



Massarelos



# PORTOS TRAM

## *Nostalgie auf Schienen*

**Portos elektrische Straßenbahn chauffiert seit 127 Jahren Passagiere. Ein spannender Rückblick und Ausblick auf überirdische und unterirdische urbane Stadtentwicklung und traditionell wiedererwachende Infrastruktur**

TEXT: CATRIN PONCIANO FOTOS: EDUARDO GUIMARÃES

Eine Fahrt in der historischen Tram in Porto ist wie ein kleiner Urlaub. Die Bahnen sind gelb, rot, grün oder beige lackiert, innen mit Holz ausgekleidet und scheinen direkt aus dem Geschichtsbuch zu stammen. Wer genau hinschaut, merkt, das Chassis ist neu, der Aufbau restauriert, aber das Flair charmant wie eh und je. Macht also nichts. Das Nostalgie-Gefühl bleibt. Die Signalglocke klingelt wie früher, die Bremsen kreischen und der Sandkasten mit Streudienst auf Pedaldruck als Hilfe beim Vorwärtskommen auf regennassen Schienen hängt an der gewohnten Stelle im Lenkerstand. Auch der Stromabnehmer zur Oberleitung muss beim Richtungswechsel von Hand umgelegt und die Weiche mittels Schlüssel umgestellt werden, das Fallschutzgitter an Bug und Heck wird bei Dienstbeginn wie vor über hundert Jahren schon als erstes ausgeklappt.

**Derzeit gibt es drei Tramlinien in Porto.** Man rollt am Douro entlang oder durch die Stadt, einfach auf Polster sitzend und genießt den Fahrtwind durch das geöffnete Fenster. Eine Fahrkarte kauft man bequem an Bord bei den sympathischen und stets zur Auskunft bereiten Straßenbahnlenkern *guarda-freios*. Mit einem Lächeln auf den Lippen informieren sie ihre Fahrgäste bereitwillig auf Englisch, wohin die Reise geht. Nämlich entweder auf der *Linha 1 Infante* von der *Igreja de S. Francisco* am Flussufer vorbei am





Largo do Carmo



Foz do Douro

Zollhaus, am Straßenbahnmuseum bis zur Douro-Mündung, wo man durch den *Jardim do Passeio Alegre* und an der *Foz* entlang flanieren kann. Oder man fährt mit der *Linha 18 Carmo* hinauf zur Universität, gleich neben Portos Wahrzeichen gelegen, dem steinernen Wächter *Torre dos Clérigos*. Dort kann man umsteigen in die *Linha 22 Batalha*. Die Strecke führt über den *Aliados* Platz am Bahnhof *São Bento* vorbei in Portos historische Einkaufsviertel *Santa Catarina* und *Batalha*. An der Endstation geht es treppab zur Haltestelle der Standseilbahn *Funicular dos Guindais* und mit der Gondel steil abwärts zum Brückenkopf *D. Luís I*.

Portos *guarda-freios* sind stolz darauf, den Besuchern ihr Porto zu zeigen. Irgendeinen Tipp halten sie immer bereit. Am besten kauft man eine Zweigtageskarte, denn unterwegs laden etliche Haltestellen zum Aussteigen ein, um die Umgebung mit ihren Sehenswürdigkeiten zu erkunden. Wirklich überfüllt kennt man die Tram von Porto im Gegensatz zu Lisabons nostalgischen Straßenbahnen übrigens nicht. Jede Fahrt ist ein Genuss.

**Porto, die Stadt an der Mündung des Douro in Nordportugal gelegen, strebte immer schon gen Zukunft.** Als sei der Sprung in das moderne Zeitalter ein Wettkampf gewesen, brüsten sich die *portuenser* gerne mit Seitenblick und Augenzwinkern

auf die Hauptstadt Lissabon damit, dass Innovation in Portugal in Porto geboren sei. Inspiriert von der Pferdetramway in San Francisco und Rio de Janeiro rollte das erste öffentliche Transportmittel in Porto bereits auf Schienen. Der *Americano*. Gezogen von Zugtieren zirkulierte die Pferdebahn ab 1872 zunächst auf der Schienenstrecke zwischen Stadtmitte *Mira Gaia* und der Flussmündung *Foz do Douro*. 23 Jahre später verschwanden die Pferdetrams sozusagen über Nacht und wurden vom sogenannten „unsichtbaren Wunder“ abgelöst: Von der elektrisch betriebenen Straßenbahn. Mit Strom waren die *portuenser* bislang nicht oft in Berührung gekommen, denn Porto war damals noch nicht elektrisch erschlossen und die Elektrische deswegen eine Sensation.

Im September 1895 nahm das *carro eléctrico* als erste elektrisch angetriebene Straßenbahn in Portugal und auf der Iberischen Halbinsel Fahrt auf. In Madrid fuhren Trams erst ab 1900, in Lissabon ab 1901.

Über ein halbes Jahrhundert zählte *o carro eléctrico* in Porto als das Hauptfortbewegungsmittel für Passagiere, für Warentransport, für Koffer vom Anlegesteg für Überseedampfer zu den Hotels. Oder für Fischkörbe, als *varinas*, das waren ambulante Fischverkäuferinnen aus Afurada, mit der Straßenbahn auf den Fischmarkt nach Matosinhos fuhren und anschließend mit dem mit Fisch gefüllten Korb (*canastra*) in die Innenstadt, um dort ihre Ware feilzubieten. ►



**Die Straßenbahn ist ein Tribut an Porto, an uns Bürger und an unsere Besucher**





Der Lenkstand



Polsterbänke zum umklappen, je nach Fahrtrichtung

**Eduardo Guimarães,**  
passionierter  
Straßenbahnenker  
im Ehrenamt



**Ticketpreise:**  
Einzelfahrt: € 3,50  
Tagesticket € 6  
Zweitagesticket: € 10  
bar oder Kartenzahlung  
in der Straßenbahn

**Straßenbahnmuseum**  
„Museu do Carro  
Elétrico do Porto“  
[museudocarroelectrico.pt/  
default.aspx](http://museudocarroelectrico.pt/default.aspx)

Wegen Geruchsbelästigung durften die mit Fisch gefüllten Körbe jedoch nicht mit „einsteigen“ und mussten auf einem speziellen Anhänger mit eigener Fahrkarte mitfahren. Beim Aussteigen gab es zwischen den *varinas* immer Streit, wem welcher Korb gehörte.

Ab den 1960er Jahren verdrängten Autobusse die Straßenbahn aus dem Stadtbild Portos. Das Buslinien-netz vergrößerte sich rasch. Busse konnten überall fahren, auch weit hinaus bis in die wachsenden Vorstädte. Nach und nach verschwand die Tram und mit ihr die Schienen, übrig blieb lediglich die Trasse der *Linha 1 Infante*.

**Mit der Erhebung Portos zum UNESCO Weltkulturerbe 1996 und 2001 zur Europäischen Kulturhauptstadt** brachten die Stadtväter die nostalgische Straßenbahn zurück ins Stadtbild, wiederbelebten die Linie 1 und 18 und schufen mit der Linie 22 eine neue Strecke. Das ehemalige Wärmekraftwerk zur Stromerzeugung für die Straßenbahn beherbergt heute das Straßenbahnmuseum STCP. Aus dem Depot nebenan fahren wie früher jeden Morgen die Regelbahnen los – und Sonderbahnen. Diese werden von ehrenamtlichen Straßenbahnenkern gelenkt, die einen besonderen Faible für die Elektrische von Porto hegen und einen eigenen Eignungstest als Fahrer und als Guide absolviert haben.

Eduardo Guimarães, von Kind an ein passionierter Fan für alles was auf Schienen rollt, ist stolzer Besitzer einer solchen Fahrerlaubnis und steht als ehrenamtlicher Straßenbahnenker zur Verfügung, sofern es

ihm seine Zeit als Unternehmer eines Grafikstudios erlaubt. Mit Eduardo unterwegs, erlebt man Porto wie die Stadt leibt und lebt. Früher. Heute. Jetzt. Für jede Haltestelle hält er Anekdoten parat, im Museum erweckt er jeden Bahntyp zum Leben. Im *pipis* fuhren die Damen und Herren festlich gekleidet zum Theater, im *fumista* durfte man rauchen, im *risca ao meio* saß man sich auf Holzbänken gegenüber.

Eduardo sagt, dass die Elektrische einst revolutionär war. Heutzutage ist sie es erst recht, denn sie fährt nachhaltig und umweltbewusst. Die Straßenbahn folgt dem Kurs in die Zukunft. „Das *carro eléctrico* ist ein Tribut an Porto, an uns Bürger und an unsere Besucher. Ein Aushängeschild. Ein Relikt aus einer anderen Epoche, unterwegs auf drei Strecken. Doch Porto kann mehr. Es heißt, die Strecke an der Promenade am Meer entlang bis Matosinhos soll wiederhergestellt sowie eine neue Strecke nach Afurada über die Brücke *D. Luís I* am Douro entlang verlegt werden. Die *Infraestrutura de Portugal* erwägt, die Bahntunnel zwischen dem Zollgebäude am Douro und dem Hauptbahnhof *Campanhã* in der Oberstadt wiederzubeleben. Ich wage mir das gar nicht vorzustellen, denn dann hätte Porto das schönste und kulturhistorisch attraktivste Straßenbahnnetz der Welt.“

Eduardos Augen glänzen, während er sich das ausmalt. Recht hat er. Sollte die historische Straßenbahn von Porto eines Tages zusätzlich unterirdisch und überirdisch an allen Weltkulturerbestätten mit Aussicht auf den Douro und die Stadtsilhouette rollen, wäre allein eine Straßenbahnfahrt eine Reise in die historische Hafenmetropole wert. ▀





Abendstimmung Linha 1 Infante



Endstation Linha 1 Infante Igreja de São Francisco