

Portugal-Post

Correio Luso-Hanseático

Nº 71

Eisenbahn in Portugal

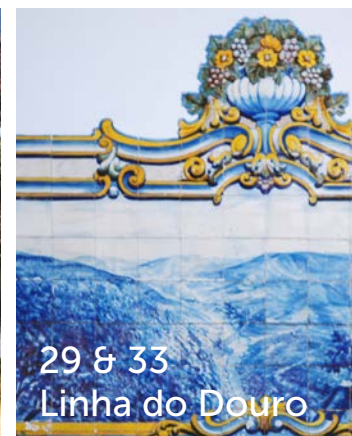
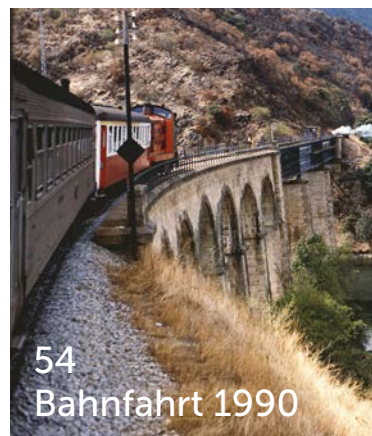
Caminhos de Ferro em Portugal

05/2022 • 5,00 €

TITELSEITE

Das Titelbild zeigt einen Alfa Pendular im Gare Oriente in Lissabon. Dieser Zug wird für die Fahrt nach Porto bereitgestellt, denn auch heute noch laufen nicht alle Alfa Pendular-Züge, die aus Faro kommen, bis Porto. Einige enden im Gare Oriente als IC und die Fahrgäste müssen in diesen Alfa Pendular nach Porto umsteigen.

Fotoquelle: Aleksii Kinnunen - Wikipedia.pt



INHALT

Editorial 04

Zettelkasten 05

kurz notiert & Verschiedenes

Schwerpunktthema 12

Anbindung an das europäische Bahnsystem

Claus Bunk 12

Letzte Fahrt mit dem Trenhotel „Sud“

Susanne Haussmann 17

Vorbildlicher CP Bahn-Service

Claus Bunk 19

Kleiner Führer für den europäischen Bahnverkehr

Bernd Dieter Schlange 20

Kleine Geschichten vom Zugreisen in Portugal

Algeth Weerts 22

Auf die Strecke gebracht

Henrietta Bilawer 26

Linha do Douro - wildromantische Eisenbahnstrecke

Rudolf Malkmus 29

Mit der Bahn durch Portugal - Linha do Douro

Gerd Jückstock 33

Lied: Lá vai o comboio | Da fährt der Zug

Übersetzt von Luise Albers 38

Viajar de comboio - Mit dem Zug fahren

José d'Encarnação 39

Reisen mit Stil - Viajando com estilo

Annegret Heinold 44

Linha do Algarve -

100 Jahre Bahnanschluss nach Lagos

Gerd Jückstock 47

Geburtstag eines Wahrzeichens

Henrietta Bilawer 50

Zugfahrt in Zeiten Salazars -

Viajar de comboio em tempos de Salazar

Filipa Baade 51

Bahnfahrt 1990 - Hamburg nach Portugal

Bernd Dieter Schlange 54

Wartezeit im Bahnhof von Tunes an der Algarve

Gudrun Bartels 57

Verschiedenes 61

Beunruhigende Nachrichten aus Guinea-Bissau

Claus Bunk 61

Rubriken 62

Essa nossa ditosa língua:

Lágrimas de Portugal. Weinen auf Portugiesisch

Peter Koj 62

Kennste den schon? - E esta?

Peter Koj 64

Spaß mit Sprichwörtern

Peter Koj 65

Veranstaltungskalender 66

Liebe Leserinnen und Leser der Portugal-Post,

Nun kommt bereits die fünfte Ausgabe unserer Zeitung in Zeiten der Corona-Pandemie heraus, wer hätte das gedacht? Hinzu kam nun auch noch ein sinnloser Krieg, der in seinen Auswirkungen die ganze Welt erfasst hat. Portugal hatte bis Ende März bereits 25.000 Flüchtlinge aus der Ukraine aufgenommen, und man fragt sich, wo das noch hinführen wird. Die jetzt vorliegende Ausgabe der Portugal-Post mit dem Thema „*Caminhos de Ferro em Portugal*“ hat bereits durch die Zusendung von zahlreichen Artikeln große Zustimmung gefunden. Viele Mitglieder erinnern sich an Fahrten mit der portugiesischen Eisenbahn und möchten diese Erinnerungen mit uns teilen.

Es ist nicht das erste Mal, dass wir uns mit diesem Thema beschäftigen, denn die Ausgabe No. 31 hatte bereits 2005 einen Schwerpunkt zu Bahnreisen im Norden des Landes. Der Artikel von Gerd Jückstock mit dem Titel „*Lá vai o comboio*“ bringt einen Rückblick auf diese Ausgabe und hat entsprechende Ergänzungen erhalten. In diesem Zusammenhang stehen auch die Artikel von Rudolf Malkmus (Linha do Douro) und von Bernd Dieter Schlange, der seine erste Bahnfahrt 1990 von Hamburg nach Portugal beschreibt. Viele Jahre gab es keinen Fortschritt beim Ausbau der Strecken in Portugal, die einzige Neuerung war die Einführung des Schnellzuges „*Alfa Pendular*“. Beliebte Verbindungen von Madrid/Spanien und Hendaye/Frankreich wurden einfach eingestellt und in Portugal ganze Strecken stillgelegt wegen fehlender Rentabilität bzw. mit dem Ausbruch der Pandemie begründet. Unser Mitglied Susanne Haußmann beschreibt eine der letzten Fahrten mit dem berühmten „SUD“, dem Schlafwagenzug nach Hendaye.

Seit 2020 allerdings wurde ein Bahnerneuerungsprogramm durch die Costa-Regierung verabschiedet, und es scheint, dass eine Anbindung an das europäische Schnellbahnnetz möglich sein wird, wenn auch mit

einiger Verspätung. Auch der Service der CP hat sich signifikant verbessert. Darüber berichte ich in meinen Artikeln, und Bernd Dieter Schlange gibt eine Einführung in den europäischen Bahnverkehr. Sehr humorreich erzählt uns Algeth Weerts einige Geschichten, die sie bei Bahnfahrten erlebt hat, und José d Encarnação hat uns aus Portugal einen Bericht gegeben, was er vom Zugfahren hält. Gerd Jückstock und Henrietta Bilawer haben sich zum 100. Jahrestag der Eröffnung des "Ramal de Lagos" mit der Bahnstrecke im Süden und dem Bau der Brücke über den Fluss Arade beschäftigt. Henrietta gibt uns zusätzlich noch einen Überblick über die Geschichte der Bahn im gesamten Portugal. Gudrun Bartels hat viel Zeit auf dem Bahnhof von Tunes verbracht und schreibt über ihre Erlebnisse. Unser Mitglied Annegret Heinold reist gern mit Stil, und Filipa Baade erzählt uns von einer Eisenbahnfahrt zu Zeiten Salazars. - Ein versuchter Militärputsch in Guinea-Bissau beunruhigte uns und unsere Partner bei der Hilfsorganisation ABLA in Lissabon.

Der Zettelkasten enthält Berichte über das nun geschlossene Café Lisboa in Ottensen, die Wiederaufnahme der portugiesischsprachigen Kurse in der Hamburger Kunsthalle, ein Gespräch mit der Autorin Sandra Canivet da Costa, einen Bericht über die erste PHG-Ronda seit 2 Jahren, neue Krimis auf dem Büchermarkt sowie über den erneuten Ausfall der Leipziger Buchmesse. Natürlich fehlen auch in dieser Ausgabe nicht die beliebten Serien von Peter Koj. In *Essa nossa ditosa língua* beschreibt er, wie man in Portugal weint.

Mit freundlichen Grüßen,



Claus Bunk
Redakteur Portugal-Post

Zettelkasten

01 PHG-Mitglieder- versammlung 19. Mai 2022

Liebe PHG-Mitglieder,

Nachdem wir die diesjährige Mitgliederversammlung wegen der Corona-Pandemie verschieben mussten, soll sie nun wirklich stattfinden, und der PHG-Vorstand lädt alle Mitglieder herzlich zur Teilnahme ein. Klar, auch dann sollten wir uns mit FFP2-

Masken schützen, aber wir gehen davon aus, dass Mitte Mai diese Welle der Pandemie weitgehend zurückgegangen sein wird. Wie schon im Februar vorgesehen, wird es außerdem eine Möglichkeit geben, über ZOOM elektronisch teilzunehmen. Hierfür werden wir kurz vorher einen Link an alle Mitglieder verschicken.

Termin der PHG-Mitgliederversammlung:

19. Mai 2022 um 20 Uhr, in den Räumen der Kunstklinik in der Martinstraße 44a, 20251 Hamburg.

Bitte vormerken: PHG-Sardinhada 2022

28. August, ab 13 Uhr in der Rudolf-Roß Grundschule (Neustadt Eingang, Jan Valkenburgstraße, 20355 Hamburg).

Neueröffnung: Restaurant Piri Piri

Unser Vorstandsmitglied Alda Maria Branco Lucas eröffnet in Kürze ein neues portugiesisches Geschäft in Hamburg. Sie schrieb uns:

Ole Hamburgo - schon bald laden wir Euch in unser portugiesisches Wohnzimmer - das PIRI PIRI auf dem Schulterblatt 63, ein. Gastfreundschaft, authentisches Essen & köstliche bekannte, aber auch eher unbekanntere portugiesische Weine stehen hier im Vordergrund. Es

entsteht ebenfalls ein Feinkostgeschäft in charmanter, gelassener Atmosphäre, das zum Platznehmen einlädt.

Abgesehen von handverlesenen Delikatessen für Zuhause könnt Ihr hier unsere frisch zubereiteten Köstlichkeiten aus der offenen Küche genießen. Die portugiesisch-hanseatische PIRI PIRI-Familie freut sich darauf, die Liebe zum schönen, vielfältigen Portugal mit euch zu teilen, und heißt euch willkommen.



AB MAI 2022

Schulterblatt 63
20357 Hamburg



Foto: Gäste der ersten Ronda 2022, PGH Archiv

02 Erste Ronda seit zwei Jahren in der „Alten Flöte“

Nach langer Zeit endlich wieder alte Freunde und Bekannte treffen zu können, das war unsere Hoffnung, als der Vorstand Helge Dankwarth das OK zur Planung der ersten Rondas in diesem Jahr gab. Auch wenn viele wohl angesichts der hohen Inzidenzen noch gezögert haben mögen, schon zu unserer März-Ronda (der ersten nach 2 Jahren) zu kommen, so fanden sich trotzdem

immerhin sieben wackere Mitglieder und Gäste am 17.3.2022 in der „Alten Flöte“ in St. Georg ein. In kleinem Kreise gab es nach der langen Pause viel zu erzählen, und die Freude über das Treffen war den Teilnehmern anzumerken. Zur nächsten Ronda am 12.4.2022 im „Lusitano“ hoffen wir - unter dann hoffentlich entspannteren Verhältnissen - auf rege Beteiligung. // **Gerd Jückstock**

03 Im Gespräch mit: Autorin Sandra Canivet da Costa & Übersetzerin Iris Düker

Am 25. März 2022 machte Sandra Canivet da Costa Halt in Hamburg, um die deutsche Fassung ihres Buches „Die außergewöhnliche Geschichte Portugals“ vorzustellen.

Bei einem Rundgang durch das Portugiesenviertel sprachen wir mit Sandra Canivet und Iris Düker, der Übersetze-

rin des Buches. Das von Sandra Canivet da Costa in französischer Sprache verfasste Buch soll Kindern, Jugendlichen und auch Erwachsenen die Geschichte Portugals auf eine andere Art und Weise näherbringen. Durch die spannende Geschichte Portugals begleiten die beiden sympathischen Jugendlichen Oscar und Rita. Beide haben portugiesische



Foto: Luís Pacheco und Sandra Canivet da Costa, Linda Rask

04 (Portugiesisches) Drama um die Leipziger Buchmesse

Wurzeln. Oscar lebt in der Schweiz und Rita ist in Deutschland geboren. Dennoch sind sie miteinander verwandt und stolz darauf, Portugiesen zu sein! Die Geschichte handelt von Afonso Henriques Entdeckungen auf der ganzen Welt, seinen Konflikten mit Spanien, dem großen Erdbeben, den französischen Invasionen und den portugiesischen Veränderungen während der Diktatur von Salazar.

Neben dem Teil, der dem Schreiben gewidmet ist, enthält dieses Werk einen wichtigen Teil, der den Illustrationen des Portugiesen João Serrano gewidmet ist. Für die Übersetzung gewann Sandra Canivet ihre langjährige Freundin und Übersetzerin, die deutschstämmige Iris Düker. Die in Paris geborene Sandra Canivet erklärte der PP: „Als Unternehmerin im Baugewerbe und Absolventin einer renommierten Handelsschule war ich durch nichts zum Schreiben prädestiniert. Im Jahre 2016 jedoch, als die portugiesische Fußballmannschaft die EM gewann, spürte ich bei meinen Kin-

dern einen kleinen Funken Stolz aufblitze. Ihr Vater ist Franzose, und vor diesem denkwürdigen Fußballereignis waren sich beide ihrer doppelten Staatsangehörigkeit nicht wirklich bewusst. Um meine Kinder mit der portugiesischen Geschichte vertraut zu machen, suchte ich vergebens nach geeigneter Lektüre in Frankreich. Die einzigen für Kinder geeigneten Bücher waren in portugiesischer Sprache. So musste ich diese zuerst übersetzen – und die Kinder langweilten sich! Kurzerhand entschloss ich mich zum Schreiben eines für Kinder verständlichen Buches.“

Das Buch wird ab dem **25.04.2022** in zahlreichen portugiesischen Geschäften in ganz Deutschland erhältlich sein. Die Liste der Verkaufsstellen finden Sie auf der Website des Verlags, bei der Sie auch Ihre Bestellung aufgeben können. www.cadamoste-editions.com/

Das nächste Projekt wird ein Kochbuch, auf das wir schon sehr gespannt sein dürfen. // **Linda Rask**

Wie bereits berichtet, ist die traditionell im März stattfindende Leipziger Buchmesse im dritten Jahr hintereinander durch die Corona-Pandemie zum Scheitern gebracht worden. Aus portugiesischer Sicht sehr bedauerlich, um nicht zu sagen tragisch, denn Portugal sollte das Gastland dieser besonders für Messebesucher attraktiven Veranstaltung sein. Immerhin hatte es insofern sein Gutes, als durch den mehrfach verschobenen Termin den deutschsprachigen Verlagen viel Zeit und Gelegenheit blieb, neue Übersetzungen lusophoner Literatur herauszubringen. Unser Literaturspezialist Peter Koj hat darüber

im *Rückblick der Info-Post* 26 (August 2021) detailliert informiert („Portugiesische Bücherwelle im Zuge der Leipziger Buchmesse“). Seine ausführlichen Rezensionen dieser Neuerscheinungen finden sich in der Literaturbeilage der letzten *Portugal-Post* (Buch des Monats Juni, Juli, August, September und Oktober), sowie weitere 16 Neuerscheinungen in Kurzpräsentation unter „Buch des Monats Dezember“.

Sehr viele dieser Neuerscheinungen verdanken wir dem Leipziger Literaturverlag, der damit seine *Portugiesische Bibliothek* auf einen neuen Höchststand

Spaß mit Sprichwörtern Lösungen

1D 2G 3J 4E 5B 6I 7F 8A 9H 10C



Abb.: Plakat zur Leipziger Buchmesse 2022

gebracht hat. Er war es auch, der zusammen mit einigen anderen kleineren Verlagen für eine abgespeckte Version, eine so genannte „Pop-up-Messe“, gesorgt hat. Es gab Buchpräsentationen und Lesungen, bei denen Portugal jedoch erneut ins Hintertreffen geriet, dieses Mal nicht wegen des Pandemiegeschehens, sondern wegen der furchtbaren Ereignisse in der Ukraine. Leipzig ist seit 1961 Patenstadt von Kiew, und so diente das Messegelände als Auffangstelle für zahlreiche aus der Ukraine Geflüchtete. Statt der Eröffnung der Buchmesse feierte Leipzig immerhin die Verleihung des Buchpreises zur Europäischen Verständigung, wobei sich natürlich alles um die Ukraine drehte.

Schnee von gestern waren die im Vorjahr auf YouTube gezeigten Filme mit portugiesischsprachigen Autorinnen und Autoren zusammen mit ihren jeweiligen Übersetzerinnen und Übersetzern. Immerhin wiederholte der deutsch-österreichisch-Schweizer TV-Sender 3sat, der traditionell ausführlich sowohl über die Frankfurter als auch über die Leipziger Buchmesse berichtet, am 19. März den bereits am 22.5.2021 ausgestrahlten Film von Teresa Correio *Portugal lesen!*. So gab es für uns zumindest ein Wiedersehen mit Autorinnen und Autoren wie Afonso Reis Cabral, Dulce Maria Cardoso, Isabel Figueiredo, José Luís Peixoto, Hélia Correia und Ana Paula Tavares. // **Peter Koj**

05 Neuer Portugiesischkurs in der Kunsthalle

Ende März wurden nach mehr als einjähriger Corona-bedingter Unterbrechung die fremdsprachigen Führungen in der Hamburger Kunsthalle wieder aufgenommen. Neben Englisch, Spanisch, Französisch und Italienisch war auch wieder ein Portugiesischkurs dabei. Insgesamt hatten sich zehn Teilnehmerinnen und Teilnehmer angemeldet, darunter eine Reihe von PHG-Mitgliedern, die sich alle auf ein Wiedersehen mit der Kursleiterin Ana de la Fontaine (Recife, jetzt Hamburg) freuten. Das erste der insgesamt sechs Treffen fand am 31. März in der Galerie der Gegenwart statt, was nicht einer gewissen symbolischen Bedeutung entbehrte: Dieser moderne Kubus westlich des historischen Kunsthallengebäudes wurde aus portugiesischem Kalkstein (*liao*) gebaut und vor 25 Jahren eingeweiht. Und so traf es sich auch gut, dass die Gruppe sich mit der dort aufgebauten und kurz vor der Schließung (10. April) stehenden Sonderausstellung *Futura. Vermessung der Zeit* beschäftigen konnte.

Zum Verständnis dieser spannenden, aber auch herausfordernden Ausstellung kam der Gruppe neben den informativen Einheiten durch Ana de la Fontaine ein weiterer glücklicher Umstand zugute: Simon, ein junger Praktikant der Kunsthalle, der den Aufbau der Ausstellung begleitet und mit ihren diversen Exponatlieferanten gesprochen hatte, konnte uns Informationen *straight from the horse's mouth* bieten und dazu noch in fabelhaftem Portugiesisch, da er gerade von einem einjährigen Studium an der *Universidade Católica de Lisboa* im Rahmen des Erasmus-Programms zurückgekehrt war. Weitere Sonderausstellungen, auf die sich die Gruppe schon freuen konnte, waren *Impressionismus. Deutsch-Französische Begegnungen* (noch bis Juni 2022) und die Retrospektive auf den Maler Ernst Wilhelm Nay (noch bis 7. August 2022). // **Peter Koj**



Foto: Ana de la Fontaine mit ihrer Kursgruppe beim ersten Besuch der Kunsthalle, Ana de la Fontaine

06 Erfolgreicher Start in die Saison der Portugalkrimis



Auch in diesem Jahr sollten die Portugalkrimi-Fans auf ihre Kosten kommen. Der Start war schon sehr verheißungsvoll. So tauchte Anfang März zum dritten Mal das Polizeischwein Raquel aus Sonoga (Alentejo) auf. Während sie in den ersten beiden Bänden der Autorin **Heidi van Elderen** allenfalls Assistentin von Inspektor Valente war, avanciert sie im Titel des dritten Bands zur Hauptakteurin: **Raquel. Ein Polizeischwein ermittelt**. So gar nicht passt dazu das Titelbild, auf dem die *porca preta alentejana* zu einem rosa Lübecker Marzipanschwein mutiert. Doch keine Bange. Sie ist ganz die Alte und Inspektor Valente bei der Aufklärung eines Mordes in einer Yoga-Kommune durchaus behilflich. Zudem sorgt sie für zusätzliche Spannung, da sie Opfer eines Kidnap-

pers (pardon: eines Pignappers) wird. Eine aufregende, aber auch wieder sehr vergnügliche Lektüre für alle, die Spaß am alentejanischen Lebensstil haben.

Am 7. April kam dann der inzwischen 5. Band der Reihe **Lost in Fuseta** von **Gil Ribeiro** heraus. Hinter diesem Pseudonym versteckt sich der Hamburger Autor Holger Karsten Schmidt, dessen Hauptfigur, der von Hamburg an den Algarve gewechselte Inspektor Leander Lost, inzwischen Kult ist, nicht zuletzt aufgrund seines durch Asperger geprägten unkonventionellen Vorgehens. Auch in dem neuen Band, in dem es um die Aufklärung des Mordes an einem englischen Touristen geht, muss er ganz eigene Wege gehen und eine – so der Titel – **Einsame Entscheidung** treffen.



Der für seine Drehbücher mehrfach mit dem Grimme-Preis ausgezeichnete Holger Karsten Schmidt hat parallel zu dem Buch das Drehbuch geschrieben. Doch nun sehen wir im Herbst erst einmal die Verfilmung des ersten Bandes.

Mit dem am 11. April im Buchhandel erhältlichen Lissabon-Krimi *Portugiesisches Gift* behauptet **Luis Sellano** (alias Oliver Kern) seinen Spitzenplatz. Es ist der inzwischen 7. Fall, den Henrik

Falkner zu lösen hat. Dieses Mal geht es nicht um eines der vielen ungeklärten Verbrechen, die ihm sein Onkel zusammen mit einem Lissabonner Antiquariat hinterlassen hat. In diesen Fall unterstützt er die Kriminalkommissarin Helena Gomes, mit der ihn mehr als rein berufliche Interessen verbinden. Es gilt den mysteriösen Tod eines Lissabonner Jungen aufzuklären, der angeblich Opfer eines allergischen Schocks geworden ist. // **Peter Koj**

07 Adeus für mein Lieblingscafé Lisboa in Ottensen



Foto: Vor dem Café Lisboa,
Swantje Strieder

Ihr erstes kleines Lokal in Hamburg-Winterhude hieß „Café Porto“, denn da stammt Carla Evaristo her. Ihre Freundin Ana Paula führte das Pendant „Café Lisboa“ in Ottensen. „2002 gab Ana, von ihren drei kleinen Kindern gestresst, auf und fragte mich, ob ich nicht übernehmen wollte“, sagt Carla halb heiter, halb traurig, „ich wollte!“ Daraus wurde zwanzig Jahre lang ein hoch beliebtes Nachbarschaftscafé an der sonnigen Ecke Arnoldstraß/Große Brunnenstraße. „Kein Schickimicki-Treff, alles schlicht, aber echt“, sagt Carla. Im Lisboa gab es Rosmarin-Baguette mit Ziegenkäse, Croissants mit Schinken und Käse, Walnuss-Muffins und natürlich Natas. Tudo bem, tudo bom. „Am besten im Sommer hinkommen, herrliche Ecke, mit den neuen Bänken und türkisblauen Tischchen sitzt es sich hier total entspannt“, schrieb ein Gast. „DER Portugiese der Stadt. Carla und Vera servieren den besten Galão“, so ein anderer, „draußen sitzen, leckeres Gebäck futtern und Passanten beobachten. Was will man mehr!“ Manche Gäste blieben einfach: Vera kam erst als Kundin, bevor sie als Carlas rechte Hand hinter den Tresen wechselte. Und dann gab es einen Engländer, der ziemlich oft und ziemlich lange im Café saß,

wenn Carla da war. Vor drei Jahren haben Carla und Garrett dann geheiratet. Als „Nachwuchs“ kam „Pipoca“, Popkörnchen, der Chihuahua mit dem Löwenherz und Liebling des Lokals dazu.

