder inom LKAB och tvingade den i december 2012 startade gruvan i Kaunisvaara på fall. I dag har priset stigit till en nivå strax under 70 USD/ton.

Malmen i Kaunisvaarafältet hade undersökts av LKAB på 1960-talet och i början av 1970-talet var LKAB berett att börja bryta malmen i det som kallas Stora Sahavaara men den lågkonjunktur som inträffade i mitten av årtiondet gjorde att LKAB skrinlade planerna. Northlands verksamhet vid Kaunisvaaragruvan upphörde i december 2014. Kombinationen av kraftigt fallande järnmalmspris, för höga produktionskostnader, höga transportkostnader och för svag kassa knäckte företaget som dock med nya ägare står inför en nystart sommaren 2018.

År 2008 tog LKAB två viktiga beslut för framtiden. Då beslutades om ny huvudnivå i Malmberget på 1 250 m och i Kiruna på 1 365 m. Det innebar de dittills största investeringarna i LKAB:s historia. Ett annat stort ekonomiskt åtagande för dagens LKAB innebär den nu pågående stadsflytten. I slutet av 2003 underrättade LKAB Kiruna kommun om att markdeformationerna för gruvbrytningen spred sig snabbare än förväntat och året därpå, d.v.s 2004, gick Kiruna kommun ut med följande pressmeddelande: ”Vi ska flytta en stad”. Enligt LKAB krävs det att staden flyttas för att brytning ska kunna bedrivas fram till 2035.

LKAB:s betydelse för Tornedalen och Norrbotten kan knappast överdrivas. Företaget har under mer än 100 år givit sysselsättning åt många tusen. Men detta är endast en del av den sysselsättning som kan kopplas till gruvnäringen. För att förstå detta måste man se det stora teknologiska megasystem som växte fram i symbios med gruvnäringen.

Med andra ord. En grundläggande förutsättning för att det skulle vara ekonomiskt lönsamt bryta malm i Malmberget och Kiruna var att det fanns järnväg för transporten av malm: Först Luleå-Gällivare, sedan Gällivare-Kiruna och Kiruna-Narvik. Kopplat till detta var bygget av Bodens fästning med det uttalade syftet att försvara det plötsligt så värdefulla Norrbotten och sedan bygget av kraftverket i Porjus för att med hjälp av el klara ökad produktion och ökade transporter. Till detta var också kopplat hamnanläggningarna i Luleå och Porjus. Tillsammans med verksamheterna i Malmberget och Kiruna mycket stora projekt och mycket stora arbetsplatser som var och en lockade många, och då inte minst tornedalingar, att lämna sin hembygd för en anställning som erbjöd fasta arbetstider och fast lön på ett sätt som livet på landsbygden inte kunde göra.

I dag skapar LKAB:s verksamhet i Malmfälten arbetstillfällen för ca 17 000 personer (antalet invånare är ca 40 000 inv.), och på hela Nordkalotten – och då främst i Norrbotten – för ca 54 000 personer. Men att gruvverksamheten varit framgångsrik och är av den allra största betydelse för hela länets fortlevnad, betyder inte att den är oomstridd. Mot gruvnäringens intressen står i dag rennäringens, turismens och inte minst miljövärdens. Vad och hur den prövande och ofta negativa hållning som i dag möter gruvnäringen kommer att innebära för gruvnäring och samhälle på sikt kan i dag inte bedömas. Utan en radikal förändring av dagens sätt att leva på, torde vi dock inte klara oss utan gruvnäring också i framtiden.

För den som önskar läsa mer om detta hänvisas till min bok ”Malmens land. Gruvnäringen i Norrbotten under 400 år”. Tornedalica förlag. Luleå 2015.

