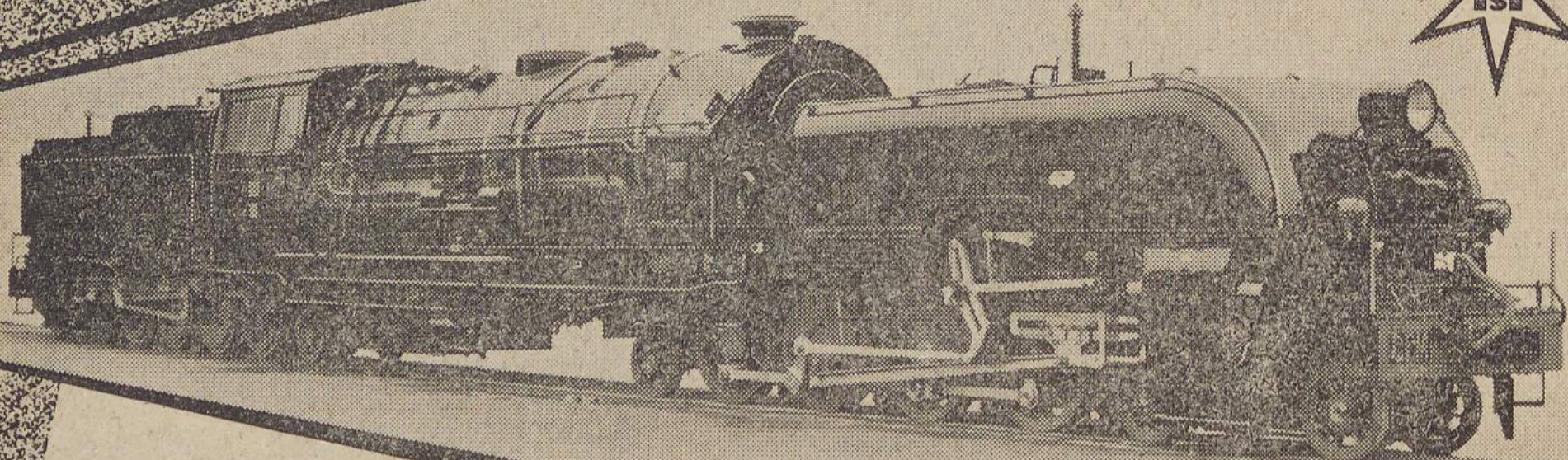


BOLETIM DA C.F.

HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»
fornecidas em 1954 ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção

Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas

Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

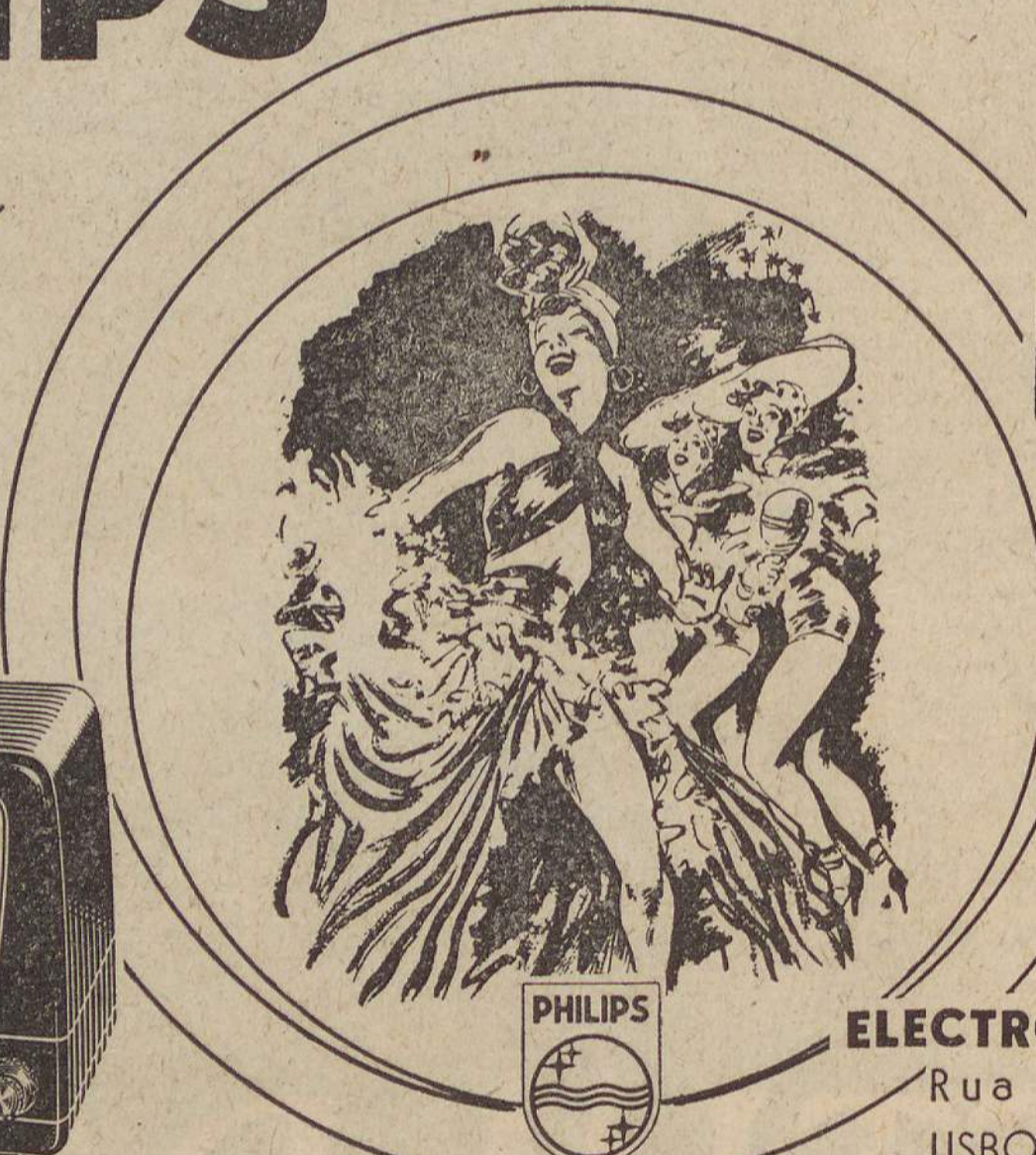
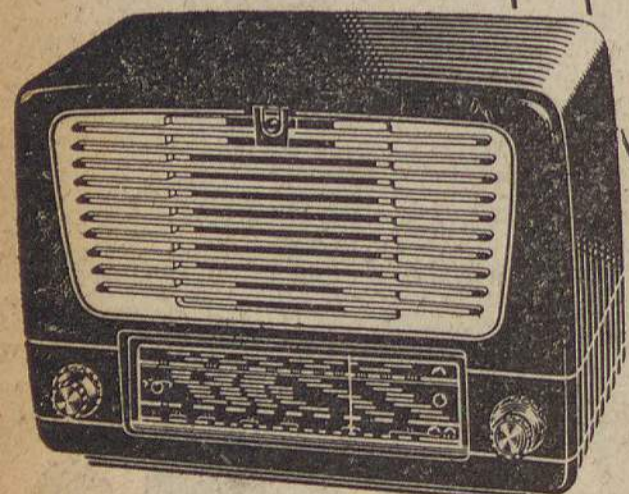
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN GM BH **KASSEL** REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

PHILIPS

Radio

1955



À VENDA NO
AGENTE OFICIAL

Erol

ELECTRO-RÁDIO OCEANO, LDA

Rua dos Bacalhoeiros, 123

LISBOA

Telef. 25972

MAIORES FACILIDADES DE PAGAMENTO

BOLETIM DA C.P.

N.º 310

ABRIL—1955

ANO 27.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

DIRECTOR

ADMINISTRAÇÃO

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

Largo dos Caminhos de Ferro
—Estação de Santa Apolónia

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

Composto e Impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», R. da Horta Seca, 7 — Telef. 20158 — LISBOA



Novas ambulâncias postais para servi- ço dos C. T. T.

O Ministro das Comunicações ladeado pelo Director-Geral da C. P. e pelo Correio-Mor, durante a visita inaugural do serviço.



Um melhoramento digno de relevo

As novas ambulâncias postais para serviço dos C. T. T.

NA noite de 3 de Março findo, entrou ao serviço, incluída na composição do comboio n.º 13, a primeira dum conjunto de novas ambulâncias postais recentemente adquiridas na Alemanha pelos C. T. T.

Ao acto, que atraíu muitos curiosos, além dos passageiros que iam viajar nesse mesmo

chefe da Divisão de Material e Tracção e muitos outros funcionários superiores.

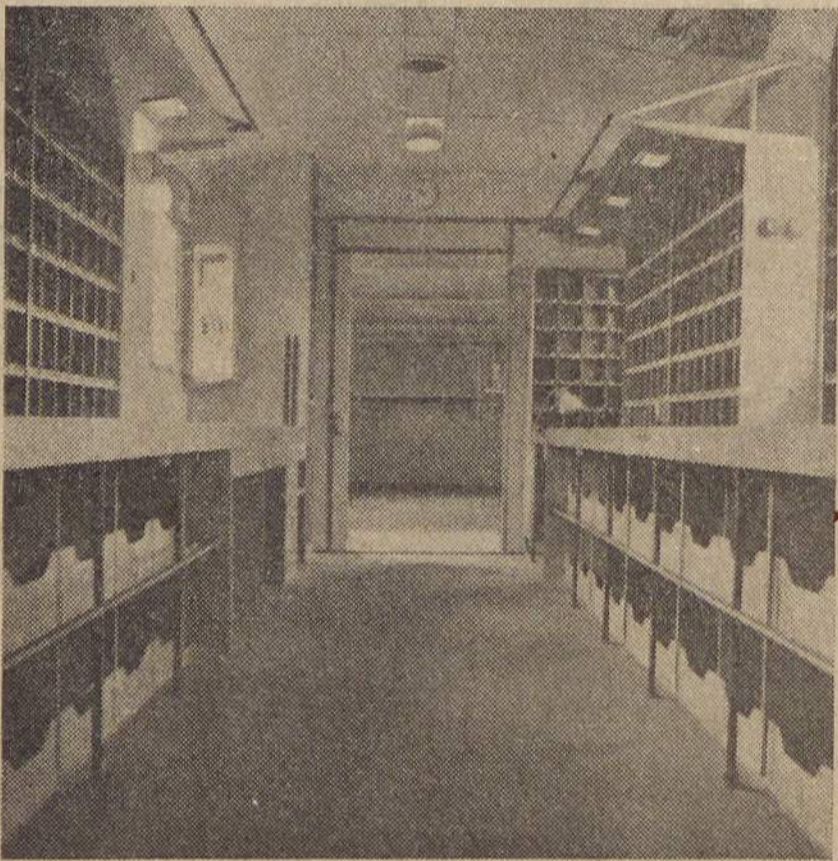
Como é sabido, o serviço dentro das ambulâncias postais não se limita à distribuição de malas nas estações e apeadeiros ao longo da linha. Independentemente do recebimento da correspondência, procede-se à sua verificação, carimbo e despacho, de modo a não se verificarem perdas de tempo.

