

Von Dampfloks bis zu Bahnhofsuhren

Baskisches Eisenbahnmuseum in Azpeitia, Spanien ■ Frieder Bluhm

Wer zuweilen mit der Bahn reist, kennt den Blick zur Bahnsteiguhr, deren Minutenzeiger sich nach einer gefühlten Ewigkeit ruckartig um ein Strichlein vorwärtsbewegt – und dennoch nicht selten die planmäßige Ankunftszeit erreicht, lange bevor der erwartete Zug in den Bahnhof einfährt. Im Baskischen Eisenbahnmuseum in Azpeitia, einer Kleinstadt im baskischen Urola-Tal, ist der Bahnhofsuhr ein eigener Ausstellungsbereich gewidmet. Die Zeit dafür sollte man sich unbedingt nehmen, auch wenn's schwerfällt. Denn das 1994 gegründete Museum hat eine Menge zu bieten. Sogar eine echte Bahnfahrt auf eigens für museale Zwecke reservierten Gleisen gehört dazu. Daneben gibt es etliches fahrbares Material sowie bahntechnische Anlagen zu besichtigen. So hält das Baskische Eisenbahnmuseum die Erinnerung an die Blütezeit des nordspanischen Schienenverkehrs wach, der sich vom übrigen spanischen Eisenbahnbetrieb durchaus unterscheidet.

Stolze 1 668 Millimeter misst die spanische Breitspur, immerhin 233 Millimeter mehr als die europäische Normalspur – und viel zu viel für die anspruchsvolle Topografie im Norden Spaniens. Das Baskenland ist geprägt von seiner bergigen Landschaft im Übergang von den Pyrenäen zum kantabrischen Gebirge, mithin alles andere als einfach für den Eisenbahnbau. Daher verwundert es kaum, dass – wie auch in der Schweiz – Bahnlinien vielfach in Schmalspur errichtet wurden, um in den Kurven engere Radien zu ermöglichen und die Baukosten im erträglichen Rahmen zu halten. Insbesondere die Kosten für Tunnel und Viadukte, von denen es auf der rund 37 Kilometer langen Strecke von Zumarraga bis zur Hafencmole in Zumaia durch das Urola-Tal eine ganze Menge gab: Sie zählte nicht weniger als 20 Brücken und 29 Tunnel.

Eine der ersten elektrifizierten Strecken in Spanien

In Meterspur ausgeführt, wurde die Strecke am 22. Februar 1926 von König Alfons XIII. (1886–1941) eröffnet und war eine der ersten elektrifizierten Strecken in Spanien. Über eine regionale Bedeutung kam sie indes nie hinaus. In Azpeitia, etwa auf der Hälfte der Strecke, errichtete man ein großes Bahnbetriebswerk. Als die Strecke 1988 stillgelegt wurde, entstand auf dem Gelände und im benachbarten Bahnhof das Baskische Eisenbahnmuseum. Die Tatsache, dass jahrzehntelang nichts für die Modernisierung der Bahnlinie getan worden war, erwies sich jetzt als Glücksfall. Denn so repräsentieren die in Azpeitia erhalten gebliebenen Bahnhofsanlagen einschließlich eines Lokschuppens, der als eines der ersten Gebäude in Spanien komplett aus Stahlbeton gilt, ein Stück jahrzehntealter Bahntechnik und Bahngeschichte. Zwar hatte man im Zuge der Stilllegung die Gleise und die Oberleitung demontiert, doch wurden auf einer Strecke von knapp fünf Kilometern zwischen Azpeitia und Lasao neue Gleise verlegt, auf der nunmehr an jedem Wochenende von April bis November der Museumszug verkehrt – des Öfteren von einer Dampflokomotive gezogen, ansonsten von einer Diesellokomotive. Unter anderem geht es durch einen 225 Meter langen Tunnel und über eine 40 Meter lange Brücke über den Urola.

Das Museum – Träger ist das regionale Verkehrsunternehmen Eusko Tren – zeigt teils im Freigelände, teils in der großen Halle des ehemaligen Bahnbetriebswerks eine umfangreiche Sammlung von Fahrzeugen sowohl aus eigenen Beständen als auch aus Beständen anderer Eisenbahnen des Baskenlandes, für die man auf dem Museumsgelände eigens ein Gleis in spanischer Breitspur verlegt hat. Alles in allem handelt es sich um eine der herausragenden Eisenbahnsammlungen Europas mit einer breiten Palette von Fahrzeugen: Dampflokomotiven – darunter die 1887 gebaute „Espinal“ oder die „Euzkadi“ als Vertreterin der alten Baskenbahnen –, Diesel- und Elektrolokomotiven, Straßenbahnen, Reisezugwagen und verschiedene Waggons. Die Schienenfahrzeuge stammen zum Teil aus Spanien, andere wurden in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich, Belgien, Schottland, Ungarn, Schweden oder der Schweiz gebaut. Das Museum zeigt auch das älteste erhaltene Eisenbahnvehikel Spaniens, einen Salonwagen anno 1876, der auf der zu einem Bergwerk gehörenden Bahnstrecke zwischen Sestao und Galdames unterwegs war.

Hochtechnologie aus den 1920er Jahren im Original erhalten

Um den Strom für den Bahnbetrieb in die Oberleitung einzuspeisen, musste Wechselstrom in Gleichstrom umgewandelt werden. Der dazu eingesetzte Quecksilberdampfgleichrichter des Schweizer Elektrotechnikkonzerns Brown, Boveri & Cie. aus dem Jahr 1925 ist im zum Museum gehörenden Umspannwerk im Original erhalten – seinerzeit ein Stück Hochtechnologie, die noch bis in die 1970er Jahre für die Erzeugung von Gleichstrom bei höherer Spannung eingesetzt wurde. Sehenswert ist auch die Reparaturwerkstatt, die so erhalten ist, wie sie 1925 in Betrieb genommen wurde. Besonderheit ist die Transmissionsanlage, angetrieben von einem 18-PS-Siemens-Motor, die alle 16 Werkzeugmaschinen in Bewegung setzte.

Zwei spannende Sammlungen finden sich in den oberen Etagen des Bahnhofsgebäudes. Neben der erwähnten Ausstellung von historischen Bahnhofsuhren mit mehr als 200 Exponaten, die verdeutlicht, wie wichtig das Zeitmessen für den Bahnbetrieb war, gibt es eine Kollektion von mehr als 100 Bahnuniformen der vergangenen 160 Jahre zu bestaunen. Sie erinnert daran, dass zum System Eisenbahn nicht nur Schienenfahrzeuge und Technik, sondern auch Menschen gehören. Im Urola-Tal ging in den 1980er Jahren die Kosten-Nutzen-Rechnung zu Ungunsten des Schienenverkehrs aus. Seither setzt man auf Linienbusse. Teile der alten Bahntrasse werden heute als Radweg genutzt.

*Baskisches Eisenbahnmuseum
Museo Vasco del Ferrocarril
Julián Elorza, 8
20730 Azpeitia, Spanien
Tel. 00 34 / 9 43 / 15 06 77
museoa.euskotren.eus*

Fotos: Standort, R. Klenner

