

Siedlung, Wirtschaft und Infrastruktur 100 Jahre nach Beginn des Erzabbaus in Schwedisch-Lappland – ein Profil von Kiruna nach Narvik

VON

Michael Geuckler*

Der Exkursionsraum liegt auf dem Gebiet der Städte Kiruna (Schweden) und Narvik (Norwegen) zwischen 67,5 und 68,5 Grad nördlicher Breite und zwischen 17 und 21 Grad östlicher Länge. Die Exkursionsroute verläuft von Kiruna über den Nordkalottvägen bzw. entlang der Erzbahn nach Narvik. Das Exkursionsgebiet wird landschaftlich dominiert von dem kaledonischen Gebirgszug der Skanden, dessen Alter 2,5 Mrd. Jahre zurückreicht. Die vorherrschenden Gesteinsarten sind Granit, Gneise und Glimmerschiefer, die Täler sind von Moränenmaterial bedeckt. Nach Westen fällt das Gebirge steil zum Atlantik ab, der Übergang zur Ostsee verläuft weniger stark geneigt. Kiruna liegt auf einer Höhe von 500 Meter, Narvik hingegen unmittelbar am Meer. Im westlichen Teil der Route erreichen die Berge nahezu 1500 Meter Höhe (vergleiche hierzu auch Abbildung 3). Hinsichtlich der Vegetation dominieren subalpine Heideflächen, Weidengebüsche und Hochstaudenfluren. Bis zu einer Höhe von 600 Metern trifft man Fjällbirkenwald an. Teile der Oberfläche sind von Mooren bedeckt.

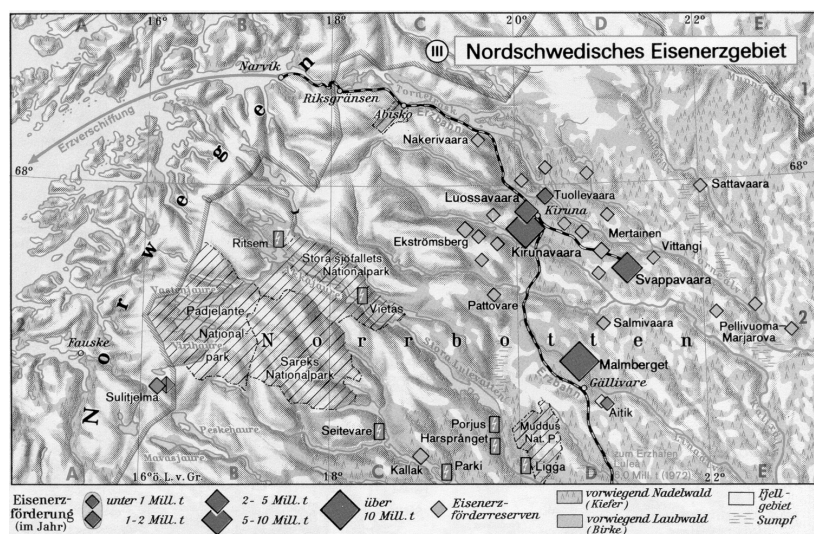
Ureinwohner des Raumes sind die Samen, die dort seit dem Rückzug des Eises nach der letzten Eis-

zeit vor ca. 7000 Jahren Rentierwirtschaft betreiben. Im 17. Jahrhundert begann in Lappland der Abbau von Silber- und Kupfererzen. Die Lagerstätten hatten jedoch nur eine geringe Ergiebigkeit. 1643 wurde Eisenerz entdeckt. Wie das Eisenerz entstand, ist nicht abschließend geklärt. Viele Quellen weisen jedoch auf vulkanische Ursprünge hin.

Die erste Bergbausiedlung „Masugnsbyn“ ist als Heimatmuseum erhalten; sie liegt ca. 70 km ost-südöstlich von Kirunas Zentrum entfernt an der Reichsstraße 395. Nach einigen Jahrzehnten wurde der Abbau von Eisenerz wieder eingestellt. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts begann der Bergbau in Lappland im größeren Umfang, zunächst im Raum Gällivare/Malmberget. Einige Jahre später begann auch die Förderung an den benachbarten Bergen Kiirunavaara und Luossavaara (*Giron* = Schneehuhn; *Luossa* = Lachs; *Vaara* = Berg).

Nach dem Konkurs der ersten Bergwerksgesellschaft wurde 1890 die staatliche Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) gegründet. Die LKAB übernahm die Gruben und führte den Bau der Eisenbahn von Luleå nach Victoriahavn zu Ende. 1900 wurde die Stadt Kiruna gegründet. Die Erzader im Kiirunavaara

Abb. 1: Nordschwedisches Eisenerzgebiet. Quelle: Diercke Weltatlas, Braunschweig 1986, S. 91



*Dipl.-Geogr. M. Geuckler, Bonhoefferstr. 16, 48151 Münster

und im Luossavaara hat eine Breite von ca. 80 Metern, ist ca. 4 km lang und reicht mindestens 2 km tief in die Erde hinein. Der Eisengehalt ist mit 60 bis 70 % sehr hoch.