Foi no propósito de garantir ao seu pessoal melhores instalações para um mais cabal desempenho dos seus trabalhos, que os C. T. T. procederam agora à aquisição de novo equipamento ferroviário, constituído por 20 ambulâncias, destinadas 10 à via larga e 10 à via estreita.

De linhas sóbrias, as novas ambulâncias postais — verdadeiras estações de «correio» — são de construção tubular em chapa de aço, caracterizando-se pela sua extrema leveza e robustez.

Três delas, as destinadas às linhas de grande movimento, medem 23,50 m. de comprimento; sete, 14 m.; duas de via estreita, 12 m. e oito para percursos reduzidos, 8 metros.

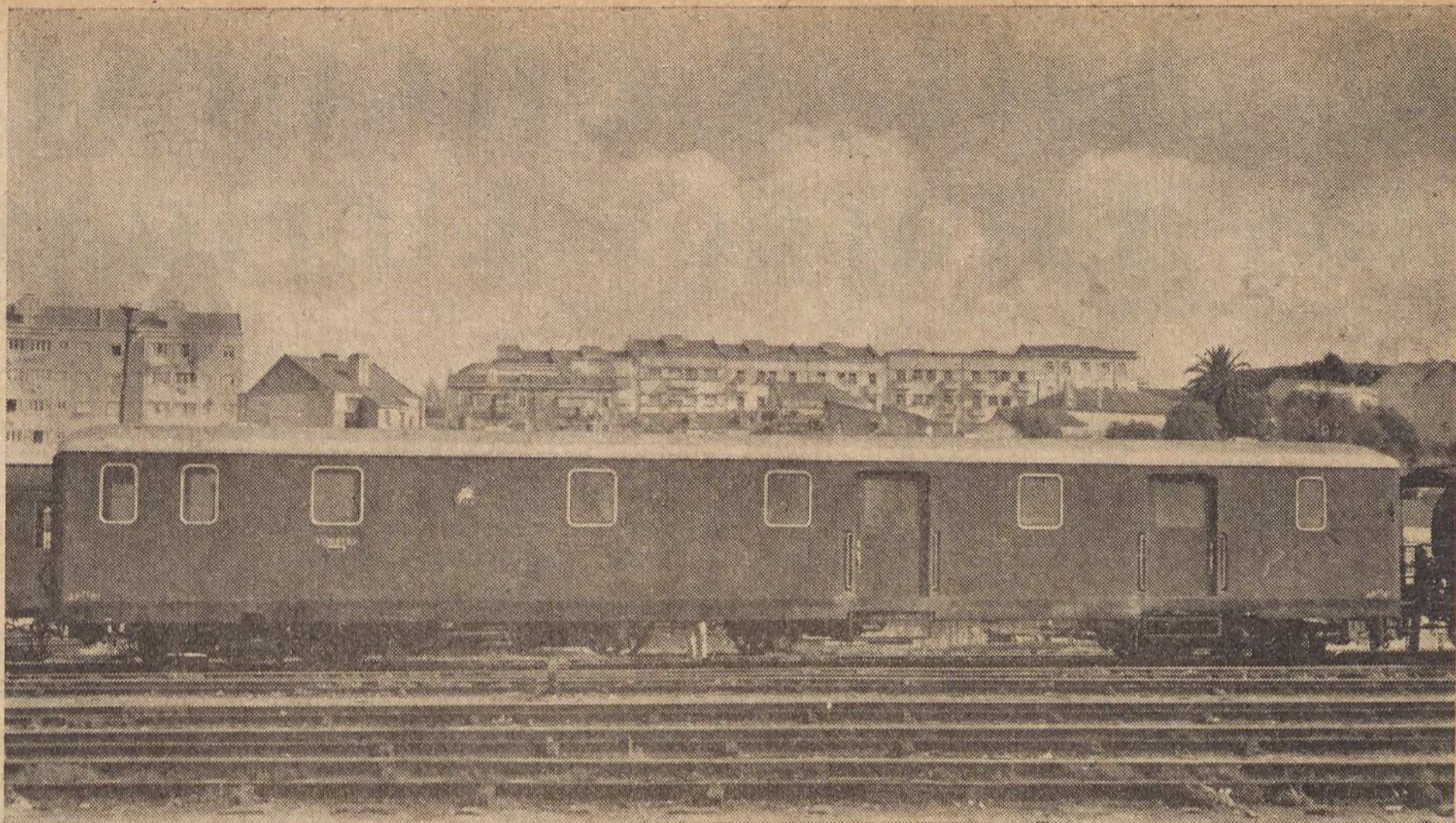
Com esse novo e importante serviço, obtêm os C. T. T. um maior, mais rápido e mais seguro transporte das suas malas postais e, por outro lado, acompanham os porfiados esforços do Caminho de Ferro tendentes à maior valorização do parque de material ferroviário — garantia dum cada vez melhor serviço proporcionado ao público.



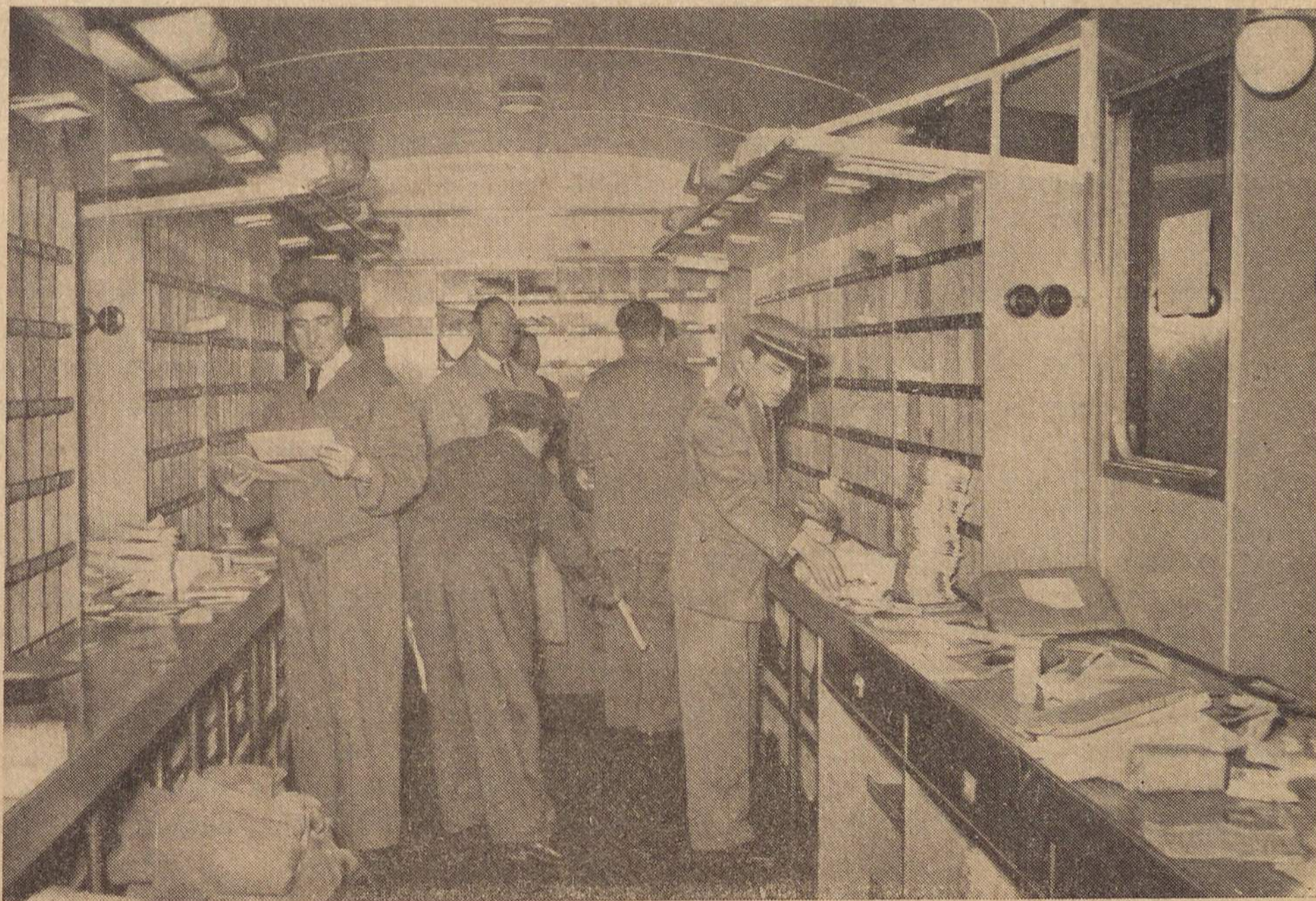
Aspecto interior das novas ambulâncias postais

comboio, assistiram os Srs. Ministro das Comunicações, Cor. Gomes de Araújo, Eng.º Couto dos Santos, Correio-Mor, e numerosos funcionários dos C. T. T..

Por parte da C. P. estiveram presentes os Srs. Eng.ºs Mário Costa, Administrador Delegado da Companhia, Espregueira Mendes, Director-Geral, Júlio dos Santos, Subchefe da Divisão de Exploração, Horta e Costa, Sub-



Uma das novas ambulâncias postais dos C. T. T.



O serviço na ambulância é o de uma verdadeira «estação de correio»

O XIII Concurso das Estações Floridas

P o r A L B E R T O P E R E I R A L E I T E

(Membro do Júri das Estações Floridas, por parte do Secretariado Nacional de Informação)

HÁ ideias felizes e ideias infelizes. Destas não falemos; mas entre aquelas, a de António Ferro, no Secretariado da Propaganda Nacional, de reencetar a realização do Concurso das Estações Floridas, é uma das melhores. Se não, vejamos.

Quem viaja, hoje em dia, através do nosso País, em caminho de ferro, é raro não encontrar uma estação cujo jardim não esteja devidamente tratado, com cuidados de artista jardineiro. Algumas apresentam verdadeiras obras primas; são tratados vivos de jardinagem e todos os encómios serão poucos para valorizar o trabalho que o resultado apresenta.

Se para nós, naturais, é um prazer deliciar-nos, ao contemplar o pequeno ou grande jardim, que a estação onde paramos nos apresenta, que orgulho sentimos quando os estrangeiros elogiam o que os seus olhos vêem e estabelecem a comparação com o que se passa noutros países de onde vêm ou para onde regressam. Como nos deleita ouvir as suas palavras, quando dizem confirmar-se que Portugal é um jardim e não uma lenda, como julgavam antes. E com que alegria aqui o escrevemos.

O número 13 é por muitos considerado número de azar... Tratava-se do 13.º certame e não era sem uma certa pontinha de receio pelos resultados, que o júri iniciou as suas visitas às estações que se haviam inscrito e àquelas a que se refere a base V, que prescreve na sua alínea a): «as estações que já tenham recebido quaisquer prémios ou distinções consideram-se automaticamente concorrentes, sendo sempre incluída a sua inscrição».

O receio era motivado, não pelo número em si, mas pela quantidade de vezes que a mesma realização era levada a efeito e em que, por cansaço — nós somos normalmente pouco persistentes... — os agentes dos caminhos de ferro não teriam prestado aos seus jardins aqueles mimos e atenções que os mesmos requerem. É-nos grato confessar que o resultado verificado excedeu todas as expectativas, mesmo as mais optimistas!

O Júri, logo às primeiras visitas, notou o nível elevado do arranjo floral, comparativamente com anos antecedentes e foi com espírito de prevenção, cautela e rigor que deu as suas classificações. Pois, apesar de todas as reservas, as notações altas ultrapassaram as de todos os anos. Assim, o número de diplomas de honra é o mais alto até hoje atingido.

A compita para os prémios estabelecidos foi surpreendente, a tal ponto que, a não ser o primeiro posto, em que o Júri se pronunciou por unanimidade e em que a estação escolhida alcançou isoladamente a mais alta nota, os outros postos tinham idêntica classificação. Longas discussões e estudos de pormenores teve o Júri para, do somatório, resultar a arrumação. Mesmo assim, para cinco postos, havia sete concorrentes. A solução adoptada pareceu ao Júri ser a melhor e foi tomada, sem olhar a considerações e por unanimidade.

Neste certame, sucede o 1.º classificado, num ano, descer de classificação no ano seguinte, sem que o jardim tenha sofrido alterações... Efectivamente, não estava pior; mas, o jardim que ganhou o primeiro lugar estava melhor. Está aqui o grande interesse do prélio: as variações e oscilações de clas-

sificação e as surpresas que surgem das pequenas estações que, à força de muita persistência e esforço, conseguem apresentar-se absolutamente em forma.

Depois de ter visitado noventa por cento das estações inscritas, utilizando os mais variados transportes: comboio, automotora, dresina, automóvel e até o *pedibus calcantis*, o Júri chegou ao Algarve, onde teve oportunidade de visitar o jardim campeão de (Olhão) que, além das Menções honrosas, já conseguiu obter todos os prémios, do 1.º ao 6.º, em anos consecutivos.

E agora, amigos Chefes de estação, parafraseemos: «A regar, a regar...» e a ajardinar, que o Júri lá irá. Irá com muito gosto, como de costume, para colaborar convosco, a fazer cada vez mais belo este nosso Portugal.

ESTAÇÕES PREMIADAS NO XIII CONCURSO — 1954

- 1.º prémio (2 500\$00) Leixões
- 2.º prémio (2 000\$00) S. Mamede de Infesta
- 3.º prémio (1 500\$00) Valado
- 4.º prémio (1 000\$00) Rio Tinto
- 5.º prémio (750\$00) Runa
- 6.º prémio (500\$00) Olhão

Com Menções Honrosas Extra Concurso
(Prémio de 500\$00):

Estações de Afife e Caminha.

Com Diplomas de Menção Honrosa especial e prémios de persistência:

Estações de: Pinhal Novo, S. Domingos, Pero Negro, S. Martinho do Porto, Lourical (Marinha das Ondas), Gouveia, Fornos de Algodres, Paço Vieira, Gondifelos, Ermezinde, Nine, Tamel, Cete, Amarante e Caxias.

Com Diplomas de Menção Honrosa Especial:

Estações de: Sintra, Luso-Buçaco, Celorico da Beira, Castelo de Vide, Elvas, Caxarias, Curia, Mogofores, Espinho, Valadares, Leça do Bálio, Araújo, Santo Tirso, Lordelo, Vizela, Covas, Contumil, Barrozelas, Darque, Moledo do Minho, Lanhelas, Cerveira, Marco, Albergaria-a-Nova, Alcântara-Mar, Carcavelos e Parede.

Com Diplomas de Menção Honrosa simples, com prémios de persistência:

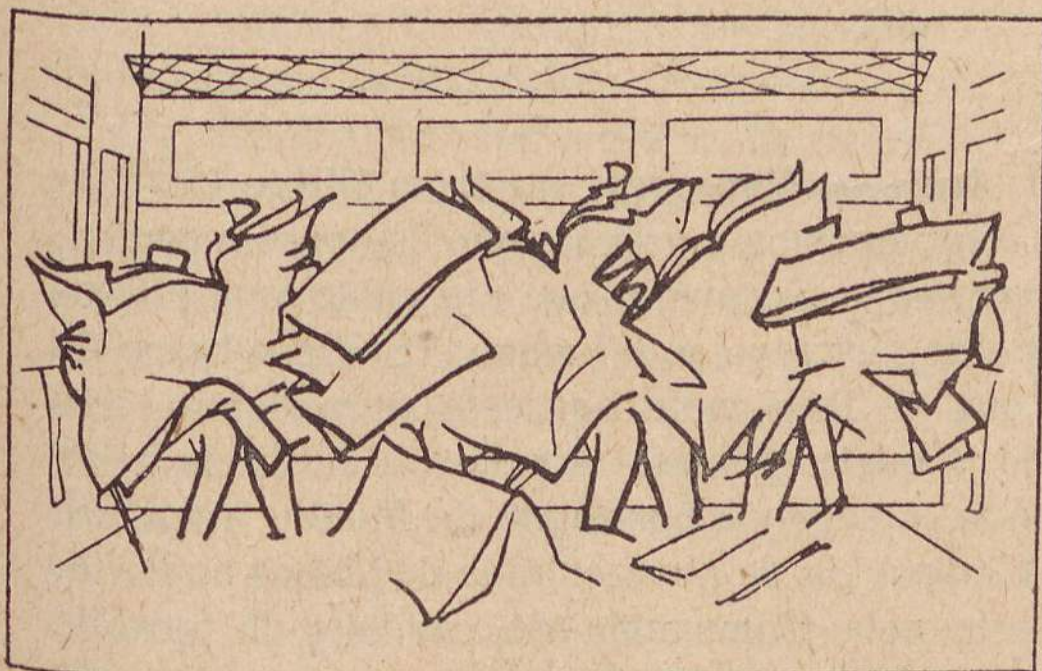
Estações de: Torres Vedras, Porto Trindade, Guimarães e Vila do Conde.

Com Diplomas de Menção Honrosa simples:

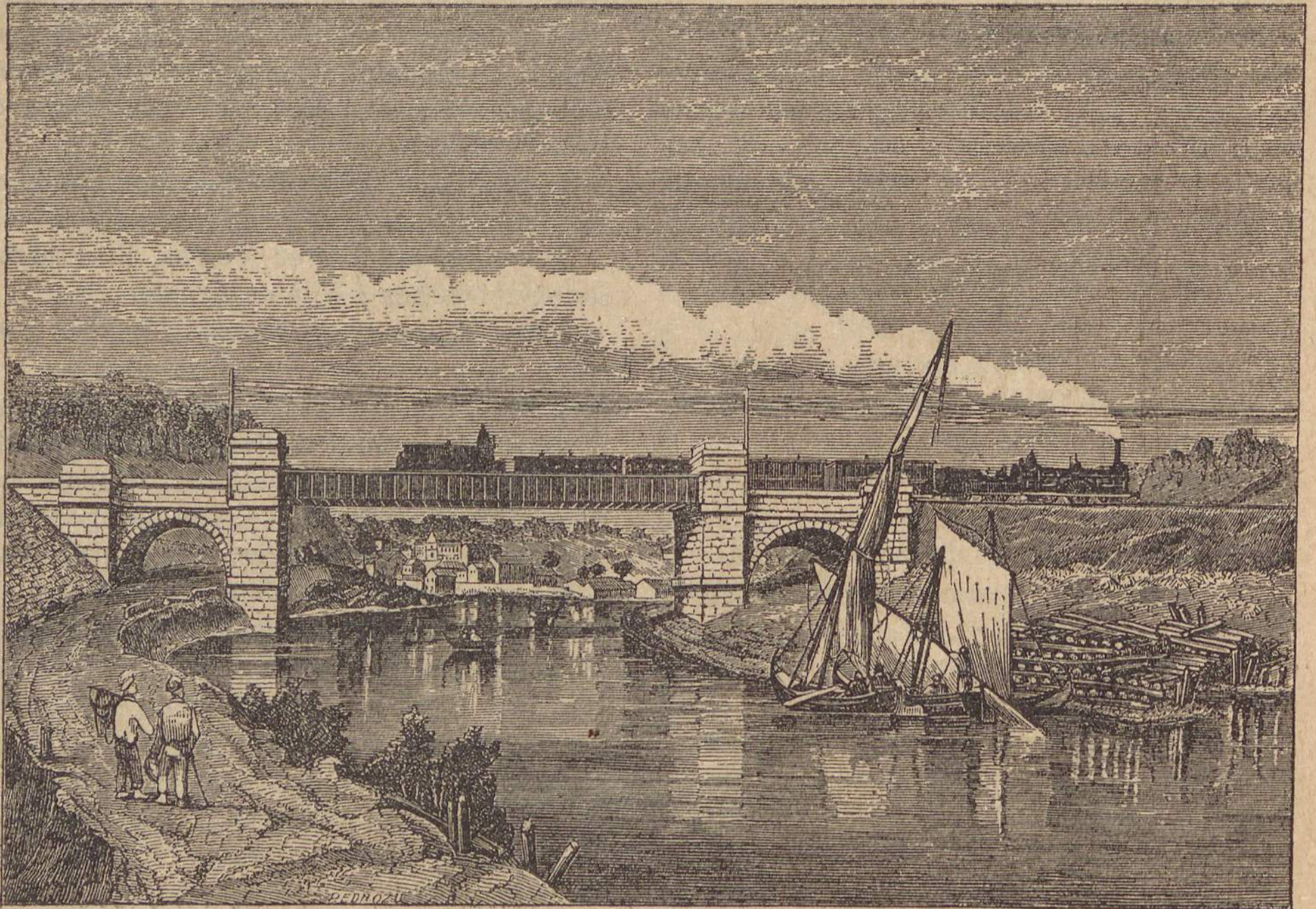
Estações de: Dois Portos, Vale do Peso, Lousado, Recarei, Paredes, Penafiel, Caíde, Oliveira de Frades e Couto de Cucujães.

O «Boletim da C. P.», que não pode deixar de se regozijar com a iniciativa deste concurso, felicita com simpatia os chefes das estações concorrentes pelos brilhantes resultados obtidos.

SEM PALAVRAS



CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES



PONTE DE SACAVÉM — Desenho e gravura de Pedroso

O *Archivo Pittoresco*, no tomo III, de 1860, de onde reproduzimos a gravura que ilustra esta página, referindo-se a Sacavém, que era então uma povoação pobre, escreve e informa: «Sobre o braço de mar que o Tejo mete por esta terra dentro, tem havido já quatro pontes. A primeira edificada pelos romanos, a segunda por Bento de Moura, a terceira pela Companhia da nova estrada de Lisboa ao Porto, a quarta pela Companhia do caminho de ferro de leste».

Ferrovíários estrangeiros em Lisboa

Reuniões da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.)

CONFORME o «Boletim da C. P.» no seu número anterior referiu, realizaram-se em Lisboa, no edifício dos Serviços Centrais da Direcção-Geral da C. P., em Santa Apolónia, de 23 de Fevereiro a 2 de Março, reuniões das Subcomissões de estudo das IV e V Comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.).

Essas reuniões, que abrangeram 2 grupos de estudo principais, correspondentes a cada uma das referidas Comissões, — «Questões de Exploração» e «Questões Técnicas» —, foram presididas pelos engs. Parmentier, dos Caminhos de Ferro Franceses e Cirillo, dos Caminhos de Ferro Italianos. Nelas tomaram parte 130 delegados dos 19 seguintes países europeus: Alemanha Ocidental e Oriental, Áustria, Bélgica, Checoslováquia, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Hungria, Itália, Jugoslávia, Noruega, Holanda, Polónia, Portugal, Roménia, Suécia e Suíça.

Durante o período em que se desenrolaram os trabalhos, efectuaram-se todos os dias, de manhã e de tarde, sessões de estudo, que tiveram lugar, simultaneamente, em cinco amplas salas. Noutras seis funcionaram os serviços auxiliares de conferência — secretaria, informações, dactilografia, tradutores, etc..

Os estudos levados a efeito, de natureza exclusivamente técnica e visando o melhoramento permanente dos serviços de transporte internacionais, compreenderam as seguintes rubricas gerais: Tracção eléctrica; Tracção Diesel; Telecomunicações; Sinalização; Catenárias, Automotoras; Carruagens; Vagões; Frenagem; Gabarit; Regulamentação de segurança; Passagens de nível; Ramais particulares; vagões «standard»; vagões frigoríficos.

De acordo com a tradicional hospitalidade portuguesa, proporcionou a C. P. aos delegados e a suas famílias — computados, num total, em cerca de 200 pessoas — visitas ao «Solar do Velho Porto», uma digressão turística, em autocarros, pela Serra da Arrábida e Ribatejo — cujo itinerário incluiu a cidade de Setúbal, onde foi servido um almoço regional — e por último, um jantar oficial, no restaurante da «Casa do Leão», do Castelo de S. Jorge, jantar presidido pelo Director-Geral da Companhia, a que assistiram, além de todos os delegados então ainda presentes em Lisboa, o Secretário-Geral da Companhia, o Director da Sociedade Estoril, o representante em Portugal da Companhia dos *Wagons-Lits*, os Subdirectores e outros funcionários superiores da C. P.

Aos brindes, o Director-Geral, Sr. Engenheiro Espregueira Mendes, pronunciou em francês o discurso que a seguir transcrevemos:

«É com vivo prazer que mais uma vez me associo a esta verdadeira confraternização ferroviária já tão tradicional nas relações das Administrações de Caminhos de Ferro.

Desde 23 último que delegações de 19 Países europeus estão reunidas em Lisboa para tratar de problemas respeitantes a estudos das Subcomissões da IV e V Comissões da União Internacional de Caminhos de Ferro.

A escolha de Lisboa para a realização desta reunião, o grande número de Países aqui representados e a elevada categoria social e profissional dos delegados presentes, muito nos lisonjeia e honra.

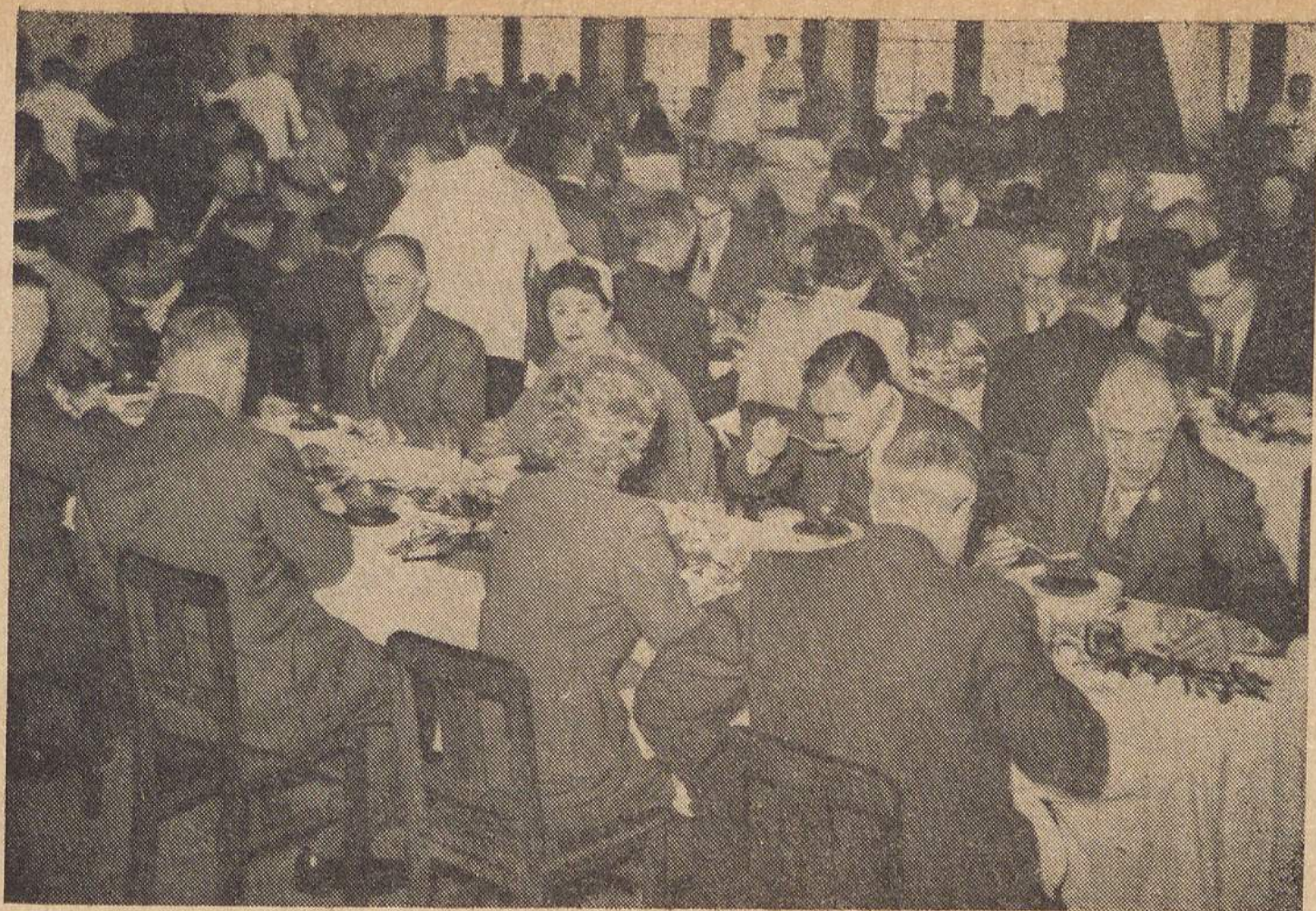
Pude observar que os resultados dos trabalhos de V. Ex.^{as} foram excelentes e que muito se porfiou para a standardização do material ferroviário, medida de largo alcance,



Em cima :
Um aspecto das sessões de estudo — Ao fundo a delegação portuguesa

Em baixo :
Outro aspecto dos trabalhos





Trecho da assistência no almoço regional realizado em Setúbal

cujos benefícios principais se traduzem na diminuição geral do preço do custo e bem assim na possibilidade de uma mais ampla permuta de material cada vez mais indispensável nas relações dos organismos ferroviários dos diversos Países.

