

Schwarzes Gold an Spaniens grüner Küste

Die Standorte der Regionalroute Asturien, Spanien ■ Frieder Bluhm

Wer eine Urlaubsreise nach Spanien plant, denkt an die Costa Brava, an Barcelona oder Madrid. Asturien kommt einem dabei selten in den Sinn. Dabei hat die spanische Provinz im Nordwesten der iberischen Halbinsel landschaftlich viel zu bieten. Nicht weniger als sieben Unesco-Biosphärenreservate zählt das ehemalige Fürstentum an der Costa Verde, Spaniens grüner Küste, dazu zahlreiche Naturdenkmale und geschützte Landschaften. Die Natur profitiert von dem gemäßigten Klima, das auch die Landwirtschaft begünstigt. Asturien gilt als die Milchammer Spaniens.

Die autonome Region Asturien ist aber außer Katalonien und dem Baskenland auch eine der drei Industrie-Regionen, die sich im 19. Jahrhundert in Spanien herausbildeten. Es gab das Amerika-Textilmonopol in Barcelona, Eisen im Baskenland – in Asturien gab es Steinkohle. Ständig von englischer Konkurrenz bedroht, erreichte der asturische Kohlenbergbau seine beste Phase in den 40er und 50er Jahren des 20. Jahrhunderts. Seit dem Ersten Weltkrieg war Kohle ein strategisches Produkt, und die Wirtschaftsblockade und internationale Isolation während der sich festigenden Franco-Diktatur verhinderten, dass andere Energiequellen wie Öl der Kohle den Rang abliefen. Asturische Kohle machte zwei Jahrzehnte lang annähernd drei Viertel des Bruttoinlandsproduktes aus.

Da Bergbau und Schwerindustrie inzwischen zu den schrumpfenden Branchen gehören, befindet sich Asturien seit den 1970er Jahren in einem Strukturwandel. In den vergangenen Jahrzehnten lag die Wachstumsrate Asturiens hinter der anderer spanischer Gebiete zurück. Die Arbeitslosigkeit ist hoch. Ende der 1950er Jahre beschäftigte der asturische Bergbau rund 50 000 Arbeiter. Von diesen Arbeitsplätzen sind nicht mehr viele übrig. Besonders ehemalige Bergleute haben große Schwierigkeiten, in der Region wieder Arbeit zu finden. Doch was einst den Rang als Industrieregion begründet hat, ist nicht spurlos verschwunden (siehe IK 1.11, S. 50–52). Eingebettet in eine grüne Landschaft, deren ökologischer Reichtum bemerkenswert ist, sind verstreut die Spuren des industriellen Erbes zu finden. Spuren, die nicht verwischt, sondern Besuchern zugänglich gemacht wurden und mittlerweile von der regionalen Tourismusorganisation in einer Art und Weise beworben werden, die dieses Kapitel der europäischen Industriegeschichte zu einem echten Erlebnis macht.

Anfänge des Kohleabbaus reichen bis ins 16. Jahrhundert zurück

Die Existenz reicher Kohlevorkommen war schon seit der Antike bekannt. Zaghafte Ansätze der Förderung gab es bereits im 16. Jahrhundert: kleine Kohlegruben, die oft nur eine Schmiede versorgten. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde Kohle erstmals im industriellen Maßstab abgebaut. Doch erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam der Kohleabbau zur vollen Entfaltung. Davon erzählt das **Asturische Bergbau- und Industriemuseum (MUMI)** in El Entrego, drei Kilometer südlich von Langreo. Es logiert in einer Ansammlung

von sehenswerten Zechengebäuden, in denen sich unter anderem die Lampen- und Umkleideräume sowie die Waschkäue befinden. Den Mittelpunkt des Ensembles bildet ein stählernes Fördergerüst, das die Maschinenhalle überspannt. Die ständige Ausstellung in dem trommelförmigen Ziegelgebäude führt den Besucher durch die technische Geschichte des Bergbaus in Europa – vom Zeitalter der Dampfmaschine bis zur Blütezeit der Industrialisierung in Asturien. Höhepunkt der Besichtigung ist eine rekonstruierte Stollenanlage im Untergeschoss inklusive einer Führung durch ehemalige Bergleute. Die Einfahrt in den „Schacht“ erfolgt effektiv im Förderkorb.