„Meine intensivste Zeit war sicher Corona“, sagt Carla rückblickend. Am 15. März vorigen Jahres kam der erste Lockdown, und wir zitterten, wie wir die Miete zusammenkriegen sollten.“ Doch dann stellten Carla und Vera einfach einen Tisch vor die Tür und machten Coffee to-go. Ein Überraschungserfolg. Für uns Stammgäste der einzige Moment am Tag, wo wir, wenn auch auf Abstand, unter Menschen waren wir lernten, im Gehen einen Kaffee zu schlürfen, zu winken, zu grüßen, ein paar Worte hinter Maske zu murmeln. Wir haben nie so viele nette Ottenser getroffen wie in diesen einsamen Tagen. Im August 21 kam der große Knall: Carla flatterte die Kündigung des neuen Hausbesitzers wg. Eigenbedarfs ins Haus. Seit dem 17. Dezember ist das Lisboa nur noch ein Geistercafé. Jedes Mal, wenn wir an der toten Ecke vorbeiradeln, fühle ich einen kleinen Stich im Herz. „Saudade“ sagt man wohl auf Portugiesisch dazu. Dabei war es doch nur ein Café! // **Swantje Strieder**

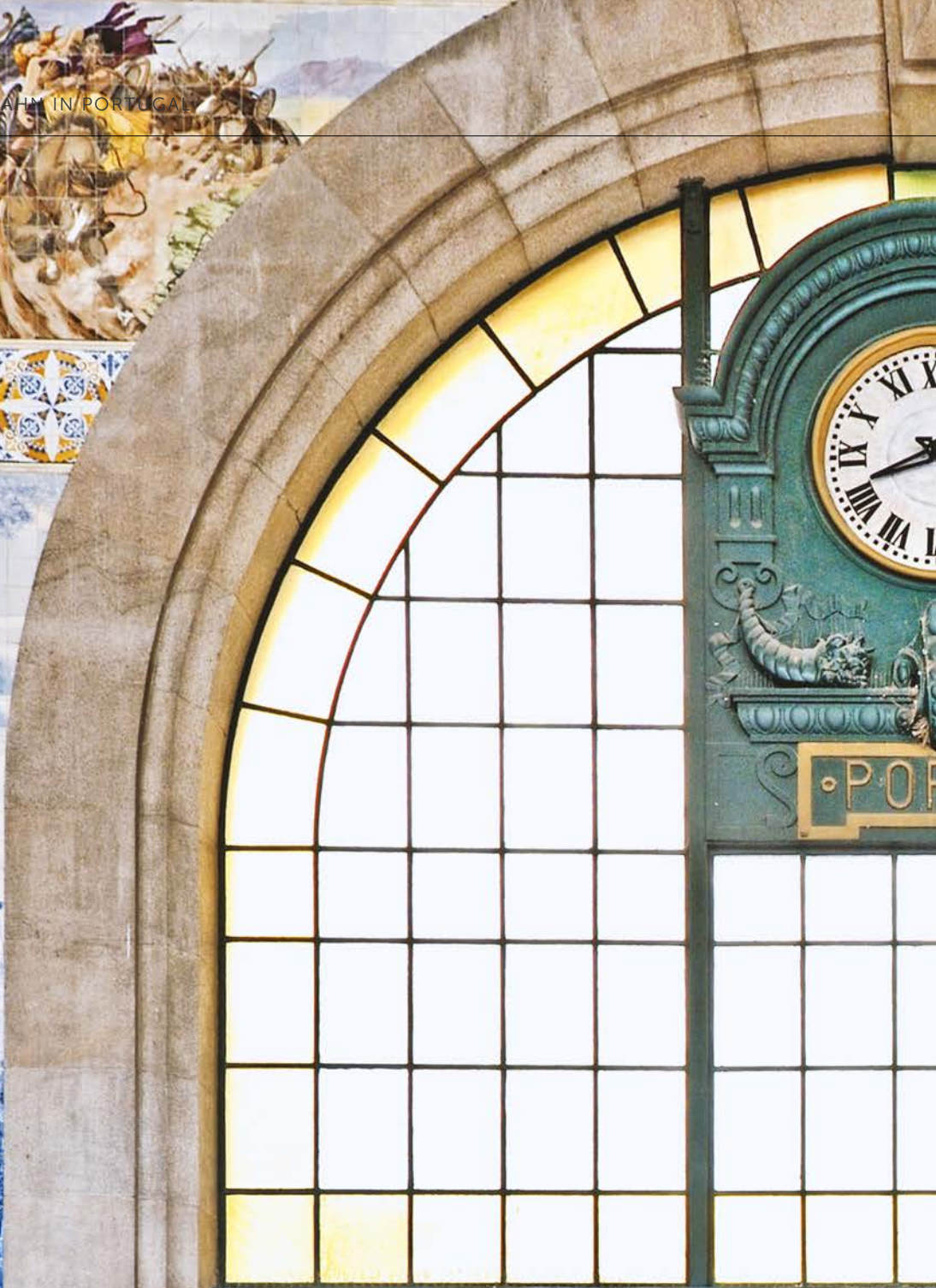


Buchdeckel: Illustration von Marlies Scharper.

08 Abschied von Elimar Beilcke

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die Nachricht vom Tod unseres ehemaligen Mitglieds Elimar Heinz Beilcke, unter seinen Segelfreunden besser als „Heiner“ bekannt. Corona-bedingt haben wir uns in den letzten Jahren ein wenig aus den Augen verloren. Wir haben ihn aber von diversen *Rondas dos Restaurantes* und *Sardinhadas* als geselligen und anregenden Gesprächspartner in Erinnerung. Dabei brachte er gelegentlich seine geistreichen Limericks zu Gehör, die leider keinen Verleger gefunden haben. Aber sicher besitzen einige von uns den schnurrigen Erzählband, den er zusammen mit Marlies und Jürgen Schaper 2012 im Elbaol Verlag herausgegeben

hat: *Seesäcke. Geschichten für Segler und Freunde des Meeres* (unser Buch des Monats August 2012). Auch ist er zusammen mit Siegfried Lenz und Jürgen Schaper u.a. in dem Band *Elbleuchten. Literarische Fundstücke von Hamburg Altona bis Blankenese* vertreten, der 2005 vom Verein 700 Jahre Nienstedten e.V. herausgegeben wurde. Elimar wurde 85 Jahre alt und fand auf dem Nienstedtener Friedhof seine letzte Ruhe. Zur Trauerfeier am 14. April wünschte sich seine Frau Ilse statt Blumen oder Kränzen eine Spende zugunsten der Jugendarbeit der „Segler-Vereinigung Altona-Ovelgönne“, für die der passionierte Segler Elimar sich zeitlebens engagiert hatte. // Peter Koj



Partidas Despartes

hora hour	destino to	linha track	comboio train	observações remarks
08H20	GUINARRES	8	SUBURB	15188
08H25	REQUA	7	ESPECIAL	20818
08H30	CAIDE	8	SUBURB	15188
08H45	BRAGA	2	SUBURB	15218
08H50	OVAR	5	SUBURB	15318
08H05	AVEIRO	4	SUBURB	15218
08H10	POCINHO	1		863
08H20	GUINARRES	6	SUBURB	15188





Anbindung Portugals an das europäische Bahnsystem

CLAUS BUNK

Unter der Fahne der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in EU-Ländern empfahl die EU-Administration zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung der Eisenbahnen die organisatorische Trennung von Zugverkehr („Betrieb“) und Schiene („Netz“). Es sollte dadurch der Wettbewerb gefördert werden.

Seit dieser Zeit gibt es auch *Infraestruturas de Portugal* (IP), eine staatliche Gesellschaft, die das Bahn-Schienennetz verwaltet und den Betreiber der Züge "Trassenkosten" berechnet. Diese Trennung in „Zugverkehr“ (CP und Private) und „Schienennetz“ (IP) resultiert aus der ersten europäischen Eisenbahnrichtlinie der 1990er Jahre. Portugal war eines der ersten Länder, das diese Trennung durchführte. Das allererste Land war allerdings Großbritannien, das auch das Netz privatisierte, eine Fehlentscheidung, die längst rückgängig gemacht wurde.

In Portugal blieb zwar im Personenverkehr die CP (*Caminhos de Ferro de Portugal*) der dominierende staatliche Betreiber, jedoch ist heute neben CP im Personenverkehr Fertagus der erste private Betreiber auf der kurzen Vorortstrecke südlich von Lissabon.

»



Prunkvoller Bahnhof São Bento in Porto, Portugal
Fotoquelle: Tomasz Warszawski – stock.adobe.com



Der Lusitânia trat 2020 seine vorerst letzte Reise an.

Fotoquelle: Archiv Linhas de Elvas

Fertagus gehört zur Firmengruppe Barraqueiro, die in Zusammenarbeit mit Arriva (einer DB-Tochter) daran denkt, auch die Strecke Vigo - Braga - Porto - Lissabon - Faro mit privaten Passagierzügen zu betreiben. Ein offizieller Antrag steht allerdings noch aus. Außerdem wartet diese Firma auf die Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsverbindung Lissabon - Madrid, um auch dort mit eigenen Zügen einsteigen zu können. (Quelle: Público.pt).

2016 fand eine Privatisierung des ehemaligen Monopolisten im Bahngüterverkehr CP Carga statt. Wesentliche Strecken, wie die der Containerblockzüge von Sines nach Lissabon, werden seitdem von MSC Carga, einem Tochterunternehmen des Reeders Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), betrieben.

Der Lusitânia Expresso wurde stillgelegt

Der *Lusitânia Expresso* verband die beiden Hauptstädte Lissabon und Madrid seit 1943, bis Renfe (der spanische Bahnbetreiber) die Aussetzung des Dienstes im März

2020 aufgrund der Pandemie nutzte, um einseitig zu beschließen, den Verkehr auf unbestimmte Zeit einzustellen. Die Gründe lagen auf der Hand: Man beförderte jährlich etwa 150.000 Passagiere, was Verluste von fast drei Millionen Euro verursachte. Ein Teil der Kosten der beiden Betreiber (CP und Renfe) waren jedoch Einnahmen für die Netzbetreiber (IP und Adif in Spanien – beide staatliche Unternehmen nach der Trennung von Netz und Betrieb).

Auch der berühmte **Südexpress**, der Lissabon mit dem französischen Hendaye verband, wurde durch diese Maßnahme praktisch stillgelegt, da im Jahr 2012 der «*Sud*» aus Kostengründen für einen Teil der Strecke mit dem «*Lusitânia*» Nachtzug von Lissabon nach Madrid zusammengelegt wurde. Im kastilischen Medina del Campo trennten sich die Wege der Waggons, und so wurde dieser bekannte Zug auch Opfer dieser Stilllegung. Attraktiv war der «*Sud*» für Nostalgiker und Leute, die unterwegs zusteigen oder aussteigen (siehe auch den Artikel von Susanne Haußmann in dieser Ausgabe). Als Abschnitt eines modernen transeuropäischen Netzwerks kommt diese Strecke allerdings wohl eher nicht mehr infrage. Gleichzeitig mit der Beendigung der

Verbindung nach Portugal kämpften Renfe und die spanische Regierung gegen die größte staatliche Gesellschaft Frankreichs, die SNCF, die Züge aus Frankreich über die Pyrenäen hinaus betreiben wollte, was von Spanien lange verweigert wurde. Schließlich einigte man sich auf drei Züge: Paris – Barcelona, Lyon – Barcelona und Marseille – Madrid. Die letztgenannte Verbindung wurde Ende 2021 schon wieder eingestellt. Es zeigt sich also, dass zwischen Frankreich und Portugal jeder Staat seine eigene Sup-

pe kocht und insbesondere die französische SNCF wenig Interesse an einer grenzüberschreitenden partnerschaftlichen Verkehrslösung im Bahnbereich hat. In diesem Sinne ist es also auch kein Wunder, dass die Flugverbindung nach Madrid als unverzichtbar gilt. Für luso-hanseatische Reisen ist ein Plan der SBB und ÖBB für einen Nachtzug Zürich - Barcelona ab 2024 interessant, weitere Nachtzugpläne der DB und der französischen Regierung von Frankfurt bzw. Brüssel nach Barcelona sind eher vage.

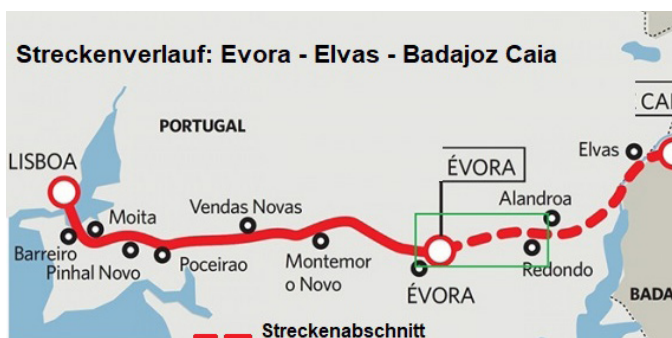
PROJEKT FERROVIA 2020 PORTUGALS ANBINDUNG AN DAS EUROPÄISCHE HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZ VERZÖGERT SICH

2003 steckten die Regierungen in Lissabon und Madrid einen Zeitplan für grenzüberschreitende Linien ab. So sollte die Fahrzeit von Lissabon nach Madrid (die jetzt zehn Stunden beträgt), ab 2010 auf weniger als drei Stunden schmelzen. In Portugal machten Zweifel an der Rentabilität und die Finanzkrise diese Pläne zu Makulatur.

Ein Ausweg aus der verfahrenen Situation im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Spanien und Portugal sollte das Projekt *Ferrovía 2020* bringen. Als Portugals größtes Gleisbau-Projekt der letzten 100 Jahre pries Portugals Regierung den geplanten Bau der 105 Kilometer langen Strecke zwischen Évora, 130 Kilometer östlich von Lissabon,

und der spanischen Grenzstadt Caia/Badajoz an. Insgesamt gut 500 Mio. € soll allein diese Strecke kosten. Gedacht ist sie auch als Abkürzung für Güterzüge von Portugals größtem Seehafen, Sines, nach Spanien. Ihr Weg zur Grenze, der jetzt noch einen weiten und nicht elektrifizierten Bogen durch Mittelportugal macht, soll sich dank der neuen Linie ab 2022 um 140 Kilometer und dreieinhalb Stunden weniger Fahrzeit verkürzen. Auf dieser Strecke werden Containerblockzüge mit einer Länge von bis zu 750 Metern anstatt wie jetzt maximal 450 Metern verkehren können. Die Strecke soll vorerst die iberische Breitspur (1,668 m) haben, aber polyvalent angelegt sein und damit die Umstellung auf die europäische Spur (1,435 m) erlauben.

»



Brückenbaustelle der Strecke Evora-Badajoz; Streckenverlauf der neuen Bahnlinie von Lissabon bis Caia/Badajoz.
Fotoquellen: CP Infraestruturas

Natürlich wäre diese Strecke auch für schnelle Passagierzüge vom Typ TGV befahrbar, und über Madrid könnte so Lissabon an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen werden. Der Bau der Schnellzugstrecke von Lissabon über Évora/Elvas nach Badajoz an die spanische Grenze sollte 2022 fertiggestellt sein, ist seit dem Baubeginn aber laut amtlichen Stellen bereits im permanenten Verzug. Das Projekt 2020 wird von der EU mit mehr als 2 Milliarden Euro bei 50% Eigenanteil Portugals gefördert und soll nun erst 2023 fertiggestellt sein. Über die Planungen in Spanien sagt Pau Noy von Fundacio Mobilitat Sostenible:

„Die Vorbereitungen für den 160 km langen Streckenabschnitt von Plasencia nach Badajoz sind abgeschlossen, aber wann der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Plasencia beginnt, ist weiter offen.“

Für Reisen über Irun nach Portugal gibt es etwas konkretere Planungen: Der Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Valladolid - Burgos soll demnächst beginnen. Das Projekt „Baske Y“ zwischen Vitoria, Bilbao und San Sebastián/Irun soll in vier bis fünf Jahren fertig sein. Wann auch zwischen Burgos und Vitoria gebaut wird, ist weiter offen. Durch die neuen portugiesisch-spanischen Anstrengungen und das Programm *Ferrovía 2020* soll sich auch die Fahrzeit von zwei Stunden und 20 Minuten auf den 135 Kilometern zwischen Porto und Vigo in Galicien verkürzen. Auch die schlechte Qualität von Bahnstrecken im Süden soll mit dem Geld des Programms verbessert werden.

Außerdem laufen im Norden bereits Studien für den Ausbau der Strecke Porto, Bragança, Zamora nach Madrid für eine direkte Hochgeschwindigkeitsverbindung aus dem Norden.



Die neue Zug-Generation soll auch junge Menschen mehr für Zugreisen begeistern, Bahnstation in Porto.
Fotoquelle: lubero – stock.adobe.com

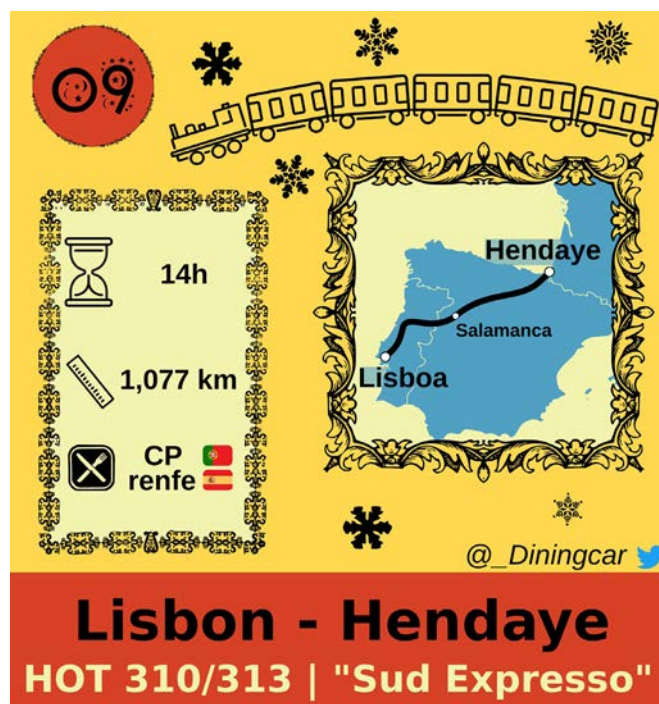
Die letzte Fahrt mit dem Trenhotel

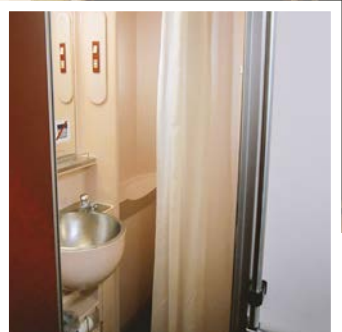
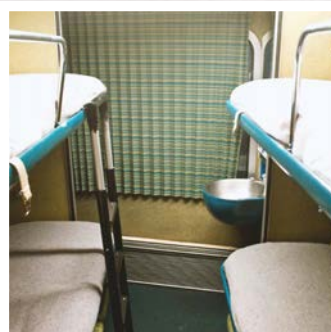
„Sud“ von Lissabon nach Hendaye

SUSANNE HAUSSMANN

Ich erinnere mich an meine zurückliegende letzte Schlafwagenzugfahrt mit dem Trenhotel („Sud“) 2016 von Lissabon nach Hendaye/Irun auf der Rückfahrt nach Hamburg. Es war damals eine sehr besondere Zugfahrt. Sie versetzte mich in vergangene Zeiten, und ich hatte das starke Gefühl, „Alles irgendwie festhalten“ zu müssen, weil ich es vielleicht so nicht mehr wieder erleben werde.

Die Fahrt durch die warme südwesteuropäische Nacht, unmittelbar vorbei an unzähligen kleinen portugiesischen und spanischen Dörfern, in gelbes Straßenlaternenlicht getaucht - ohne jeglichen Abstand, Sicht- und Schallschutz. Das wiederholte Erklingen des Signalhorns bei Bahnübergängen, das typische Ruckeln, rhythmische Rattern und Schaukeln des Zuges, die besondere Atmosphäre, die Geräusche des Zuges im Kontakt mit den Schienen, je nach Geschwindigkeit, und das gesamte „Flair“ im Trenhotel wirkte so sehr aus der Zeit gefallen, dass es mir unmöglich war, diese vielleicht letzte Fahrt, zu verschlafen und Momente zu verpassen. An vielen, noch so kleinen Aldeias und Bahnhöfen auf der Strecke stiegen inmitten der Nacht, in gespenstig gelbes Licht getaucht, Menschen zu, die vermutlich nur so ihren Arbeitsplatz erreichen konnten. Ich habe die ratternden Zuggeräusche und die Dörfer im gespenstigen Lichterschein im Vorbeifahren, auf dem Trenhotel-Hängebett liegend, mit meiner Kamera aufgenommen. Es war alles so fantastisch unwirklich und erinnerte mich an die Zugfahrten meiner Kindheit.





Diese Zugfahrt zurück nach Hamburg dauerte fast 3 Tage. Wir haben unterwegs immer eine Übernachtung an einem besonderen Ort eingeplant. Mit der Zugreise beginnt für uns der Urlaub!

Im Jahr 2020 hatten wir Anfang März erneut eine Zug-Reise im Trenhotel nach Lissabon geplant. Es war alles lange mit großer Vorfreude geplant und gebucht – vor allem um die Geburt unseres ersten Enkelkinds in Lissabon „hautnah“ mitzuerleben und den italienischen Teil der Familie aus Turin zu diesem besonderen Anlass in Lissabon zu treffen. Dann kam Corona und das änderte alle unsere Pläne. Wir haben es kaum wahrhaben wollen, mussten uns schließlich aber entscheiden, die langersehnte Reise schweren Herzens zu stornieren. Wir haben nicht gedacht, dass Corona uns so lange in Atem und in Schach hält. Aber wir haben wie so viele mit Reiseplänen geduldig gewartet.

Im September 2021 sind wir dann erstmals wieder nach Lissabon gefahren, diesmal geflogen. Corona gibt es immer noch und wird es vermutlich weiterhin geben. Die „berühmte“ Zugverbindung vom Norden in den Südwesten Europas wurde leider eingestellt, es gibt sie so nicht mehr. Das Trenhotel („Sud“) ist ein Relikt aus vergangenen Zeiten. Wie ich es ahnte. Wir bedauern es sehr, dass es diese Reisemöglichkeit mit dem Trenhotel nach Lissabon nicht mehr gibt.

Eine kleine Hoffnung bleibt: Vielleicht gibt es 2023 wieder einen Nachtzug nach Lissabon?

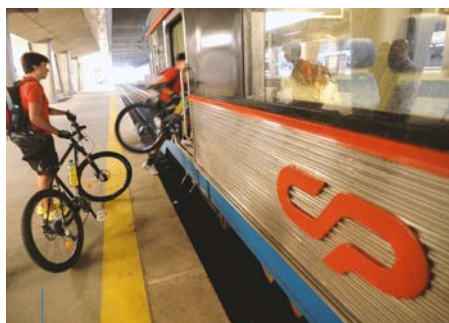
Zu den kleinen Fotos: 1. Trenhotel mit Schlafabteil; 2 u. 3. Nächtlicher Besuch in der ungewöhnlichen Trenhotel-Bar – erinnert an vergangene Zeiten mit vereinzelt, verlorenen Gestalten am Tresen – wie bei Nighthawks von Edward Hopper; 4. Das Trenhotel hat sogar eine komfortable Dusche mit Hygienartikel-Päckchen. **Fotoquellen: www.rail.cc lubero & Susanne Haußmann**

Vorbildlicher CP-Bahnservice für Buchungen in Portugal

CLAUS BUNK

Die *CP Caminhos de Ferro de Portugal* hat sich da zu einem beachtenswerten und kundenfreundlichen Dienstleister entwickelt, bei dem Bahnpreis unvergleichbar günstiger sind, und auch die Pünktlichkeit der Züge hat sich verbessert (wenn es nicht zu Streiks kommt). Beachtenswert sind die Leistungen für den Kunden, die ALLE papierlos im Internet erledigt werden können:

- Die Umbuchbarkeit jedes Tickets ist bis 30 Minuten vor Abfahrt des Zuges im Internet ohne Aufpreis möglich. Zu viel gezahltes Geld erhält man natürlich sofort zurück.
- Alle Buchungen werden innerhalb von Minuten per E-Mail als PDF zugeschickt und per SMS bestätigt. Ein Ausdruck auf Papier wird nicht gefordert.
- Platzreservierungen werden vorgeschlagen, aber der Kunde kann sie online verändern. Bahnfahrt ohne Sitzplatz gibt es nicht.
- Die Stornierung eines regulären Tickets vor Zugabfahrt ist jederzeit möglich, und man erhält sein gesamtes Geld über den vorherigen Zahlungsweg sofort zurück (ohne Bearbeitungsgebühr).
- Zahlungen sind mit Kreditkarten, MB Card, aber auch mit Paypal möglich.
- Für Senioren ab 65 gilt prinzipiell der halbe Preis, ob nun in der zweiten oder ersten Klasse. Diese Ermäßigung ist natürlich auch im Internet buchbar. Der Rabatt gilt auch für Fahrten ins spanische Galizien (Celta).
- Kinder bis zum Alter von 3 Jahren zahlen nichts, Kinder von 4 bis 12 Jahre erhalten 50% Rabatt. Alles ist im Internet buchbar. Junge Leute können bis zum Alter von 25 Jahren 25% Rabatt für Zugfahrten erhalten (CP Jovem).
- Einmal als elektronischer CP-Kunde eingetragen, merkt sich das CP-System die persönlichen Daten, das ewige Wiederholen der Daten entfällt. Historische Tickets können jederzeit eingesehen werden.
- Die Mitnahme von Fahrrädern kann neuerdings auch online gebucht werden. Es werden spezielle Waggons mit Fahrradstellplätzen eingesetzt.

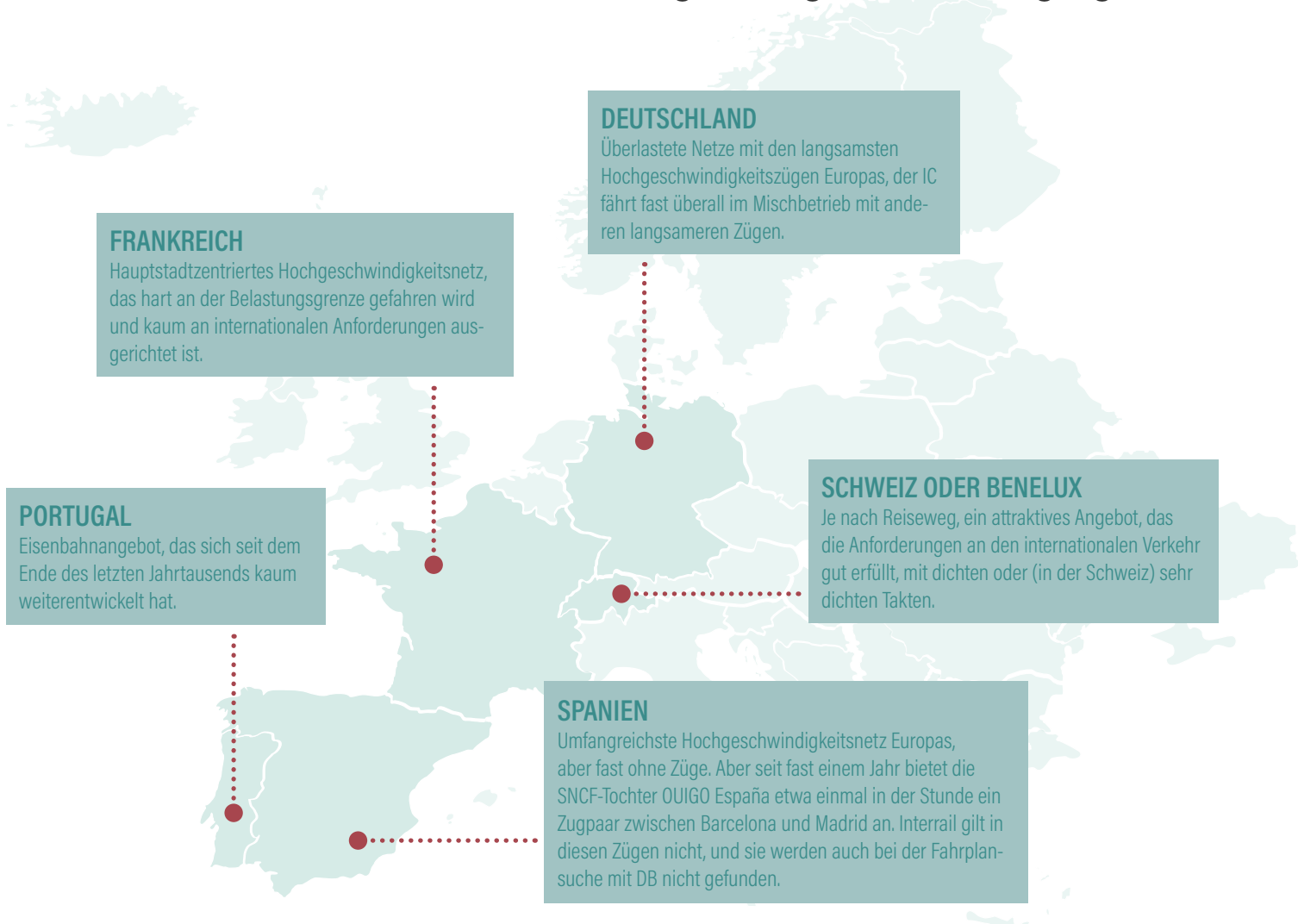


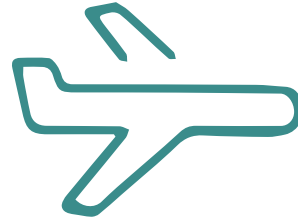
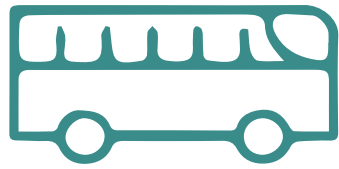
Mitnahme von fahrrädern mit der portugiesischen CP Bahn.
Fotoquellen: BTTLOBO.COM

Kleiner Führer für den europäischen Bahnverkehr

BERND DIETER SCHLANGE

Wer von Deutschland nach Portugal mit dem Zug fährt, kann ein breites Spektrum von Eisenbahnkonzepten erleben. Das alles (mit Ausnahme der eher vorbildlichen Schweiz) im Rahmen der EU, die sich zwar (durchaus sinnvollerweise) um Infrastruktur und Wettbewerbsstrukturen auf der Schiene kümmert, aber nicht darum, dass den Reisenden ein gutes Angebot zur Verfügung steht:





Und so braucht der Reisende, der von Hamburg nach Lissabon will, sehr viel Bahnbegeisterung, wenn er nicht das Flugzeug nimmt. Oder – und das betrifft angeblich ein Drittel der Menschen hierzulande – sie können aus gesundheitlichen oder Angstgründen nicht fliegen. Dann lässt man die Reise also sein. Insofern könnte man zynisch sagen, dass das Angebot der europäischen Eisenbahn ein guter Beitrag zum Umweltschutz ist, weil es ein Drittel der Bevölkerung an allzu langen Reisen hindert. Die anderen zwei Drittel nutzen hingegen das Flugzeug.

Und Abhilfe ist nicht in Sicht: 3 Nachtzüge (mit Schlaf- und Liegewagen) sollen im Laufe der nächsten Jahre zwischen der iberischen Halbinsel – aber nur Barcelona – Deutschland, Belgien und der Schweiz eingerichtet werden – vielleicht, wenn alles klappen sollte.

Den Nachtzug nach Lissabon gibt es also bis auf weiteres nur in der Literatur.

Zum Vergleich: Vor Corona hätten die Flugpassagiere zwischen Hamburg und Portugal ausgereicht, um einen täglichen Nachtzug von Hamburg nach Lissabon zu füllen – und es wäre noch der eine oder andere Flug übriggeblieben. Fast täglich lesen wir in der Zeitung, dass wir die Bahn statt des Flugzeuges nutzen sollen, um die Umwelt zu entlasten oder gar zu retten – aber, wenn man dann fahren will, fehlen die Voraussetzungen sogar für die, die auch ganz ohne Umweltgedanken einfach mal mit der Bahn fahren wollen. Zumindest diesen Menschen zu helfen sollte sich die europäi-

sche Verkehrspolitik endlich zum Anliegen machen. Schon deshalb, weil es schlechte Werbung für die EU ist, wenn sie sich zwar um die Belange der Wettbewerber am Verkehrsmarkt kümmert, aber nicht um die reisenden Bürger.

Und die Umwelt? Wie wäre es dann mal, zu schauen, wie die Umweltbilanz des Verkehrs zwischen Deutschland und Portugal verbessert werden kann. Gehen wir von den Reisenden des Jahres 2019 aus, und dann schauen wir mal. Wie ist die Umweltbilanz von Nachtzügen mit Schlafwagen? Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, aber auch im Vergleich zu Tageszügen (die haben durchaus die doppelte Kapazität bei gleicher Bilanz): Das kann man organisieren, in der Postkutschenzeit klappte das, da war das eine Aufgabe des Staates, der Unternehmen wie Thurn und Taxis entsprechend beauftragte und konzessionierte. Die Umwelt sollte solche Gedanken wert sein. Oder ist es vielleicht doch besser, umweltverträglicher zu fliegen? Die Belastung durch den Flugverkehr lässt sich mehr als halbieren, wenn man die Geschwindigkeit halbiert und dabei dann einige andere Möglichkeiten zur Verbesserung der Bilanz nutzt.

Vielleicht wäre das Ergebnis so, dass es unrealistisch, utopisch erscheint. Mag sein. Aber dann soll man uns nicht mehr mit der Klimarettung belästigen. Denn die Einhaltung der Klimaziele ist wie eine Schwangerschaft:

Entweder kommt sie oder sie kommt nicht. Und wenn sie eh nicht kommt, kann man auch einfach seinen Spaß haben, auch im Flugzeug.

Sieben kleine Geschichten von Zugreisen in Portugal

ALGETH WEERTS

Im falschen Zug

Ich sitze im *Alfa Pendular* in Richtung Süden. Ein Zug so komfortabel wie die ICEs in Deutschland. Weil ich über 65 Jahre alt bin - Rentenalter - zahle ich den halben Preis für die Zugreise und kann deshalb für etwa 14€ von Porto bis nach Lissabon fahren. Neben mir sitzt ein junger Mann. Er zeigt sein blaues *Andante*-Kärtchen. Das ist ein Ticket für Metro und Bus in der Großregion Porto und gilt auch für *Urbanos*, Vorortzüge. Er fragt: „Wo hält denn der Zug das nächste Mal?“ - „Ich denke in Aveiro“, sage ich; das ist etwa ein Fünftel der Gesamtstrecke. Als der Kontrolleur kommt, zeigt der junge Mann sein blaues Kärtchen und fragt, ob er damit in diesem Zug fahren kann. „Nein“, sagt der Kontrolleur. „Wo hält der Zug das nächste Mal? Wo kann ich aussteigen?“ fragt der junge Mann. „In Espinho“, sagt der Kontrolleur (was ein Drittel der Strecke von Porto bis Aveiro ist).

Das war's. Der Kontrolleur geht weiter. Der junge Mann ruft wahrscheinlich seine Freundin an und erzählt, dass er den falschen Zug genommen hat und später kommt. Fertig.



Algeth Weerts im Bahnhof von Porto São Bento.
Fotoquelle: Algeth Weerts



Bahnhof Oriente in Lissabon.
Fotoquelle: Algeth Weerts

Zu spät

Ein Freund von mir will mit dem Zug von Lissabon nach Porto fahren – seinem Rucksack hinterher (siehe nächste Geschichte). In Lissabon streiken schon seit einigen Tagen die Bediensteten der Metro und Vorortzüge – der Verkehr auf den Straßen ist immens. Mein Freund fährt mit dem Taxi zum Bahnhof Gare *Oriente*, der etwas außerhalb der Zentrums liegt. Verkehrschaos. Und leider kommt er viel zu spät beim Bahnhof an.

Der Freund geht zur *bilheteira*, dem Fahrkartenschalter, und berichtet von seinem Malheur. Die junge Frau am Schalter nimmt sein Ticket entgegen; fragt ihn, ob er den nächsten Zug nach Porto nehmen möchte – was er bejaht – und stellt ihm ein neues Ticket aus. Da diese Zugfahrt etwas preiswerter ist, bekommt er das überzählige Geld zurückgezahlt; dann kann er losfahren. Fertig.



Die Reise vom Rucksack

Ein Freund von mir (siehe oben) kam von seiner Reise an den Algarve zurück nach Lissabon. Und nach dem Aussteigen bemerkte er: Er hat seinen Rucksack im Zug liegen lassen, samt Laptop. Wer vom Süden kommt und nach Porto möchte, muss fast immer in Lissabon umsteigen. Fast immer - es gibt natürlich auch durchgehende Züge. In ebensolchem reiste jetzt der Rucksack nach Porto. Am Bahnhof wurde ihm gesagt, dass es leider keine Möglichkeit gebe, das vergessene Gepäckstück zurückzuholen, er müsse selber nach Porto fahren. Oder jemanden in Porto dort zum Abholen am *São Bento*-Bahnhof bitten.

Zugfahrten sind in Portugal erfreulich preiswert. Der Freund hatte noch Zeit, also entschloss er sich, am folgenden Tag nach Porto zu reisen. In Porto wendete er sich an die Gepäckaufbewahrung. „Ich möchte gerne meinen Rucksack abholen“. Er bekam seinen Rucksack ausgehändigt. Fertig. Ach, übrigens, er ist noch zwei Tage in Porto geblieben. Wir sind nett essen gegangen.

Notbremse

Bei dieser Geschichte geht es auch um ein vergessenes Gepäckstück. Diesmal andersherum. In Tunes, ein etwas kleiner Ort im Algarve, aber – sozusagen – ein Knotenpunkt für die Züge, die nach Norden gehen oder von Osten nach Westen fahren (oder eben umgekehrt).

Ein Mann war in Tunes in den Zug nach Norden eingestiegen. Erst als der Zug losfuhr, bemerkte er: Er hatte eine Tasche auf dem Bahnsteig stehen lassen. Beherzt griff er zur Notbremse, der Zug hielt an. Der Kontrolleur kam. Es folgte ein kurzer Bericht des Sachverhaltes.

Tasche vergessen – was soll man tun? Ganz einfach: den Zug anhalten, die Tasche holen und weiterreisen. Das ist doch für jeden Menschen verständlich. Und genau so ist es: Aussteigen, Tasche holen, einsteigen. Und weiter geht die Reise. Fertig.



Das ist mein Platz



Wenn ich in Portugal ein Zugticket kaufe, dann ist auf dem Bilhete, der Fahrkarte, immer meine Wagennummer und meine Sitzplatznummer angegeben. Der Preis für das Zugticket beinhaltet also den Sitzplatz. Natürlich passiert es manchmal – vor allem bei fehlender Brille – dass eine der Ziffern falsch gelesen wird.

Zwei junge Männer steigen in den Zug ein. Auf dem Platz, der offensichtlich für einen der beiden ist, sitzt eine etwas ältere Dame. Es ist auch normal, dass zuerst einmal gesagt wird: „Aber nein, schauen Sie hier, dass ist meine Sitzplatznummer.“ Es stellt sich dann fast immer heraus, dass eine der beiden Personen, die den Sitzplatz beanspruchen, im falschen Wagen sind. Gestritten wird darüber eigentlich nie. So auch die Dame, sie sitzt im falschen Wagen. Das ist also schnell geklärt. Sofort rennt einer der beiden Männer los, springt aus dem Zug, kommt nach einer Minute wieder und sagt zu der Dame: „Ihre Wagennummer ist zwei Wagen weiter hinten! Dürfen wir Ihnen helfen, Ihre Sachen dorthin zu tragen?“ Gesagt, getan. Ende gut, alles gut. Fertig.



Bahnhof in Setil (stillgelegt); Bahnhof Vila Franca de Xira.
Fotoquelle: Algeth Weerts

Moment mal

Regionalzüge verbinden – im Gegensatz zu Urbanos, die nur an die großen Städte (Porto und Lissabon) angebunden sind – auch auf längeren Strecken die kleinen Orte, in Portugal sind das eben keine Milchkannen, sondern die kleinen Orte. Zum Beispiel entlang der Algarveküste, von Faro nach Lagos. Mit so einem Regional bin ich unlängst von Portimão zurück nach Faro gefahren. Das sind knapp 70 km. Der Zug braucht für die 13 Haltestellen etwa eineinhalb Stunden. Mit diesem Zug fahren Touristen, um sich die Städte im Algarve anzusehen. Und die Menschen, die zur Arbeit fahren, von der Arbeit kommen, täglich. Man kennt sich. Der Schaffner wirkte ein bisschen so, als würde er in der eigenen Wohnstube agieren. Unterwegs entwickeln sich viele Begehrlichkeiten. Oder besser „Notwendigkeiten“. Von „weck mich mal in Silves“ bis „ich musste noch eben ein Brot kaufen“. Und es ist kein Problem, dem Schaffner Bescheid zu geben. Trotz dieser leicht verlängerten Aufenthalte so gut wie pünktlich!

Am nettesten fand ich, dass sich schon die Weiterfahrt in Portimão verzögerte, weil der junge Mann sagte „Meine Freundin ist noch auf der Toilette im Bahnhof“, und losrannte, um sie abzuholen. Schließlich war der Zug ja schon da. Nun, aber dann wartet der Zug eben einen Moment. Fertig.

Zwischenstopps

Auf der Rückfahrt von Faro nach Porto will ich einen Stopp einlegen in Grândola, um einen Freund zu treffen. Die Fahrt ganz aus dem Süden bis hoch in den Norden Portugals dauert lange. Grândola ist etwa nach dem ersten Drittel der Strecke. Und für mich mit vielen Erinnerungen verbunden. Für Menschen in Portugal scheint aber eine solche Stückelung der Strecke ganz ungewöhnlich zu sein. Der Schaffner jedenfalls schaut sehr lange auf mein Fahrticket. Ich sage, schulterzuckend: „Tja, ich habe Freunde in Grândola.“ Er schüttelt den Kopf, lacht, und zuckt auch mit den Schultern. Des Menschen Wille ist sein Himmelreich. So ist es!



Algeth Weerts auf dem Bahnhof von Caldas da Rainha.
Fotoquelle: Algeth Weerts

Auf die Strecke gebracht

HENRIETTA BILAWER

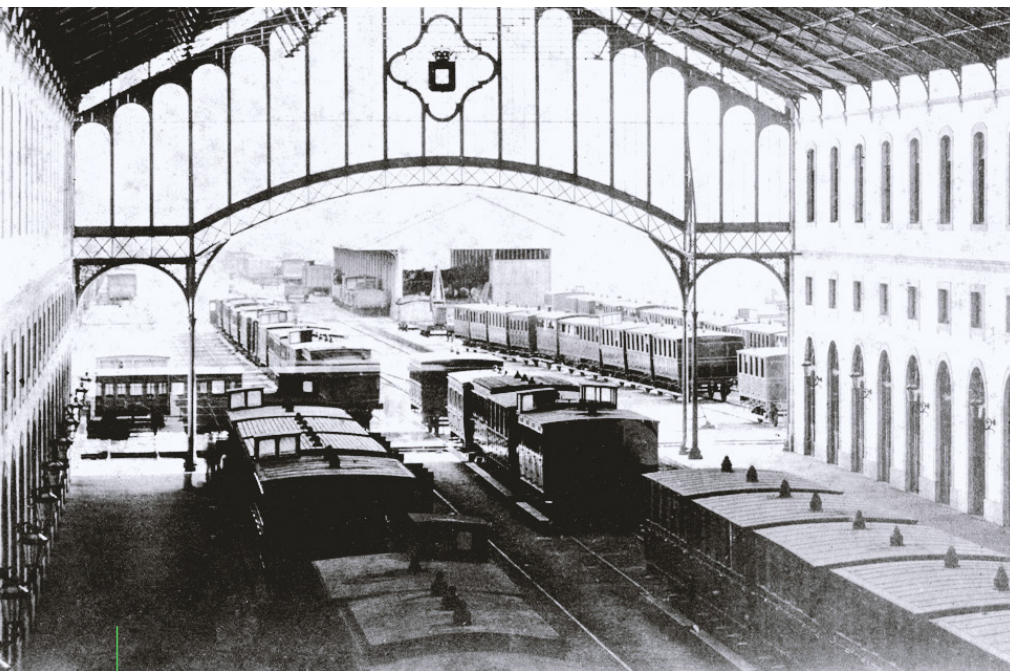
Der 28. Oktober 1856 ist die Geburtsstunde des Eisenbahnverkehrs in Portugal: Die erste Dampflokomotive setzte sich an der Lissabonner Station Santa Apolónia in Bewegung und fuhr in nordöstliche Richtung bis zum Bahnhof Carregado, 40 Kilometer weit. Die Fahrzeit betrug 40 Minuten.

Der weltweite Beginn des Eisenbahnverkehrs lag damals schon 21 Jahre zurück: Im September 1825 hatte in England die Bahn zwischen den Kohleminen von Darlington und der Hafenstadt Stockton-on-Tees Fahrt aufgenommen. Und von dort kam in den 1830er Jahren auch die erste Anregung, eine Eisenbahn in Portugal zu bauen: Benjamin de Oliveira, ein in England lebender Portugiese, empfahl seinem Heimatland, mit der Zeit zu gehen. Doch vorher galt es zahlreiche Skeptiker zu überzeugen, die in der Eisenbahn ein Gespenst der Moderne sahen.

Ein Jahrzehnt später war die Überzeugungsarbeit gelungen, und die Mehrheit der Verantwortlichen sah in einer möglichen Verbindung Lissabons mit dem Umland den Aufbruch in eine neue Zeit. 1844 wurden dann erste Pläne für den Bau einer Eisenbahn vorgelegt, mit der die *Companhia das Obras Públicas* (Gesellschaft für öffentliches Bauen) die Hauptstadt Lissabon mit der spanischen Grenze verbinden wollte. Lange hatten politische Wirren und fehlende finanzielle Mittel jedoch den Fortschritt gehemmt. Für den Aufbruch aus der Stagnation steht der Name António Maria de Fontes Pereira de Melo (1819 - 1887): Er war mehrfach

Minister, dreimal Regierungschef, ordnete die Staatsfinanzen, brachte die Industrialisierung voran und forcierte den Bau des neuen Verkehrsmittels, unter anderem durch die Schaffung eines Ministeriums für öffentliche Arbeiten.

In der Hauptstadt ging man allerdings davon aus, dass das Vorhaben für die damals vorhandenen Kapazitäten der portugiesischen Wirtschaft zu groß sein würde, so dass um ausländische Investoren geworben wurde und Kredite beantragt werden sollten. Wäre die Zuglinie dann fertig, so könnten die Darlehen mit dem dank der Eisenbahn generierten Kapital zurückgezahlt werden. Die Regierung nahm Kontakt zu in Portugal tätigen britischen Gewerbetreibenden auf, die nicht nur mit den Gegebenheiten Portugals bestens vertraut waren, sondern auch Rückgriff auf die Erfahrung mit dem Eisenbahnbau in England hatten. 1851 bewertete eine Kommission verschiedene Vorschläge, die die Grundlage für die Ausschreibung für eine Trasse von Lissabon über Santarém bis zur Grenze sein sollten. Doch erst 1853 und nach mehreren Änderungen der Streckenpläne erhielt das englische Unternehmen Shaw & Waring Brothers den Auftrag, die erste Bahnlinie zu bauen.



Santa Apolónia 1870; Streckenplan der CP 1895
Fotoquellen: Museu Nacional Ferroviário in Entroncamento

Die symbolische Zeremonie des ersten Spatenstichs fand am 7. Mai 1853 in Anwesenheit gekrönter Häupter sowie von Parlamentsmitgliedern, den Direktoren von Shaw & Waring und einer großen Zahl Schaulustiger statt.

Außer der Trasse nach Santarém wollte das beauftragte Unternehmen auch die nächsten vorgesehenen Abschnitte nach Porto und zur spanischen Grenze bauen, falls es dazu verbindliche Genehmigungen erhalten würde. Auch andere Gesellschaften legten Angebote vor, die aber entweder die Bedingungen nicht erfüllten oder am Streit über die Verzinsung der Investitionen scheiterten, an Verzögerungen bei der Enteignung von benötigtem Land und an Verträgen über entstehende Zusatzkosten durch baubegleitende Maßnahmen. Es wird von einem beteiligten Engländer berichtet, der seine bedeutsame Rolle in der Finanzwelt dadurch zu untermauern suchte, dass er "solvente Briten" nach Lissabon holte, die Inter-

esse an der Mitwirkung am Bahnbau zeigen sollten – falls entsprechende Bedingungen erfüllt würden. Es stellte sich jedoch heraus, dass der findige, windige Geschäftsmann, um seinen Vorteil zu wahren, keine Investoren, sondern ein paar arme Schlucker aus London an den Tejo geholt hatte, die er mit feiner Kleidung ausstaffierte und die einzig die Aufgabe hatten, im Wortsinn als gut betucht aufzutreten und wichtig zu tun.