Quer se trate da IV ou da V ou de qualquer outra Comissão da U. I. C. a ordem do dia deverá ser sempre—combate à rotina, por todas as formas ao nosso alcance, onde quer que ela exista; aumento da produtividade ferroviária de molde a proporcionar-se ao caminho de ferro novos alentos.

O trabalho de V. Ex.^{as} seguiu essa diretriz; devemos felicitar-nos por isso.

Lamentamos a ausência do Ex.^{mo} Sr. Tuja, nosso muito estimado Secretário-Geral da U. I. C. e do Ex.^{mo} Sr. Cirillo, ilustre Presidente da IV Comissão, forçados a regressar aos seus Países por motivo dos seus afazeres.

Felizmente está presente o nosso querido Presidente da V Comissão Ex.^{mo} Sr. Parmentier, cujas qualidades pessoais e competência técnica são tão sobejamente conhecidas que não ousou fazer o seu elogio.

Permito-me, pois, dirigindo-me a V. Ex.^a,

A mesa da presidência no jantar oficial no restaurante do Castelo de S. Jorge



sr. Presidente, beber à saúde de todos os delegados e pessoas de suas famílias e à prosperidade dos Caminhos de Ferro de todos os Países aqui representados.

Ao mesmo tempo, desejo muito sinceramente que todos V. Ex.^{as} levem de Portugal a mais grata recordação e o desejo de voltar. Serão sempre bem-vindos».

Em resposta, o sr. eng. Parmentier, presidente da V Comissão da U. I. C., manifestou o seu agrado, em termos muito reconhecidos, pela excelente recepção que todos os delegados tiveram e pelas múltiplas atenções com que a C. P. os cumulou, terminando por felicitar as representações dos Países reunidos dados os satisfatórios resultados alcançados nas sessões de trabalho, resultados

que — disse — decisivamente contribuem para elevar o transporte ferroviário, no quadro das comunicações internacionais, ao plano de relevo que ocupa com inteiro jus.

Prestaram valioso concurso aos programas de recepção, entre outros organismos, o Secretariado Nacional de Informação e Cultura Popular, a Câmara Municipal de Lisboa, a Sociedade «Estoril», a Companhia dos *Wagons-Lits*, a Comissão Municipal de Turismo de Setúbal, a Junta de Turismo de Cascais, o Instituto do Vinho do Porto, o Rancho Folclórico de Benavente e o Jardim Primavera.

O resultado dos estudos das Subcomissões reunidas serão apresentados em sessões futuras das Comissões da U. I. C..



Outro aspecto da assistência no jantar oficial

Anúncio das Estações de Paragem

Em alguns países, e nomeadamente na Suíça, os passageiros são avisados de cada estação de paragem do comboio em que viajam, ou por meio de alto-falantes instalados nas carruagens, ou por aviso feito directamente pelos Revisores de bilhetes. Este procedimento, além de responder a uma conveniência de serviço, porque pode acelerar o desembarque, traduz uma atenção para o Público, aliás devida, e que ele, sem esforço, reconhece; ao mesmo tempo concorre para maior prestígio dos Revisores, no conceito do Público.

Já há mais de um ano que ele foi adoptado entre nós, nos comboios de marcha rápida e nas automotoras. A propósito, é curioso notar que na revista francesa «Chemins de France», de Fevereiro de 1955, a pág. 4, se pode ler a notícia que traduzimos: «Na Alemanha, os Revisores dos comboios rápidos passarão a anunciar, com antecedência, o nome da próxima estação de paragem, com o fim de permitir aos passageiros o desembarque sem precipitações».

Do Entroncamento estão saindo vagões para África

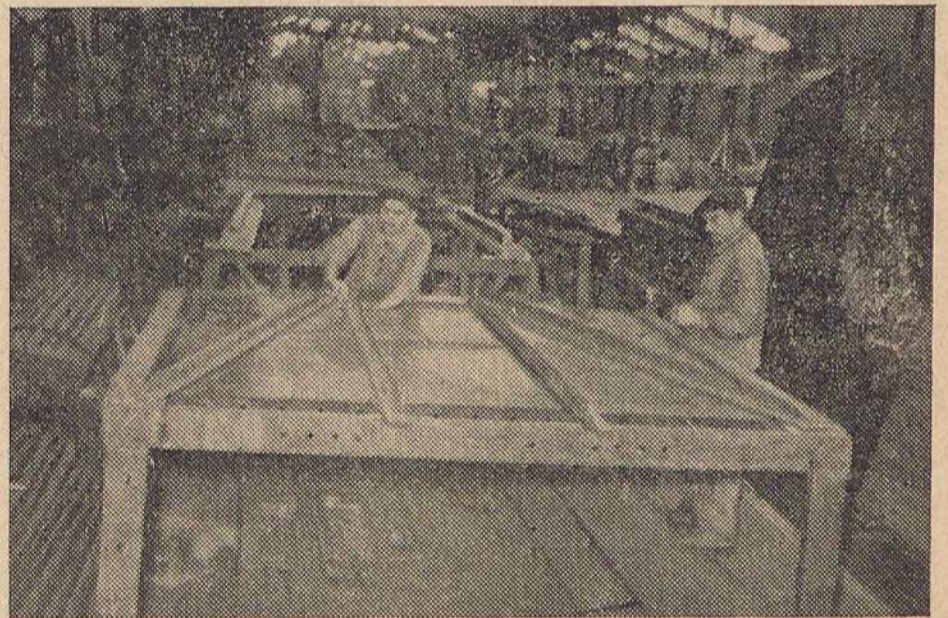
Pelo Engenheiro AUGUSTO FREDERICO DE MORAIS
(Da Divisão de M. T.)

POR um artigo publicado no último número do «Boletim», devem os seus leitores ter depreendido que as Oficinas de Vagões de Entroncamento se encontram em plena actividade.

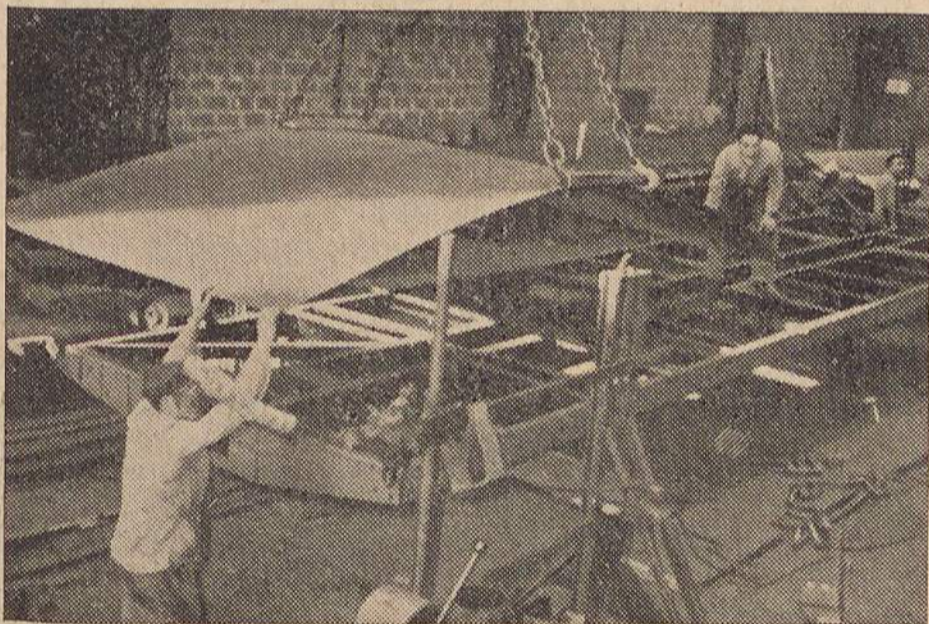
De facto assim é, pois além de estarem funcionando todas as cadeias de reparação, uma nova cadeia, criada expressamente para o fabrico de 80 vagões destinados aos Caminhos de Ferro de Moçâmedes, está produzindo, conforme fora previsto, um vagão de dois em dois dias.

O que são estes vagões e o que foi a actuação dos Serviços Técnicos e Oficinas para o seu estudo, encomenda de materiais e distribuição dos trabalhos pelas várias Oficinas da Companhia, é assunto já dado a conhecer pelo referido artigo; o que tem sido a actuação das Oficinas de Entroncamento e muito especialmente da de Vagões na parte

dade normal, quer a organização do trabalho e afinação da cadeia donde com toda a regularidade aqueles estão saindo, quer, enfim, a resolução dos inúmeros problemas para se conseguir aquela regularidade, tornar-se-ia fastidioso e sem atractivo especial para quem



Fabrico de cabeceiras



Montagem da chapa do leito

que lhe coube nesse fabrico, é assunto que a seguir se verá.