Bergbau und die Herstellung von Eisen und Stahl gingen Hand in Hand. Das verdeutlicht das **Asturische Museum der Eisenindustrie (MUSI)** im nahen Langreo, mit 43 000 Einwohnern die viertgrößte Stadt der Provinz Asturien und wie El Entrego am Fluss Nalón gelegen. Die Anfänge der örtlichen Eisen- und Stahlerzeugung gehen auf Pedro Duro (1811–1886) zurück, der 1857 die ersten Hochöfen errichten ließ. Das von ihm gegründete Unternehmen, 1900 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, war nicht nur einer der großen Produzenten von Stahl, sondern baute auch mehr Kohle ab als jeder andere vergleichbare Betrieb in Spanien. Das Besucherzentrum des Museums ist in einem beeindruckenden Kühlturm des ehemaligen Stahlwerks der Gruppe Duro Felguera untergebracht. Es gibt den Besuchern einen Überblick über die Technologie der Eisen- und Stahlproduktion – zu sehen ist unter anderem eine Bessemer-Birne – aber auch über die Lebenswelt der asturischen Industrie-arbeiter. Stiche und Fotografien der in der Umgebung ansässigen Industrieunternehmen runden das Bild ab. Zudem bietet das MUSI geführte Rundgänge durch die unmittelbare Umgebung an, in der Arbeiterhäuser, Schulen, Hospitäler und Parks vom Fürsorgeprogramm der Duro-Unternehmensgruppe künden.

Da die Verfahren der Eisenherstellung zur damaligen Zeit noch große Mengen an Steinkohle und Eisenerz erforderten, wurden die ersten Fabriken in unmittelbarer Nähe der Lagerstätten gebaut. Nicht zufällig entstand das Zentrum der eisenschaffenden Industrie in den Steinkohlenrevieren der Täler des Caudal und Nalón, von denen die Erzlagerstätten von Llumeres, Quirós und Naranco nur wenige Kilometer entfernt waren. Zudem war in diesem Gebiet eine ausreichende Wasserversorgung der Fabriken garantiert, deren Produktionsanlagen in den ersten Jahren noch nicht mit Dampfkraft, sondern mit Wasserkraft angetrieben wurden.

Das Tal des Samuño: ein industriekulturelles Wunderland

Tief eintauchen in die Geschichte der Region kann man im **Bergbaumuseum Samuño-Tal** in Cadaviu, das zur Gemeinde Ciaño, Kreis Langreo, gehört. Das Tal des Samuño, der bei Ciaño zwischen Langreo und El Entrego in den Nalón mündet, ist ein industriekulturelles Wunderland. Überall in diesem Tal stößt man auf





Zeugnisse vergangener Industrietätigkeit, nicht zuletzt auf Spuren des Bergbaus, der Stollen, Schächte und Tagebaue, Eisenbahnen, schiefe Ebenen, Seilbahnen und überwucherte Abraummalden hinterlassen hat. Heute ist die Gegend ein Landschaftsschutzgebiet.

Eingestimmt auf das, was einen erwartet, wird man am Bahnhof El Cadaviu, wo sich der Empfangsbereich des Museums befindet. Zu sehen sind Werkzeuge und Bergbauausrüstung, historische Fotografien und Filmaufnahmen, bevor man in einen Zug steigt, der die Besucher unterirdisch 1,1 Kilometer weit bis zu einem Aufzug transportiert, der sie 30 Meter aufwärts zu den Oberflächenanlagen der Pozo St. Luis (St.-Luis-Zeche) befördert. Von der Zeche, die 1929 von der Firma Carbones de la Nueva eröffnet wurde, sind noch das stählerne Fördergerüst und das architektonisch herausragende Maschinenhaus mit seinen Treppengiebeln erhalten. Kohle wurde dort bis 1969 gefördert, einige der Maschinen blieben aber auch danach noch in Betrieb, um die Förderung in benachbarten Zechen bis zu deren Schließung im Jahr 2002 zu gewährleisten. Besichtigen kann man unter anderem das Lampenhaus, die Waschkäue, das Lohnbüro und eine Schmiede. Auch eine Lokomotivausstellung gehört zum Museum.