Zu einem weiteren Streitpunkt wurde der Ort für den ersten Bahnhof: Unter anderem war der 'Largo de Arróios' im Gespräch, ebenso der 'Largo do Intendente', doch die daraus folgende Streckenführung wäre zu weit vom Tejo-Ufer entfernt gewesen, was die Kosten für den Materialtransport zu den Bahn-Baustellen drastisch erhöht hätte. Auch die verkehrstechnische Anbindung an die Fluss-Schifffahrt wäre entfallen. Nach längerer Verzögerung begannen schließlich die Arbeiten für den Bahnhof *Santa Apolónia*. Zunächst beförderte die Eisenbahn nur Personen. Ab 1858 kamen auch Güter auf die Schiene, vor allem Waren, die vom und zum Lissabonner Hafen transportiert wurden. Die spanische Grenze bei Badajoz wurde erst 1869 erreicht. Auf spanischer Seite fehlte jedoch die Verbindung nach Madrid, was die ersehnte Anbindung Portugals an das übrige Europa erneut ausbremste.

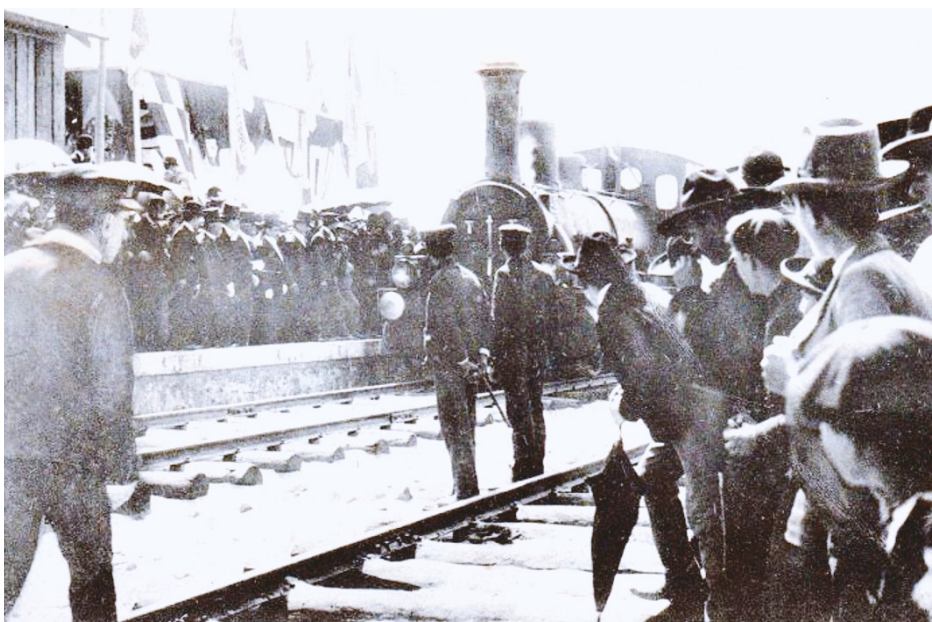
»

Die Pariser Börse notierte Aktien der portugiesischen Eisenbahnen. Doch die zahlreichen privaten Betreiber der Linien, darunter viele Heimkehrer aus Brasilien, die durch den Handel mit tropischem Holz reich geworden waren, behinderten mit gegensätzlichen Interessen die Entwicklung des Schienenverkehrs in Portugal. Darunter litt besonders der Süden des Landes.

- **1869** beendete die Regierung per Erlass das Gerangel um die Anbindung von Alentejo und Algarve.
- Ende Juni **1874** besuchte Fontes Pereira de Melo den Süden des Landes, insbesondere Portimão und Lagos, um sich ein Bild über die geplante Bahnlinie entlang der Südküste zu machen. Da Melos Reise durch die Region der erste Besuch eines hochrangigen Politikers in der Algarve war, folgerten die lokale Presse und die Bevölkerung des Algarve daraus, dass es den Politikern in Lissabon endlich ernst war mit der Region.
- Doch bis der erste Zug Faro erreichte, vergingen weitere 15 Jahre, bis zum 1. Juni **1889**. Portimão erhielt im Jahr 1902 einen Bahnanschluss, Olhão, Tavira und Vila Real de Santo António zwischen 1904 und 1906 und Lagos erst im Jahr 1922.
- Die Verantwortung für den gesamten nationalen Schienenverkehr wurde dann **1927** in der Eisenbahngesellschaft Caminhos de Ferro Portugueses gebündelt, die bereits seit 1860 existierte und erst 2004 die heutige Bezeichnung Comboios de Portugal (CP) erhielt.

Die Eisenbahn war fortan zugleich die treibende Kraft für den Brückenbau in Portugal, und so präsentierte der Ingenieur Miguel Pais 1876 seine Vision eines Eisenbahn-Viadukts vom Nordosten Lissabons nach Montijo am südlichen Ufer des Tejo – und plante dabei eine Fahrspur für andere Fahrzeuge ein. Der Traum des Ingenieurs sollte sich aber erst 1999 erfüllen, als die 1966 eingeweihte Ponte 25 de Abril um einen Gleiskörper unterhalb der Fahrbahn erweitert wurde.

Im Jahr 1895 umfasste das portugiesische Schienennetz 2.344 km, gegenwärtig (Stand: 2020) sind es 3.621 km, von denen jedoch nur rund 2.530 km befahren werden, denn seit den 1980er Jahren gab es zahlreiche Stilllegungen, und ganze Regionen verloren ihren Bahnanschluss. Übrigens entstand 1866, zehn Jahre, nachdem in Portugal der erste Zug über die Gleise gerollt war, die erste Versicherung für das Eisenbahnpersonal. Die Beschaffung des Versicherungskapitals war so einfach wie effizient: In die Kasse flossen die Einnahmen aus dem Verkauf verbilligter Fahrscheine an die CP-Mitarbeiter und die Strafzahlungen von Fahrgästen, die ohne Billett angetroffen wurden oder andere Vergehen gegen die Ordnung der Bahn begingen.



Ankunft des Zuges in Vila Real de Santo António bei Streckeneinweihung; Historische Aufnahmen aus dem Museu Nacional Ferroviário in Entroncamento. **Fotoquellen: Museu Nacional Ferroviário in Entroncamento**

Linha do Douro

wildromantische Eisenbahnstrecke

RUDOLF MALKMUS

In Porto wohnte der Portweinproduzent Arnold Burmester Gilbert, der Weingüter an den besten Südhanglagen zwischen Pinhão und Ferrão verwaltete. Da er nebenbei dem für portugiesische Mentalität etwas abartigen Hang frönte, sich mit Schlangen und Kröten zu befassen, konnte es nicht ausbleiben, dass ich mit diesem Bruder im Geiste Kontakte anknüpfte und wir in den 1980/90er Jahren wochenlang die abgelegensten Bergregionen zwischen Soajo und Bragança, zwischen Caramulo und Sabugal durchstreiften und mit seinem Motorboot durch die Douro-Schlucht tuckerten, um in den Felswänden horstende Geier und Schwarzstörche zu beobachten.

Es war Ende Mai 1989; wir hatten in Torre de Moncorvo in der Pensão „Brasília“ Quartier bezogen, als Arnold aus geschäftlichen Gründen nach Porto beordert wurde. Ich blieb noch einige Tage in Moncorvo, um nach meinen beschuppten Freunden in der wenig bekannten Serra do Reboredo Ausschau zu halten. Wir hatten ein Wiedersehen in Portos Zentralbahnhof São Bento verabredet, und somit stand mir eine Eisenbahnfahrt bevor. Sie war mit 164 km eine der wenigen längeren Strecken, die ich in den 45 Jahren meiner Reisetätigkeit in Portugal auf Schienen zurücklegte.

Ich musste also hinab zur Linha do Douro, die unterhalb Moncorvo mit dem Bahnhof von Pocinho ihre östliche Endstation aufwies. Vier Jahre zuvor hätte ich noch in Moncorvo in einem Waggon der Linha do Sabor Platz nehmen können. Das Schmalspur-Bummelbähnchen ru-

ckelte 50 Jahre lang (1938-1988) von Pocinho nach Duas Igrejas (12 km westlich Miranda do Douro) und diente vor allem dem Abtransport der Bodenschätze aus den Minen östlich Moncorvos (Eisenerz, Marmor). 1985 wurde der Fahrbetrieb für Personen, 1988 für Güter eingestellt, die Schienen abmontiert und die Strecke weitgehend in einen Radweg (*ecopista*) umgebaut. Zeitgleich mit der Linha do Sabor wurde Pocinho Endstation der Linha do Douro; denn letztere führte ursprünglich 30 km weiter bis Barca d'Alva und hatte Anschluss an das spanische Eisenbahnnetz.

Nachdem die Spanier aus Rentabilitätsgründen diese Verbindung 1985 stilllegten, stellte auch Comboios de Portugal (CP; portugiesische staatliche Eisenbahngesellschaft) 3 Jahre später den Betrieb für den Streckenabschnitt östlich Pocinho ein.



Wildromantische Eisenbahnstecke am Douro bei Mos.
Fotoquelle: Rudolf Malkmus

Der technisch anspruchsvolle Bau der Linha do Douro erfolgte übrigens bereits in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts und wurde 1887 abgeschlossen. Seine Existenz verdankt die Bahnlinie der konsequent betriebenen Infrastrukturpolitik von António Maria de Fontes Pereira de Melo. Sie ging unter dem Namen „Fontismo“ in die Geschichte ein. Unter seiner Regie fuhren 1856 in Portugal erste Züge und bis 1912 erreichte das Eisenbahnnetz eine Länge von fast 3 000 km.

Nachfolgend nun meine Reiseeindrücke: Ein Taxi bringt mich zum Bahnhof von Pocinho. Mehr uniformiertes Personal als Fahrgäste bevölkert den Bahnsteig. Ich löse ein rosa Pappkarton-Ticket und steige in einen der drei Waggon. Ein lang gezogener, schriller Pfiff; die Türen schließen sich. Mit 30-40 km/h rollt das Bähnchen auf breitspuriger Gleisanlage durch die Landschaft; es ist, als wanderte das Gefährt gemächlich über ein mit Gras und Stauden bewachsenes Gleisbett, touchiert von Gesträuch, Zistrosen und Ferula-Stauden; knapp an Felsen vorbei; immer wieder in Tunnels abtauchend; in jeder Kurve erbärmlich quietschend, ratternd und ächzend seinem nächsten Ziel entgegen: Freixo do Numão. Nur ein paar Häuschen. Vier Bauersfrauen mit Körben voll Hühnern und Gänsen stei-

gen ein. Ohrenbetäubender Informationsaustausch hebt an und wird an Lautstärke vom protestierenden Geflügel noch übertroffen. Als akustisches Sensibelchen wechsele ich den Waggon. Dort verbirgt sich ein des Lesens Kundiger hinter dem Vorhang eines weit ausgebreiteten *Diário de Notícias*.

Hinter Numão ändert sich das Landschaftsbild geradezu dramatisch. Von grellgelber Schwefelflechte und Moostepichen überzogene Granitwände; aus den Felsspalten hängen Ginsterbüsche ihre golden leuchtende Blütenpracht, quellen lila Lavendelstauden, ziehen sich Zistrosenfluren die Hänge hinauf; im üppigen buschigen Unterholz stehen urig verwachsene Kork- und Steineichen.

Bei Ferradosa überqueren wir den Douro und reisen auf der Nordseite des Flusses weiter. Hoch oben grüßt der Miradouro São Salvador do Mundo.

Die Bergflanken werden sanfter und lassen Weinbergen und kleinen Siedlungen Raum. Vorbei an der Barragem de Valeira erreichen wir Tua an der Mündung des gleichnamigen Flusses. Von hier zweigt eine ebenfalls 1887 fertiggestellte Stichbahn nach Mirandela ab, mit der vielleicht spektakulärsten Gleisanlage Portugals durch die untere Tua-Schlucht. Nicht mehrere Unfälle zu Beginn unseres Jahrhunderts, bei denen 3 Todesopfer zu beklagen waren, führten zur Einstellung des Bahnbetriebes, sondern eine Talsperre, deren Bau 2016 zum Abschluss kam. Weißgrau und abweisend plombiert das 108 m hohe Zementungetüm den Schluchtausgang. Die deaktivierte Bahntrasse ist heute Wanderweg durch eine wildromantische Landschaft. An den einst unbeschränkten Bahnübergängen stehen noch die Warnschilder:

„Atenção com os comboios – pare, escute, olhe“.

Weiter geht die Fahrt. Am Haltepunkt Castedo, wo man bestenfalls eine Meute vorbeistreichender herrenloser Hunde erwarten würde, betritt unverhofft eine junge lusitanische Schönheit den Waggon – Augen schwarz wie Tuschtinte, zudem von der Natur mit weiterem denkbar reizvollstem Zubehör ausgestattet – und platziert sich so günstig in mein Blickfeld, dass man es mir nachsehen wird, dass ich bis Pinhão, wo sie leider bereits wieder aussteigt, nichts über diesen Landschaftsabschnitt zu berichten weiß. Selbst der hinter seiner *Notícias* Versteckte wird unruhig und die ihm plötzlich immer wieder „versehentlich“ zur Seite rutschende Lektüre erlaubt verstohlene Blicke. Hinter Pinhão gewinnt die Lok an Tempo und rattert mit bis zu 70 km/h unterhalb Gilberts Weinbergen vorbei.



Bahnhof von Pocinho und von Pinhão mit vielen Azulejos.
Fotoquellen: Rudolf Malkmus

An den Hängen am Gegenufer klettern über ein endloses Terrassenpuzzle die sorgfältig gepflegten Rebstöcke hinauf, unterbrochen von Öl- und Mandelbaumparzellen; dazwischen kleine Weiler und Landgüter – stets mit obligatorischer Palme. Mit kreischenden Bremsen fahren wir in Régua ein. Von hier führt die Linha do Corgo 97 km über Vila Real nach Chaves. Auch sie wurde inzwischen deaktiviert (2009) und in eine *ecopista* umgebaut. Vermutlich ist in Régua heute Markttag. Ein fröhliches Völkchen, bepackt mit prall gefüllten Tragtaschen, Beuteln, Säcken und Körben strömt in die Waggon; begleitet von einem Duftgemisch aus gebratenen Hähnchenschenkeln, Gewürzaromen und *Bacalhau*. Ein kleiner Knirps kommt zu Besuch und drückt mir einen Arm voll frisch gepflückter Kirschen auf die Oberschenkel. Als Gegengabe stehen mir nur ein paar bunte Gummibärchen zur Verfügung – genug für herrlich strahlende Kinderaugen. Von Haltestelle zu Haltestelle schrumpft das Völkchen; herzerreißende Abschiedsszenen, nicht ohne hundert *abraços* und tausend *beijos*.

Inzwischen sind wir in Pala angekommen. Ein letzter Blick auf den Douro, zu dem drüben die Bestança-Schlucht in moosgrünem Waldkleid aus der Serra de Montemuro herab steigt; dann schlängelt sich das Bähnchen nordwärts bergauf und durchzieht – heute elektrifiziert – über Marco de Canaveses, Penafiel, Paredes und Ermesinde die Gefilde Minhoes. Je näher Porto rückt, umso weniger rustikal gekleidet sind die Fahrgäste; Verbalkontakte verlaufen verhaltener. Draußen begleitet uns die typische Minho-Countryside. 1989 gab es auf weiten Abschnitten noch das, was

in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Earl of Carnarvon (1800-1849) auf seinen Kutschenfahrten entzückte und er als „irdisches Paradies“ und „Feenland“ glorifizierte: eine Landschaft als harmonische Symbiose von Natur und Kultur, wo in bunter Verflechtung Wald- und Feldparzellen, umgrenzt von Reben-Pergolen, von mäandrierenden Bächen durchflossene Weiden, Landgüter mit plätschernden Brunnen und mit einer Nossa Senhora-Kapelle gekrönte Hügelkegel, die sich zu einem großen Garten Eden vereinten.

Ach, lieber Earl, danke den Göttern der Gnade deiner frühen Geburt. Die Feen haben sich längst zur Emigration entschlossen.

Je mehr man sich dem Großraum Porto nähert – spätestens ab Paredes – überall Straßengewirr, Betonbrücken, Stromleitungstrassen, Gewerbegebiete, hässlich zersiedelte Areale, dem Zerfall preisgegebene Landgüter, niedergebrannte Eukalyptuswäldchen, Brachflächen als Verfügungsmasse von Bauspekulanten. Pünktlich, nach 3,5 Stunden Fahrt, die mir als notorischem Automobilisten ganz neue Erlebniswelten erschloss, erreicht der Triebwagen seine Endstation São Bento in Nordportugals Metropole. Im Bahnhofsaal mit den wunderschönen Azulejos von Jorge Rey Colaço begrüßt mich mit weit ausgebreiteten Armen, sein Chaplin-Bärtchen frisch gestriegelt, in bewährter Zuverlässigkeit mein Exkursionskamerad.



Bahnhof von São Bento.

Fotoquelle: Tomasz Warszawski – stock.adobe.com

Linha do Douro

Mit der Bahn durch Portugal

GERD JÜCKSTOCK

Der gemütlich wirkende Mann mit dem etwas rundlichen Gesicht zieht langsam eine Mundharmonika aus der Brusttasche, während er in der anderen Hand etwas Undefinierbares hält. Er beginnt ein Lied zu spielen, das durch seinen ansteckenden Rhythmus Hände und Füße zucken lässt.

Ich fühle: Jetzt sind wir in Portugal angekommen, mit unserem kleinen Doppeltriebwagen auf der "Vouga-Linie", nicht weit von dem verschlafenen Dorf Sernada do Vouga entfernt. Drei Hamburger, zwei Mann Bahnpersonal und unser Mundharmonikaspieler sind die einzigen Fahrgäste auf unserer Rückfahrt nach Espinho an der Atlantikküste. Der Kontakt ist schnell hergestellt; wir erfahren, dass der Herr in seiner Freizeit in einem *Rancho Folclórico* spielt und sein kastagnettenähnliches Rhythmusinstrument aus drei selbstgefertigten Holzscheiben aus *pau de ferro* besteht.

So begann mein Artikel in der Portugal-Post 31/2005 über unsere Bahntouren in Portugal, und der hat inzwischen schon etwas Historisches, denn die Vouga-Linie wird inzwischen nur noch von Museumszügen befahren. Unsere Vermutung, dass wir uns beeilen müssten, um noch möglichst viele der von der Stilllegung bedrohten Strecken befahren zu können, hat sich im Nachhinein bestätigt. Denn auch die Linha do Tâmega nach Amarante wurde inzwischen geschlossen, so dass in Portugal keine Schmalspurstrecken mehr im Regelbetrieb befahren werden.

»



Der Mundharmonikaspieler auf der Linha do Vouga.
Fotoquelle: Gerd Jückstock

Im Jahr 2004 konnten wir noch einige Highlights für Bahnfreunde erleben, die es heute nicht mehr gibt, wie z.B. den legendären *Sud Expresso*. Hier einige Impressionen von unserer Reise: Zwei Hamburger fotografieren am Bahnhof *Oriente* zusammen mit einigen jungen portugiesischen Familienvätern einen recht unscheinbaren elektrischen Triebzug, den man auf den ersten Blick mit einem Vorortzug verwechseln könnte. Die Fahrt mit dem *Alfa Pendular* ist auch für Portugiesen nicht nur wegen des stolzen Zuschlags (€ 15,-) etwas Besonderes.

Erst seit 2004 fahren über die Brücke täglich vier Direktzüge in den Algarve, davon nur ein Alfa, und der hat es in sich. Beim Einsteigen in diesen modernen Hochgeschwindigkeitszug fällt im Vergleich zum TGV das großzügigere Raumangebot auf. Das Fahrgefühl ist von der Abfahrt an hervorragend: Der Zug fährt leise, der Wagenkasten wird in der Kurve außen angehoben, Klimaanlage, elektrische Jalousien, Kopfhöreranschluss sind Standard und eine digi-

tale Geschwindigkeits- und Temperaturanzeige informiert uns über einen langsamen Start (40-60 km/h). Das ändert sich auf der zweigleisigen Neubaustrecke hinter der Brücke bald. Der Zug erreicht auf einer perfekten Trasse kurzzeitig seine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Wer die portugiesische Bahn nur vom Geratter und Gewackel der Dieselmotoren vor der *Meia Praia* bei Lagos kennt, kann es kaum glauben. Und es wird noch besser: Selbst in den engen Kurven, in denen sich die Trasse durch die Ausläufer der Serra de Monchique windet, kann der Zug dank seiner Neigetechnik eine Geschwindigkeit von mindestens 100 km/h halten, ohne dass der Passagier sich unwohl fühlen würde. Ohne Ermüdungserscheinungen erreichen wir fast pünktlich um 19.56h Tunes, wo wir den Triebwagen nach Lagos besteigen. Diese Strecke bietet den direkten Vergleich zur Vergangenheit, was sich allerdings in nächster Zeit auch ändern soll. Noch rattern wir jedoch mit dem betagten *Triplo* (dreigliedriger Dieselmotorenwagen) auf verschraubten Uraltgleisen mit dem typischen "Tack, Tack" unserem Ziel entgegen.



Der „Alpha Pendular“ im Gare Oriente; Dampfzug Pinhão ; Warten auf den Zug in Tunes.

Fotoquellen: Gerd Jückstock

Nach einer Sonnenpause in Lagos soll unsere Reise in den Norden nun die Frage beantworten: Kann man Portugal mit der Bahn bereisen? Um die Antwort vorwegzunehmen:

Ja - aber mit viel Zeit, wenig Gepäck und einigen Vorkenntnissen. So kommt man zwar inzwischen in 3 Stunden von Lissabon nach Faro, von Lagos nach São Martinho do Porto an der Westküste nördlich von Lissabon benötigt man allerdings bei dreimaligem Umsteigen immerhin noch 7 Stunden.

An den Nebenstrecken wie der nach Figueira da Foz zum Beispiel ist die Förderung der EU zur Entwicklung der Infrastruktur bislang noch weitgehend vorbeigegangen, mit Ausnahme der dort eingesetzten klimatisierten Triebwagen. Auf den Hauptstrecken und im Nahverkehr in der Umgebung der Städte hat die EU dagegen durch eine bis zu 80%ige Mitfinanzierung der Bauprojekte eine beeindruckende Modernisierung bewirkt. So sind die elektrischen Vorortzüge um Lissabon, Porto und Coimbra herum in der Regel neu, komfortabel, klimatisiert und sauber. Viele Pendler würden sich in unseren Städten ähnliche Züge wünschen. Die Strecken Porto-Lissabon und Lissabon-Faro wurden und werden mit vielen hundert Millionen EURO erneuert und für höhere Geschwindigkeiten und Sicherheitsanforderungen hergerichtet.

Für Eisenbahn- und Portugalliebhaber sind die Schmankele einer Eisenbahnreise jedoch eher abseits der großen Routen zu finden. So sind auch unsere Ziele im Norden die Strecke nach Valença an der spanischen Grenze und die berühmte *Linha do Douro*. Die Fahrt zum Douro beginnt in Porto entweder im malerischen Bahnhof São Bento mit seinen berühmten Azulejos oder im modernisierten Durchgangsbahnhof Campanhã. Die traditionellen silberfarbenen Vierachser werden von einer orangefarbenen Diesellok mit dem Charme einer Industriebahn gezogen. Sie müht sich zunächst im Schnecken tempo die Hügel der eher uninteressanten Hauptstrecke Richtung Norden hinauf, um dann spätestens beim Übergang von der zweigleisigen elektrifizierten Vorortstrecke auf die traditionelle eingleisige Dourobahn schnell an Geschwindigkeit zu gewinnen.

Das in immer kürzeren Abständen vernehmbare "Tack-Tack" der Schienenstöße lässt ahnen, dass der Zug sich dem tiefer liegenden Douro-Tal nähert. Vorher stoppt der Zug allerdings noch an der Station von Livração, wo die Schmalspurlinie nach Amarante abzweigt, die wir später erkunden werden. Den Höhepunkt der Fahrt bildet der Streckenabschnitt von Pala bis Pinhão bzw. Tua, immer an den Ufern des Douro entlang. Der Blick auf die - teilweise leider auch verlassen - Weinberge und die zahlreichen Kreuzfahrtschiffe ist bis Régua an vielen Stellen ungehindert möglich. Dort wartet auf uns der sonnabends von April bis Oktober fahrende Museumszug nach Tua über Pinhão.

