

# SOBRE CARRIS



OUTUBRO 2020

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. A sede antiga já foi entregues à IP e muito brevemente será assinado o novo contrato para o edifício da Estação de Braço de Prata. Na nova sede continua a fase de selecção e arrumação dos artigos, e finalização de obras de reabilitação e adaptação. **Por isso, vem a Direcção renovar o apelo aos sócios que tenham disponibilidade para contribuir, em 2020, 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](mailto:cecferro@gmail.com)):

**PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7**

Também apelamos, naturalmente, ao pagamento das cotas de 2020 e atrasadas tendo em conta que o CEC vive **quase exclusivamente** desta fonte de financiamento. No início de Outubro será decidido quando será possível a sua reabertura em face dos últimos desenvolvimentos da pandemia de COVID-19.

Augusto Sequeira

## SÍTIOS E MEMÓRIAS: HÁ CEM ANOS, NOTAS À MARGEM

Há cem anos, nascia, em Paris, Lucien Donnat, que ao longo da sua vida, preencheu o seu percurso na área multifacetada das artes, tendo-se distinguido como arquiteto de interiores e ceramista. Faleceu com 93 anos no Colégio dos Cardaes, em Lisboa, onde residia, com o objetivo de recolher informação mais detalhada sobre a sua obra, em particular, a dedicada ao caminho de-ferro. É o autor dos primeiros painéis de azulejos policromados patentes no último piso da Estação do Rossio. Estes painéis circulares<sup>1</sup>, encomenda do Fundo de Fomento de Exportação, inspiram-se nos tondos de Luca della Robbia<sup>2</sup> e retratam, à época (1958), catorze produtos de origem nacional. Na pintura dos painéis, Lucien Donnat contou com a colaboração do amigo, artista plástico e também ceramista Rogério Amaral

(1917-1996). Os painéis foram produzidos em Lisboa, na Fábrica de Cerâmica de Sant'Anna. As maquetes com o projeto destes medalhões encontram-se depositadas no Museu Nacional do Azulejo, em Lisboa. Como arquiteto de interiores concebeu a decoração do Bar do Hotel Avenida Palace cujo projeto foi concretizado em Outubro de 1991, após a conclusão das obras de ligação da Estação do Rossio à Estação do metropolitano dos Restauradores.

<sup>1</sup> *O centro das peças é circundado por uma coroa, ou festão, com aves, flores e frutos em relevo e na legenda, o filatera, é referido o nome do produto.*

<sup>2</sup> *Luca della Robbia (Florença) 1400-1482), foi um escultor e ceramista da Renascença italiana.*

Valdemar Tomás

### 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](mailto:cecferro@gmail.com)

## CRÓNICA DO DESTERRADO: AS TOSTAS MISTAS

Olá a todos!

Espero que todos estejam bem, com a entrada da pandemia, o confinamento e um caso positivo em casa de COVID19, fizeram-me estar mais atento e mais apreciador de todo o material circulante que me passa em casa, tendo coincidido ainda com a entrada em vigor do serviço Miradouro, e com isso mais material com locomotiva e carruagens a passar à janela. Só foi possível o reinício deste serviço, devido ao esforço recuperação que a CP tem feito das carruagens Schindler e de 4 carruagens Sorefames clássicas (2 de primeira classe e 2 de segunda classe). Cremos que a recuperação das restantes Sorefame, tenha sido suspensa devido à entrada das carruagens Arco compradas a Espanha. Posto isto, e face à afluência de serviços que tem existido, puxa-se pela imaginação no desenho das composições para estes serviços, e com isso temos comboios muito interessantes do ponto de vista técnico, e, diferentes. Além da normal mistura de diversas gerações de remodelações que existem, há também a mistura de tipos de carruagens diferentes. A isto se chama, Tosta Mista, porque tem diversas séries na sua composição, nomeadamente Schindler's + Sorefames.



As tostas mistas, ficam ainda mais interessantes quando juntamos várias fases da renovação das carruagens Schindler, nomeadamente as restauradas em 2004 (para o Serviço Vinho do Porto), das quais 2 que só foram repostas ao serviço em meados de 2019 com uma pintura diferente, 6 colocadas ao serviço em 2017 para o Miradouro, e as restantes que estavam encostadas no Entroncamento, destas, à data deste correio electrónico, 5 carruagens já tinham sido recuperadas e estavam ao serviço.



