

SOBRE CARRIS



BOLETIM DO CLUBE DE ENTUSIASTAS DOS CAMINHOS DE FERRO

COVID 19 – A SEDE CONTINUA ENCERRADA ATÉ AVISO EM CONTRÁRIO

A sede continua oficialmente encerrada, contudo, os sócios poderão visitar as novas instalações se assim o desejarem, aos sábados e com as devidas precauções devido à pandemia. Na nova sede continua a fase de selecção e arrumação dos artigos, e finalização de obras de reabilitação e adaptação. A Direcção espera reabrir oficialmente a sede no mês de Setembro, depois do período de férias, dependendo sempre da situação pandémica do momento. **Por isso, vem a Direcção renovar o apelo aos sócios que tenham disponibilidade para contribuírem, em 2021, com um valor que**

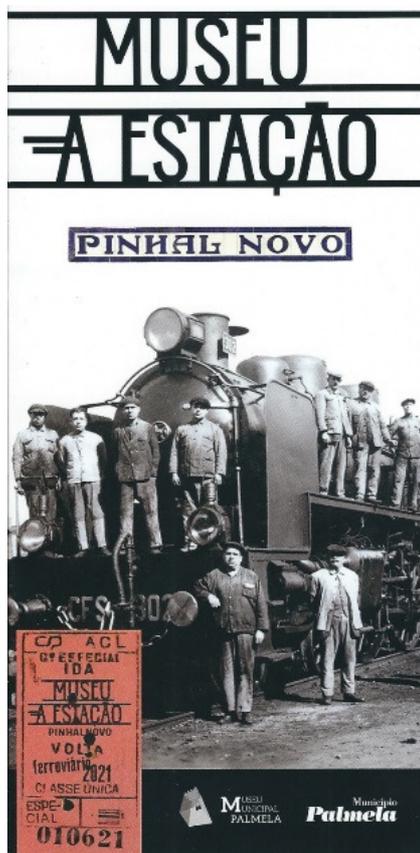
acharem justo para financiar esta mudança de localização. Esta contribuição pode ser efectuada por transferência bancária para o IBAN do CEC (comprovativo de pagamento a enviar para cecferro@gmail.com):

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

Também apelamos, naturalmente, ao pagamento das cotas de 2021 e atrasadas tendo em conta que o CEC vive **quase exclusivamente** desta fonte de financiamento.

Augusto Sequeira

MUSEU A ESTAÇÃO – PINHAL NOVO



O que é o presente?

É uma causa relativa ao passado e ao futuro.

É uma causa que existe em virtude de outras causas existirem.

Alberto Caeiro

No dia 1 de junho p.p., foi inaugurado na magnífica antiga estação de Pinhal Novo, o Núcleo Ferroviário “MUSEU=A ESTAÇÃO”. O C.E.C. esteve presente na cerimónia de abertura do Espaço, na qual foram intervenientes, como oradores, dois membros da administração das Infraestruturas-IP, e do Presidente da Câmara Municipal de Palmela. Este espaço museológico situado na zona central do rés-do-chão do antigo edifício de passageiros, constitui uma área expositiva que evoca a identidade da comunidade ferroviária local. Nela se encontram peças doadas ao Museu Municipal de Palmela por antigos ferroviários e, também por suas famílias que quiseram transmitir as suas vivências no universo do caminho-de-ferro que trilharam ao longo do seu percurso profissional. Os

FICHA TÉCNICA:

PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

EDIÇÃO: Direcção do CEC

DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

REDACÇÃO: João Augusto, Rafael Machado e Rui Ribeiro

EDIÇÃO DIGITAL: João Augusto (Ficheiro em formato PDF)

Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o correio electrónico cecferro@gmail.com

temas-chaves apresentados estão espalhados em oito blocos:

- A linha ferroviária Sul e Sueste no contexto dos caminhos-de-ferro em Portugal;
- A energia que fez mover os comboios: o vapor, o *diesel* e a electricidade;
- Ser ferroviário: a multiplicidade das funções nos caminhos-de-ferro;
- As estações ferroviárias de Pinhal Novo: do século XIX ao século XXI;
- A torre de sinalização e manobra ferroviária, uma obra emblemática de Cottineli Telmo;
- O universo Arrábida no património azulejar d'A Estação de Pinhal Novo;
- Pinhal Novo: de lugar a vila com centralidade ferroviária;
- O transporte ferroviário: uma opção de futuro ambientalmente sustentável.

