



Eisfreier Hafen für das Eisenerz

Museum Nord in Narvik, Norwegen ■ Frieder Bluhm



Am Anfang war die Eisenbahn. Ihr verdankt Narvik seinen Aufstieg von einem bescheidenen Handelsplatz zu einem Hafen, der seit über 100 Jahren als Umschlagplatz für schwedische Eisenerze eine bedeutende Rolle spielt. Nicht zufällig residiert das Museum Nord – Narvik, das die Geschichte der heute gut 18 000 Einwohner zählenden Stadt dokumentiert, in der 1902 errichteten Regionalverwaltung der Norwegischen Staatsbahnen (NSB). Umfangreiche Fotosammlungen, dazu Modelle und themenbezogene Inszenierungen lassen die Vergangenheit und die Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte lebendig werden. Es ist eine durchaus bewegte Vergangenheit, auf die der erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts ins Licht der Geschichte tretende Ort zurückblicken kann. Das Museum erzählt von technischen Meisterleistungen und kühner Pionierarbeit, deren Zeugnisse in der Umgebung von Narvik noch heute zu bewundern sind.

Dem Golfstrom verdankt das am inneren Ende des norwegischen Ofotfjord gelegene Narvik seine Besonderheit: Trotz seiner Lage nördlich des Polarkreises verfügt der Ort über einen eisfreien Hafen, ideal für die Verschiffung der schier unerschöpflichen Eisenerzvorräte von Kiruna im benachbarten Schweden. Und zwar heute noch genauso wie vor 100 Jahren. Kürzlich erst wurden gewaltige unterirdische Silos gebaut, um die pausenlos anrollenden Ladungen des begehrten Rohstoffes reibungslos von der Schiene aufs Schiff umladen zu können. Ebendiese Vorzüge waren es, die Narvik im Frühjahr 1940 über Nacht zum Kriegsschauplatz machten, denn Hitlerdeutschland war zur Kriegsführung auf das schwedische Eisenerz angewiesen. Hafen und Stadt, von der Wehrmacht knapp vor den Alliierten besetzt, blieben bis fast zum Kriegsende in deutscher Hand.

Einweihung der Ofoten-Bahn war Geburtsstunde

Ein Schuppen mit Grasdach: Die originalgetreu wiedererrichtete Poststation aus dem Jahre 1890 macht mehr als deutlich, dass der zu dieser Zeit noch Fagernes heißende Ort ziemlich unbedeutend war. Die Geburtsstunde des heutigen Narvik schlug 1902, als Nordnorwegen die Einweihung der Ofoten-Bahn feierte. Mit der lebenswichtigen Bahnlinie, über die seither das schwedische Eisenerz nach Europa und in die ganze Welt gelangt, erhielt Narvik zugleich die Stadtrechte und seinen heutigen Namen. Vier Jahre zuvor hatte der schwedische Reichstag mit knapper Mehrheit die Konzession zum Bau des Nordabschnitts der Erzbahn, d.h. der Strecke Gällivare-Kiruna-Narvik erteilt. Unter anderem hatte es Zweifel an der technischen Durchführbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes gegeben. Auch für den künftigen Erzhafen am Ofotfjord bedeutete die neue Rolle große Veränderungen und technische Herausforderungen. Ein Modell des ersten Erzkais im Museum Nord, eine Leihgabe des Seehistorischen Museums in Stockholm, gibt einen präzisen Eindruck von der Spitzentechnologie der damaligen Zeit.

Beim Bau der Eisenerzkaie spielten von Anfang an Helmtaucher eine wichtige Rolle. Auch als der Narviker Hafen nach dem 2. Weltkrieg von den vielen Kriegsschiffwracks befreit werden sollte, waren die „Dukker“ gefragt. Um eine authentische Taucherausrüstung herum hat das Museum eine Multimediaausstellung über das Tauchen im Hafen inszeniert, die einen spannenden und dennoch recht unbekanntem Teil der Narviker Geschichte thematisiert. Im Mittelpunkt aber steht die wichtigste Lebensader der Stadt, die Bahnlinie nach Kiruna. Die Anforderungen beim Bau der Strecke waren extrem: Auf norwegischer Seite muss die Bahn auf einer Strecke von nur 40 Kilometern Länge mehr als 500 Höhenmeter überwinden. Unter heute kaum mehr vorstellbaren Bedingungen, den Schneestürmen trotzend und in dürtigsten Unterkünften hausend, schufteten bis zu 4 000 Arbeitskräfte gleichzeitig an verschiedenen Abschnitten, wobei sie mit aus heutiger Sicht primitiven Hilfsmitteln zurecht kommen mussten. Etliche Bauarbeiter verloren durch Unfälle und Krankheiten ihr Leben. Ein detailgetreues Modell der historischen Norddalsbrücke im Maßstab 1:87 erinnert an die vielleicht größte Ingenieursleistung beim Bau der Strecke: Die kühne Stahlkonstruktion diente allein einem militärischen Zweck, nämlich im Falle einer Invasion gesprengt zu werden.

Kinosaal gleicht einem NSB-Triebwagen

Mehr als eine Milliarde Tonnen Eisenerz sind seit Fertigstellung der Ofotenbahn über die spektakuläre Gebirgsroute gerollt. Noch heute bildet der frühzeitig elektrifizierte und kontinuierlich modernisierte Schienenstrang eine der Grundlagen für Schwedens Wohlstand. Die aktuell eingesetzten Waggons können 30 Tonnen Gewicht pro Radachse tragen. Bis zu 68 solcher Waggons bilden einen zusammenhängenden Zug mit einer Ladung von insgesamt 6 800 Tonnen Eisenerz. Das Museum hat sich zum Ziel gesetzt, die Relikte der historischen Bahnanlagen zu erhalten und touristisch zu erschließen. Gleiches gilt für die industriegeschichtlich interessanten Überreste kleinerer Bergwerke in der Umgebung sowie für eine 1899 angelegte Militärstraße vom Romakenfjord zur schwedischen Grenze. Zu den Höhepunkten der Ausstellung gehören zwei Filme, die die Museumsbesucher mit auf die Fahrt in der Ofoten-Bahn nehmen. Die „Fahrgäste“ sitzen dabei in einem Kinosaal, der einem alten NSB-Triebwagen gleicht. Wer den Weg des Eisenerzes dann auch gerne live erleben möchte, ist bereits an der richtige Stelle: Das Museum koordiniert und organisiert Eisenbahnfahrten nach Kiruna. Auch eine Besichtigung Narviks und seines hochmodernen Hafens ist möglich. ■



Museum Nord
Administrasjonsveien 3, 8502 Narvik, Norwegen
Tel. 00 47 / 76 / 96 96 50, www.museumnord.no/ofoten
Fotos: Standort