Do ponto de vista técnico, na verdade não há grandes problemas, até porque as plataformas e sistema de freios são similares, não havendo pelo menos à primeira vista, problemas na sua colocação ao serviço. Assim sendo convido-vos a vir ver e experimentar esta emoção que é o Douro, e a sua paisagem magnífica. Como tenho mais que fazer, faço algumas voltinhas entre Ermesinde e Aregos, aproveito as vistas, a viagem e o tempo. Assim sendo, um abraço desde Vilamoura, onde comboio só de borracha, onde me encontro a aproveitar uma semana de umas férias fantásticas. Um abraço, mantenham-se seguros.

**Rui Erasto Ferreira**

## O TRANSPORTE DA LOCOMOTIVA “BORSIG”



No passado dia 21 de Setembro, foi transportada desde o recinto do MNF no Entroncamento até aos “Nirvana Studios” em Oeiras, uma locomotiva “Borsig” da CP e o seu respetivo “tender”, para a primeira figurar na

entrada dos “Nirvana Studios”, e o “tender” para o interior do respectivo espaço. O transporte foi assegurado por dois camiões de transporte especial, mas esta locomotiva não circulou sozinha!



Foi acompanhada ao longo do trajeto por uma escolta de “Motards” com as suas motas e ainda por um desfile de veículos clássicos pertencentes à “Nirvana Studios” e “Custom Circus”.

**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](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal



### *Chegada da locomotiva*

O transporte, especialmente na sua fase final (p. serviço do Tojal (CREL)=>NS) envolveu diversas manobras na zona de Queijas envolvendo uma rotunda que teve de ser “ignorada”, a ocupação de duas faixas daquela zona residencial. Ao final de 5:30 de viagem esta locomotiva chega ao se destino da sua viagem.

**Simão Pinto Correia**

Créditos: Nirvana Studios, Custom Circus

## AS CROCODILOS BRANCAS MÄRKLIN EM H0 (1)

Encontrando-se presente em todos os catálogos desde o final da 2ª Guerra Mundial, a “Crocodilo” (seja na versão Be 6/8, seja como Ce 6/8) é sem sombra de dúvida uma das locomotivas mais míticas da história da Märklin. De entre elas, as versões em branco são das mais famosas e procuradas de toda a “família de répteis”. Assim, para um melhor conhecimento destes interessantíssimos modelos, apresento um pequeno resumo das “Croco brancas” em H0, ainda que tenhamos igualmente que considerar a existência da “weiss krokodil” nas escalas 0 (anos '30), I (2009), H0 (1988 e 2009) e em Z (1988 e 2009). Apesar de considerar neste resumo apenas as versões em H0 (uma vez que são as mais importantes e procuradas), temos que fazer uma breve descrição – em primeiro lugar - da mítica Croco em escala 0, pois foi com este modelo que na realidade tudo começou.

### **Anos 30: a Crocodilo “New York Central Lines” em escala 0, para o mercado norte-americano:**

No princípio da década de '30, o então “dealer” da Märklin na “Big Apple” (Nova York) – Richard Märklin – debatia-se com muitas dificuldades para conseguir uma aceitação para os seus produtos, que, para além de não serem baratos, pouco tinham a ver com os aficionados americanos do comboio, muito mais identificados com os seus caminhos-de-ferro e a sua principal marca, a “Lionel” na sua escala rainha, a “0” (deve-se referir que o fabricante “Lionel” era na altura o líder de mercado norte americano de ferromodelismo). Assim, foi solicitado à Märklin, que transformasse a “mais emblemática e espectacular” (segundo as suas palavras) locomotiva europeia, para uma decoração “made in USA”, de forma a conseguir captar a atenção do mercado americano. E quem melhor para levar à perfeição este objectivo? Obviamente a Crocodilo!

Para não ter possíveis complicações de ordem legal com a “New York Central System” (a principal companhia ferroviária do estado de New Jersey/New York), foi “criada” uma nova empresa – fictícia - a “New York Central Lines”. Por um capricho do destino, nos anos '90, foi efectivamente criada – na realidade - a NYCL, o que motivou em 2009 alguma controvérsia a respeito se a Märklin não estaria a utilizar abusivamente o nome desta companhia americana. Mas não: foi mesmo a

marca de Göppingen quem “baptizou” nos anos '30, a NYCL. Certamente que o Sr. Richard Märklin estaria muito longe de pensar que no final do século, seria este nome utilizado na nova companhia ferroviária do estado de New Jersey. Uma primeira encomenda de 14 unidades (aqui não existe unanimidade neste número, pois fala-se igualmente que a encomenda foi de “somente” 12 unidades) foi entregue ao dealer americano, que de imediato teve uma muito boa aceitação por parte dos seus clientes. Infelizmente, as relações cada vez mais tensas entre os EUA e o então Terceiro Reich, puseram termo à “aventura americana” das Crocodilo, pelo que nunca foi concretizada a segunda entrega de locomotivas, conforme estava inicialmente previsto no contrato. Mais tarde, quando a guerra terminou e a pacificação tornou-se numa realidade, a difícil situação económica das empresas alemãs não permitiu o retomar do “negócio”. Nunca se soube a verdadeira razão da cor branca, mas é provável que fosse uma tentativa de apresentar uma decoração “chamativa”, muito do agrado do mercado americano (recordemo-nos das cores da *Union Pacific*, ou de comboios como o “California Zephyr” e o M10000 para percebermos o sentido da ideia). Passaram-se várias décadas e no princípio dos anos '90, um conhecido coleccionador holandês de Märklin, partiu para os Estados Unidos com um só objectivo: “caçar” alguns exemplares das famosas Crocos brancas (caso ainda existissem). Depois de alguns meses e muita paciência, seguindo muitas pistas e falando com muitas pessoas do meio (coleccionadores, antiquários, etc.), conseguiu encontrar dois exemplares em muito bom estado. De regresso à Europa, um dos exemplares encontra-se no “Toy Trains Museum de Rotterdam” -



### **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](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

retirada do livro dos 150 anos da Märklin), enquanto que a outra locomotiva foi vendida a um particular e - segundo se diz - por um valor muito "proibitivo".

**Anos 80: a Crocodilo "Henry Dunant" da Cruz Vermelha**

Em 1988 e para comemorar os 125 anos da fundação da Cruz Vermelha, um conhecido comércio de "confiança" da Märklin, a "Spielwaren Schweiger" de Nuremberga, teve a ideia de lançar (em diversas escalas) uma edição transformada sobre "crocós" da Märklin, alusiva à efeméride. Para isso, pediu autorização à Märklin, para transformar uma pequena serie de Crocodilos, a partir do modelo castanho (referência 3352, no caso da escala H0). Obviamente que a firma de Göppingen respondeu positivamente a este pedido, por isso podemos considerar esta edição como uma versão "semi-oficial" da Märklin. Inicialmente foram planeadas 200 unidades em H0, divididas por DC (Hamo) e AC (versões analógica e digital), mas no final apenas foram transformadas 100 unidades, todas em AC (analógicas). Foi igualmente pensada uma versão em escala I, que no entanto foi substituída mais tarde pela escala Z, numa versão "set" de locomotiva e 3 vagões. Podemos ver um folheto de publicidade da loja Schweiger numa revista da especialidade:



Tendo como base a referencia 3352, a locomotiva tinha a carcaça toda em metal e uma decoração em "branco mate" com a inscrição "125 Jahre" em azul e o símbolo da cruz vermelha. Além destes símbolos, a locomotiva tinha um decalque com a assinatura de Henry Dunant (o fundador da Cruz Vermelha Internacional) também em

cor azul. Na fotografia seguinte podemos ver o modelo lançado em H0:



No bugie motor (sem patim), estava cravada uma placa com o número de serie da locomotiva e o nome de loja (Schweiger). Esta placa fazia "às vezes" de "certificado":



Em relação ao número de Crocos transformadas, ainda que no início a Schweiger tenha pensado em 200 locomotivas, no final somente foram comercializadas 100. No entanto, aqui reside alguma polémica, pois há quem ponha em dúvida este número, falando-se de um total de 150 unidades. Esta locomotiva, que desde o início se mostrou um produto muito procurado e apetecido pelos colecionadores, sendo que hoje em dia tem uma cotação de mercado superior a 1.000 euros, com caixa original. Da mesma maneira que na escala H0, também saíram nas escalas Z e I, Crocos brancas, no entanto sem terem o impacto das suas "irmãs". Daqui se pode concluir, que a escala H0 é mesmo a escala rainha. **(continua)**

**João Corte-Real**

**EFEMÉRIDE EM OUTUBRO**

**28 de Outubro de 1956**

Inauguração oficial da tracção eléctrica da Linha de Sintra e do troço entre Lisboa e o Carregado na Linha do Norte, por ocasião do centenário do caminho-de-ferro.

**Rafael Machado**

**QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.**

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2020** 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 2020**
  - Outubro: **ENCERRADA**
  - Novembro: **a definir**
  - Dezembro: **a definir**
- **Eventos do clube em Outubro**
  - Dia: **ENCERRADA**
- **Eventos do clube em Novembro**
  - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Dezembro**
  - 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](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal