



berühmten Fußballclubs Athletic Bilbao hin zum rostrotten aus Stahlplatten gebauten neuen Kongresszentrums Euskalduna, dessen Form- und Materialgebung an das letzte Schiff der einstmals dort gelegenen Werft gleichen Namens erinnern soll. Weiter schweift der Blick zu den in gemusterten Grüntönen breit in die Wohnlandschaft oberhalb des Bahnhofes gesetzten Riegel des großen Sportzentrums im Parque Miribilla und fällt nicht weit entfernt davon auf das silbergrau glänzende, neue, in sich verschachtelte Polizeipräsidium.

Diese moderne Stadtarchitektur mit einer das Auge verwöhnenden Vielfalt ästhetisch gelungener Bauten inmitten des zum Ende des 19.



Jahrhunderts entstandenen Häusermeeres lässt leicht vergessen, dass sich dieser Anblick noch vor 30-40 Jahren vollkommen anders darbot.

Als in den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts vor allem in den westlichen Staaten der Welt die große, destruktive Krise der traditionellen Industriebereiche einsetzte, wurden die Bilbao dominierenden Stahlwerke nach und nach geschlossen, die in Bergen liegenden Kohleminen stillgelegt, Hochöfen nicht mehr unter Feuer gesetzt und überall verloren Zehntausende ihre sicher geglaubten Arbeitsplätze. Das betraf auch viele technologisch ausgerichteten Schlüsselindustrien der Metallverarbeitung und der Textilindustrie nicht nur in Spanien, sondern in ganz Europa,

deren Arbeitsplätze in den Fernen Osten verlagert wurden. Europa bestimmte damals den Weltmarkt in der Schwerindustrie und in Spanien bestimmte das Baskenland mit der erzfördernden und verhüttenden Industrie einen wesentlichen Teil der ökonomischen Wertschöpfung des gesamten Staates.

Rund um Bilbao und damit in der gesamten Region Vizcaya wurde schon vor 2000 Jahren Eisenerz gefunden und über die Jahrhunderte entwickelten sich die reichen Vorkommen dieses Bodenschatzes zum „Gold“ des Baskenlandes.

Mit den immer effizienter und technisch

perfekteren Entwicklung der Hochöfen und der Erfindung der Bessemerbirne, begann Mitte des 19. Jhd. die systematische Industrialisierung des Baskenlandes vor allem rund um Bilbao längst des Nervion; von Santurtzi, unmittelbar am Meer gelegen, den Fluss abwärts über Portugalete, Sestao und Barakaldo bis in das eigentliche Stadtgebiet.

Diese Orte waren bislang kleine Gemeinden gewesen, die vom Fischfang und Schiffsbau gelebt hatten und in der Industrialisierung dieser Zeit explosionsartig wuchsen. Durch die weiträumige Ausbeutung der Erzminen von Trapagaran und Arboleda, die oberhalb Barakaldos auf den Kämmen der Berge lagen, entstand in kurzer Zeit eine Industrielandschaft mit rauchenden Schloten und Funken speienden Hochöfen. Anders als im Ruhrge-

biet oder in der nordfranzösischen Region um Lille und Roubaix wurde das Erz vor allem im offenen Tagebau über eine terrassenförmig angelegte Fördertechnik unter schwersten Bedingungen abgebaut und von den Bergen ins Tal gebracht, wo sich neben der Stahlindustrie,



auch Werften und andere Unternehmen der Erzverarbeitung ansiedelten. Um die immer weiter steigende Nachfrage nach Erz und somit Eisen und Stahl befriedigen zu können, zog es tausende Spanier aus den anderen Provinzen des Nordens, aber auch aus den ärmeren Landesteilen wie Extremadura oder Andalusien in den Großraum Bilbao, um in den Gruben für eine geringfügig bessere Bezahlung zu schufeln. Es kamen auch einige Migranten, weil der Bedarf an Arbeitskräften enorm hoch war. Mit dem Bau der sogenannten Triano-Eisenbahn wurden die Minen oder Gruben mit dem Tal verbunden, um eine reibungslose Weiterverarbeitung zu garantieren. Heute existiert lediglich die RENFE-Verbindung von Bilbao-Abando über Barakaldo nach Muskiz, das schon in Meeresnähe liegt und wo das Mineralölunternehmen Petronor heute weiträumig seine