Esta bem estruturada exposição merece uma visita sentimental à época gloriosa do caminho-de-ferro, em todas as suas multifacetadas vertentes. A exposição no seu conjunto dá a conhecer inúmeras peças e documentação histórica, doadas que foram por familiares de ferroviários, sendo de destacar parte do espólio do saudoso Rafael Augusto Rodrigues (falecido) grande amigo do nosso Clube, figura emblemática de elevado comportamento cívico que, em várias visitas que lhe fizemos (eu e, o amigo José Pinheiro), na sua casa-museu, partilhou, connosco, memórias de retratos e paisagens que estão gravadas nos seus livros de

poemas “A Minha Modesta Poesia” e, “Recordações de alguns episódios vividos na minha vida de Ferroviário”. De destacar, também, o valioso contributo do nosso estimado consócio Manuel Ribeiro, bem patente na referida exposição, com peças de referência relacionadas com o tema em destaque. Também, ele, ofereceu ao C.E.C. algum material valioso que guardamos com todo o máximo respeito e máximo reconhecimento. A exposição, ora, patente que mostra páginas desambiciosas, de via curta ou votadas à poeira das gavetas e dos cantos de casas envelhecidas pelo tempo, oferecem aos olhos esquecidos um farto material que mesmo, se desvalioso, representa anos de dedicação ao labor das profissões do caminho-de-ferro. Estas memórias são o bastante para reacender cinzas tão apagadas, bafejando-as com o que por ser da véspera ou até de hoje, ainda arde? A mim e aos amigos o pergunto. Há quem diga que as coisas só morrem verdadeiramente se ninguém as recorda, e outros anotam que o tempo passa, se esfuma, se extravia, mas que as lembranças, quando avivadas através daquilo que testemunha o decurso dos dias, o reencontram e lhe asseguram sobrevivência. Há momentos em que olhamos em redor e olhamos para si, sendo tentados a restituir à árvore as folhas que dela se desprenderam. Uma visita imperdível!

Valdemar Tomás

E04 – a “Rekordlok” da DRG



1 - E04 – Eisenbahn Journal IV93

A E-04 foi encomendada pela DRG à “[Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft](#)” (AEG) em 1932, para traccionar expressos de passageiros na zona da Alemanha central, mais concretamente entre Munique e Estugarda. Esta nova série iria substituir

as locomotivas eléctricas da classe 17 (que por sua vez, foram alocadas para trajectos na zona da Baviera). A E-04 distinguia-se da série E-17 por terem uma curiosa disposição de eixos 1’Co’ 1’ e dadas as suas características (locomotiva relativamente “leve”- apenas 92 toneladas - mas potente), estava prevista para velocidades superiores a 130 km/hora.

Com efeito, uma das unidades (**E-04 09**) chegou a atingir os 145 km/hora (em Junho de 1933), puxando uma composição de 6 carruagens, num total de 309 toneladas. Mais tarde, inclusive, em testes realizados na linha entre Munique e Augsburg, chegou a atingir os **151,5 km/hora** (igualmente com uma composição de 309 toneladas de peso), velocidade esta que constituía novo recorde em tracção eléctrica, para a época.

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

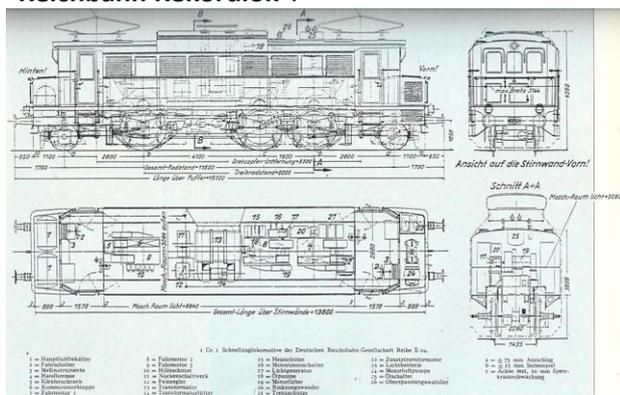
Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

Estes feitos levaram a que fosse designada de "Reichbahn Rekordlok".



2 - Esquema – Eisenbahn Journal IV93

Infelizmente, a WWII veio interromper esta série de recordes da DRG e do total de 23 unidades produzidas, duas vieram a ser destruídas em consequência de bombardeamentos ocorridos entre 1944 e 1945. Refira-se como curiosidade que a última locomotiva desta série, a **E-04 23**, foi equipada com um comando para serviços "push-pull", tendo chegado a prestar serviços nestas condições, até 1945. Lamentavelmente, a **E-04 09**, a locomotiva "recordista" de 1933 ficou no lado leste após o termo da WWII e a DR (a sua "nova proprietária") não tratou de a preservar (que nos seus inventários tinha a matrícula **204 006-1**) e acabou os seus dias como "unidade de alimentação/transformador" de energia, na estação de Leipzig, a partir de 1976.