Eines der wichtigsten Kohlereviere Nordspaniens war das etwa 25 Kilometer südlich von Oviedo, der Hauptstadt Asturiens, gelegene **Turón-Tal**. 1890 interessierte sich eine baskische Unternehmensgruppe, angeführt von Victor Chavarri (1854–1900), einem spanischen Industriemagnaten, für dieses abgelegene Tal mit seinen reichen Kohlevorkommen und stellte es auf den Kopf. Um die abgebaute Kohle in das Lena-Tal – das Rückgrat aller Transporte im Herzen Asturiens – zu transportieren, legte man ein weit verzweigtes Eisenbahnnetz an. So entstand eine große Zahl von Minenbahnen, deren Trassen heute zum Teil als Radweg genutzt werden. Zahlreiche verlassene Bergwerke zeugen von der einstigen Bedeutung dieser Region, deren Zentrum mit fast 40 000 Einwohnern die am Río Caudal gelegene Stadt Miéres ist. Im Turón-Tal bilden die alten Maschinen, Anlagen und Fahrzeuge eine Art Freilichtmuseum, ebenso wie die Strukturen der alten Schienenwege, darunter kuriose Stahlträgerbrücken, konstruiert von einem Schüler des berühmten französischen Ingenieurs Gustave Eiffel.

Mit dem Fahrrad lässt sich die Gegend erkunden, noch besser erschließt sich jedoch die Bergbaulandschaft auf einem geführten Rundgang. So erfährt man viel über die einstige Bergbautätigkeit, indem man etwa den Socavón de la Rebaldana kennenlernt, einen Bergwerkstollen aus dem späten 19. Jahrhundert, der von ehemaligen Bergleuten für touristische Zwecke restauriert wurde, um dann die Tour auf dem Via Verde, dem grünen (Wander-)Weg entlang der alten Eisenbahnstrecke, fortzusetzen. Der Weg führt vorbei am Fördergerüst der Grube Espinos aus den Jahren 1926 bis 1931, der einen Einblick in die lokale Art des Untertagebaus mit seinem vertikalen Transportsystem gewährt. Die Route endet bei der Pozo Fortuna, wo es einen 200 Meter langen Tunnel mit diversen angrenzenden Kammern zu besichtigen gibt, in denen einst Sprengstoffe gelagert wurden.

Abenteuerliche Annäherung an die Welt des Bergbaus

Zwei Fördergerüste, eine überdachte Kohlesortieranlage und eine mit Förderanlage und mehreren Kompressoren ausgestattete Maschinenhalle sind das Aushän-

geschild der Pozo **Sotón** in San Martín del Rey Aurelio, einer Gemeinde im Nalón-Tal südöstlich von Oviedo. Die 2014 stillgelegte Zeche, die zu den 100 wichtigsten Industriedenkmälern Spaniens zählt, ist ein ERIH-Ankerpunkt (siehe IK 3.18, S.34) und Ausgangspunkt für eine der abenteuerlichsten Möglichkeiten, sich mit der Welt des Bergbaus vertraut zu machen.