Öltanks aneinandergereiht hat, um aus dem neuen „Gold“ des Nahen Ostens vielfältige Pro-

dukte herzustellen, deren Materialbeschaffenheit wahrscheinlich denen der Polyurethane ähnlich ist. Diese Bahnstrecke verläuft bergauf

3



zu jenen Ortschaften, die entscheidend mit dem ehemaligen Erzabbau verbunden waren. Wenn man heute diese Gruben, sofern sie noch sichtbar sind und die gesamte von Menschenhand umgegrabene Gegend sehen will, muss man entweder mit dem Auto in Richtung Muskiz fahren oder aber von Trapagaran mit einem Funikular, also einer seilgesteuerten Zahnradbahn, den steilen Berg hinauf bis La Reineta fahren, um dann mit einem Bus nach Arboleda zu gelangen. Von Arboleda aus, dem alten Bergbauort, kann man die gesamte, einstige Minenlandschaft auch zu Fuß durchwandern. Arboleda zeigt in den Häusern oder Bergarbeiterhütten die Folklore der großen Zeit des Erzbergbaus. Rund um den Dorfplatz stehen die alten Häuser und am Ende eine kleine Kapelle. Am Balkon des Restaurants



„La Lonja“ hat man ein altes Metallschild angebracht, darauf ist zu lesen, dass hier der erste Sitz der Sozialistischen Partei und

Gewerkschaft UGT war. Unmittelbar am Ortsrand von Arboleda liegt ein ehemaliges Tagebauegebiet, welches inzwischen renaturiert worden ist und vor einigen Jahren in einen weitläufigen Skulpturenpark umgewandelt wurde. Die darin liegenden kleinen Seen waren einst Gruben und überall sind Mauerreste der ehemaligen Bergbauegebäude zu finden. Die Skulpturen aus Stahl oder Stein wurden von regionalen Künstlern gestaltet. Nördlich von Arboleda öffnen sich aus der Erde wie große, offene Wunden in Mutter Natur zwei erhalten gebliebene Tagebauegebiete bei Gallarta (1958 von der franquistischen Verwaltung niedergedrückt) um die Bodavalle Mine Concha



II ausbeuten zu können, die 1993 geschlossen wurde. Am Kraterrand steht das Bergbaumuseum (Museo de la Minería), von dem man über einen Balkon in den schwindelerregenden Abgrund der Mine schauen kann. Aus dieser Tiefe wurden später Stollen in die Berge getrieben, die teilweise bis in die Regionen Kantabriens getrieben. La Concha II war die größte Eisenerz fördernde Mine Spaniens.

Ein Arbeiter, der in Arboleda wohnte, erzählte, dass die wahren Herren dieser Minen aus England, Belgien und Deutschland stammten, was als kleiner Beginn der Globalisierung zu deuten sein kann. Die Mine wurde zum Kulturdenkmal erklärt und jeden Oktober wird das Burdin Jaia-Fest in Andenken an die Geschichte der Arbeit in den Minen gefeiert.

Die Geschichte des baskischen Bergbaus, ist auch die Geschichte der Arbeiterbewegung, vor allem der UGT, die in den zahlreichen Auseinandersetzungen in Spanien des 20. Jhdts. eine wichtige Rolle gespielt hat und heute noch als bedeutender Machtblock in der Politik Spaniens agiert. Eine der schillerndsten Gestalten und kämpferischsten Frauen der europäischen Geschichte war Dolores Ibárruri oder auch „La Passionara“ genannt, die als bekannteste Kommunistin Spaniens und führende Figur im Spanischen Bürgerkrieg mit ihrer Parole „No pasaran“ (Sie werden nicht durchkommen) den Durchhaltewillen der republikanischen Truppen mit großer Verve anfeuerte. Dolores

Ibarruri wurde in Gallarta geboren. Sie starb 1989 mit 93 Jahren.

Portugalete ist weltbekannt durch die älteste Schwebefähre der Welt, die das linke und rechte Ufer der Nervion Mündung verbindet. Diese einmalige Stahlkonstruktion, Puente de Vizcaya, wurde im Jahre 1893 von Alberto de Palacio y Elissague erbaut. Von der UNESCO mit dem Siegel Weltkulturerbe versehen, ist dieses Bauwerk ein imposantes Zeugnis des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Diese Schwebefähre ist noch in Betrieb und wer sich im Bereich der Stahlkonstruktionsbauten auskennt, weiß auch, dass über dem alten Hafen in Marseille bis 1944 eine ähnliche Brücke stand und in Rendsburg wie im französischen Rochefort zwei weitere Exemplare dieser selte-

nen Flussüberquerungskonstruktionen zu finden sind. Portugalete präsentiert sich mit seiner langen Uferpromenade im mediterranen Flair unterhalb der alles überragende Schwefelbahn. Das unmittelbar am Wasser liegende



Rialia-Museum, wo die Geschichte der Industrialisierung und der Schifffahrt gezeigt wird, ist eine weitere Sehenswürdigkeit, die dem interessierten Besucher einen guten Einblick in die Geschichte des Ortes gewährt. Die mit außergewöhnlichen Exponaten bestückten Räume schaffen eine Atmosphäre, die überzeugend das Industrie- und Wertzeitalter umreißt. Alle, die den Genuss der vielfältigen Fisch- und Meerestieressen lieben und nicht Unsummen bezahlen wollen, finden in Portugalete wie in Santurzi kleine Restaurants, die eine hervorragende Küche der unspektakulären Präsentationsart zelebrieren. Sepia, im eigenen Saft gegart, mag für viele auf den ersten Blick mehr nach flüssiger Schlacke aussehen, ist aber eine Spezialität, die zu probieren sich lohnt.



Nördlich von Portugalete schließt sich die Hafenstadt Santurzi an, die unmittelbar am Delta des Nervion liegt. Santurzi war seit den ersten Ansiedlungen stets mit dem Fischfang verbunden, die dann in der Mitte des 19. Jhd. durch den Bau hochseetüchtiger Kutter und den enormen Bedarf vor allem an

Sardinen und Heringen von bescheidenen 1.500 Einwohnern heute auf über 50.000 Bewohner gewachsen ist. Überall in der Stadt sieht man Bilder oder Wandmalereien von Frauen, die große Körbe auf dem Kopf tragen, sie zeigen die Sardineras, die den Fang auf den Märkten der Stadt oder bei Händlern verkauften. Gleichsam in höchstem Ansehen stehen die Sirgueras, Frauen, die Schiffe vom Ufer aus an langen Tauen in den Hafen zogen. Ilja Repins Bild „Die Wolgatreidler“ zeigen die Mühen dieser Arbeit und auch bei uns am Rhein wurde in jenen Zeiten noch getreidelt. Diese Zeiten sind längst vorbei und auch in Santurzi setzt die Stadtverwaltung auf Tourismus und Freizeit. Es werden Hafenführungen angeboten und wer sich für das Meer insge-



samt interessiert, findet im Meeres- wie im Fischereimuseum authentische Einblicke.

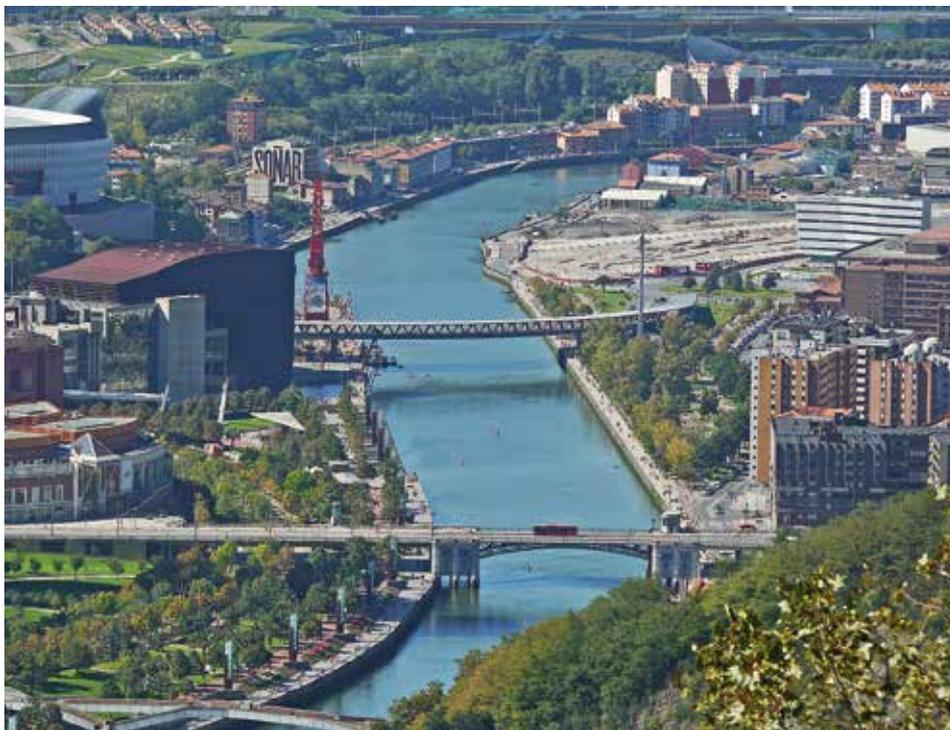
Barakaldo und Sestao waren und sind die Werkstätten und Schmelztiegel für das in den Bergen gewonnene Eisenerz. Der letzte Hochofen von der Company „Altos Hornos Vizcaya“ (Hochöfen der Biscaya) steht verrostet zwischen der Eisenbahnstrecke und dem linken Ufer des Nervion. Dieser sich in die Höhe reckende vielgliedrige Stahlriese zeigt noch einmal, wie es am linken Ufer des Nervion hinter Bilbao noch bis in die 80er Jahre des letzten Jhd. aussah. Als ich 1975 von Portugal an der Nordküste Spaniens auch durch Bilbao fuhr, lag das gesamte Nerviontal in einem ein-

zigen schwefeligen-graugrünen und stinkenden Rauchwolke, die aus den nebeneinander stehenden Hochöfen herausquoll und eigentlich nur einen schemenhaften Blick auf die große, verschmutzte Industriestadt zuließ. Davon ist heute zumindest in der eigentlichen City von Bilbao kaum noch etwas zu merken. Lediglich der in der Nähe des Mamés-Stadion, vor dem Schifffahrtsmuseum als Monument stehende, im Jahre 1957 gebaute Hebekran zeugt von der Industrie im Herzen der Stadt. Von den touristischen Vermarktern der Stadt wird der Kran „Carola“ genannt. Das Schifffahrtsmuseum von Bilbao ist allerdings sehr sehenswert und gewährt einen umfassenden Einblick in die gesamte Marine- und Seefahrtsgeschichte der Stadt wie der am Nervion gele-

genen Gemeinden Barakaldo, Sestao oder Santurzi. Allein das digital gesteuerte, mit farbigen Licht durchflutete urbane Strukturmodell der Stadt ist einen Besuch wert. Dort hört die City Bilbaos auf und man betritt in Richtung Meer das andere Bilbao, das Bilbao, welches über ein Jahrhundert mit seiner Schwerindustrie Spaniens Wirtschaft entscheidend mitgeprägt hat.

Sestao, einst das Herz der industriellen Revolution wuchs von anfangs 100 Einwohnern auf 43.000 Menschen, als es in allen Industrieanlagen oder der stahlverarbeitenden Fertigungsindustrie noch brummte. Als die Krise wie eine Epidemie durch das Nerviontal rauschte,

versank Sestao mit seinen monostrukturellen Industriebetrieben in eine Depression, die bis heute anhält, auch wenn sich inzwischen wieder neue Unternehmen in der Stadt angesiedelt haben. Altos Hornos Vizcaya beschäftigte in den boomenden Zeiten mehr als 10.000 Personen. Eine Großwerft, die lange Jahre Kriegsschiffe vom Stapel laufen ließ, havarierte schon in den 70er in die Pleite. Lediglich die Naval-Werft, 1915 als Staatsbetrieb gegründet, hat sich bis heute über Wasser gehalten. Das Werk in Sestao, nur wenige hundert Meter von Barakaldo entfernt, zählt inzwischen zu den modernsten und produktivsten der Welt. Aber auch Aceralia, ein Vorzeigunternehmen der europäischen Stahlindustrie, in dem einige Betriebe der einstigen baskischen Riesen untergekommen sind, verspricht eine Wiederbe-



lebung der Industrie in Sestao. Mit 361 Millionen Euro Gewinn steht das Unternehmen für eine teilweise Überwindung der großen Krise.

Auch Barakaldo versuchte die Zeichen der Zeit zu deuten und fing an, sich ebenfalls neu zu erfinden. Allerdings wurden die Neuerungen wie zwei große Einkaufszentren und ein Messegelände von der Bevölkerung wie von der Wirtschaft nicht angenommen und ließ die Stadt ins Millionendefizit rutschen, auch wenn alle strukturellen Möglichkeiten ein positives Ende versprach.

Wenn über die verloren gegangenen Industrieareale längs des Flusses gesprochen wird,

muss man auch die politischen Verwerfungen einbeziehen, die seit der Diktatoren Primo de Rivera und Franco wie dem spanischen Bürgerkrieg und der bleiernen Zeit nach diesem mörderischen Brüdergemetzel dieses Industriesystem beeinflusst oder gesteuert haben.