3 - E 04 09 – Eisenbahn Journal IV93

Em 1994, quando a DB e a DR se fundiram em DB AG, os responsáveis do sector museológico tentaram recuperar a locomotiva para o museu, mas o seu grau de degradação era tão grande que foi abandonada a ideia. Em seu lugar foi recuperada a 104 020-3. Das 23 unidades construídas no início da década de '30, no final de 1945 apenas 6 locomotivas ficaram no "lado ocidental" da Alemanha (da E-04 017 à E-04 022), tendo sido incluídas nos inventários da DB... das restantes 17 unidades, 2 como já afirmei, foram

destruídas no decurso da guerra e consideradas como totalmente irrecuperáveis, tendo as remanescentes 15 unidades sido repartidas entre a DR e os caminhos-de-ferro soviéticos, ao abrigo de acordos de amizade entre os dois países. As locomotivas da DB foram afectas ao depósito de Munich-Freimann até 1968, sendo que posteriormente foram transferidas para Osnabrück, onde permaneceram até serem retiradas dos inventários. A última E-04 foi retirada de serviço em princípios de 1982. Os seus últimos serviços foram realizados em sistema "push-pull" com as famosas carruagens "silberling". Por sua vez, as locomotivas da DR foram afectas aos depósitos de Magdeburg e de Leipzig. Actualmente restam 2 unidades conservadas em museu, sendo uma da DB – a tal **104 020-3** - e outra com as cores da DR – **204 001-2**.



4 - Museu – Eisenbahn Journal IV93

Em termos "modelistas", a E-04 foi reproduzida pela Märklin pela primeira vez em **1978**, em duas versões: a **3049.1**, que tinha logotipo da DB e era vendida em separado (mas curiosamente vinha com decalques adicionais para ser "transformada" em E-04 da época II – DRG) e a **3049.5** que saiu com um conjunto de 2 carruagens e 1 furgão com o logotipo DRG e que tinha a referência de "set" **2850**.



5 - Märklin 3049

Anos mais tarde (1992) saiu a referência **3449.1**, que correspondia à versão DR (da ex-RDA). Foi igualmente reproduzida em H0 pela Trix, Piko e

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

Roco, sendo que – estranhamente - nenhum dos fabricantes comercializou a famosa “rekordlok”, a

E-04 09, que do ponto de vista comercial, seguramente se justificaria.

João Corte-Real

EFEMÉRIDE EM AGOSTO

26 de Agosto de 1854 Contrato adicional entre o Governo e a companhia representada pelo Marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida para unir o Tejo com o Sado, entre o Barreiro e Setubal.

Rafael Machado

REVISTA FLECHA DE PRATA

A revista encontra-se finalizada e paginada faltando apenas a aprovação final. O primeiro número desta nova série da Flecha de Prata deverá sair e ser distribuído aos sócios no final do mês de Agosto. Está prevista uma pequena cerimónia de

apresentação do novo número com lotação muito limitada mas com retransmissão vídeo pelas redes sociais. A Direcção dará mais detalhes sobre este evento nas próximas semanas.

Rafael Machado

ÚLTIMA EDIÇÃO



QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2021 e as atrasadas**, nos seguintes montantes:

- Adultos: **€25,00/ano** ou €12,50/semestre
- Menores de 18 anos: **€23,00/ano** ou €11,50/semestre
- Maiores de 65 anos: **€23,00/ano** ou €11,50/semestre

Se não puder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte IBAN:

PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7

Nota: caso opte por esta via, agradecemos que nos informe, via *e-mail* ou postal, do acto da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.

• Abertura da sede em 2021

- Agosto: **ENCERRADA**
- Setembro: **a definir**
- Outubro: **a definir**

• Eventos do clube em Agosto

- Dia: **ENCERRADA**

• Eventos do clube em Setembro

- Dia: **A definir**

• Eventos do clube em Outubro

- Dia: **A definir**

Contactos

Site: <http://www.cecferro.com/>

Flickr: <http://flickr.com/photos/cecferro>

Youtube: <https://www.youtube.com/user/cecferro>

Facebook: <http://facebook.com/cec.clube>

e-mail: cecferro@gmail.com

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal