

Portugal-Post

Correio Luso-Hanseático

Nº 71



Eisenbahn in Portugal

Caminhos de Ferro em Portugal

05/2022 • 5,00 €

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
Fotoquêlle: 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 conversa. 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 verfliegene 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 convencionalizado 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 Kiefernholzschwellen (heute sind sie aus Zement) zwischen den Schienen. Ein merkwürdiges Wort, wenn wir es nicht in Verbindung mit ihrer Funktion sehen, denn auf diesen Schwellen 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-

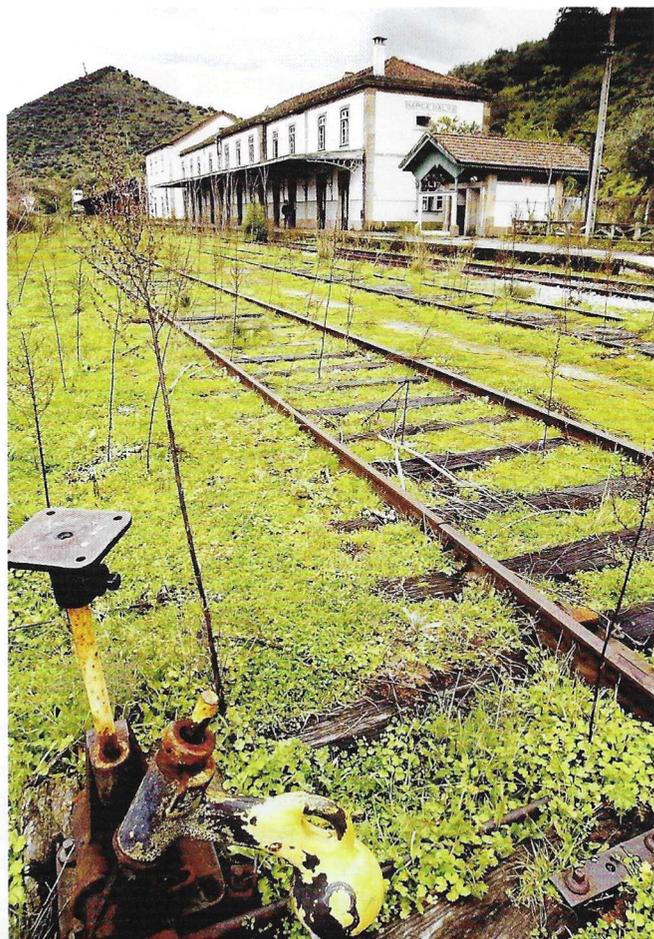
a admiração de quantos não andam com pressa e podem deter-se momentos diante deles. A estação de S. Bento, no Porto, vem em todos os guias turísticos. E não poucos mostrarão também os azulejos da estação do Pinhão, na Linha do Douro.

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 doutro 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