Aber auch die Rolle der ETA muss untersucht werden, denn die terroristische baskische Unabhängigkeitsbewegung ist immer noch ein Trauma im gesamten Baskenland, allerdings würde nur ein gesonderter Artikel diesem Thema gerecht werden.

Hier, wo die Arbeiterschaft stark und breitflächig organisiert war und sich der Klassenkampf im 19. Jahrhundert mit den großbürgerlichen Kapitalisten, die nicht nur aus Spanien stammten, erbitterte Kämpfe lieferte, entstand die sozialistische und heute sozial-

demokratischen PSOE-Partei, im Juli 1886 von Facundo Perezagua gegründet. 1895 lief ein großer Teil der PSOE zu der neu gegründeten baskisch-nationalistischen PNV über. Sabino Arana, den Gründer dieser Partei, kann man als Rasse- und Blutsideologen bezeichnen, dementsprechend war sein Bestreben eine rein baskische Identität als Grundlage aller Aktivitäten zu sehen. Das bezog ich im Besonderen auf die Vorherrschaft der baskischen Sprache als Primärkommunikationsmittel. Inzwischen hat sich die PNV in Flügelkämpfen aufgegeben und spielt kaum noch eine Rolle. Seit dem Jahre 1894 gab die PSOE das Propa-

gandablatt „Klassenkampf“ (La Lucha de Clases) heraus und nachdem 1888 in Barcelona



die Gewerkschaft UGT entstand kann man das Baskenland wie Katalonien als die Zentren der Arbeiterbewegung bezeichnen. Trotzdem fehlten der PSOE und der UGT Mitglieder, weil es zahlreiche autonome politische Zirkel im linken Spektrum gab und auch die ideologischen Auseinandersetzungen zwischen Marxisten-Leninisten, Kommunisten, Anarchisten, später auch Troztkisten eine einheitliche politische Bewegung verhinderten. Dieses Phänomen können wir dann im Spanischen Bürgerkrieg erneut beobachten, indem auf republikanischer Seite regelrecht blutige Grabenkämpfe ausgetragen wurden. Der Fall Bilbaos bei der Belagerung durch die Franquisten entstand aus entscheidenden Einsatzdifferenzen zwischen den einzelnen Truppen der Verteidiger.



Fünf große Generalstreiks zwischen 1890 und 1910 mit dem Ziel, Arbeits- und Lebensbedingungen fundamental zu verändern,

wurden immer wieder mit gewalttätigen Begleiterscheinungen geführt, bei denen Förderbänder Gleise oder Maschinen zerstört wurden und es gab in allen Auseinandersetzungen mit der Polizei immer zahlreiche Tote.

Nach dem Ende des Bürgerkrieges und der darauf folgenden totalitären Diktatur des Generalissimo Franco stand die gesamte Industrie Bilbaos unter strengster Beobachtung und martialischer Führung. Während auf der Euskalduna-Werft Handelsschiffe gebaut wurden, wurden in einer fast doppelt so großen Werft bei Sestao Schiffe für die Kriegsmarine produziert. Das staatsterroristische Kapitel der Franco-Diktatur war auch oder gerade für die Basken eine dunkle und schmachvolle Zeit.

Ende der siebziger Jahre, die Diktatur schien nach Francos Tod durch das Wiedereinsetzen des Königshauses und der Etablierung einer parlamentarischen Regierung überwunden zu sein, begann das große Fabrikensterben. Innerhalb von fünfzehn Jahren verschwand fast die gesamte Schwerindustrie. Rund 100.000 Arbeitsplätze gingen verloren.

Der lange Jahre im Untergrund agierende Arbeiterwiderstand formierte sich neu und es waren die Gewerkschaftler des linken Colectivo Autónomo de Trabajadores (Autonomes Kollektiv der Arbeiter, kurz: CAT), die mit den Zielen der sozialistischen oder kommunistischen Parteien in Gegnerschaft standen, die nun die Interessen der Arbeiter zu einem großen Teil vertraten. «Fast die gesamte Schwerindustrie Bilbaos war damals in staatlicher Hand, und die staatlichen Fabriken waren ein Hort der politischen Gewerkschaftsbewegung» kommentiert Iñaki Markiegi, einer der führenden Arbeiterführer, der unter Franco im Gefängnis saß und gefoltert wurde. 1984, die große, weltweite Krise ging auf ihren Höhepunkt zu, beschloss die sozialistische Regierung unter Ministerpräsident Felipe González die Schließung der Euskalduna-Werft. Die CAT rief zum militanten Widerstand auf und vier Jahre lang glich Bilbao mit Barrikadenkämpfen einem Schlachtfeld. Die eine Seite wehrte sich mit Stahlkugeln und Molotowcocktails, während Polizei und andere Sicherheitskräfte auf der anderen Seite Wasserwerfer und Schlagstöcke einsetzten. Das ging soweit, dass seitens der

auch scharf geschossen wurde und Menschen sterben mussten.

Ende der 80er, Anfang der 90er Jahre entstand dann der visionäre und alles umfassende Plan, die Stadt, das Tal und die Struktur links und rechts des Ria komplett zu verändern, ja alles neu zu erfinden. In einem Jahrzehnte dauernden Gewaltakt wurde die Wandlung aus der ehemaligen verrußten, unwirtlichen Industriemetropole in eine moderne, positiv beispielhafte Touristik- und Kulturregion vollzogen. Und man ist noch lange nicht fertig.

«Brüssel war ein Goldesel für Spanien, und in Bilbao gab es eine gut organisierte, wache Bevölkerung und deshalb weniger Korruption als anderswo», sagt Markiegi dazu. Die Stadt hat sich erholt, wirtschaftlich und vor allem kulturell. Bilbao lebt wieder. Die „Bilbos“ sehen im Gegensatz zu anderen Regionen Restspaniens mit positiv gestimmten Gedanken nach vorne.



Entscheidend war der Masterplan des Architekten Norman Foster, dessen wichtigster Maßnahmenkatalog die Überschrift trug: Infrastrukturelle Schaffung eines die gesamte Region verbindenden Öffentlichen Nahverkehrsystems. Die Metrolinien 1 und 2 haben es geschafft, das Tal zu verbinden und zusammenzuhalten, die Menschen mobiler zu machen und eine nie gekannte neue Lebensqualität zu schaffen, von Basauri im Süden vor den Toren Bilbaos 25 km fast parallel zum Nervion bis Santurzi und Muskiz mit seinen Hafenanlagen wie Getxo und Sopela im Norden mit den Stränden und Steilküsten.

Der Reisende, der sich aufmacht, um den Strukturwandel in der ehemals grauen Industriestadt Bilbao zu bestaunen, verfügt nur über begrenzte Möglichkeiten schnell oder spon-

tan oder beides gleichzeitig zu organisieren. Der vor einigen Jahren neu erweiterte und architektonisch von Santiago Calatrava aufgeführte Flughafen Bilbao-Loiuko aireportua außerhalb der Stadt bietet, für alle Mittelstreckenflugzeuge die beste Möglichkeit, anzukommen. Allerdings scheint die Anzahl der im Jahre 2015 4,3 Mio. ankommenden Passagiere im Vergleich zu den Flugaufkommen beispielsweise im Airport Barcelona mit über 39 Mio. relativ gering zu sein.

Andere Reisemöglichkeiten wie Züge oder Schiffe sind wesentlich beschwerlicher. Die Züge aus dem Süden, vor allem aus Richtung Barcelona und Madrid werden sicherlich hauptsächlich spanische Touristen befördern, wobei die Anzahl der Spanier offensichtlich den größten Anteil am Bilbo-Tourismus haben.

46 Kreuzfahrtschiffe mit ca. 55.000 Reisenden

haben 2013 in Bilbao-Getxo angelegt, was für das virulente Touristikleben Bilbaos kaum von Bedeutung sein kann. Allerdings ist zu vermuten, dass die Autobahn aus San Sebastian-Donostia und Bordeaux wie aus Santander eine große Bedeutung für viele Reisende haben, zumal Bilbao nur rund 133 km von der französischen Grenze bei St. Jean de Luz entfernt liegt. Von Paris sind es ca. 9 Stunden für die 930 km. Da die baskische Metropole Bilbao trotz der vielen touristischen Anziehungspunkte wie das Guggenheim-Museum, das Zentrum Alhondiga, die historische Altstadt Casco Viejo oder das Neue und moderne Zentrum der Stadt nie überlaufen zu sein scheint, werden die Bemühungen der Stadtverwaltung wie der Region Vizcaya weitere Besucher anzuziehen, sicherlich auch Erfolg haben, denn diese Stadt ist in vielerlei Hinsicht immer eine Reise wert.