Bis 1960 erfolgte die Erzgewinnung im Tagebau, dann wurde die Grube angelegt. Ab 1964 begann der Tagebau in Svappavaara, der bereits 19 Jahre später wieder beendet wurde. Im Jahr 2001 betrug die Produktion von LKAB insgesamt 18,9 Mio. t Eisenerz. Ungefähr 20 % davon verbleiben in Schweden, größter ausländischer Abnehmer ist Deutschland. Der Versand von hochveredelten Eisenerzprodukten (Pellets) beträgt inzwischen drei Viertel der Menge.

Tab. 1:

Eisenerz-Export der LKAB aus Kiruna im Jahre 2001

Schweden	5,3 Mio. t
Finnland	2,6 Mio. t
Deutschland	4,9 Mio. t
Benelux	2,6 Mio. t
Mittlerer Osten und Afrika	2,6 Mio. t
sonstige	*0,9 Mio. t

Quelle: LKAB: *Det viktigaste om LKAB, 2002.*

Die Verwertung von Bodenschätzen ist nur dann möglich, wenn entsprechende Wege für den Transport zu den Abnehmern zur Verfügung stehen. Im 17. Jahrhundert wurde ein Teil des gewonnenen Eisenerzes vor Ort verhüttet. Den anderen Teil transportierte man auf Rentierschlitten und Booten zur Küste. Als es im 19. Jahrhundert die ersten Anzeichen für größere Erzlagerstätten gab, war das Verkehrsmittel „Eisenbahn“ bereits erfunden, seine Leistungsfähigkeit jedoch noch beschränkt. Nach ersten Überlegungen, mehrere kurze Bahnen als Verbindung zwischen Seen und Flussläufen zu bauen und so eine kombinierte Bahn/Schiff-Verbindung zu schaffen, setzte sich der Gedanke einer durchgehenden Eisenbahnlinie von Luleå an der Ostsee zu den Erzfeldern von Gällivare/Malmberget durch. Als wenige Jahre später feststand, dass auch die Erzader in Kiruna abgebaut werden sollte, beschloss die Bergwerksgesellschaft die Verlängerung der Bahn von Gällivare/Malmberget via Kiruna nach Victoriahavn. Hiermit sollte ein ganzjähriger Export ermöglicht werden. Der Hafen an der skandinavischen Nordwestküste ist wegen des Golfstroms ganzjährig eisfrei, wohingegen die nördliche Ostsee im Winter ca. vier Monate lang mit Eis bedeckt ist.

Der Bau der Bahn wurde nicht nur von den wirtschaft-

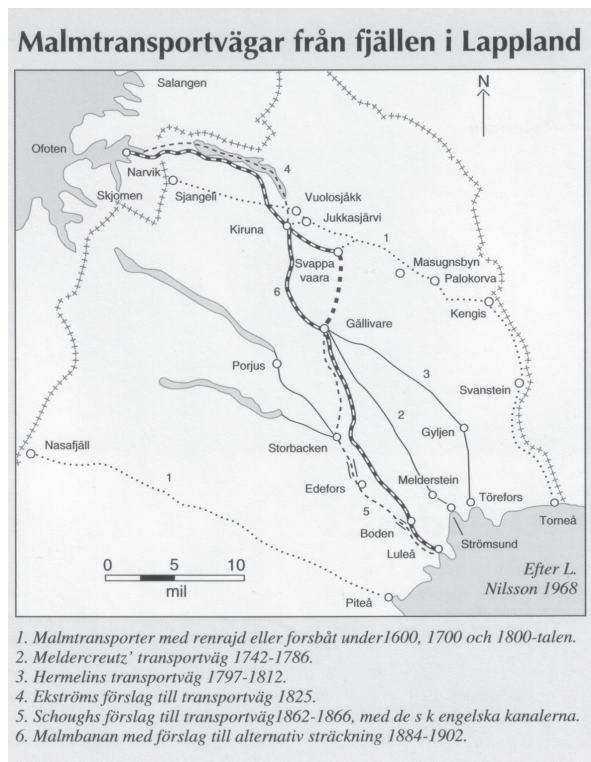


Abb. 2: Eisenerztransport von Fjell in Schwedisch-Lappland. Quelle: THEANDER (1996).

lichen Problemen der Bergwerksgesellschaft beeinträchtigt, sondern auch von den natürlichen und klimatischen Voraussetzungen. Der Untergrund bestand fast nur aus Fels oder Sumpf, besonders im Nordwestabschnitt waren viele Kunstbauten erforderlich. Die Strecke Luleå - Kiruna - Narvik ist 474 km lang und auf der gesamten Länge eingleisig.

Die wichtigsten Daten der Erzbahn sind:

- 1892 Eröffnung der Strecke Luleå - Gällivare;
- 1899 die Bahn erreicht Kiruna;
- 1903 Einweihung der Gesamtstrecke Luleå - Narvik;
- 1923 elektrischer Betrieb auf der gesamten Erzbahn;
- 1996 Übernahme der Fahrzeuge und der Streckenunterhaltung durch LKAB.

Der Einsatz immer leistungsfähigerer Fahrzeuge, die frühzeitige Elektrifizierung und der ständige Ausbau der Strecke ließen über die Jahre eine steigende Erzproduktion zu. Ab 2004 sollen Züge mit einer Nutzlast von 6800 t Eisenerz bis Narvik verkehren, sodass LKAB die Erzproduktion auf bis zu 30 Mio. t pro Jahr steigern könnte.