Die Anfänge des Bergwerks reichen bis ins 18. Jahrhundert zurück. 1792 stieß der von König Karl IV. mit der Suche nach Kohle beauftragte Marineingenieur Fernando Torres Casado in San Martín del Rey Aurelio auf ein entsprechendes Vorkommen. Indes dauerte es bis 1845, ehe dort tatsächlich Kohle abgebaut wurde. Treibende Kraft war der Engländer William Partington, Gründer der ersten Gaswerke von Madrid, dessen Firma, die Compañía Cantábrica de Santa Ana, allerdings 1867 in Konkurs ging. Nach diversen Besitzerwechseln gelangte die Zeche 1877 in den Besitz der Gebrüder Herrero. Während ein Teil der geförderten Kohle per Bahn zum Hafen von Gijón gelangte, landete der Löwenanteil in den Hochöfen der aufstrebenden Duro-Unternehmensgruppe im nahen Langreo, die 1900 nebst vielen anderen auch die Grube in San Martín del Rey Aurelio übernahm. Seit 1967 ist sie im Besitz der staatlichen Bergbaugesellschaft Hunosa.

Die Tagesanlagen, die man heute antrifft, stammen aus den Jahren 1917–22 und können auf einer geführten Tour besichtigt werden. Entstanden sind sie in einer Phase gravierender Veränderungen, als im Zuge der Umstellung vom traditionellen Bergbau auf die vertikale Ausbeutung die Schächte erheblich vertieft wurden. Abenteuerlich wird es bei der Untertage-Tour, die in einer kürzeren und einer längeren, physisch anspruchsvollen Variante angeboten wird. Letztere beginnt mit dem Anlegen der Bergmannskluft samt Helm und Lampe sowie eines Atemschutzgeräts, das Alarm schlägt, sollte die Luft dünn werden. Dann heißt es hinein in den Käfig, der einst Tausende von Bergleuten an ihren Arbeitsplatz befördert hat. Angekommen auf Sohle 8 in 386 Metern Tiefe, geht es rund fünf Kilometer lang immer weiter hinab bis auf Sohle 10, 556 Meter unter der Oberfläche. Unterwegs hat man alles Grundlegende zum Bergbau erfahren – von der Wasserhaltung bis zur Wetterführung, von der Kommunikation bis zum Transportwesen. Von Sohle 10 geht es nach vier Stunden wieder ans Tageslicht. Die kürzere Tour dauert etwa zwei Stunden und beschränkt sich auf die Sohle 4. Zu den Attraktionen gehört ein Touristenstollen, in dem sich Besucher im Kohleschlagen erproben können.

Eindrucksvoll ist im Außengelände auch das Denkmal aus mehr als 500 Gedenktafeln mit den Namen und Todesdaten jener Bergleute, die in den fünf Jahrzehnten der Hunosa-Geschichte in der Grube ihr Leben gelassen haben – Arbeiter, die sich morgens von ihrer Familie verabschiedet hatten und abends von ihrer Schicht nicht mehr heimkamen. Der Beruf war gefährlich, im asturischen Bergbau allemal, denn eine Steigerung der Produktion wurde auf Kosten einer hohen Arbeitsunfallrate erreicht. Und so gehörte das Bangen, Hoffen und immer wieder auch Trauern zum Leben dazu.

Neue Beziehung zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber

Der Bergbau hatte das alltägliche Leben grundlegend geändert. Das ländliche Gehöft, auf dem gemeinsam gewirtschaftet und gewohnt wurde, verlor seine Vorrangstellung. Und zwar nicht nur infolge der Abwanderung in die Städte, wo Arbeiterviertel und Mietshäuser

errichtet wurden; Quartiere und Baracken für Arbeiter schossen vielerorts und auch in ländlichen Gebieten oder im Gebirge aus dem Boden. Mehr als auf technische Innovationen setzten die Grubenbetreiber auf den Einsatz einer Vielzahl von Arbeitskräften, und im Zuge dessen entstand eine neue Beziehung zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber, der außer einer Unterkunft auch für die Grundversorgung, ärztliche Betreuung und Bildung sorgte.

Ein anschauliches Beispiel für dieses Phänomen stellt **Bustiello** dar, ein nach dem Modell einer Gartenstadt angelegter Ort in der Nähe von Miéres. Zwischen 1890 und 1925 von der Bergbaugesellschaft Sociedad Huellera Española errichtet, weist die Siedlung alle Merkmale des industriellen Paternalismus auf, angefangen bei der Kirche im romanischen Stil mit ihren Fayence-Verzierungen über den Bergarbeiter-Klub, die mittlerweile zur Jugendherberge umfunktionierte Schule, das Krankenhaus bis hin zu den Häusern verschiedener Kategorien für die Belegschaft des Bergwerks und die leitenden Angestellten. Zu besichtigen ist das Haus von Don Isidros, wo in einer Ausstellung Wissenswertes über die Geologie des asturischen Kohlenreviers, über die Geschichte der regionalen Bergbauindustrie und die Arbeitsbedingungen in den lokalen Zechen zu erfahren ist.

Direktinvestitionen ausländischer Kapitalgeber schoben Eisenindustrie an

Der Aufschwung der eisenschaffenden Industrie gelang in Asturien erst mit Hilfe von Direktinvestitionen ausländischer Kapitalgeber. Aufgrund des seit der Wende zum 19. Jahrhundert chronischen Defizits im öffentlichen Haushalt warb der Staat seit Beginn der 1830er Jahre vor allem englische, französische und belgische Investoren an, die sich am Industrialisierungsprozess des ökonomisch rückständigen Landes beteiligen sollten. Mit der Unterstützung des spanischen Staates errichteten ausländische Investoren in den 1840er Jahren die ersten privaten Hochofenwerke in der Region, zu denen in der Regel auch eigene Bergwerke gehörten.

Besonders eindrucksvoll sind die gut erhaltenen Relikte der Eisenindustrie – Hochöfen, aber auch Bergwerksstollen – in der Gemeinde Quirós südwestlich von Miéres. Das dort ansässige **Ethnografische Museum** erinnert an den sozialen und regionalen Wandel, der mit der Ankunft eines französischen Unternehmens in dieser Bergbauregion begann. Bis dahin waren Landwirtschaft und Viehzucht die einzigen Einkommensquellen. Das deutet bereits das Gebäude an, in dem das Museum residiert. Es handelt sich um ein für diese Region typisches Landhaus. Es verfügt über Ställe, eine Apfelweilmühle, eine Schreinerei und einen Brunnen mit Viehtränke und Waschbecken. Eine Schule lässt ahnen, wie es einst in ländlichen Klassenzimmern zugeht. Die Abteilung Industrielles Quirós widmet sich den obreros mixtos, den „flexiblen Arbeitern“. Dieser Begriff bezeichnete die Landarbeiter, die sich als Bergleute verdingten, ohne die Landarbeit vollends aufzugeben.

Ein belgisches Unternehmen war es, das sich 1833 mit seinem Bergwerk im Küstenort Arnao an etwas vollkommen Neuartiges heranwagte. Die Kohlemine war das erste unterseeische Steinkohlenlager, das mit einem seinerzeit revolutionären Abbaufahren erschlossen wurde: Erstmals wurde in Asturien ein Richtschacht abgeteuft. Dabei handelt es sich um einen Schacht, der lotrecht ohne besondere Berücksichtigung des Lagerstättenverlaufs angelegt wird, oft außerhalb der eigentlichen Lagerstätte. Die Erschließung

erfolgt über Richtstrecken und Querschläge, die in diesem Fall unter den Meeresboden führten. Die Unterwasserzeche blieb bis 1915 in Betrieb. Ihr Auskam, als sie teilweise vom Kantabrischen Meer überflutet wurde.

Das erhaltene hölzerne Fördergerüst ist das Wahrzeichen des **Museums Arnao**, das es außer einer modern präsentierten Ausstellung zur Geschichte des Standortes den Besuchern ermöglicht, die gewölbten Ziegelstollen des Bergwerks zu besuchen. Der Pioniergeist der Bergbaugesellschaft Real Compañía Asturiana, die das Bergwerk betrieb, erschöpfte sich nicht im technischen Bereich, sondern manifestierte sich auch in einem Lebens- und Gesellschaftsmodell, das sich in den Arbeiterhäusern und öffentlichen Gebäuden der Umgebung widerspiegelt. Bekannt ist Arnao auch für seine heute noch aktive Zinkhütte, die im engen Zusammenhang mit dem Bergwerk entstand. Die dort geförderte Steinkohle eignete sich nämlich nicht für die Stahlindustrie, wohl aber für die Verhüttung von Zink.

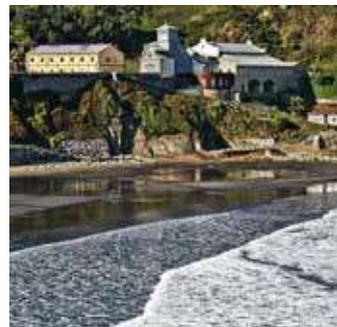
Abbau von Kohle war nicht die einzige bergbauliche Aktivität

Obwohl Kohle die Montanindustrie in Asturien dominierte, war deren Abbau nicht die einzige bergbauliche Aktivität in der Region. Bereits im Jahr 2000 v. Chr. gab es in der Gegend Kupfererzbergbau, wie einige alte Minen unweit von Oviedo (Aramo und Riospaso) und in der Nähe von Cangas de Onís (Milagro) belegen. Außerdem baute man weitere metallische Vorkommen ab wie Erze mit Silber, Blei, Wolfram, Eisen und Zink. In der Römerzeit wurde in Westasturien zudem in größerem Umfang nach Gold gegraben. Das hat in der Geschichte des Landes, aber auch in der Landschaft selbst Spuren hinterlassen. Als zum Ende des zweiten, Anfang des dritten Jahrhunderts die westlichen Siedlungen aufgegeben wurden, kam auch dieser Bergbau zu Erliegen.

Mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert stieg auch wieder das Interesse an der Ausbeutung metallhaltiger Rohstoffe, deren intensiver Abbau sich bis in die 70er Jahre des 20. Jahrhunderts fortsetzte. Nichtmetallische Mineralien wurden ebenfalls abgebaut – Kalkstein, Ton, Sand, Sandstein, Quarzit, Dolomit, Schiefer, Kieselsäure und andere – und das umso intensiver, je mehr in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Interesse an den Metall-Rohstoffen infolge ausländischer Konkurrenz abnahm. Heute wird jedoch an nichtmetallischen Mineralien nur noch Fluorit gewonnen.

Von mehr als zwanzig Erzminen, die zwischenzeitlich aktiv waren, sind heute noch zwei Goldminen in Betrieb, in Bueniás/Boinás (Kreis Belmonte de Miranda) und in Carlés (Kreis Salas). Wachsender Beliebtheit erfreut sich der „Sport“ des Goldwaschens in den Bächen der Region – ein Freizeitspaß, der nicht allzu viel Ähnlichkeit hat mit den industriellen Methoden, Gold abzubauen. Um die geht es in zwei bemerkenswerten touristischen Einrichtungen. Das Museo del Oro de Asturias, das **Asturische Goldmuseum** in Navelgas (Tineo), ist eines davon. Untergebracht im alten Gutshof Casona Capalleja, zeigt es die Entwicklung des Goldbergbaus in der Region und informiert über die Bedeutung dieses Edelmetalls, das eines der Hauptgründe für die Romanisierung von Asturien war. Wer Lust hat, kann an einem Goldwasch-Workshop teilnehmen.

Ungewöhnlich untergebracht ist die zweite Einrichtung, die Aula del Oro de Belmonte in der Bezirkshauptstadt Belmonte de Miranda: Sie befindet sich in einem alten Gefängnisgebäude, erbaut aus den Steinen des Klosters Santa María de Lapedo. In drei Räumen wer-





den hier die prähistorischen Bergbauaktivitäten (Gold, Kupfer und Braunkohle), der römische Bergbau im ersten und zweiten Jahrhundert n. Chr. sowie der moderne Bergbau in der Gemeinde beleuchtet. Beim Rundgang trifft man auf interaktive Tafeln und Installationen, unter denen das riesige Modell der Las Médulas in der Provinz León, der wichtigsten Goldmine des römischen Reiches, besonders heraussticht. Die außergewöhnliche Landschaft, die hier im verkleinerten Maßstab besichtigt werden kann – in natura zählt sie zu den meist besuchten Attraktionen Nordspaniens – ist ein Ergebnis der „ruina montium“, einer römischen Bergbautechnik, die aus dem Durchlöchern der Berge und anschließender Überschwemmung mit großen Mengen Wassers bestanden haben soll. Die durch diese bemerkenswerte antike Technologie entstandene Landschaft der Las Médulas wird seit 1997 als Unesco-Welterbe geführt.

Eisenbahn erschloss den Seeweg für die Kohle

Schon die Römer wussten das Meer zu schätzen, so es darum ging, das gewonnene Gold ins Zentrum des römischen Reichs zu transportieren. Der Seeweg, wenngleich nicht frei von Gefahren, stellte dennoch eine effektive Alternative zum Landweg dar, der mit weitaus größerem Aufwand verbunden gewesen wäre. Das Gleiche galt für den Transport der Kohle im 19. und 20. Jahrhundert. In San Esteban de Pravia am Kantabrischen Meer, direkt an der Mündung des Nalón gelegen, der den Ort vom Dorf San Juan de la Arena am gegenüberliegenden Ufer trennt, findet man den Beweis: Vom späten 19. Jahrhundert bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts wurde von hier Kohle aus allen asturischen Kohlerevieren per Eisenbahn verschifft. In San Esteban de Pravia endete die von der Allgemeinen Gesellschaft der Baskisch-Asturischen Eisenbahn initiierte Bahnlinie, die – 1904 eröffnet – aus einem alten Fischerdorf eine moderne Industriestadt machte. Ein Bahnhof mit umfangreichen Gleisanlagen schuf dafür die Voraussetzung. Kräne, Lager, Laderampen und Schüttgutbunker entstanden rings um das Becken des Kohlehafens, das heute als Yachthafen dient. Der historische Hauptsitz der Eisenbahn dominiert den Kai, an dem eines der ältesten fahrbereiten Schiffe Spaniens vertäut liegt: der Schlepper El Vaporion, Baujahr 1902, von dem sich hartnäckig das inzwischen widerlegte Gerücht hielt, er sei auf derselben Werft gebaut worden wie die 1912 gesunkene Titanic.

Das wirtschaftliche Zentrum von Asturien ist die Hafenstadt Gijón. Darauf deutete jedoch noch nicht viel hin, als in den Jahren 1872-73 im Norden der heute rund 271 000 Einwohner zählenden Stadt am Golf von Biskaya, in El Natahoya, der Bahnhof Estación del Norte entstand. Die Szenerie änderte sich mit der Eröffnung des Hafens El Musel im Jahr 1907, der sich schon bald zum Motor der lokalen Wirtschaft entwickelte und zur Goldgräberstimmung in der gesamten Region führte. Auf einem beengten Areal zwischen Bahngleisen und Meer ließen sich zahlreiche Industrie- und Gewerbebetriebe nieder, die von dem Bahnanschluss ebenso profitierten wie von der Nähe zum Hafen.