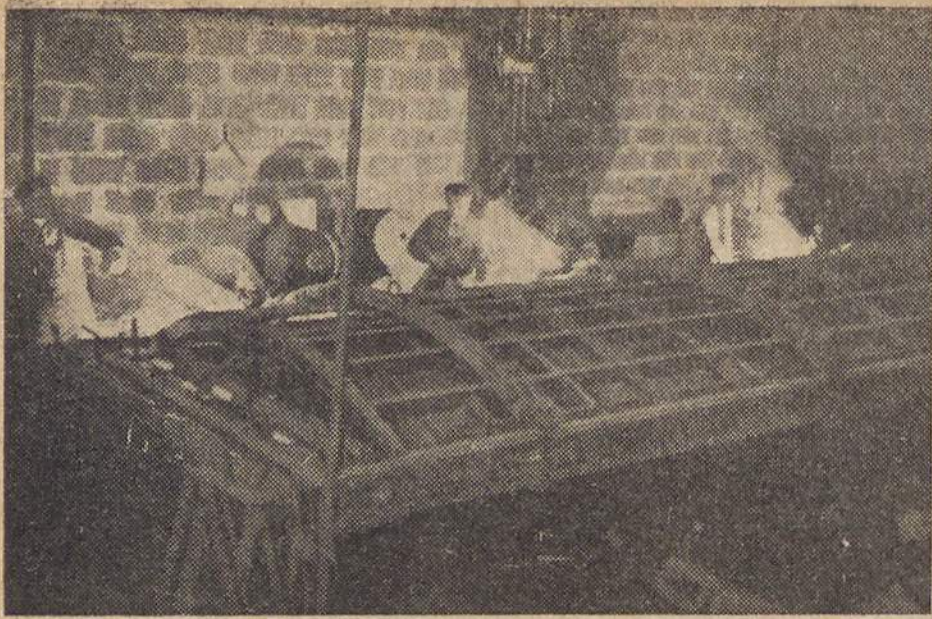
É claro que descrever detalhadamente, quer a adaptação da Oficina ao fabrico desses veículos, (de um tipo diferente do nosso), prejudicando o menos possível a sua activi-

estes assuntos possam interessar apenas na generalidade: por esse facto, será desta maneira que eles serão focados.

Foi em Novembro de 1953 que começou constando em Entroncamento ir a nossa Companhia construir vagões para um dos Caminhos de Ferro de África.

Era o «Eco das Oficinas» também conhecido por «Jornal da Caserna», desta vez bem informado, a dar a notícia que teve a sua confirmação oficial em princípios de Dezembro seguinte.

Pouco se conhecia então acerca dos seus detalhes construtivos, por se estar ainda na fase dos estudos, mas ficou-se sabendo o bastante para se concluir que, uma vez entregues todos os materiais e peças fabricadas fora de Entroncamento, a Oficina de Vagões teria de dispor as coisas por forma a dar pronto um vagão de dois em dois dias, se é



Uma das fases do fabrico do tecto

que não desejava sujeitar a Companhia a correr o risco de suportar as multas que o contrato, a firmar com o Ministério do Ultramar, estipulava para os casos dos prazos de entrega não serem respeitados.

Estava pois posta à prova aquela Oficina com uma empreitada de responsabilidade; o seu pessoal encarou-a no entanto cheio de optimismo, certo de que, salvo motivos de força maior, a levaria a bom termo para prestígio da Empresa que serve.

Únicamente restava que lhe dissessem o que havia a fazer, lhe fornecessem os materiais e os meios de trabalho necessários e lhe dessem o «sinal de partida»; ora como a seu tempo tudo isso lhe foi dito e fornecido, na devida altura começaram saindo de Entroncamento com destino ao cais de embarque para África, os vagões que as Oficinas iam dando completamente acabados.

Estas, em princípios de Março de 1954 tiveram conhecimento de que o seu contributo para a construção dos referidos vagões seria:

—a execução das peças para o freio manual, estribos, leitos, laterais, cabeceiras e tectos (cujas cambotas seriam fornecidas no entanto por outras oficinas);

—a montagem;

—a pintura;

pois as Oficinas Gerais de Lisboa P. lhes enviariam:

—os *bogies* completos, os cilindros de freio de vácuo, peças de comando deste freio, as portas e as cambotas dos tectos; e, por sua vez, as do Barreiro:

—os reservatórios de vácuo e as chapas perfiladas para leitos.

Pouco tempo depois, com o aparecimento

dos primeiros desenhos, começaram as primeiras actividades respeitantes ao fabrico, actividades essas que nessa altura se resumiram ao estabelecimento dos orçamentos relativos aos vários trabalhos a efectuar e à previsão de tudo o que viria a ser necessário em equipamento mecânico, pessoal, etc., para os levar a cabo em boas condições.

Ligado ao problema dos orçamentos, surgiu imediatamente o da preparação de sistema tendente a tornar o mais económica possível a construção e montagem de tudo o que dissesse respeito aos vagões; desta forma se caminhou para a criação de moldes vários (sobretudo para o fabrico de peças por forjagem), de manequins para a montagem e construção dos leitos, tectos, cabeceiras e laterais, de uma diversidade grande de «mestras» para simplificação da traçagem e, enfim, de uma série de dispositivos para facilitarem a realização dos vários trabalhos.

A escolha do equipamento necessário para maior rapidez e economia da construção, feita igualmente a partir dos elementos colhidos nos desenhos, foi assunto que mereceu atenção especial, dado o grande volume de trabalhos a efectuar, tendo sido obtidos, entre outros:

—martelos pneumáticos vários;

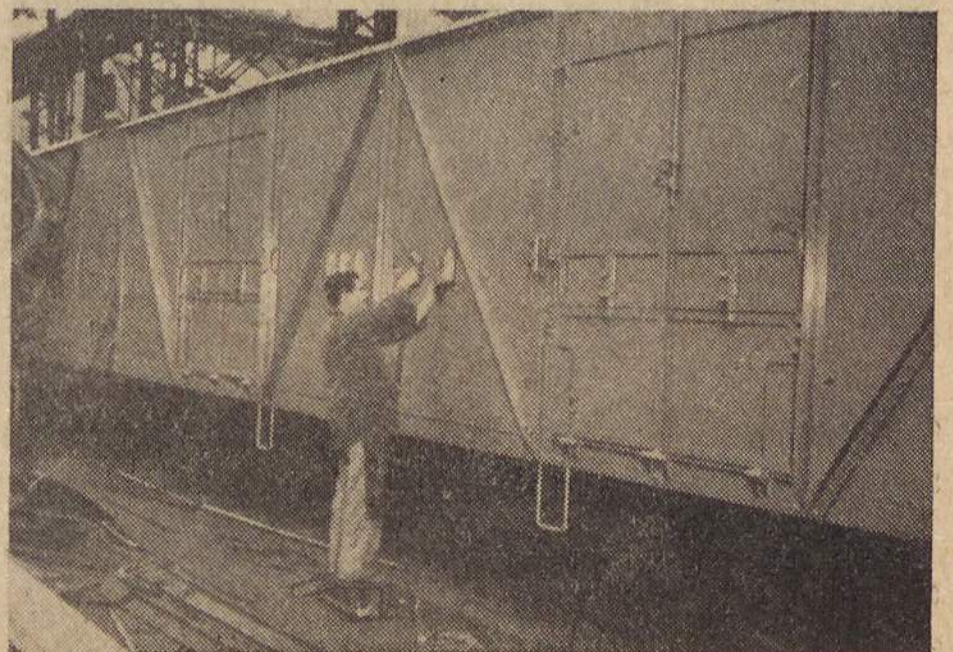
—máquinas eléctricas portáteis (a grande maioria de alta frequência) para furar, esmerilar, limpar e pulir chapa, meter parafusos, etc.;

—aparelhos de soldadura;

—uma máquina Nibbler para cortar e fazer trabalhos vários em chapa;

—etc.

Bastará, por exemplo, atender, para ava-

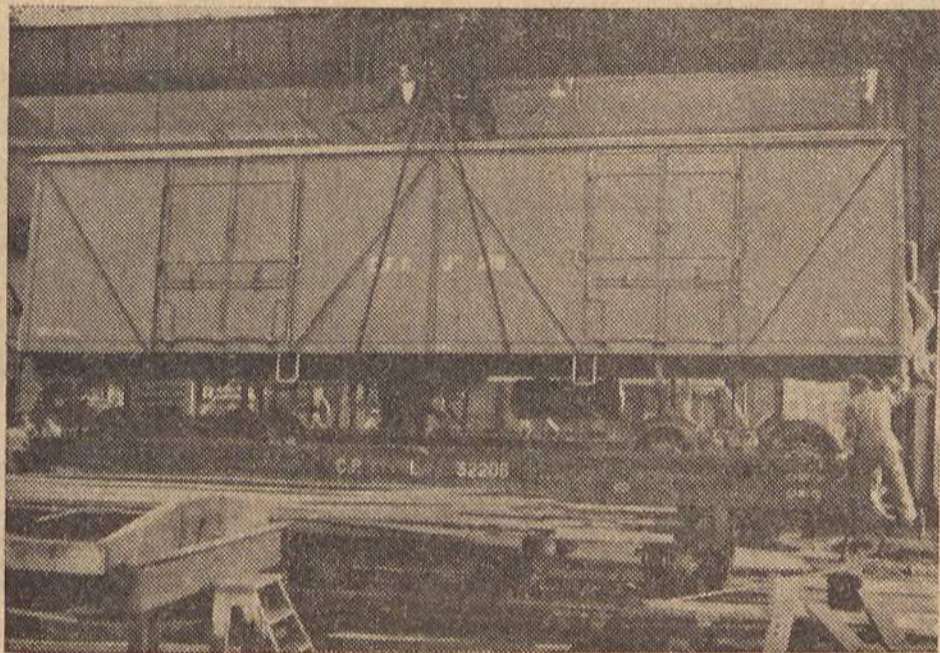


Pintura das inserções

liar da sua necessidade, a que havia 197 440 rebites de diversas dimensões a aplicar, 549 120 furos de vários diâmetros a fazer, 14 000 m² de chapa para aplicação da pintura, a limpar, 40 000 parafusos de cabeça boleadada, a meter, não falando já em 9 920 de outros tipos e dimensões, em mais de 25 quilómetros de cordões de soldadura a fazer, etc.

