



# Auch der König reiste mit der Bahn

Nationales Eisenbahnmuseum in Entroncamento, Portugal ■ **Frieder Blum**

Entroncamento ist nicht gerade der Nabel der Welt. Die 20.000-Einwohner-Stadt im Herzen von Portugal kann weder mit einer ruhmreichen Geschichte noch mit herausragenden Sehenswürdigkeiten punkten. Und doch hat sie ein Alleinstellungsmerkmal, das sie zum Mekka für Eisenbahnenthusiasten macht. Denn in Entroncamento befindet sich der einzige Rangierbahnhof und das zentrale Ausbesserungswerk Portugals. Wer wissen will, was auf dem 2.546,9 Kilometer umfassenden portugiesischen Gleisnetz so alles unterwegs ist, wird hier einen umfassenden Einblick bekommen. Nicht nur für Spezialisten interessant ist indes das Nationale Eisenbahnmuseum. Als eine der bedeutendsten europäischen Sammlungen auf dem Gebiet der Eisenbahngeschichte erzählt es die 160-jährige Geschichte der Eisenbahn und des Schienenverkehrs in Portugal. In einer Stadt, die selbst ein Stück portugiesischer Eisenbahngeschichte repräsentiert.

Die erste Eisenbahnstrecke Portugals wurde 1856 zwischen Lissabon und Carregado eröffnet, und zwar in Normalspur. Das ist zu betonen, denn die Iberische Halbinsel spielt in der Geschichte der Eisenbahn eine Sonderrolle. Aus militärischen Überlegungen wurde das Eisenbahnnetz in der so genannten spanischen Breitspur (1.676 mm in Spanien, 1.665 mm in Portugal) angelegt. Aus heutiger Sicht eine fatale Fehlentscheidung, da für die Integration der iberischen Eisenbahnen in das europäische Normalspurnetz aufwendige Umspuranlagen notwendig sind. Erst seit neuester Zeit versucht man, durch den Neubau von Normalspurstrecken dieses Handicap zu beheben. Die am 28. Oktober 1856 in Normalspur in Betrieb genommene Strecke zwischen Lissabon und Carregado und ebenso die später entstandenen Strecken wurden ab 1861 eigens auf Breitspur umgebaut, so dass durchgehende Züge nach Spanien verkehren konnten.

## Eisenbahnknoten war der Ursprung der heutigen Stadt

Entroncamento (wörtlich: Verzweigung) entstand 1864 durch einen Eisenbahnknoten der Linien Lissabon–Porto (Linhado Norte) und der Linha do Leste, die von Abrantes nach Spanien führt. Die Eisenbahnersiedlung gehörte bis 1945 zu Vila Nova da Barquinha. Die fortan eigenständige Gemeinde wurde erst 1991 zur Stadt erhoben. Noch heute führen nahezu alle Zugverbindungen über diesen Knotenpunkt. Wer per Bahn durch Portugal reist, muss hier mit hoher Wahrscheinlichkeit umsteigen. Das Museu Nacional Ferroviário, das Nationale Eisenbahnmuseum, wurde 2005 gegründet. Es erstreckt sich über 4,5 Hektar und logiert in verschiedenen über das Stadtgebiet verteilten Gebäuden, die jeweils mit der Eisenbahn zu tun haben und für sich genommen bereits sehenswert sind.

Zu den Glanzstücken des Museums gehören der königliche Dampfzug aus dem 19. Jahrhundert und der Präsidentenzug, der im 20. Jahrhundert über mehrere Jahrzehnte das portugiesische Staatsoberhaupt beförderte. Beide Züge, jeweils mit großem Aufwand restauriert, stehen für aufeinanderfolgende Epochen der portugiesischen Geschichte. An die Zeit der Monarchie erinnern die feudal ausgestatteten Waggons des Königshauses anno 1890.

Als 1910 die Republik ausgerufen wurde und König Manuel II. (1889–1932) ins Exil nach Großbritannien ging, wurde aus dem königlichen Zug der Präsidentenzug. Auch als sich 1926 das Militär an die Macht putschte und der Diktatur unter António de Oliveira Salazar (1889–1970) den Weg bereitete, reiste die Staatsspitze mit dem übernommenen Luxuszug, bevor 1930 die Staatliche Eisenbahngesellschaft beim deutschen Hersteller Linke Hoffmann Busch neue Waggons in Auftrag gab. Einer der letzten Einsätze des Präsidentenzuges war 1970 die Überführung des toten Diktators Salazar von Lissabon in seine Heimatstadt Santa Comba Dão. In den folgenden Jahren kam der Zug immer mehr herunter, ehe 2010 die Restaurierungsarbeiten begannen. Besucher des Museums können heute die Art-Deco-Eleganz bestaunen, in der die Mächtigen ihrer Zeit zu reisen pflegten. Wenn heute der Zug von Zeit zu Zeit für Sonderfahrten auf die Schiene geht, wird er nicht mehr von einer Dampflokomotive gezogen, sondern von einer Diesellok aus den 1960er Jahren.

## Rund 36.000 Exponate bringen Alltag der Eisenbahn näher

Apropos Diesellok: Zu den besonders bemerkenswerten Exemplaren gehört eine Lokomotive der Baureihe 1501 aus den USA. Sie wurde nach dem Zweiten Weltkrieg aus Mitteln des Marshall-Plans erworben, um dem Mangel an Kohle zu begegnen. Sie war die erste Diesellokomotive mit Breitspur in Portugal und kam sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zum Einsatz. Loks dieser Baureihe blieben bis in die 1990er Jahre in Betrieb. Daneben präsentiert das Museum – unter anderem in einem 2008 eröffneten, eigens für den Museumsbetrieb errichteten Lokschuppen – eine Vielzahl von Schienenfahrzeugen, die für 160 Jahre portugiesische Eisenbahngeschichte stehen.

Die Ausstellung beschränkt sich jedoch nicht nur auf das fahrende Material. Die umfangreiche Sammlung umfasst nicht weniger als 36.000 Exponate, darunter eine Fülle von Objekten, die den Alltag der Bahnmitarbeiter und Bahnreisenden dokumentieren, etwa ein urtümliches Wandtelefon zur Kommunikation zwischen den Stationen, eine klassische Bahnhofsuhr oder auch ein hölzerner Fahrplanständer, wie er den Reisenden auf den Bahnsteigen zur Verfügung stand. Interaktive Stationen lassen den Besucher in die Rolle eines Eisenbahners schlüpfen. Kinder können mit einem Modellzug durch das Außengelände reisen. Nicht nur für die Kleinen ein großes Vergnügen ist die Fahrt mit einer pedalgetriebenen Draisine auf einer der 19 Museumsstrecken.



Museu Nacional Ferroviário  
Rua Eng. Ferreira de Mesquita  
2334-909 Entroncamento, Portugal  
Telefon: 00351 / 249 / 13 03 75  
www.fmnf.pt/

Fotos: Standort