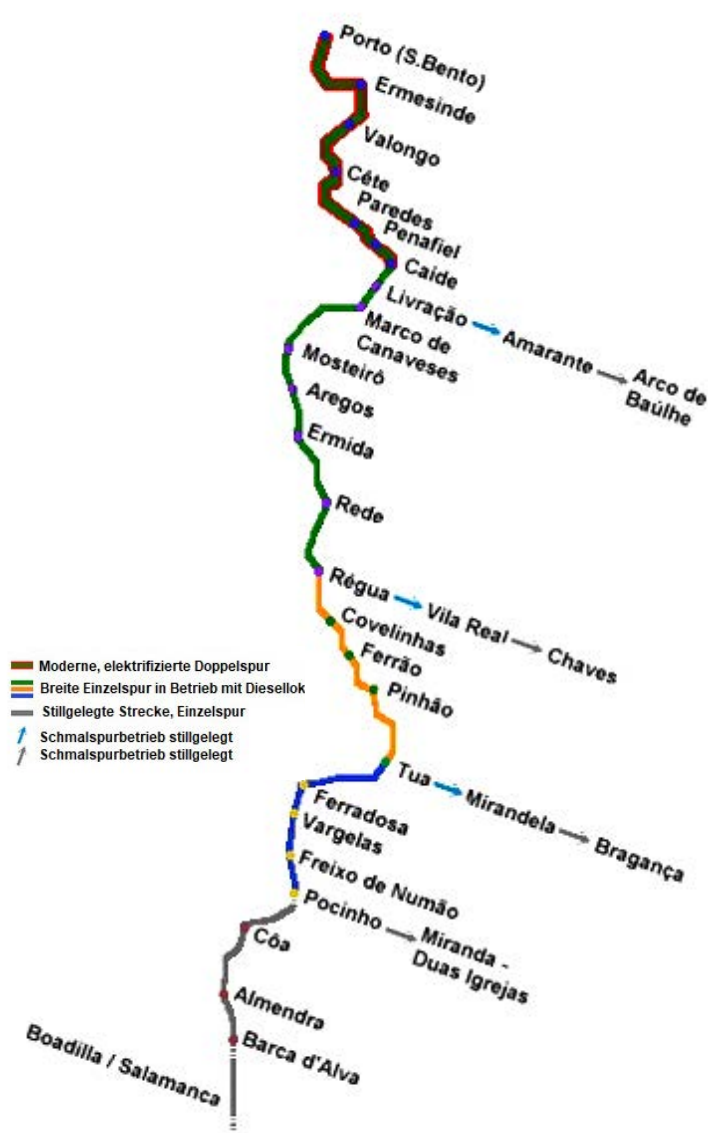


Abbildung: Bahnstrecke vom Douro

»



Fahrt mit der Linha do Algarve ab Tunes.
Fotoquellen: Gerd Jückstock

Aber - die Tickets sind schon ausverkauft! Nach erstem Schrecken am CP-Schalter leitet uns ein netter Angestellter zu Ana Paula, unserer Retterin von der Reiseagentur *Douroazul*. Sie erklärt uns - auf Deutsch - dass die CP nur Plätze in einem Waggon verkauft, während die übrigen Wagen über Agenturen verkauft werden, die meist ihren Douro-Kreuzfahrtpassagieren eine Abwechslung gönnen wollen. Mit Anas Hilfe können wir doch noch die kleinen braunen Zweiachser mit Holzaufbau entern, die uns, gezogen von einer 1925 in "Cassel" gebauten Dampflok der Firma Henschel, nach Pinhão bringen sollen. Auf harten Holzsitzen, vom Qualm der Lokomotive parfümiert, kann man sich bei Höchstgeschwindigkeit 50 km/h eine gute Vorstellung vom Reisen vor einhundert Jahren machen. Kurzfristig werden wir allerdings durch eine Folklore-Gruppe und junge Mädchen, die uns Portwein und ein Häppchen anbieten, von anderen Reiseeindrücken abgelenkt. Am sehenswerten Bahnhof Pinhão werden die Tanks der Lok aus einem alten Wasserkran gefüllt und die Lager geschmiert – für die meisten Fahrgäste eine willkommene Gelegenheit, die wunderschönen Azulejos zu fotografieren, die die Geschichte des Weinbaus und -transports erzählen.

Wir lassen den Zug nach Tua weiterfahren, um in aller Ruhe den idyllisch gelegenen Ort zu erkunden und die Landschaft mit ihren steilen Weinbergen auf uns wirken zu lassen.

Im Restaurant *Cais da Foz* am westlichen Ortsausgang bekommen wir trotz der ungünstigen Zeit ein *bife de vitela* mit den typischen geschmorten Kartoffeln in einer leckeren Soße, Wein vom Douro und Nachtisch der Region zu einem sehr günstigen Preis - und direkten Blick auf den Douro gratis. Zu einer Besichtigung eines Weingutes hier im Herzen des streng kontrollierten Portweinanbaugebietes fehlt leider die Zeit, denn wir müssen unseren Museumszug für die Rückfahrt nach Régua erwischen. Eine Übernachtung in einem kleinen Hotel oder für gehobene Ansprüche im *Vintage House* bzw. einem der luxuriösen Landhäuser der Region wäre sicher lohnenswert gewesen. Wir verbringen stattdessen eine Stunde auf dem Bahnhof von Régua, da der Anschlusszug fahrplanmäßig drei Minuten vor unserer Ankunft abgefahren ist. Wenn es nicht schon dunkel wäre, könnte man diese Zeit sicher gut nutzen, um einige Dampfloks, Triebwagen und alte Waggons aus dem Schmalspurbetrieb nach Vila Real zu fotografieren. So heißt es aber für uns entspannen auf den breiten Sitzbänken des frühzeitig bereitgestellten *Triplo* nach Porto.

"Jetzt weiß ich wieder, warum ich nicht nach Porto fahren wollte!", brummt Helge am nächsten Tag. Die immer wieder vom Atlantik heranziehenden, fast tropischen Regenschauer lassen uns bei einem Spaziergang zu den Portweinkellereien von Vila Nova de Gaia auf der anderen Seite des Flusses ahnen, was er meint. "Schnell weg hier!" heißt dann auch die Parole. Aber wohin? Kurze Beratung, dann steht der Entschluss fest: Im Norden, an der spanischen Grenze, hoffen wir auf Wetterberuhigung.

Neben der abwechslungsreichen, teils dicht am Atlantik verlaufenden Strecke reizt uns das Eisenbahnmuseum in Valença mit Fahrzeugen aus dem 19. Jahrhundert. Leider ist es - wie alle anderen während unserer Reisezeit - geschlossen, so dass es uns nach einem verregneten Rundgang durch die bekannte Festungsanlage am Minho am nächsten Tag nicht schwerfällt, wieder in Richtung Douro - diesmal mit Ziel Amarante - aufzubrechen.

In Livração an der Douro-Strecke wollen wir in einen kleinen Schmalspurtriebwagen umsteigen, um die landschaftlich reizvolle Fahrt entlang der bergigen Ufer des Rio Tâmega zu erleben. Trotz einiger Regenschauer ist die Fahrt und der Ort Amarante selbst diesen Abstecher wert. Mit knapp 40 km/h tuckert der recht moderne Umbautriebwagen aus dem ehemaligen Jugoslawien in einiger Höhe die Windungen des Flusses entlang. Unsere Rollenkoffer werden in Amarante auf dem Weg vom Bahnhof zum nächsten Restaurant durch das Kopfsteinpflaster hart geprüft, was uns ungläubige Blicke der dort wartenden Taxifahrer einbringt. Das sollte auch beim Personal des kleinen Restaurants um die Ecke nicht anders sein, als wir mit Sack und Pack und Gitarre einfallen und um Platz für uns und unser Gepäck bitten. Eine echte Herausforderung für unseren Wirt, der uns blitzschnell einen Tisch in seinem mit Mittagsgästen gut gefüllten Lokal bereitstellt, auch weil er seine in Interlaken am Thuner See erworbenen Deutschkenntnisse anwenden will. Wir bekommen eine klare Empfehlung zum



Bahnreisende PHGler Gerd Jückstock und Helge Dankwarth.
Fotoquelle: Gerd Jückstock

Mittagstisch, das Gepäck wird für uns verstaut und nach einem wunderbaren *lombo de porco assado* gibt es zum Nachtisch eine Kreation des Hauses aus Eis, *pudim flan*, Fruchtsalat und Waffeln und einen Soloauftritt des Chefs mit unserer Gitarre. Auf dem Weg zur Altstadt checken wir in der altherwürdigen *Albergaria Margeritte* ein, von wo es ein Katzensprung zum ehemaligen Kloster an der historischen Tâmega-Brücke ist.

Der Vorplatz mit seinen Bänken lädt zum Blick auf den Fluss und das gegenüberliegende Ufer mit der eigentlichen Altstadt ein. Dort findet man eine Reihe sehr gemütlicher Cafés mit Blick und Terrasse zum Fluss.

Da der Durchgangsverkehr über die etwas weiter entfernte neue Brücke verläuft, bietet sich das historische Zentrum für entspannte Besichtigungsspaziergänge an. Aber Amarante sollte uns noch aus anderem Grunde in Erinnerung bleiben.

Am nächsten Morgen geht es mit repariertem Rollenkoffer im Taxi zum Bahnhof, wo der Schienenbus schon mit ca. 20 Passagieren auf uns wartet. Auffällig ist das geschäftige Treiben des Bahnpersonals. Nach zwei vergeblichen Anlassversuchen von jedem Führerstand aus ist uns der Grund klar. Die Batterien haben die kalte Nacht nicht überlebt - keine Chance, den Dieselmotor in Gang zu bekommen. Es entwickeln sich lautstarke Debatten zwischen Einheimischen und Bahnpersonal, die Abfahrtszeit ist schon überschritten und der Schaffner telefoniert hektisch mit der Zentrale. Schließlich deutet sich eine Lösung an, denn plötzlich verlassen alle Einheimischen den Zug - nur wir werden nicht informiert. Ein Fahrgast macht uns Zeichen, den Zug in Richtung Vorplatz zu verlassen, dort sollen Taxis fahren. Auf Nachfrage erfahren wir vom Personal, dass wir auch Plätze im Taxi nach Livração auf Kosten der CP bekommen können und wir vielleicht sogar den IC nach Porto noch erreichen werden. Und dann beginnt eine kurvenreiche Taxifahrt über kleine Nebenstraßen, an deren Ziel wir und die anderen Mitreisenden tatsächlich noch den IC nach Porto knapp erwischen. Vielen Dank an die CP!

Wir werden diese Reise wohl nie vergessen...



Comboio em Pinhão.
Fotoquelle: José d'Encarnação

Lá vai o comboio Da fährt der Zug

A. Guimarães Übersetzt von Luise Albers

*Lá vai o comboio
lá vai a'apitar
Lá vai o comboio
p'ra beira do mar*

Da fährt der Zug
fährt pfeifend
da fährt der Zug
an die Küste

*p'ra beira do mar
p'ra beira do rio
e os passageiros
cheiinhos de frio*

an die Meeresküste
ans Flussufer
und die Passagiere
frieren doll

*cheiinhos de frio
cheios de calor
e os passageiros
a tocar tambor*

frieren doll
dann ist ihnen heiß
und die Passagiere
spielen Trommel

Mit dem Zug fahren

Viajar de comboio!

JOSÉ D'ENCARNAÇÃO

ÜBERSETZUNG: KARIN VON SCHWEDER-SCHREINER

1. O abandono

Custa-me passar ali e ter de atravessar carris quase enterados. É à entrada de Montoito, uma aldeia do concelho do Redondo, distrito de Évora. Era uma linha férrea que morreu, porque, um dia, uns senhores de Lisboa acharam que não merecia a pena manter essa ligação ferroviária para servir umas quantas aldeias dispersas pelo interior do País.

Custa-me ir de Coimbra à Lousã, circuito até há uns anos servido por linha-férrea (o «ramal da Lousã») que, a mando dos senhores de Lisboa, rapidamente se levantou, sem que houvesse alternativa do transporte para tantas localidades dos arredores da cidade.

Custa-me ir pela autoestrada do Sul e passar por cima da linha que ligava Beja ao Algarve e que também foi desactivada.

Hoje, os governos «torcem a orelha e não deita sangue» – como se diz em gíria, porque, asneira feita, não sabem como a hão-de emendar. Ou melhor, já viram que têm de voltar ao tempo antigo, pois, se outrora o comboio era o meio de transporte mais barato, agora, com todas as restrições energéticas, ainda o será mais!

1. Stillgelegt

Es schmerzt mich, dort vorbei zu fahren und fast in der Erde versunkene Schienen zu überqueren. Es ist am Ortseingang von Montoito, einem Dorf im Landkreis Redondo, Bezirk Évora. Es war einmal eine Bahnlinie, nun ist sie tot, weil einige Herren in Lissabon befanden, dass es sich nicht lohne, die Bahnverbindung zu ein paar in der Provinz verstreuten Dörfern aufrechtzuerhalten.

Es schmerzt mich, von Coimbra nach Lousã zu fahren, eine bis vor wenigen Jahren von der Bahn bediente Strecke (die „Nebenstrecke“ nach Lousã), die auf Befehl der Herren aus Lissabon schnell außer Betrieb genommen wurde, ohne für eine alternative Verkehrsanbindung zu etlichen Orten in der Umgebung zu sorgen.

Es schmerzt mich, auf der Autobahn Richtung Süden zu fahren, über die Bahnlinie, die Beja mit dem Algarve verband und ebenfalls stillgelegt wurde.

Die Regierungen heute „quetschen ihr Ohr, aber es kommt kein Blut heraus“, wie man umgangssprachlich sagt, denn ist die Dummheit einmal angerichtet, wissen sie nicht, wie sie es wieder ungeschehen machen können. Oder anders gesagt, inzwischen haben sie eingesehen, dass sie zur alten Zeit zurückkehren müssen, denn wenn der Zug damals das billigste Transportmittel war, dann ist er es heute bei all den Energieeinschränkungen erst recht!

»

2. Evocações

Como moro em Cascais, sempre me habituei a ir de comboio para Lisboa. De resto, esta linha – que já chegou a ser terminal do Sud-Express! – reúne as condições ideais e muitos guias turísticos a recomendam. Sou, porém, natural do Algarve e desde pequeno que ouvia falar do «comboio-correio», a carvão. Era o comboio mais usado de Lisboa para lá. Viajava-se a noite toda, para, no dia seguinte, o correio chegar às estações.

A palavra «estações» lembra-me a necessidade de explicar que, neste caso, não se tratava das estações de caminho-de-ferro (as gares...), mas das estações de correio. As estações requeriam, pela sua importância, que todos os comboios lá parassem, ao contrário dos apeadeiros, simples plataformas onde só paravam os comboios que assim possibilitavam a ligação entre aldeias. Hoje, com o desprezo a que se vem votando o comboio, até há estações que mais parecem apeadeiros, pois não têm bilheteira, não têm telefone, não têm pessoal, não têm café, não dispõem de serviço de táxis...

Falei do Algarve. É lá possível que se não privilegie a ligação ferroviária (ainda em via única e não electrificada!) paralela à costa, para servir as praias algarvias? É lá possível que uma cidade da importância de Silves – ela que já chegou, em tempos idos, a ser a sede episcopal algarvia! – não ter serviço de ligação ao centro urbano, uma vez que a estação fica a distância considerável?

2. Erinnerungen

Da ich in Cascais wohne, habe ich mich daran gewöhnt, mit dem Zug nach Lissabon fahren. Außerdem bietet diese Linie – die einmal sogar Endstation des *Sud-Express* war! – ideale Bedingungen, viele Touristenführer empfehlen sie. Aufgewachsen bin ich jedoch im Algarve, weshalb ich von klein auf von dem mit Kohle geheizten „Post-Zug“ gehört habe. Das war der meistfrequentierte Zug von Lissabon in den Süden. Man fuhr die ganze Nacht durch, damit die Post am nächsten Tag auf den Stationen ankam.

Das Wort „Stationen“ muss erklärt werden, denn in diesem Fall handelte es sich nicht um Bahnhöfe (*gares* ...), sondern um Poststationen. Weil sie so wichtig waren, mussten alle Züge dort halten, anders als bei den *apeadeiros*, den Haltestellen, mit schlichten Bahnsteigen, wo nur die Züge hielten, die für die Verbindung zwischen den Dörfern sorgten. Heute gibt es dank all der Verachtung für den Zug sogar Bahnhöfe, die eher wie Haltestellen anmuten, denn da gibt es keinen Fahrkartenschalter, kein Telefon, kein Personal, kein Café, kein Taxi ...

Ich habe vom Algarve gesprochen. Kann es sein, dass man dort die (noch eingleisige und nicht elektrifizierte!) parallel zur Küste verlaufende Bahnstrecke nicht als vorrangig für die Anbindung der Strände betrachtet? Kann es sein, dass eine so bedeutende Stadt wie Silves (die früher sogar Bischofssitz des Algarve war!) keine Bahnverbindung zum Zentrum hat, sondern dass der Bahnhof in beträchtlicher Entfernung außer-



Ponte ferroviária no Douro
Fotoquelle: José d'Encarnação

E, a propósito de estações e dos comboios e suas categorias conforme a velocidade para que foram pensados – na actualidade, há o alfa, o intercity, o regional, o urbano, o comboio de mercadorias (qual recoveiro)... –, há a história que compara a vida do Homem a um comboio. Pelos vinte anos, é um comboio urbano: pára em todas as estações; dos 30 aos 40, é regional, pára nos aglomerados mais movimentados; dos 40 aos 50, é intercity, porque só pára nas estações principais; dos 60 aos 70/75, é alfa, está cheio de pressa e só pára uma ou duas vezes no percurso; dos 75 em diante, não circula, vai para o estaleiro!...

3. De Lisboa para Coimbra

De Lisboa para Coimbra, onde trabalhei a partir de 1976, sempre privilegiei o comboio. Não havia já a 3ª classe, de bancos de madeira, que ainda apanhei na linha de Cascais, e de bilhetes bem acessíveis; mas eu só muito tarde comecei a ter posses para viajar em 1ª e no foguete, nome por que era conhecido o antecessor do alfa. Viajava em 2ª, em compartimentos de 8 passageiros. Ouvia, por isso, habitualmente, as conversas mesmo entre pessoas que acabavam de travar conhecimento e a quem uma viagem sem conversa, sem possibilidade de contar de vidas e de doenças não tinha graça nenhuma! Tinha dificuldade, eu, em entabular conversação. Preferia preparar as aulas, ler um livro, escrever o rascunho dum artigo; nem sempre, todavia, me escapava e lá tinha de ouvir e de trocar impressões.

*Sempre me agradou muito essa viagem, pelo tempo de que dispunha – primeiro, mais de três horas, agora duas horinhas bem rápidas – para me encontrar comigo mesmo, para observar os outros, para me deliciar com a paisagem. Um dos meus recentes livros de crónicas tem mesmo um título baseado na observação da lezíria ribatejana assim ao romper da manhã, quando o Sol acabara de nascer: sob as árvores, um manto branco, a geada que só mais tarde o astro-rei lograria derreter – e daí o título *Geada na Sombra!**

4. Os ferroviários

Uma das estações – essa de paragem obrigatória – o Entroncamento. Nasceu logo na 1ª metade do século XX, quando aí se fez o entroncamento da linha que daí seguia para a cidade da Guarda (a Linha da Beira Baixa) com a Linha do Norte, que liga Lisboa ao Porto. A maior parte da sua popu-

halb der Stadt liegt? In Zusammenhang mit Bahnhöfen und Zügen sowie den unterschiedlichen Typen entsprechend der Geschwindigkeit, für die sie konzipiert sind – aktuell gibt es den Alfa, den Intercity, den Regional-, den Vorort- und den Güterzug (wie eine Spedition) ... –, gibt es die Geschichte, die den Menschen mit einem Zug vergleicht. Mit zwanzig ist er der Vorortzug, er hält an jeder Station; mit vierzig bis fünfzig ist er ein Intercity, weil er nur an den wichtigsten Stationen hält; mit sechzig bis siebzig/fünfundsiebzig ist er der Alfa, hat es furchtbar eilig und hält nur ein- oder zweimal auf der ganzen Strecke; ab fünfundsiebzig wird er aus dem Verkehr gezogen ...

3. Von Lissabon nach Coimbra

Von Lissabon nach Coimbra, wo ich ab 1976 gearbeitet habe, bin ich immer mit dem Zug gefahren. Die 3. Klasse mit Holzbänken, wie ich sie noch auf der Strecke nach Cascais erlebt hatte, und sehr günstigen Fahrkarten gab es nicht mehr; aber die 1. Klasse und den „foguete“, den Vorgänger des Alfa, konnte ich mir erst sehr viel später leisten. Ich fuhr 2. Klasse in Abteilen mit 8 Plätzen. Deshalb hörte ich für gewöhnlich die Gespräche zwischen Menschen, die sich gerade erst kennengelernt hatten und denen eine Zugfahrt ohne Unterhaltung, ohne die Chance, über das Leben und über Krankheiten zu reden, überhaupt keinen Spaß machte. Mir hingegen machten Unterhaltungen Mühe. Ich wollte lieber den Unterricht vorbereiten, ein Buch lesen, den Entwurf für einen Artikel schreiben; doch nicht immer blieb ich verschont, und dann musste ich zuhören und meine Meinung sagen.

Die Fahrt empfand ich immer als angenehm, weil ich Zeit hatte – früher über drei Stunden, heute zwei rasch verflogene Stunden –, in mich zu gehen, Menschen zu beobachten, mich an der Landschaft zu erfreuen. Der Titel eines meiner letzten Bücher mit *Crónicas* basiert auf der Betrachtung der Flussniederungen im Ribatejo am frühen Morgen gleich nach Sonnenaufgang: unter den Bäumen ein weißer Schleier, der Raureif, den das Königsgestirn erst später wird auflösen können – daher der Titel *Geada na Sombra* (wörtl. Raureif im Schatten)!

4. Die Eisenbahner

Einer der zum Halten zwingenden Bahnhöfe ist Entroncamento. Entstanden ist er gleich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, als dort der Knotenpunkt für die Linie nach

»

lação original está, pois, ligada aos mais variados ofícios que o comboio alimenta, os ferroviários, desde funcionários da companhia (hoje chamada CP - Comboios de Portugal) até ao mais modesto dos operários: maquinistas, revisores, fiscais, agulheiros...

Por falar em operários, importa não esquecer que é inglesa a invenção do comboio; por isso, os comboios circulam pela esquerda, à moda inglesa, e o nome deriva de ‘convoy’, que também designa a força armada que protege, por terra ou por mar, pessoas ou mercadorias.

E porque é que eu relacionei operários com ingleses? Porque me apareceu, há anos, a palavra ‘chulipas’ para identificar as travessas de madeira de pinheiro (agora são de cimento) que uniam os carris. Palavra estranha, essa, se não a relacionarmos com a sua função de sobre elas, as chulipas, repousarem (dormirem...) os carris. Eram os... sleepers (de sleep, sono, dormir)! Os dormentes!

E carris faz-me lembrar «bitola», que é a distância entre um carril e outro. Usa-se em Portugal e em Espanha a bitola ibérica, de 1668 milímetros de espaçamento, como ficou convencionado a partir de 1955, diferente da europeia, a bitola-padrão, que é de 1435 milímetros. Diz-se que era também uma forma de os dois países estarem mais alheios a possíveis invasões europeias; na verdade, ir, por exemplo, de Lisboa a Paris no Sud-Express implicava, até não há muito tempo, fazer com que as carruagens-cama tivessem, de mudar de bitola, em Hendaya...

5. As estações floridas

Não quero terminar sem uma palavra ao período áureo – a meu ver – do caminho-de-ferro em Portugal, aí pelas décadas de 40/50 do século passado.

O tempo dos concursos das estações floridas, instituídos em 1941 pelos serviços de turismo e propaganda do Estado Novo, com o objetivo de «estimular o bom gosto na ornamentação floral das estações dos nossos caminhos de ferro e revelar aos turistas estrangeiros um aspeto bem característico do nosso temperamento artístico e do nosso proverbial bom gosto»!

O tempo em que se primou pelo embelezamento das fachadas com magníficos azulejos, que despertam ainda hoje

Guarda (Linha da Beira Baixa) und die Linha do Norte, die Lissabon mit Porto verbindet, eingerichtet wurde. Der größte Teil seiner ursprünglichen Bewohner sind deshalb Eisenbahner, in den verschiedensten Berufen tätig, die mit der Bahn zu tun haben, von Angestellten des Unternehmens (heute CP – *Comboios de Portugal* genannt) bis hin zu den einfachsten Arbeitern: Lokführer, Schaffner, Kontrolleur, Weichensteller ...

In Zusammenhang mit den Arbeitern sollte man nicht vergessen, dass die Eisenbahn eine englische Erfindung ist; deshalb fahren die Züge nach englischem Vorbild im Linksverkehr, und das Wort *comboio* kommt vom englischen *convoy*, was ja auch den bewaffneten Verband bezeichnet, der zu Wasser oder zu Land Menschen oder Waren begleitet.

Und warum erwähne ich Engländer in Zusammenhang mit Arbeitern? Weil mir vor Jahren das Wort *chulipas* begegnete, als Bezeichnung für die Kiefernholzschwelen (heute sind sie aus Zement) zwischen den Schienen. Ein merkwürdiges Wort, wenn wir es nicht in Verbindung mit ihrer Funktion sehen, denn auf diesen Schwelen ruhten (schlafen ...) die Schienen. Es waren die ... *sleepers* (von *sleep*, Schlaf, schlafen)! Im Portugiesischen die *dormentes*! (Abgeleitet vom Verb *dormir*, schlafen. Anm.d.Ü.)

Und bei Schienen denke ich an „bitola“, die Spurweite, also den Abstand zwischen den beiden Schienen. In Portugal und Spanien gilt die iberische Spur von 1668 Millimeter Abstand, wie 1955 festgelegt wurde, im Unterschied zu der europäischen Standard-Spurweite von 1435 Millimetern. Angeblich war das auch ein Weg, europäische Invasionen möglichst weit von den beiden Ländern fernzuhalten; bis vor nicht allzu langer Zeit mussten tatsächlich die Schlafwagen des *Sud-Express* von Lissabon nach Paris in Hendaya die Spur wechseln.

5. Mit Blumen geschmückte Bahnhöfe

Ich will nicht schließen, ohne die – meines Erachtens – goldene Zeit der Eisenbahn in Portugal zu erwähnen, also die 40er/50er Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts.

Die Zeit der Wettbewerbe um die geschmückten Bahnhöfe, eingeführt im Jahr 1941 von der Tourismus- und Propagandabehörde des Estado Novo, mit dem Ziel, „den guten Geschmack im Blumenschmuck unserer Bahnhöfe anzuregen und den ausländischen Reisenden einen ganz charakteristi-

a admiração de quantos não andam com pressa e podem deter-se momentos diante deles. A estação de S. Bento, no Porto, vem em todos os guias turísticos. E não poucos mostrarão também os azulejos da estação do Pinhão, na Linha do Douro.

Ah! a Linha do Douro, ao longo do rio, na soberba contemplação dos vinhedos em socalco, verdes no Verão, de um quente castanho-amarelado no Outono!... Ah! A Linha da Beira Baixa, também ela ao longo do curso do outro grande rio, o Tejo, a permitir o suave deslumbre da lezíria ribatejana e a passar, lá mais adiante, pela altaneira imponência das Portas de Ródão, ninho de grifos, águias e cegonhas!... Paisagens que só da janela do comboio se podem longamente apreciar!

schen Aspekt unserer künstlerischen Neigung und unseres sprichwörtlich guten Geschmacks zu beweisen“!

Die Zeit, zu der man Hauswände mit herrlichen Azulejos verzierte, die noch heute die Bewunderung derer wecken, die nicht vorüberhasten, sondern vor ihnen verweilen können. Der Bahnhof S. Bento in Porto steht in allen Reiseführern. Und in nicht wenigen sind auch die Azulejos des Bahnhofs von Pinhão an der Linha do Douro abgebildet.

Oh!, die Linha do Douro, dem Flusslauf folgend, mit großartigem Blick auf die Terrassen der Weinberge, im Sommer grün, im Herbst in warmem gelb-braun! ... Oh!, die Linha da Beira Baixa, auch sie einem großen Fluss folgend, dem Tejo, mit sanftem Blick auf die Flussniederungen des Ribatejo, dann etwas weiter die majestätischen Felsen der Portas de Ródão, wo die Gänsegeier, Adler und Störche nisten! ... Landschaften, die man nur von einem Zugfenster aus lange genießen kann!



Ankunft des Zuges in Pinhão; Azulejos in der Bahnstation São Bento in Porto; stillgelegter bahnhof.
Fotoquellen: José d'Encarnação

Reisen mit Stil

Viajando com estilo

ANNEGRET HEINOLD

Maria und ihr Sohn bringen mich zum Bahnhof in Aveiro. Der alte Bahnhof mit den schönen blau-weißen Fliesen ist schon lange nicht mehr in Betrieb. Es gibt einen neuen Bahnhof, er ist schlicht und funktional. Vor mir liegen zwei Wochen Algarve, also habe ich nicht nur einen Koffer und einen kleinen Rucksack mit, sondern auch meine Ukulele.

*I*sto é viajar com estilo, sagt Marias Sohn mit Blick auf die Ukulele. Nach einer Weile fährt der Alfa Pendular ein, der Schnellzug von Porto nach Faro. Ich mache es mir im Zug bequem.

Erste Klasse. Ohne Umsteigen bis Tunes. Auf einem vorher online gebuchten Platz, mit Steckdose und Tisch, in Fahrtrichtung. Fast geräuschlos gleitet der Zug mit 200 Stundenkilometern durch die Landschaft. Auf einer Anzeige sehen wir, wo wir sind, wie die Außentemperatur ist und mit welcher Geschwindigkeit wir uns bewegen. Jede Stunde (mindestens) kommt eine Angestellte mit einem Getränkewagen vorbei – Reisen mit Stil. Und für Senioren besonders erschwinglich, denn erstens ist Zug fahren in Portugal relativ günstig und zweitens zahlen Senioren ab 65 die Hälfte!

In Tunes steige ich in den Regionalzug nach Lagos um. Und schon ist es mit dem stilvollen Reisen vorbei. Ich habe natürlich nach wie vor meine Ukulele für meinen persönlichen Reisestil. Aber der Regionalzug bietet ein echtes Kontrastprogramm zum Alfa Pendular. Er ist voll. Er ist laut

durch Fahrgeräusche und geräuschvolle Fahrgäste. Das Gepäck hat man irgendwo zwischen den Füßen oder auf dem Gang. Der Zug rüttelt über die Gleise und schüttelt einen durch. Und wer sich jetzt nicht auskennt und vor der Endstation aussteigen möchte, ist aufgeschmissen. Ansagen sind hier Fehlanzeige. Und die Bahnsteige sind vermutlich an irgendeiner Stelle ausgeschildert, aber nicht unbedingt vom Zug aus sichtbar. Und jetzt am Abend schon gar nicht.

„Viajar de comboio na região continua a ser um martírio“, das Reisen mit dem Zug in der Region ist nach wie vor ein Martyrium, lautet die Schlagzeile der Zeitung *Jornal do Algarve* vom 2. August 2018. Und auch jetzt in 2022 hat die Schlagzeile nichts von ihrer Aktualität verloren. Es erinnert mich an das Zugfahren früher, als ich noch im Alentejo wohnte und meine Haltestelle Grândola war. Der Bahnhof war am Ende der Stadt. Die Pension gegenüber hatte den treffenden Namen Pensão Fim do Mundo, Pension Ende der Welt, und genauso fühlte es sich dort am Bahnhof auch an.



Der Bahnhof von Tunes bei Nacht; Reisen mit Stil - die Ukulele ist dabei; Gute Ausstattung im Alfa Pendular.

Fotoquellen: Annegret Heinold

An Bahnhöfen bietet Portugal ziemlich viel – schöne und hässliche, belebte und verlassene, weltberühmte und vergessene.

Weltberühmte wie den Bahnhof von Porto, der wegen seiner großen Fliesenbilder in der Eingangshalle eine der bekanntesten Sehenswürdigkeiten von Porto ist. Dort durfte ich vor ein paar Monaten eine Stunde lang inmitten anderer ratloser Passagiere stehen. Wir warteten auf den Vortzug nach Aveiro, der nicht kam, obwohl er angezeigt war. Da wurde auch nichts angesagt. Weder dass er ausfiel, noch ob oder wann ein nächster fahren sollte. Wir – die zusammengewürfelte Notmannschaft der verlassenen Passagiere – entschlossen uns dann, zum anderen Bahnhof in

Porto zu fahren und dort auf einen Zug nach Aveiro zu hoffen. Irgendwo erfuhren wir: Es war Streik. Und wenn man die Passagiere informiert, ist ja ein großer Teil der Streik-Effekts weg. Daher gab es keine Ansagen. Aber das nur nebenbei. Ein anderer berühmter Bahnhof ist der Oriente in Lissabon, mit seiner hohen ungewöhnlichen Dachkonstruktion, die architektonisch genial ist, aber bei Wind und Regen ziemlich ungemütlich.

Manche Bahnhöfe sind wenig bekannt, wie der von Alvega-Ortega, ein Bahnhof irgendwo im fast-Nirgendwo, der einen sofort an Western denken lässt. Dort, an diesem Bahnhof, hat die Bahnhofsuhr nicht mal Zeiger, das sagt eigentlich schon alles. Die modernen Bahnhöfe haben Cafés und Zeitungs-läden, im *Oriente* gibt es sogar einen großen bekannten Supermarkt. An den fast verlassenen Bahnhöfen auf dem Land stehen oft Töpfe mit bunten Blumen, und die *retretes*, die WCs, sind immer noch kostenfrei, laden aber nicht gerade zur Benutzung ein. In den letzten Jahrzehnten wurden viele alte Bahnhöfe stillgelegt, als Bahnlinien eingestellt wurden.

»

So auch eine der angeblich schönsten Strecken, *a antiga ferroviária do Vouga*. Sie führte über kurvige Strecken an dem Fluss Vouga entlang. Jetzt steht eine alte Lok vor der hohen Eisenbahnbrücke in Vouzela und eine zweite in einem Glaskasten in Real das Donas. Gäbe es diese Strecke noch, hätte ich eine Bahnstation, zu der ich zu Fuß gehen könnte.

Immerhin wird die schöne Streckenführung der alten Vouga-Linie jetzt als Ecopista, also als Radweg, ausgebaut.

Einige Abschnitte sind schon fertig, die anderen sollen bald fertiggestellt werden. Die Bahnstrecken eignen sich übrigens deswegen so gut als Radwege, weil sie keine großen Steigungen haben. Zur Geschichte der Eisenbahn in Portugal gibt es in Macinhata do Vouga ein nationales Eisenbahnmuseum. Und für diejenigen, die gerne die ganze Welt per Bahn entdecken möchten, bietet Portugal etwas ganz Besonderes: den Startpunkt beziehungsweise Endpunkt der längsten Eisenbahnverbindung der Welt - 18.755 Kilometer von Singapur nach Lagos! Und hier in Lagos – natürlich nach sehr viel weniger Kilometern – endet auch meine Reise.

Links

Museu Nacional Ferroviário in Macinhata do Vouga:
www.fmnf.pt/pt

Ecopista do Vouga – Fahrradwanderweg:
www.pt-br.facebook.com/ecopistado-vouga/

Von Portugal nach Singapur. Das ist die weltweit längste Zugverbindung Euronews:
www.de.euronews.com/reise/2021/12/16/von-portugal-nach-singapur-das-ist-die-weltweit-langste-zugverbindung



Bahnhof von Alvega-Ortega; Schild an der alten Lok der Antiga Linha do Vouga; Alte Lok im Glaskasten; Ecopista Vouga.

Fotoquellen: Archiv & @ecopistadovouga

A Linha do Algarve

100 Jahre Bahnanschluss nach Lagos

GERD JÜCKSTOCK

Wie Annegret Heinold in ihrem Artikel sagt, die längste Zugverbindung der Welt beginnt in Lagos. Sie führt vom Bahnhof Lagos nach Singapur, ist 18.755 km lang und dauert 21 Tage, wie die Daily Mail am 14.12.2021 berichtete. Möglich wurde das durch einen Schienenschluss zwischen China und Lagos im Rahmen der „Neuen Seidenstraße“ im selben Monat.

Vermutlich wird dieser Rekord weniger Einfluss auf die Nutzung der „Linha do Algarve“ haben als die bevorstehende Elektrifizierung, die nun im Abschnitt *Faro-Vila Real de Santo António* begonnen wurde. Nach Jahren des Stillstands sind nach der Erneuerung des Gleisoberbaus in den vergangenen Jahren endlich weitere Schritte der Modernisierung in Angriff genommen worden. So soll nach Fertigstellung des ersten Bauabschnittes bis Vila Real die Elektrifizierung und Teilmodernisierung des Abschnitts *Tunes-Lagos* erfolgen, leider nicht mehr rechtzeitig zum 100sten Jahrestag der Eröffnung des letzten Streckenabschnittes in diesem Sommer. (Der Abschnitt *Tunes-Faro* ist in Fortsetzung der Linha do Sul von Lissabon schon seit 2004 elektrifiziert).

Dieses Jubiläum wird in Lagos zurzeit intensiv vorbereitet: So plant der Stadtrat von Lagos (*Câmara Municipal de Lagos*) derzeit ein großes Programm zum 100. Jahrestag der Ankunft des ersten Zuges in Lagos. Dies ist noch nicht abgeschlossen, da es noch einige Aktivitäten gibt, die erst bestätigt werden müssen. Bisher ist geplant:

- Vortrag über das Eisenbahnumfeld: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft (*Centro Cultural de Lagos*)
- Ausstellung über den Zug und seine Bedeutung für Lagos (*Centro Cultural de Lagos*)
- Veröffentlichung eines Buches über die Algarve-Linie aus der Sicht der Triebfahrzeugführer
- Platzierung einer Skulptur, die auf das 100-jährige Bestehen anspielt, zwischen dem alten Bahnhof und dem aktuellen Bahnhof von der CP
- Vorbereitung eines der Eisenbahn gewidmeten Magazins mit Erinnerungen von Zeitzeugen, Reproduktionen historischer Dokumente usw.
- Ausstellung eines Siegels und Stempels durch die CTT zum Jubiläum
- Prägung einer Medaille mit Bezug zum Thema
- Teilnahme lokaler Kulturakteure an historischen Inszenierungen (Renactment)
- Ausstellung von Sammlungen zum Thema

»



Historisches Foto vom Bahnhof Lagos; Stillgelegter Bahnhof Lagos.
Fotoquellen: sulinformacao.pt & [Wikimedia](https://commons.wikimedia.org/)

Außerdem findet in Lagos eine jährliche Themenmesse mit den Produkten aus einem Wettbewerb statt, die regionalen Süßigkeiten aus dem Algarve gewidmet ist, genannt „*Arte Doce*“.

Das Thema des Jahres 2022 wird das hundertjährige Bestehen des Zuganschlusses sein.

So löblich diese Planungen in Lagos sind, können sie doch nicht über die aktuellen Probleme der Strecke und die Unzulänglichkeiten bei der Modernisierung hinwegtäuschen: Zurzeit gibt es zwischen Lagos werktäglich nur 9 Verbindungen in jede Richtung mit Abständen von bis zu drei Stunden, in Richtung Vila Real sind es nicht wesentlich mehr, die Fahrtzeit beträgt ca. 105 min für 84 km. Die technischen Probleme mit den uralten Triebwagenzügen (Duplo) u.a. führen zu häufigen Verspätungen, wie auch das deutsche Fernsehen beim Dreh zu dem empfehlenswerten Film „Mit dem Zug durch die Algarve“ (ARTE) feststellen konnte.

Anschlüsse nach Lissabon werden in *Tunes* oft verpasst, und die Beliebtheit des Bahnfahrens im Algarve hält sich bei der einheimischen Bevölkerung auch wegen dieser Erfahrungen sehr in Grenzen. 16 Halte auf der relativ kurzen Strecke mit einigen unbedeutenden Bahnhöfen erhöhen darüber hinaus nicht die Attraktivität des Angebots. Dabei gibt es seit Jahren viele Ideen und Vorschläge zur Verbesserung des Bahnverkehrs im Süden. Dazu gehören z.B.:

- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch Streckenerüchtigung und weniger Halte bzw. Schnellläufer, die es früher schon gab
- Verlegung der Streckenführung näher an *Albufeira*, *Quarteira* und *Loulé*, zusätzliche Zugkreuzungsmöglichkeiten
- Bau einer Stichstrecke zum Flughafen oder eines Bypasses über den Flughafen (wird durch aktuelle Planungen einer Straßenbahn konterkariert)
- Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Faro nach Sevilla
- Moderne Triebzüge
- Taktfahrplan
- Kurzfristig Shuttlebusverkehr Faro Flughafen-Bahnhof mit Ticketintegration

Kritiker aus der Bewegung Klimastreik in Portugal bemängeln darüber hinaus, dass die Fahrzeiterparnis von *Vila Real* nach *Lagos* seit 1980 gerade einmal 6 min beträgt, trotz neuer Gleise und schnellerer Triebzüge (früher fuhr noch die orangefarbene Einheitsdiesellok mit zwei Waggonen). Sie bemängeln, dass die Elektrifizierung kaum Fahrzeiterparnis bringe, ohne dass IC-Verbindungen mit weniger Halten zwischen *Vila Real* und *Lagos* ohne Umsteigen in *Faro* eingerichtet werden.

Immerhin hat die CP auf anhaltende Kritik hin ihre Pläne, alte Elektrotriebzüge aus dem Bestand im Algarve einzusetzen, wohl aufgegeben und verspricht jetzt moderne Neubau-Triebzüge einzusetzen. Auch nach *Vila Real* sollen IC bzw. Alfa Pendular durchfahren, was dem westlichen Abschnitt der *Linha do Algarve* allerdings nicht hilft.

Perspektivisch wäre sicher eine Flügelung (Aufteilung in zwei Zugteile) eines Doppel-Alfa Pendular in *Tunes* denkbar, wozu allerdings auch die Bahnsteiglängen der betroffenen Bahnhöfe angepasst werden müssten. Dann würde ein Teil nach *Lagos* weiterfahren und ein Teil nach *Vila Real* über *Faro*. Damit könnte die Verbindung auch für die vielen Zweitwohnungsbesitzer, Berufspendler und Touristen aus Lissabon und Umgebung attraktiv werden. Vielleicht würde die Bahn dann auf Dauer ihre ursprüngliche Bedeutung als Lebensnerv für Wohlstand und Entwicklung der Region wiedererlangen.

Heute ist wohl wenigen bewusst, dass der Bahnbau für die Entwicklung der Fischindustrie und den Transport und Verkauf landwirtschaftlicher Produkte eine zentrale Bedeutung hatte, ebenso wie für den einsetzenden Tourismus aus der Hauptstadt.

Lagos musste lange für den *Ramal de Lagos* (Stichstrecke nach *Lagos*) kämpfen, denn die Brücke über den *Rio Arade* war teuer und aufwendig. *Portimão* dagegen hatte schon 1903 am gegenüberliegenden Ufer seinen Bahnanschluss (*Ferragudo*). Zeitweise gab es im 19. Jahrhundert sogar Pläne, die Strecke weiter über *Aljezur* nach Norden zu führen, die aber bald aufgegeben wurden. So ist *Lagos* mit seinem Bahnhof in der Nähe der Marina der Endpunkt aller Inter-rail und sonstiger Bahntouristen geworden, die den Süden Portugals in westlicher Richtung erkunden wollen.

In der heutigen Diskussion über klimagerechte Mobilität gewinnt der Bahnverkehr in den Planungen der Europäischen Union und ihren Mitgliedsstaaten zunehmend an Bedeutung. Das geht auch an Portugal nicht vorbei, somit stehen die Chancen recht gut, dass die *Linha do Algarve* eine von vielen nicht mehr für möglich gehaltene Zukunft haben wird. Zu wünschen wäre es.



Ponte Ferroviária über den Rio Arade in Portimão.
Fotoquellen: Gerd Jückstock



Eisenbahnbrücke 'Ponte Ferroviária' über den Rio Arade bei Nacht.
Fotoquelle: Henrietta Bilawer

Geburtstag eines Wahrzeichens

HENRIETTA BILAWER

Die 'Ponte Ferroviária' über den Rio Arade ermöglichte die Fortführung der Eisenbahn durch den West-Algarve. Das metallene Bauwerk wird jetzt 100 Jahre alt.

Der erste Bahnhof, der die Stadt Portimão an die damalige 'Linha do Sul' anschloss, trug zwar den Namen der Algarve-Stadt, lag aber außerhalb, und zwar am Ost-Ufer des Rio Arade, zwischen Ferragudo und Parchal – und damit nicht einmal im eigenen Bezirk, denn die beiden Fischer-siedlungen gehören seit 1773 zum damals geschaffenen Kreis Lagoa. Der Bahnhof war von Anfang an als Provisorium ge-dacht, denn die Bahnlinie sollte eines Tages den Fluss über-queren; dann könnte Portimão einen Bahnhof direkt in der Stadt bekommen. Ein Konzept zur möglichen Nutzung der 1876 eröffneten Straßenbrücke zwischen Parchal und Por-timão, also ihre Erweiterung um eine Spur für den Gleiskör-per, wurde rasch verworfen: Vier Ingenieure hatten die Pläne geprüft: Die Konstruktion erwies sich als nicht durchführbar.

So entstand gut zweihundert Meter flussaufwärts das bis heu-te genutzte Eisenbahn-Viadukt; es ist das längste im Algarve. Die etwas mehr als 300 Meter lange und sechs Meter breite Fachwerk-Stahlbrückewurde zwischen 1915 und 1919 von der 'Companhia União Metalúrgica' gebaut, einem Konsortium metallverarbeitender Betriebe mit Sitz in Montijo. Die Inge-nieure der Firma Moreira de Sá & Malevez goss die Fundamen-te: Das Lissabonner Unternehmen besaß damals als einziges in Portugal die Lizenz für das zu jener Zeit noch neue Stahl-beton-Bausystem, das der französische Ingenieur François

Hennebique 1892 patentieren ließ, und mit dem wenige Jahre zuvor als Portugals erste Stahlbeton-Brücke die 'Ponte de Pa-rada' hoch über dem Rio Cávado bei Vieira do Minho gebaut worden war, die wegen ihrer Lage und dem Panoramablick als architektonisches Kleinod gilt.

Mit der Einweihung der Eisenbahnbrücke am 30. Juli 1922, die noch dazu das Handwerk so namhafter Konstrukteure vorwei-sen konnte, und mit dem Halt der Eisenbahn in der Stadt wuchs der Traum Aufstieg zur Hauptstadt des West-Algarve in Vila Nova de Portimão, wie die Stadt damals hieß. Tatsächlich verhalf die Brücke auch der übrigen West-Algarve zur Blüte, denn die Gegend von Portimão über Lagos bis Vila do Bispo und Aljezur hatte nun einen deutlich weniger weit entfernten Zugang für den Transport ihrer Wirtschaftsgüter aus Fischerei und Kon-serven-Herstellung, aus dem Handel mit getrockneten Feigen, Wein, Branntwein, Mandeln, Johannisbrot, Getreide, Gemüse, Viehzucht und Kalk. Seit einigen Jahren wird das alte Wahr-zeichen der Stadt auch nach Sonnenuntergang zum Blickfang:

Die Metallstreben der Eisenbahnbrücke sind dann zum Teil illuminiert und das Licht malt eine riesige Sardine über den Fluss.

Zugfahrt in Zeiten Salazars

Viajar de comboio em tempos de Salazar

FILIPA BAADE

ÜBERSETZUNG: KARIN VON SCHWEDER-SCHREINER

Im Februar 1964 fuhr ich mit meiner Cousine und Freundin Maria Alice im Zug nach England, wo wir als Au-Pair arbeiten wollten. An einem regnerischen Wintermorgen verließ der Zug den Lissabonner Bahnhof Santa Apolónia in Richtung London.

Em fevereiro de 1964, fui de comboio com a minha prima e amiga Maria Alice trabalhar para Inglaterra como Au-Pair. Saímos da estação Santa Apolónia em Lisboa numa chuvosa manhã de Inverno, com destino a Londres.

Imaginávamos e esperávamos que a nossa primeira e grande viagem de comboio fosse muito divertida e que iríamos ver paisagens e cidades de Portugal até então para nós desconhecidas e encontrar pessoas interessantes, o que em parte aconteceu. Quando ouvi o apito para a partida do comboio, senti que já tinha saudades de tudo o que deixava para trás. O comboio com compartimentos mais ou menos confortáveis, tinha poucos passageiros, pois na ditadura do Salazar poucas pessoas podiam viajar e muito menos jovens, sendo por falta de meios financeiros como pela proibição de viagens ao estrangeiro, a não ser como turista com um passaporte válido por apenas três meses e claro, no inverno ninguém viajava de comboio.

A que velocidade o comboio percorria montes e vales, não faço uma ideia, apenas sei que para nós era uma verdadeira aventura. A certa altura entraram no nosso compartimento dois senhores de meia idade, bem vestidos, simpáticos e educados.

Wir malten uns aus und hofften, dass unsere erste große Reise mit dem Zug Spaß machen würde, dass wir unbekannte Gegenden und Städte von Portugal sehen und interessanten Menschen begegnen würden, und so kam es dann auch zum Teil.

Als zur Abfahrt gepfiffen wurde, merkte ich, dass ich schon Heimweh nach allem hatte, was ich zurückließ. In den mehr oder weniger komfortablen Abteilen saßen einzelne Leute, denn während der Salazar-Diktatur konnten nur wenige Menschen reisen und erst recht nicht junge Leute, zum einen aus finanziellen Gründen, zum anderen, weil Reisen ins Ausland verboten waren, es sei denn, man reiste als Tourist mit einem für drei Monate gültigen Pass, und im Winter reiste sowieso niemand mit dem Zug.

Mit welcher Geschwindigkeit der Zug durch Täler und über Hügel fuhr, kann ich nicht sagen, ich weiß nur, dass es für uns ein wahres Abenteuer war. Irgendwann betraten zwei Herren mittleren Alters, beide gut gekleidet, nett und höflich, unser Abteil. Sie fragten, ob noch zwei Plätze frei seien, was wir bejahten, worauf sie sich als Vertreter von irgend etwas vorstellten ... ihr Gepäck ablegten und sich setzten.

»



No comboio soubemos que muitos jovens principalmente rapazes foram impedidos de sair de Portugal tendo assim de regressar às suas casas ou talvez tendo sido presos.

Perguntaram-nos se neste compartimento haviam dois lugares livres, dissemos-lhes que sim, cumprimentaram-nos apresentaram-se como viajantes de qualquer coisa... arrumaram as malas e sentaram-se. Começaram por nos perguntar se conhecíamos as cidades ou paisagens por onde passávamos, dissemos que não pois era a primeira vez que viajávamos de comboio naquela região visto que íamos para Inglaterra, admiraram-se de duas jovens irem sozinhas para tão longe. Perguntaram-nos o que íamos fazer, e nós dissemos-lhes que íamos visitar familiares que tínhamos um passaporte de turista, mas que tencionávamos ficar um ano. Isto despertou-lhes a atenção e o seu interesse por nós foi enorme, fazendo-nos mil perguntas até política e claro fomos dando ingenuamente informações pessoais.

Poucos quilômetros antes de Vilar Formoso, cidade fronteiriça com a Espanha aconselharam-nos a que não fôssemos tão abertas em viagens com pessoas desconhecidas como com eles, pois tinham autoridade e poder para impedir ali já a continuação da nossa viagem. Pegaram nas suas malas, desejaram-nos boa viagem e saíram do nosso compartimento ficando no corredor a observar os passageiros que se preparavam para continuar viagem ou o seu fim. Nós ainda amedrontadas dirigimo-nos para a saída deste comboio português para apanhar o comboio espanhol na linha oposta, que esperava pacientemente os passageiros que seguiam para vários pontos da Europa.

Depois de encontrar o nosso lugar e arrumar a pequena mala, sentamo-nos tentando esconder o susto que os agentes da PIDE nos deram. No comboio soubemos que muitos jovens, principalmente rapazes, foram impedidos de sair de Portugal tendo assim de regressar às suas casas ou talvez tendo sido presos. A nossa viagem de comboio espanhol continuou e chegamos sãs e salvas ao nosso destino.

Só dias mais tarde conseguimos perceber o perigo que esta viagem nos podia ter trazido, pois no tempo do Salazar não havia segurança de nada, tudo dependia de uma boa ou má disposição dos seus denunciantes. Claro, anos mais tarde, fiz algumas viagens de comboio em Portugal, sem medo agora com a minha família.

Nach einer Weile fragten sie, ob wir die Städte und Gegenden kannten, durch die wir fuhren, und wir antworteten, es sei das erste Mal, dass wir mit dem Zug unterwegs seien und nach England wollten, und sie wunderten sich, dass zwei so junge Mädchen allein so weit weg fuhren. Sie fragten, was wir da wollten, und wir sagten, wir würden Verwandte besuchen, wir hätten einen Touristenpass, wollten aber ein ganzes Jahr bleiben. Das weckte ihre Neugier, sie stellten tausend Fragen, auch zur Politik, und natürlich gaben wir naiv Auskunft über uns. Wenige Kilometer vor Vilar Formoso, der Grenzstadt zu Spanien, gaben sie uns den Rat, Fremden gegenüber nicht so offen zu sein wie zu ihnen, denn sie hätten Macht und Befugnis, uns auf der Stelle an der Weiterreise zu hindern.

Sie nahmen ihr Gepäck, wünschten uns eine gute Fahrt, verließen unser Abteil und blieben im Gang stehen, um die Menschen zu beobachten, die aussteigen oder weiterfahren wollten. Noch ganz verängstigt verließen wir den portugiesischen Zug, um den in den spanischen Zug zu steigen, der auf der gegenüber liegenden Seite geduldig auf die Passagiere wartete, die zu den verschiedensten Zielen in Europa weiterreisen wollten.

Nachdem wir unsere Plätze gefunden und den kleinen Koffer verstaut hatten, setzten wir uns, bemüht, uns nicht anmerken zu lassen, welchen Schreck die PIDE-Agenten uns eingejagt hatten. Im Zug erfuhren wir, dass viele junge Leute, vor allem männliche Jugendliche, daran gehindert worden waren, aus Portugal auszureisen, entweder hatten sie nach Hause zurückfahren müssen oder waren womöglich verhaftet worden. Wir fuhren im spanischen Zug weiter und erreichten wohlbehalten unser Ziel.

Erst Tage später wurde uns bewusst, in welcher Gefahr wir uns befunden hatten, denn in der Salazar-Zeit gab es keinerlei Sicherheit, entscheidend war immer, wie gutwillig oder böse die Spitzel waren. Jahre später bin ich natürlich wieder in Portugal Zug gefahren, dann aber ohne Angst und mit meiner Familie.



Reisen zu Zeiten Salazars.
Fotoquelle: Bibliotheca d Arte FCG

Bahnfahrt 1990 - Hamburg nach Portugal

BERND DIETER SCHLANGE

An einem regnerischen Tag begannen Barbara und ich unsere erste Reise nach Portugal in einem Schlafwagenabteil des Nachtzuges Hamburg – Paris. Bisher meist Liegewagnennutzer, empfanden wir die Enge des Schlafwagenabteils als geradezu komfortabel, die Zeit vor und nach dem Schlafen verbrachten wir auf dem Gang.

An der Gare du Nord regnete es immer noch. Weiter Richtung Portugal ging es mit der Metro, jedenfalls bis zur Gare Montparnasse. Das war nicht einfach, mit Drehkreuzen, durch die die Rucksäcke nicht passten, und ohne französisches Kleingeld für die Fahrkarte (damals gab es noch keinen Euro).

Weiter ging es mit einem klassischen Schnellzug durch meist hügelige Landschaft dem Atlantik entgegen. Direkt hinter der spanischen Grenze, in Irun, endete der Zug. Nahe am Bahnhof fanden wir ein Zimmer in einem preiswerten Hotel.

Am nächsten Morgen starteten wir früh in Richtung *Minho*. Es ging durch eine grüne, hügelige bis bergige Landschaft, die dann langsam immer weiter ins Braune wechselte, der Übergang vom atlantischen zum mediterranen Klima. Und jetzt rächte sich der Reisetart direkt nach Barbaras Feierabend – sie musste dringend ins Bett, fühlte sich kaputt und schwach. Für Spanien hatten wir uns eine Eisenbahn-Netzkarte gekauft, das erwies sich jetzt als Glück im Unglück: Statt in Richtung *Minho* umzusteigen, verließen wir in Ávila den Zug und suchten uns eine Pension.

Morgens gab es keinen Zug von Ávila zum *Minho*, also fuhren wir nach Madrid und stiegen dort in den „Talgo“ Richtung Lissabon. Der Zug war bequem und leer, noch leerer als es die Landschaft der spanischen Extremadura war. Dass dieser Eurocity an einem völlig einsamen Bahnhof mit dem Namen Rio Tajo hielt, empfanden wir als Symbol für diese Leere. Direkt hinter der Grenze, am Bahnhof *Marvão-Beira*, stiegen wir aus, während die portugiesischen Grenzer einstiegen. Als der Zug wieder anfuhr, fragte Barbara, ob sie als US-Citizen keinen Stempel im Pass brauche. Doch, den brauchte sie, der Zug bremste nach wenigen Metern, ein Grenzer stempelte ihren Pass am offenen Fenster des Zuges, und wir waren fast alleine. Eine Station wollten wir noch weiterfahren, und nun wurde ein alter Triebwagen in den Bahnhof geschoben, schon das Äußere war nostalgisch, das Innere mit der Motorhaube mitten im Fahrgastraum erst recht. Und als dann zwei Bahnbeamte mit einer Kurbel kamen und damit kraftvoll den Motor des alten Gefährts anwarfen, war das Gefühl nostalgischer Ruhe fast perfekt. Auch dass wir den Weg vom Bahnhof in die Stadt in *Castelo de Vide* zu Fuß gehen mussten, schreckte uns nicht, obwohl es ständig bergauf ging.



Zugfahrt am Douro; Ansicht von Ávila, Spanien; Fähre über den Minho; Triebwagen der Schmalspurbahn nach Vila Real; Bahnhof von Marvão/Beira. **Fotoquellen: Bernd Dieter Schlange**

Es roch nach Herbst und reifen Früchten, an einem Brunnen fragten wir zwei alte Frauen, ob man das Wasser trinken könne, und ständig lag vor uns die alte Stadt, über der man anlässlich unserer Ankunft einen wunderschönen Vollmond aufgehängt hatte.

Schon in diesem Moment spürten wir die Ruhe, die Stimmung, das Gefühl, mit dem Portugal, das ganze Land, die Kultur, uns für Jahrzehnte in seinen Bann ziehen würde.

Fernab der Küste fuhren wir mit Bussen nach Norden, nur von *Peso da Régua* aus nahmen wir noch zweimal den Zug. Der Ausflug am Douro entlang, flussaufwärts, am offenen Fenster stehend, den Fahrtwind spürend, mit dem immer neuen und doch so ruhigen Blick auf den Fluss, die Berge, die langsam, je weiter aufwärts man kam, immer rauer wurden, war einfach nur schön und eindringlich.

Die Fahrt mit der Schmalspurbahn nach *Vila Real* war Urlaubsgefühl pur – mitten durch die Weinberge, in denen gerade die Ernte stattfand, dicht vorbei an jungen Männern, die die Trauben von den Reben schnitten, und noch dichter an jungen Frauen mit Kiepen auf dem Rücken. Das sah romantisch aus, aber wir mussten die Kiepen ja nicht tragen.

»

Am Ende der Reise wollten wir mit der Minhofähre von *Monção* nach Salvatierra übersetzen. Es war ein kühler Herbstmorgen, einzelne Nebelschwaden zogen über den Fluss, wir waren die einzigen Fahrgäste im Bus zur Fähre. Und auch Autos waren kaum unterwegs. Umso erstaunter waren wir, als wir an der Grenzstation ein gutes Dutzend Beamter entdeckten. Der Grund war schnell gefunden: Einer der Beamten hatte Geburtstag, und es wurde gefeiert; ein großes Buffet war aufgebaut, und die wenigen Reisenden – nur wir zwei – waren eingeladen, sich zu bedienen. Dann setzten wir über nach Spanien und gingen zum Bahnhof.

Als wir ein gutes Jahr später wieder nach Portugal reisen wollten, gab es keinen Tageszug mehr zwischen Madrid und Lissabon. Und heute? Die Schnellzüge mit kommunikationsfreundlichen Abteilwagen sind verschwunden, und auch Schlafwagen gibt es fast keine mehr. *Marvão/Beira* und *Castelo de Vide* haben ihre Bahnhöfe

verloren, die Schmalspurbahnen am Douro sind stillgelegt. Die Fähre über den *Minho* ist längst durch eine Brücke ersetzt. Um unterschiedliche Währungen braucht man sich nicht mehr zu kümmern, niemand stempelt mehr aus dem anfahrenden Zug heraus einen Pass. Und auch Barbara ist nicht mehr bei uns.

Jetzt überlege ich, ob es eine gute Idee ist, doch noch einmal mit der Bahn nach Portugal zu reisen. Mit neuen Hochgeschwindigkeitszügen, über andere Strecken und Grenzübergänge, in anderer Begleitung, mit einheitlicher Währung.

Vielleicht kommen wieder bessere Zeiten, in denen mir das gefallen wird. Ich fange einfach schon mal an zu planen.

Tipps für aktuelle Bahnfahrten von Hamburg nach Portugal

Kein Thema sind dabei die im Rahmen der Coronamaßnahmen anfallenden Reisebeschränkungen, insbesondere die wegfallenden Züge.

Wer jetzt oder in Zukunft mit der Bahn nach Portugal hin und zurückreisen will, sollte auf keinen Fall Fahrkarten zum Standardtarif kaufen. Stattdessen bieten sich entweder **Fahrkarten zum Sparpreis** (oder ähnlichen Pauschaltarifen in oder zwischen Staaten) an. Beispielsweise gibt es eine entsprechende **Fahrkarte von Hamburg nach Marseille oder Lyon** zum Super-Sparpreis schon für 47,90 € in der 2. oder für 56,90 € in der 1. Klasse, buchbar bei DB. Am nächsten Tag von **Lyon nach Barcelona** geht es für 39 € in der 2. Und für 49 € in der 1. Klasse, weiter (buchbar bei Renfe). Wer dann noch mit dem Spätzug (Ankunft in Madrid kurz vor Mitternacht) weiterfährt, bezahlt für diesen Abschnitt oft sogar nur 9 €. Am dritten Tag geht es dann von **Madrid nach Badajoz** – 32,05 € (das alles über die Renfe). In Badajoz besteht Anschluss Richtung Lissabon, mit Umstieg kostet das 16,35 € (buchbar über CP). In der Summe sind das 128 € je Richtung, bei rechtzeitiger Buchung und Auswahl günstiger Reisetage und Züge (ich habe nach dem Zufallsprinzip gesucht, allerdings kann ein früherer Zug Barcelona – Madrid den Preis schnell um 50 € erhöhen.) Problematisch sind aber sicher die 3 Reisetage je Richtung.

Eine andere Möglichkeit zur Buchung ist ein **Interrailticket**, das ist flexibler, aber auch hier ist für Frankreich und Spanien jeweils eine Zugreservierung erforderlich. Daraus ergibt sich mit einem 7-Tage Ticket (gültig für 1 Monat) mit Zuschlägen in der 2. Klasse ein Preis für Hin- und Rückfahrt von 414 € in der 2. und 546 € in der 1. Klasse, wer bis zu 27 Jahre alt ist bezahlt 330/435 €, wer mindestens 60 ist, zahlt 381/501 €. In Deutschland gilt der Interrail-Pass nur für jeweils eine Hin- und Rückfahrt. Wer in Portugal Bahn fahren will, oder länger unterwegs ist, ist mit einem Pass für 10 oder 15 Tage innerhalb von 2 Monaten gut bedient, wer ganz viel Bahn fahren will, kann auch einen täglich gültigen Pass beispielsweise für 3 Monate erwerben.

Wer über Nacht fahren will, was derzeit nur im Sitzwagen geht, kommt auch mit einem Pass für 4 Tage aus und spart entsprechend. Voraussichtlich ab 2024 geht das dann auch mit einem **Schlafwagenzug von Zürich bis Barcelona**.

Wer Paris am Tage umfahren will, kann das entweder über **Straßburg – Lyon** tun oder mit einem TGV, der von **Brüssel oder Lille in den Süden Frankreichs** fährt.

Wartezeit im Bahnhof von Tunes an der Algarve

GUDRUN BARTELS

Viele kennen diese Kleinstadt wegen des Bahnhofs, der ein Knotenpunkt der *Linha do Sul* und der *Linha do Algarve* ist. Es fahren täglich einige Intercity- und Regionalzüge nach Lissabon und Faro und machen Halt in Tunes.

Wenn wir – mein Mann und ich – einige Monate in unserem Winterquartier in den Bergen bei Monchique verbringen, fahren wir zwischendurch gerne nach Lissabon mit dem Zug. Muss einer von uns zurück nach Deutschland und gibt es keinen Flug nach Faro, geht es von Lissabon mit dem Zug zum Algarve oder umgekehrt. Wir haben dann die Wahl, in Tunes oder in Santa Clara-Saboia im Alentejo aus- oder zuzusteigen.

Während sich der Bahnhof von Saboia nicht im Ort selbst befindet, sondern eher „einsam“ an den Gleisen liegt, ist der Bahnhof von Tunes mitten im Ortszentrum zu finden. Von Monchique aus ist Saboia über eine landschaftlich sehr schöne Strecke zu erreichen, nichts für empfindliche Kurvenfahrer. Man kann dort seinen Wagen ohne Probleme und Kosten für einige Tage abstellen. Ein schöner Bahnhof mit alten Fliesenbildern, die Ortsansichten von Monchique und Saboia zeigen. Nicht jeder Zug hält in Saboia, so dass manchmal Tunes der Ziel- oder der Endbahnhof ist. Vor einiger Zeit hatte ich meinen Mann in Tunes abgeholt. Er kam aus Deutschland zurück, und

sein Flug ging nach Lissabon, so dass die Weiterreise mit dem Zug notwendig war. Eine Abholung aus Lissabon kam für mich nicht in Frage, bis nach Tunes schaffe ich es mit dem Auto aber noch ganz gut. Ohne Navi, leider abends im Dunkeln, habe ich mich auf den Weg gemacht.

Ein Schlachter, der schon von seinem Schaufenster aus mein verkehrswidriges Verhalten beobachtet hatte, konnte mir eine korrekte Wegbeschreibung liefern: Kurz und knapp, ein wenig Englisch, mit Hand und Fuß, total unportugiesisch. Es heißt jedenfalls immer, man solle keinen Portugiesen nach dem Weg fragen. Entweder ist diese Aussage falsch oder ich hatte Glück, den Richtigen getroffen zu haben. Bis auf seine Kilometereinschätzung stimmte alles. Durch die Dunkelheit, vorbei an zwei großen Industriebauten, habe ich den Weg schließlich gefunden. Der Bahnhof war nicht zu verfehlen, die Hauptortsdurchfahrt führt direkt auf ihn zu. Da ich sehr früh losgefahren war, kam ich trotz einiger Umwege recht pünktlich an. Bis zur Ankunft des Zuges war noch gut eine Stunde Zeit.



Als ich die Bahnhofshalle betrat, war sie leer, bis auf den Herrn hinter dem Schalter. Seine Hoffnung, ich wolle ein Ticket kaufen, erfüllte sich nicht (ich glaube, den Ticketverkäufer gibt es jetzt nicht mehr). Aus einem Nebenraum drang Musik und Stimmengewirr. Ich ging nach draußen um die Ecke, entdeckte eine Bar, bestellte einen Galão und setzte mich. Da es schon später am Abend und recht kühl war, hatte ich mir im Innenraum einen Platz gesucht. Eine Gruppe von vier Männern im mittleren Alter spielte Dart mit einem Automaten, in den sie ab und zu einen Chip steckten. Ob sie dabei nun Geld gewannen oder ob es nur um Punkte ging, hat sich mir nicht erschlossen. Ein Tisch für die Gruppe war gedeckt, aber keiner setzte sich. Jeder holte sich ab und zu ein Stück Brot, legte ein Stück Fleisch drauf und ass es im Stehen. Die zweite Kiste Bier wurde gebracht, zwischendurch klingelte es aus dem Apparat heraus, wohl für eine gute oder schlechte Platzierung der Pfeile.

Später kam eine Frau mit Kind dazu. Sie trug einen Schlafsack, und ich dachte vielleicht wird es eine lange Nacht und

das Kind soll hier schlafen? Ein fünfter Mann trat durch die alte Klapptür, doch der nahm sich nur ein Bier zur Hand und beteiligte sich nicht am Spiel, vielleicht in der nächsten Runde. Einer der Spieler kaufte am Tresen bei der Wirtin neue Chjps und versenkte sie in den Apparat. Am Esstisch wurde inzwischen eine Tüte Chips (diesmal die Essbaren) geöffnet, sie ergänzten das Mahl mit gekochten Kartoffeln, Möhren und von mir aus nicht erkennbarem Fleisch.

**„War da eben ein Zug angekommen?“
Jedenfalls wurde es plötzlich richtig voll, und an meinem Tisch nahm ein älterer Herr Platz.**

An der Theke hatten es sich zwei weitere Portugiesen „gemütlich“ gemacht. Einer recht alt mit Stock und Baskenmütze, der andere stellte sich in die Tür, ebenfalls mit einer Bica in der Hand. Natürlich lief der Fernseher mit der por-



Bahnhof von Tunes und Santa Clara Saboia; Wartende Passagiere am Bahnhof von Saboia.
Fotoquellen: Gudrun Bartels & Claus Bunk

tugiesischen Fußball-Liga, ein Radio spielte die neuesten (alten) Hits und die Spieler diskutierten über ihre Würfe. Dazwischen das ungestüme Geräusch der Kaffeemaschine.

Der Türsteher (im Mantel) hatte sich in den Raum getraut und schaute dem Dart-Spiel zu. Vor mir stand einer mit viel Schrift auf seiner grünen Jacke: ALGOZ E TUNES, Station BAR LAVAZZA Classic Car. „Oh, jetzt hat wohl einer die Mitte getroffen!“ Plötzlich Tumult, ein neues Bier für die Spielerrunde. Alle standen nach wie vor, einzig die Frau saß weiter am Tisch. Das Essen war inzwischen eher uninteressant, der Rettich lag, von einigen Shrimps umrandet, auf dem Teller, und keiner beachtete diese „Leckerbissen“. Das Kind (Junge, ca. vier Jahre alt), saß mit offenem Mund auf der Theke. Der Raum füllte sich weiter. Inzwischen bestand die Männerrunde aus 8 Kerlen und einer Frau. Aber nicht alle spielten, da war nur der harte Kern, man schien sich zu kennen. An der Theke lümmelte sich ein Jugendlicher mit grauer Schirmmütze. Er schaute auf den Fernseher, hatte mit den anderen nichts zu tun. Es spielte Setúbal gegen Boavista

und es stand 2 : 0. Der alte Mann an meinem Tisch wickelte sich etwas mühsam ein Bonbon aus, steckte es sich in den Mund und beobachtete das Fußballspiel. Die Wirtin war recht klein und man sah fast nur ihren Kopf hinter der Theke. Kurze Haare, silberne Ohrringe, grauer Schal, schwarzer Pullover. Sie hatte ihren grünen Putzlappen auf dem Tresen liegen gelassen, er hing halb herunter, mal sehen, wie lange noch. Der Jugendliche verschwand wieder in die Nacht.

Ich schaute immer mal wieder auf die große Uhr an der Wand neben dem Dart-Automaten, doch es dauerte noch bis zur Ankunft des Zuges.

Die Spielerrunde klatschte ab und es wurden neue Chips gekauft. Ein weiterer Gast kam fröstelnd herein, aber wirklich warm war es im Gastraum auch nicht. Ich saß da mit vier Schichten von Pullovern und Jacken.

Mittlerweile spielten nur noch zwei Herren, während einer saß und etwas kaute. Ein anderer rührte in seinem Bica und machte sich schnell eine Stulle, die restlichen Spieler standen da und hielten sich an ihrem Bier fest. Nein, einer hielt eine Wasserflasche hinter seinem Rücken versteckt, sollte vielleicht keiner sehen. Die Fleischpfanne leerte sich so langsam, einer hatte besonders zugeschlagen. Das Kind wurde leicht aufmüpfig, die Mutter musste ein Machtwort sprechen. Von draußen rauschte eine Frau mit schwarzen Locken und brauner Handtasche an meinem Tisch vorbei, durch die Männergruppe zum Klo. Steht groß WC drüber und auf der Tür klebte das Bild einer alten Dampflock. Oh, ein neues Spiel, der Automat wurde wieder programmiert und weiter ging es. Die Frau kam vom Klo zurück, kaufte an der Theke eine kleine Flasche Wasser und rauschte wieder ab. Mir wurde nun langsam richtig kalt, mein zweiter Kaffee war auch getrunken, und eigentlich musste ich auch aufs Klo, traute mich aber nicht so recht. Der Zug mit meinem Mann sollte außerdem jeden Moment eintreffen. Vielleicht verspätet er sich?

Drei der Dartgruppe torkelten mit Zigaretten im Mund ebenfalls raus, ein anderer hatte sein Handy am Ohr. Einer der ehemaligen Spieler entpuppte sich als Wirt, jedenfalls stand er jetzt hinter dem Tresen, verkaufte die Getränke und gab die Spielchips heraus. Die Spieler hatten inzwischen gewechselt. Es wurden immer drei Pfeile geworfen, einer hatte blaue und der andere goldene Federn, es gab aber auch noch schwarze und grüne. Ab und zu fiel einer zu Boden, dann klingelte es aus dem Automaten heraus, und ein Spieler war am Fluchen.

Ein neuer Gast im schwarzen Trainingsanzug, rot abgesetzt, erschien. Er stellte sich an den Tresen und blätterte in einer Zeitung. Der Wirt trank mit einem anderen Gast ein Glas Portwein. Die Frau mit Kind stellte sich mit ihrem Schlafsack auch an die Theke, ging dann aber zu einem Tisch und hielt die Decke, in die das Kind gehüllt war, vor ein Coca Cola Schild, als wolle sie dieses abmessen – sehr eigenartig. Ein erneutes Abklatschen – eine neue Programmierung fürs nächste Spiel.

Ich hörte einen Zug bremsen, so laut, als stünde er mitten unter uns, meine beiden Tischgenossen erhoben sich, aber mit dem Zug wollten sie nicht fahren, sie stellten sich ebenfalls an die Theke.

Die Frau mit der Decke stellte sich nun direkt vor mich hin, diesmal mit einem Maßband in der Hand und maß das Gemälde aus, welches über meinem Kopf an der Wand hing. Es hatte eine Signatur: Sonja Rios 2011. Ob die Frau etwa die Künstlerin war? Sie bediente sich auch aus der Pfanne der Dartspieler. Das Fußballspiel war zu Ende, und ich schaute um die Ecke, wo der Zug inzwischen angehalten hatte und die Fahrgäste am Aussteigen waren. Von meinem Mann war nichts zu sehen, und ich setzte mich wieder an meinen Platz.

Ein neuer Gast mit tief im Gesicht sitzender grauer Schirmmütze und kleinem schwarzen Schnurrbart betrat den Raum. Er stand etwas unschlüssig da, fragte den mit seinem Handy telefonierenden Wirt etwas und ging wieder. Ein alter Herr, auch mit Baskenmütze und brauner Strickjacke, kam dazu.

Und dann steht er da im Türrahmen, mein Liebster mit einem Lächeln auf den Lippen, seiner grünen Winterjacke und dem kleinen schwarzen Trolley in der Hand.

Schnelle Begrüßung mit Küsschen und dann aber nichts wie aufs Klo, was ich mir verkniffen hatte. Nicht durch die Dartrunde, womöglich störe ich dann ja die Wurflinie, sondern hinten herum. Tür auf, und da saß er, einer der Spieler. Er nestelte an seiner Hose rum und schaute etwas verwirrt. Ich ging wieder und schaute auf die Tür (von außen) - war ich etwa im Männerklo gelandet? Doch die Tür hatte ich ja nun lange genug im Visier gehabt, hier gab es nur das eine WC. Inzwischen kam er heraus, wir lächelten uns an, und endlich war ich an der Reihe. Bis auf die Dartrunde war der Bahnhof nun menschenleer, der nächste Zug würde erst am frühen Morgen kommen.

Wir machten uns im Auto auf den Rückweg in die Berge, diesmal über die Autobahn. Später waren wir noch einmal in Tunes, haben den Bahnhof fotografiert und in der Bar einen Galão getrunken. Es war eine komplett andere Stimmung als bei meinem ersten Besuch.

Beunruhigende Nachrichten aus Guinea-Bissau

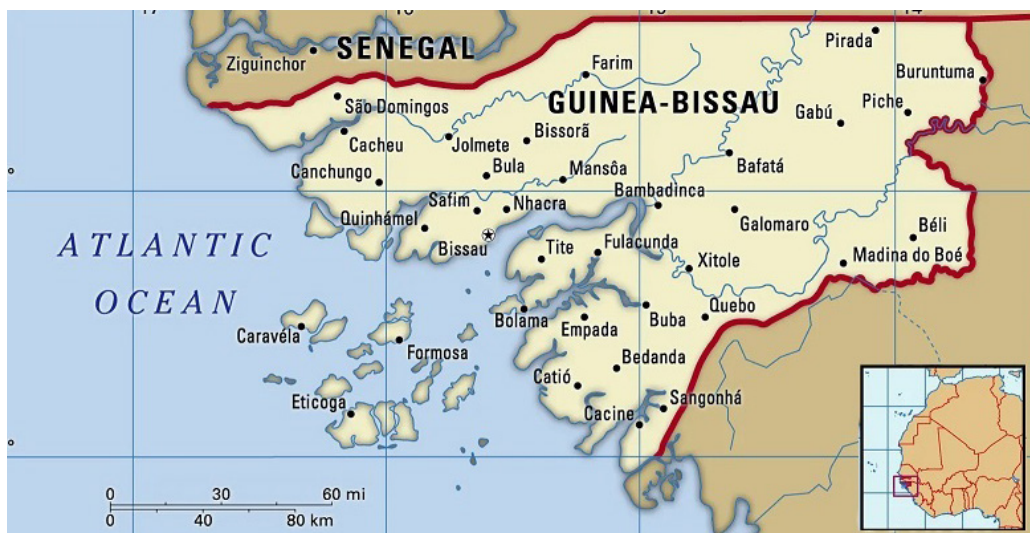
CLAUS BUNK

Die Amilcar Cabral Gesellschaft e.V. hat die PHG kontaktiert und ist sehr besorgt über die aktuelle Situation in Guinea-Bissau. Am 1. Februar fand ein bewaffneter Angriff auf den Regierungssitz in Bissau statt, wo der Präsident Umaro Sissoco Embaló zusammen mit dem gesamten Kabinett tagte. Nach fünf Stunden konnten alle Regierungsmitglieder und der Präsident unverletzt das Regierungsgebäude verlassen. Bei der Schießerei gab es mehrere Todesopfer, überwiegend aus den Reihen der Leibwache des Präsidenten und des Regierungschefs. In Presseberichten wird auf einen Zusammenhang mit der immer stärker auftretenden Drogenmafia hingewiesen, die die Küste von Guinea-Bissau dafür benutzt, Drogen aus Südamerika nach Europa weiterzuleiten. Die amtierende Regierung hatte einen Kampf dagegen angekündigt.

Eine knappe Woche später, am 7. Februar, fand ein weiterer Angriff von bewaffneten, verummten und um sich schießenden Männern auf den unabhängigen privaten Sender Radio Capital FM statt. Mehrere Journalisten wur-

den bei dem Überfall verletzt, die gesamte Einrichtung des Radiosenders wurde zerstört. Radio Capital ist bekannt für eine kritische Berichterstattung und gibt in seinen Sendungen Stimmen aus der Bevölkerung Raum. Menschenrechtsverletzungen wie gewalttätige Angriffe auf Journalisten und unabhängige Radiostationen sowie nächtliche Hausdurchsuchungen von bewaffneten Männern ohne Durchsuchungsbefehl häufen sich seitdem.

In einem Offenen Brief der Liga dos Direitos Humanos (LDGH) de Guinea-Bissau an den Generalsekretär der Vereinten Nationen António Guterres, den Präsidenten der Afrikanischen Union Macky Sall sowie die Präsidentin der EU-Kommission Ursula von der Leyen protestierte die Liga gegen die Menschenrechtsverletzungen und bittet sie um entsprechende Unterstützung. Wir werden weiter über die Entwicklung in diesem afrikanischen Land berichten, da sich unsere Partnerorganisation ABLA um ein Schulprojekt auf den vorgelagerten Inseln dieses Landes kümmert.



Essa nossa ditosa língua

Lágrimas de Portugal. Weinen auf Portugiesisch

PETER KOJ

In Portugal gibt es zurzeit reichlich Anlass zum Weinen. Da sind nicht nur die weltweiten Probleme, die uns alle belasten. In Portugal machen sie sich jedoch besonders heftig bemerkbar.

Angefangen von der Zerstörung des Klimas (Desertifizierung durch anhaltende Trockenheit, Erosion der Küsten durch erhöhten Meeresspiegel) über die Corona-Pandemie, die insbesondere unter Portugals Senioren stark gewütet hat, bis hin zum Überfall auf die Ukraine, zu der Portugal durch die starke Zuwanderung von Ukrainerinnen und Ukrainern in den letzten Jahrzehnten ein besonderes Verhältnis hat.

Zu diesen europa- bzw. weltweiten Anlässen zum Weinen kommt hinzu, dass man den Portugiesen gerne nachsagt, sie hätten „dicht am Wasser gebaut“. Das Camões-Zitat von Portugal als einem *jardim à-beira mar plantado*“, einem „am Meeresrand gepflanzten Garten“, könnte man auch so interpretieren. Sie sind – wenn man das überhaupt so verallgemeinern kann – sehr viel sanfter, sehr viel emotionaler als ihre iberischen Nachbarn. Sie haben europaweit als erste die Todesstrafe abgeschafft und sind stolz auf ihre *brandos costumes*, ihre „sanften Sitten“. Inbegriff portugiesischer Sensibilität ist die immer wieder zitierte *saudade* und ihre musikalische Umsetzung im Fado, zumindest im *fado triste* (Tonart: Moll). Einer der emotional bewegendsten Fados von Amália Rodrigues ist zweifellos *Por uma lágrima*. Hier fleht eine von Zweifeln Geplagte um eine einzige Träne ihres Geliebten, um dann voller Freude sterben zu können.

Doch *chorar* („Weinen“) ist in Portugal nicht immer gern gesehen. Vor allem nicht bei der männlichen Bevölkerung, will man dem Spruch glauben *Um homem não chora* („Ein Mann weint nicht“). Der Schriftsteller Luís de Sttau Monteiro treibt damit in seinem gleichnamigen Roman grausamen Scherz, während es im Roman *A Sibila* von Agostina Bessa Luís schon differenzierter heißt: *Um homem de trinta anos que chora, ou é um imbecil ou um poeta* („Ein 30jähriger Mann, der weint, ist entweder geisteskrank oder ein Dichter“).

Anders ist das bei den Kindern, denn *Quem não chora, não mama* („Wer nicht weint, kriegt nicht die Brust“), d.h. man muss sich bemerkbar machen, wenn man etwas erreichen will. Eine kleine Heulsuse wird jedoch ermahnt: *Não chores que os olhos doem e as baratas roem* („Weine nicht, sonst brennen die Augen und die Kakerlaken knabbern dich an“). Und mit den Engländern ist man sich einig, dass es sich nicht lohnt, über vergossene Milch zu weinen (*Don't cry over spilled milk/Não vale a pena chorar sobre o leite derramado*). Marlies Schaper hat diesen Spruch wunderbar illustriert auf S. 63 meines Buches *Passatempo proverbial*. Spaß mit portugiesischen Sprichwörtern. Hinzu kommen weitere Formen des Weinens, die bei ihren portugiesischen Mitmenschen wenig Anklang finden. Wer

den Tod der Färse beweint (*chorar a morte da bezerra*), hat eigentlich keinen Grund traurig zu sein. Ebenso wer mit vollem Bauch weint (*chorar de barriga cheia*) oder wer mit einem Auge Olivenöl beweint und mit dem anderen Essig (*chorar por um olho azeite e por outro vinagre*). Ganz zu schweigen von demjenigen, der im Bauch der Mutter weint (*chorar na barriga da mãe*). Dem geht es nämlich wirklich gut. Und hier gleich noch ein paar Ratschläge aus dem großen Schatz der *sabedoria do povo*, der sprichwörtlichen Volksweisheit Portugals. So soll man mit geschlossenem Mund weinen und sich gefühllosen Mitmenschen nicht offenbaren (*Chora à boca fechada e a quem não o sente não digas nada*). Weinen braucht man nicht zu lernen (*Chorar não é necessário aprendermos*), und wenn man schon weint, sollte man das im Bett tun. Da ist es schön warm (*Chorar, na cama, que é lugar quente*). Und was die soziale Bedeutung des Weinens angeht, so gilt die Regel: „Weine mit demjenigen, der weint, und lache mit demjenigen, der lacht, so wird man dich mögen“ (*Chora com quem chora e ri com quem ri, gostarão de ti*).

Wenn wir uns dem *output* des Weinens, den Tränen, zuwenden, so treffen wir auch hier auf eine Vielfalt von idiomatischen Redewendungen und Sprichwörtern, mit denen die deutsche Sprache kaum mithalten kann, sieht man einmal von den „Krokodilstränen“ (*lágrimas de crocodilo*), dem „Tal der Tränen“ (*vale de lágrimas*) und der „Träne im Knopfloch“ ab. Sie befindet sich im Portugiesischen im Augenwinkel (*lágrima no canto do olho*) und gilt als Zeichen großer Emotionalität. Portugiesen haben, wenn sie sehr bewegt sind, „Tränen in der Stimme“ (*lágrimas na voz*) und „Blutstränen“ (*lágrimas de sangue*) als Ausdruck großen Schmerzes. Ganz anders die „Tränen mit Brot“, d.h. wenn man zu essen hat. Sie trocknen bald (*Lágrimas com pão, depressa sequecem*). Von der emotionalen Kraft bzw. Macht der Tränen zeugen Sprichwörter wie *Lágrimas quebrantam penhascos* („Tränen spalten Felsen“) oder wie im Fall von Kindertränen, die sich wie Pfeile in das Herz der Eltern bohren (*Lágrimas de filhos são setas nos corações dos pais*).

Vorsicht ist geboten bei Tränen, die bei der Predigt vergossen werden. Sie fallen ähnlich wie Regenschauer auf den Boden und sind nichts wert (*Lágrimas de sermão e chuva de trovoada caem no chão, mas não valem nada*). Die Tränen von Erben sind heimliches Lachen (*Lágrimas de herdeiros, risos secretos*). Ganz hart gehen die portugiesi-



À boca da barra se perde o navio.
Illustration: Marlies Schaper

schen Sprichwörter mit den Tränen von Frauen ins Gericht. So heißt es kategorisch: „Tränen der Frau, Quelle der Bösartigkeit“ (*Lágrimas de mulher, fonte de malícia*). Das beginnt schon bei der Trauung: „Die Tränen der Braut sind wie ein erfreulicher Regen, der nicht anhält“ (*Lágrimas de noiva são como chuva que alegre e não dura*). Noch schlimmer die Tränen der Huren: „Kaum vergossen sind sie schon getrocknet“ (*Lágrimas de putas, ainda mal caídas, já estão enxutas*). Allgemein lässt sich sagen, dass man mit Tränen nicht seine Schulden begleichen kann (*Lágrimas não pagam dívidas*) und dass Tränen zum Leben gehören wie das Lächeln (*Lágrimas e sorrisos são a condição da vida*). Also selbst wenn ihnen, liebe Leserinnen und Leser, in diesen traurigen Zeiten die Tränen kommen, bewahren Sie sich ein Lächeln im Herzen: *Lágrimas nos olhos, sorrisos no coração*.

Kennste den schon? *E esta?*

NEUE WITZE AUS DER SAMMLUNG VON PETER KOJ

Ein lustiger Autofahrer

Ein Typ braust über alle roten Ampeln hinweg.

Ein Polizist hält ihn an und sagt:

- Toll, hä? Toll und schnell! Wissen Sie, dass ich Ihnen den Führerschein abnehmen kann?
- Ich weiß nicht, wie das gehen soll. Seit zwei Jahren versuche ich, ihn zu erwerben, aber ich hab es noch nicht geschafft.
- Kleiner Scherzkeks, so lustig und witzig. Und was ist mit dem Sicherheitsgurt?
- Mit dem hab ich im Kofferraum eine Gasflasche befestigt.
- Darauf fragt der mittlerweile verärgerte Polizist das weibliche Wesen auf dem Beifahrersitz:
- Ist er immer so witzig und lustig?
- Nein, Herr Wachtmeister, nur wenn er betrunken ist.

Im Restaurant

Ein Mann isst in einem Restaurant zu Abend, aber das Essen ist so schlecht, dass er es nicht aushält.

Er ruft also den Kellner:

- Bitte schauen Sie mal, ich bekomme dieses Essen nicht runter. Rufen Sie den Geschäftsführer.
- Das bringt gar nichts. Der kriegt das auch nicht runter.

Die Alentejaner – große Erfinder

Eine neuere Studie (erstellt von Alentejanern) zeigt, dass die meisten Erfindungen von Alentejanern stammen.

Andere Völker brauchten sie nur noch zu perfektionieren. Zum Beispiel:

- Die Scheibenwischer wurden von Alentejanern erfunden. Die Amerikaner haben sie lediglich von außen an den Autos angebracht.
- Die Spritze wurde von einem Alentejaner erfunden. Die Deutschen haben lediglich den Nagel durch eine Nadel ersetzt.
- Ein Alentejaner hat auch den Kamm ohne Zinken für Glatzköpfe erfunden.
- Der Fallschirm wurde von einer Gruppe Alentejaner erfunden. Die Engländer haben lediglich herausgefunden, dass er sich gleich nach dem Absprung öffnen sollte und nicht erst beim Aufprall.

Im Krankenhaus

- Herr Doktor, was habe ich?
- Im Moment weiß ich es noch nicht, aber bei der Autopsie werden wir es herausfinden.

Um condutor cheio de humor

Um tipo passou por tudo o que era sinal vermelho.

Um polícia mandou-o parar e disse:

- *Bonito, hein? Bonito e veloz! Sabe que posso tirar-lhe a carta de condução?*
- *Não vejo como. Eu ando há dois anos a ver se a tiro e ainda não consegui.*
- *Engraçadinho cheio de humor, e o cinto de segurança?*
- *Está no porta-bagagem a segurar uma botija de gás. Então o polícia, já irritado, perguntou à fulana que ia ao lado:*
- *Ele é sempre assim engraçadinho e cheio de humor?*
- *Não, senhor guarda, só quando está bêbado!*

No restaurante

Um homem está a jantar num restaurante, mas a comida é tão má que ele não aguenta.

Então chama o empregado de mesa:

- *Olhe, por favor, não consigo comer esta comida. Chame-me o gerente.*
- *Não adianta nada. Ele também não vai conseguir comê-la.*

Os alentejanos – grandes inventores

Uma recente investigação (realizada por alentejanos) revela que a maior parte das invenções foram realizadas por alentejanos. Os outros povos limitaram-se a aperfeiçoá-las. Por exemplo:

- *Os limpa-vidros foram inventados pelos alentejanos. Os americanos limitaram-se a passá-los para o lado de fora dos automóveis.*
- *A injeção foi inventada por um alentejano. Os alemães apenas substituíram o prego por uma agulha.*
- *Foi também um alentejano que inventou o pente sem dentes para carecas.*
- *O para-quedas foi inventado por um grupo de alentejanos. Os ingleses só descobriram que este deveria abrir logo após o salto, e não no momento do impacto.*

No hospital

– Doutor, o que é que eu tenho?

– Por enquanto ainda não sei, mas vamos descobrir na autópsia.

Spaß mit Sprichwörtern

UND HIER SIND WIEDER 10 PORTUGIESISCHE SPRICHWÖRTER VON DR. PETER KOJ
SUCHEN SIE DIE JEWEILS KORREKTE ZWEITE HÄLFTE BEI DER BUCHSTABENABTEILUNG

1. *Médico velho, ...*
Alter Arzt, ...
2. *Poucas leis, ...*
Wenig Gesetze, ...
3. *Quem é vivo ...*
Wer lebendig ist/Wer lebt ...
4. *A razão e a verdade fogem, ...*
Die Vernunft und die Wahrheit fliehen, ...
5. *Ódio de padre ...*
(Der) Hass des Pfarrers ...
6. *Quem quer pescar ...*
Wer fischen/angeln will ...
7. *Tolo calado ...*
(Ein) schweigsamer Verrückter ...
8. *Água fria e pão quente ...*
Kaltes Wasser und warmes Brot ...
9. *Basta uma ovelha ranhosa ...*
Es genügt ein räudiges Schaf ...
10. *Chuva ...*
Regen ...

| Lösung auf Seite 7

- A. *... nunca fizeram bom ventre.*
... sind einem noch nie bekommen (wörtlich: haben nie guten Magen gemacht).
- B. *... não respeita comadre.*
... nimmt keine Rücksicht auf (die) Gevatterin.
- C. *... não quebra ossos.*
... bricht keine Knochen.
- D. *... cirurgião moço, boticário coxo.*
... junger Chirurg, lahrender Apotheker.
- E. *... quando ouvem disputas.*
... wenn sie Streitigkeiten hören.
- F. *... discreto parece.*
... wirkt/erscheint diskret.
- G. *... bom governo.*
... gute Regierung.
- H. *... para perder o rebanho.*
... um die Herde zu verderben/vernichten.
- I. *... há-de se molhar.*
... wird sich (zwangsläufig) nass machen.
- J. *... sempre aparece.*
... erscheint immer.

| Soluções na página 7

Veranstungskalender

RONDA-TERMINE 2022

11 Mai	Restaurant "O Farol" Zeit: Mi, 18:30 Uhr Ort: Ditmar-Koel-Str. 12
09 Jun	Restaurant "Mar Salgado" Zeit: Do, 18:30 Uhr Ort: Reimarusstr. 4
12 Jul	Restaurant "Piri Piri" Zeit: Di, 18:30 Uhr Ort: Schulterblatt 63
17 Aug	Restaurant "Bei Fernando" Zeit: Mi, 18:30Uhr Ort: Schloßmühlendamm 29
15 Sep	Restaurant "El Pulpo" Zeit: Do, 18:30 Uhr Ort: Wandsbecker Zollstr. 25-29
18 Okt	Restaurant "A Varina" Zeit: Di, 18:30 Uhr Ort: Karpfangerstr. 16
09 Nov	Restaurant "Porto" Zeit: Mi, 18:30 Uhr Ort: Ditmar-Koel-Str. 15
08 Dez	Restaurant "Olá Lisboa" Zeit: Do, 18:30 Uhr Ort: Ditmar-Koel-Str. 18

SARDINHADA-TERMIN 2022

28 Aug	PHG-Sardinhada 2022 Auch in diesem Jahr findet unsere PHG-Sardinhada auf dem Schulhof der Rudolf-Roß Grundschule statt. Danach soll es wieder einen PHG-Mercadinho geben. Zeit: So, 13:00 - 15:00 Uhr Ort: Rudolf-Ross Grundschul Neustadt Eingang: Jan Valkenburg Straße, 20355 HH
------------------	---

Impressum

Portugal-Post / Correio Luso-Hanseático ist die Zeitschrift der Portugiesisch-Hanseatischen Gesellschaft. e.V.

Associação Luso-Hanseática

Internet: info.phg-hh.de
E-Mail: info@phg-hh.de

Redaktion

Dr. Peter Koj, Henrietta Bilawer, Karin von Schweder-Schreiner,
Helge Dankwarth, Luise Albers
Chefredakteur: Claus Bunk (V.i.S.d.P.)

Sitz der Gesellschaft und Anschrift der Redaktion

Wolfgangsweg 7, 20459 Hamburg
Telefon: 040 / 39 80 47 73 Fax: 040 / 46 00 88 41
E-Mail: redaktion@phg-hh.de

Satz und Gestaltung

Joana Nascimento Bunk
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der
Verfasser wieder. Fotoquellen siehe Untertitel der Fotos

— Portugal-Post / Correio Luso-Hanseático —

Erscheinungsweise

zweimal jährlich im Mai und im November
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 30.9.2022. Text-
beiträge, Leserbriefe, Fotos und Zeichnungen sind willkommen.

Der Bezug der Portugal-Post / Correio Luso-Hanseático ist im
Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelpreis der gedruckten Ausgabe
für Nichtmitglieder ist € 5,-

Die Portugal-Post wird regelmäßig nach Erscheinen als PDF
elektronisch auf unsere WEB-Seite gestellt:
info.phg-hh.de/PP_PDF/Portugal_Post/r_archivPP.html
Wer zum Bestehen der Mitgliederzeitung beitragen möchte,
spendet an das PHG Konto:

IBAN: DE 61 20050550 1280142660
BIC: HASPDEHHXXX