Von der großen Grippe-Pandemie 1918, die in Spanien grausam wütete und weltweit zig Millionen Menschenleben forderte, blieb Gijón weitgehend verschont: „Nur“ knapp 900 betrug der Verlust an Menschen, der rasch wettgemacht war, als 1920 die ersten national bedeutsamen Werften eröffneten und Arbeiter mit ihren Familien in großen Scharen aus der ländlichen Umge-

bung in die prosperierende Metropole strömten. Das beschauliche El Natahoyo wandelte sich zu einem der größten Arbeiterviertel der Stadt. Daran hatte die Eisenbahn einen großen Anteil, verhalf sie doch den Kohlerevieren Asturiens zu einem Zugang zum Meer, was den Export beflügelte. Heute beherbergt der Nordbahnhof, der unmittelbar an den zentralen Stadtstrand Playa de Poniente grenzt, das **Asturische Eisenbahnmuseum**, das als ERIH-Ankerpunkt (siehe IK 1.17, S. 32) anerkannt ist und auf 14 000 Quadratmeter Ausstellungsfläche die Erinnerung an eines der dichtesten Eisenbahnnetze Spaniens wachhält.

Ältestes funktionstüchtiges Fahrzeug des Landes gehört zu den Exponaten

Seinen Betrieb eingestellt hatte der Bahnhof 1990, acht Jahre später eröffnete er als Museum. Es umfasst außer dem Bahnhofsgebäude der Compañía del Norte die ehemaligen Bahnsteige samt dazugehöriger Gleise, einen Neubau für die Dauerausstellung, ein Lagerhaus und eine Restaurierungswerkstatt. Zur Sammlung gehören rund 140 historische Schienenfahrzeuge, darunter 16 Dampflokomotiven, von denen einige funktionstüchtig sind, Diesel- und Elektroloks sowie Waggons in unterschiedlichen Spurbreiten. Viele der Loks waren in Zechen und anderen Industrieanlagen Asturiens im Einsatz, was auch die Vielfalt an Schienensystemen erklärt. Nicht weniger als acht Spurweiten sind vertreten. Die Lokomotiven stammen teils aus Spanien selbst, teils wurden sie in Frankreich und Deutschland gebaut. Zu den besonderen Exponaten gehört ein Dampfkran anno 1890, der als das als älteste noch funktionstüchtige Fahrzeug des Landes gilt.

Die Ausstellung beschränkt sich indes nicht darauf, Schienenfahrzeuge und sonstige technische Relikte im Zusammenhang mit dem Eisenbahnwesen zu präsentieren. Vielmehr legt das Museum einen Schwerpunkt auf die Rolle, die die Eisenbahn für die Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Region Asturien gespielt hat. Die 1852 eröffnete Strecke Langreo–Gijón trug zur Errichtung des ersten großen Stahlwerks in der Region bei La Felguera bei, das wiederum zum Hauptanreiz für den Kohlenbergbau mit modernen Methoden und Techniken der kapitalistischen Wirtschaft wurde. So vervollständigt eine Sammlung an Fotografien, Dokumenten, Karten und Büchern das Bild, das sich aus mehr als 1 000 Ausstellungsobjekten ergibt. Als Besucher versteht man, wie einschneidend der Bau der Eisenbahn das Leben der Menschen in der Region verändert und wie sehr sie zum Aufstieg Asturiens zu einer Industrie-region beigetragen hat.



ERIH Webseite www.erih.de/da-will-ich-hin
(Regionale Routen: Spanien | Asturien)
www.turismoasturias.es/de/turismo-industrial

Fotos: Seite 31: 1,2 El Entrego. Asturisches Bergbau- und Industriemuseum; 3,4 Langreo. Asturisches Museum der Eisenindustrie; 5, Seite 32: 1 Ciaño. Bergbaumuseum Samuño-Tal; 2, 3 Turón-Tal; 4,5 San Martín del Rey Aurelio. Pozo Sotón; Seite 33: 1 Santa Cruz de Mieres. Arbeitersiedlung Bustiello; 2,3 Quirós. Ethnografische Museum; 4,5 Arnao. Museum Arnao; Seite 34: 1,2 Navelgas. Asturisches Goldmuseum; 3, 4 San Esteban de Pravia. Kohlehafen; 5 Gijón. Asturisches Eisenbahnmuseum

Fotos: Sociedad Pública de Gestión y Promoción Turística y Cultural del Principado de Asturias S.A.U.