A par disto, foi determinado o pessoal necessário, e, como se verificou existirem apenas soldadores para os trabalhos normais, houve que instruir e preparar o número suficiente para na altura própria não faltar a mão de obra de soldadura indispensável à boa marcha dos serviços.

Seguiu-se depois a organização da Oficina, quer no tocante a alguns trabalhos que normalmente vinha efectuando, quer no relativo



Carregamento sobre o vagão transportador até Lisboa

ao que iria ser iniciado — a construção dos Vagões para África.

Ora a grande maioria das reparações sendo feitas em cadeia, tinha inicialmente sido assente que parariam as cadeias da grande reparação durante a construção daqueles vagões, não só para desta forma ser obtido o espaço indispensável, mas também para se conseguir o pessoal necessário sem ter de recorrer ao da Oficina de Locomotivas; porém, mais tarde, devido ao grande número de veículos avariados nos acidentes ferroviários ocorridos nos últimos meses de 1954, foi superiormente decidido continuar com essas reparações e com as que vinham sendo efectuadas.

Como consequência deste facto, foi a Oficina organizada por forma a que no espaço

primitivamente ocupado pelas cadeias da Grande Reparação, ficaram estas, mais as fases da cadeia da construção e montagem dos novos vagões, as quais ocupam a quase totalidade da área coberta pela ponte rolante, ou seja cerca de metade daquele espaço; a utilização desta ponte é questão fundamental para o bom rendimento dos trabalhos.

No entanto, o parque dos *bogies* a aplicar foi estabelecido no troço de via com a bitola igual à dos Caminhos de Ferro de Moçâmedes (1 067 m/m) situado na metade do «hall» destinada à Grande Reparação; esse troço de via, por onde circulam os vagões à medida que vão passando de uma para outra fase da montagem, até completo acabamento, foi obtido, algaliando, com um terceiro carril e em toda a sua extensão, uma das linhas da Oficina.

Como essencialmente os vagões são constituídos por *bogies*, leitos laterais, cabeceiras e tectos, houve e há que construir essas partes (excepto os *bogies* que são recebidos completos), com os materiais retirados do Armazém e com as peças fornecidas pelas Oficinas do Barreiro, Lisboa-P. e Entroncamento.

O seu fabrico constitui assim 4 sub-cadeias que alimentam a cadeia da montagem, tendo sido dado o nome de «cadeia da construção dos Vagões para África» a todo o conjunto.

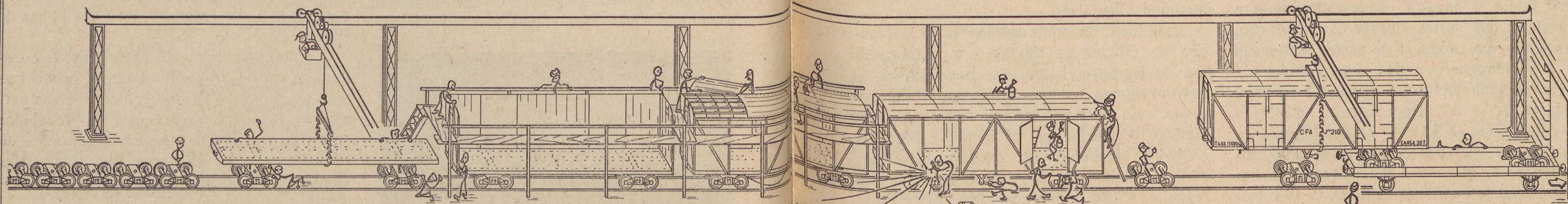
Com o intuito de reduzir os deslocamentos e transportes inúteis, localizaram-se os materiais e as fases do fabrico nos pontos mais convenientes da Oficina por forma a que as partes a construir, na sua marcha para o acabamento final, caminhassem o mais possível para os pontos da sua montagem.

Por outro lado, as «fases» da cadeia da montagem tendo a sua sequência em direcção à porta de saída, tornam o carregamento dos vagões recém construídos, sobre os transportadores, coisa fácil.

De facto estes, entrando na Oficina pela linha de saída daqueles, a ponte rolante facilmente os carrega embora não de uma só vez por o seu peso exceder a sua carga máxima admissível, mas pegando primeiramente nos *bogies* preparados para esse fim e seguidamente na caixa; para este efeito, nas fases de acabamento e montagem, cada vagão rola

OFICINA DE VAGÕES E ENTRONCAMENTO

ORGANIZAÇÃO ESQUEMÁTICA DA CADEIA DE FABRICO DE 80 VAGÕES PARA ÁFRICA



PARQUE DE BOGIES → MONTAGEM DO LEITO → MONT. DOS PAINÉIS LAT., CABEC. E TECTO → MONT. DAS PORTAS DE COBERT. → MONT. DAS PORTAS, OUTROS TRABALHOS, ACABAMENTOS FINAIS E CARREGAMENTO.



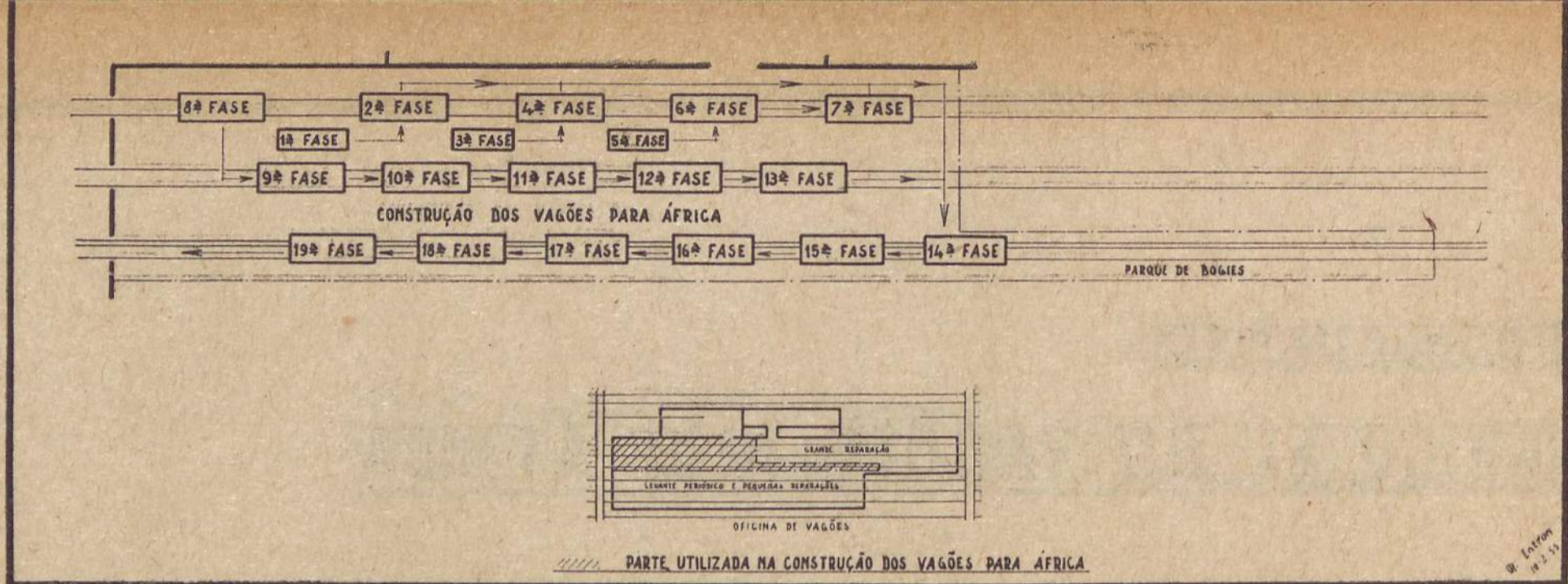
← ACABAMENTO DO LEITO ← MONTAGEM DAS CHAPAS DO PAVIM. ← PRINCIPAIS SOLDADURAS ← COMEÇO DA MONTAGEM DO LEITO

TRAÇAGEM, E PREPARAÇÃO DE MATERIAIS

E DE PEÇAS PRÉ-FABRICADAS

← ACABAMENTO DO TECTO ← OUTROS TRABALHOS NO TECTO ← INICIO DA MONTAGEM DO TECTO ← MONTAG. DOS PAINÉIS LAT. E DAS CABECEIR.

Dr. Intronato
2.55



Cadeia de fabrico de vagões para África — Disposição das «fases»

com os *bogies* correspondentes ao do que imediatamente se lhe segue e que ficam livres após o carregamento da caixa.

A figura 1 mostra esquemáticamente a disposição das várias «fases» da construção, o caminho que seguem as partes fabricadas até à montagem e o dos vagões, à medida que o seu acabamento vai avançando; assim, as fases 1.^a e 2.^a dizem respeito ao fabrico das cabeceiras, as 3.^a e 4.^a ao das laterais, as 5.^a, 6.^a e 7.^a ao dos tectos, da 8.^a à 13.^a ao dos leitos, da 14.^a à 19.^a à montagem, acabamento, pintura e carregamento para o transporte até Lisboa.

A fig. 2, onde a organização do trabalho é apresentado sob uma forma bastante resumida, dá talvez melhor a ideia do que é a execução dos vagões para o Caminho de Ferro de Moçâmedes, apresentando as fotografias que se reproduzem alguns aspectos do trabalho e alguns detalhes de construção.

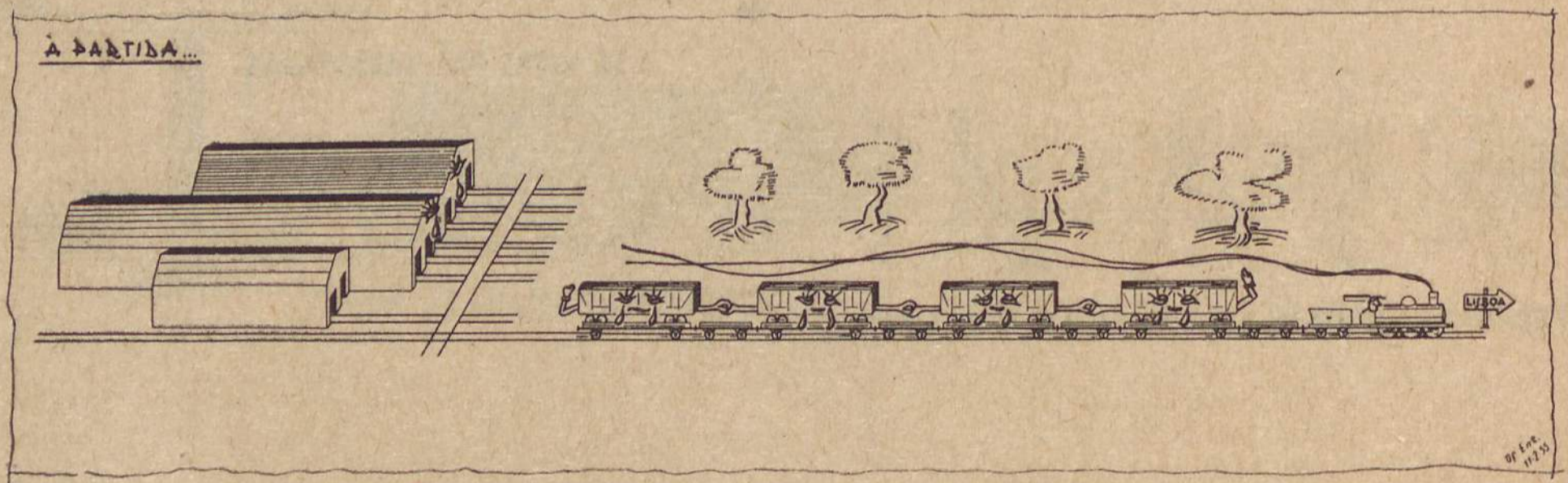
Foi a 2 de Novembro do passado ano que teve início o funcionamento desta cadeia e a 28 do mesmo mês que saiu da Oficina o pri-

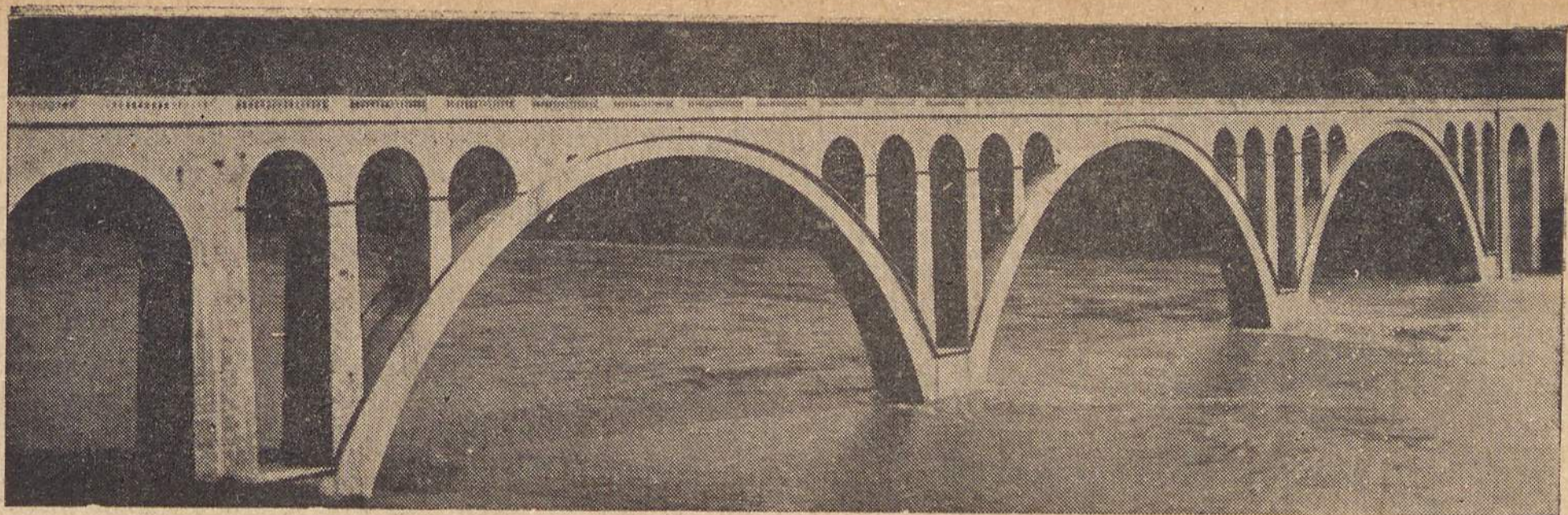
meiro vagão pronto a embarcar; de então para cá, a produção tem sido a prevista — 1 vagão por cada 2 dias úteis de trabalho — sem qualquer dificuldade.

Este facto tem sido devido não só à actualização da Oficina de Vagões e à colaboração das de Barreiro, Lisboa-P e Locomotivas de Entroncamento, com a entrega oportuna das peças cujo fabrico estava a seu cargo, mas também à ligação que os Serviços Técnicos e Oficinas estabeleceram com o fim de facilitar o bom andamento de tudo o que dissesse respeito a esta construção, quer entre essas Oficinas e esses Serviços, quer entre elas e a Oficina de Vagões.

Verifica-se, assim, que um trabalho deste género, sem exagero com milhares de assuntos a resolver e tratado por diversos departamentos da Companhia, representando já um empreendimento de certo vulto, está sendo levado a efeito com o êxito e a regularidade previstos.

Congratulemo-nos pois pela oportunidade que foi dada à nossa Companhia de mostrar o quanto é capaz de fazer.





PERGUNTAS E RESPOSTAS

I — Divisão Comercial

Pergunta n.º 217 — Agradeço informar-me que documentos devem ser entregues ao consignatário de uma remessa sobrecarregada com reembolso, cuja taxa de reembolso é a seu cargo.

Em meu entender há necessidade de ser entregue qualquer documento que comprove o pagamento da taxa do reembolso.

Resposta — Quando o pagamento dos portes pela devolução do reembolso forem a cargo do consignatário da remessa sobrecarregada, a importância correspondente à devolução é lançada na carta de porte desta remessa e cobrada com as restantes despesas.

///

Pergunta n.º 218 — Agradeço dizer-me se um vendedor de jornais nos comboios, portador de um passe de vendedor válido entre Monção e Porto, pode utilizar os comboios da via estreita entre Trofa e Porto-Trindade, sem qualquer cobrança.

Em caso negativo, poder-se-á passar bilhete F. 17, como mudança de via, para os 3 quilómetros excedentes, conforme se procede com as assinaturas ao abrigo da Tarifa 4-C, válidas entre qualquer estação do Minho, inclusivé Trofa, para Porto?

Resposta — O passe de que se trata, só pode ser utilizado no percurso indicado.

Se o vendedor viajar na via estreita, deve ser considerado como passageiro sem bilhete.

///

Pergunta n.º 219 — Agradeço informar-me se o § único do art.º 13.º da Tarifa de Serviço Combinado com as Empresas de Camionagem, é de aplicar a uma mercadoria que um complemento a esta Tarifa proíbe a aceitação a despacho.

Faço esta pergunta por estar determinada a verificação dos portes pagos para a camionagem à chegada.

Resposta — A consulta apresentada não é de considerar.

Se o complemento à Tarifa de serviços combinados com as empresas de camionagem expressamente proíbe a aceitação a despacho de determinadas mercadorias, bem entendido que nem os preços do complemento nem as disposições do § único do art.º 13.º da referida Tarifa são de aplicar a essas mercadorias.

Se o consulente, por inadvertência da estação expedidora, tiver alguma vez, para transmissão à Empresa de Camionagem, uma remessa em tais condições, entender-se-á com a Secção de Contabilidade sobre o procedimento a adoptar.

///

Pergunta n.º 220 — Peço dizer-me se está certo o processo de taxa a seguir indicado.

Pequena velocidade, de Campanhã para Canas, um vagão carboneto de cálcio, 10 000 quilos. Vagão requisitado para 10 T.

Carga e descarga pelos Donos.

Distância 165 kms.

Tarifa 1 de P. V., Tabela 5, preço de detalhe, Capítulo II

Base 214\$50×10	= 2 145\$00
Evol. e manobras 8\$00×10	= 80\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Total	2 233\$00

Resposta — Conforme esclarecimentos prestados pelo Serviço da Fiscalização das Receitas, por intermédio das Secções de Contabilidade, em carta n.º 2280-C.F.M., de 1 de Março de 1952, no caso apresentado pelo consulente, corresponde a aplicação do

preço de vagão completo da tabela n.º 5 da Tarifa Especial Interna n.º 1 de pequena velocidade.

Segue discriminação da taxa como corresponde:

Distância 165 kms.

Preço, 181\$50×10	= 1 815\$00
Manutenção, 8\$00×10	= 80\$00
Registo	3\$00
Aviso de chegada	5\$00
Total	<u>1 903\$00</u>

II — Divisão da Exploração

Pergunta n.º 194 — A estação de Pocinho entrega o mod. M. 126 ao maquinista e condutor do comboio n.º 16262 estabelecendo-lhe paragem em Cotas, para tomar material, avisando deste facto, por telegrama, esta última estação.

Agradeço informar-me se o referido comboio deve ser recebido em Cotas com o disco fechado.

Resposta — Deve ser recebido com o disco fechado, de harmonia com o art.º 52.º do Regulamento 3.

///

Pergunta n.º 195 — Se um chefe de estação expedir um comboio, sem que tenha rubricado o «SIM» da concessão de avanço, agradeço informar-me se há responsabilidade para o empregado do serviço telefónico que expediu o pedido e recebeu a respectiva concessão de avanço.

Resposta — A falta de rubrica na concessão de avanço para um comboio, é da exclusiva responsabilidade do chefe que o expede, como está determinado no art.º 16.º do Regulamento 2 e Instrução n.º 2504.

Pergunta n.º 196 — Tendo dúvidas sobre o que se determina no n.º 1 do Art.º 23.º do Livro n.º 1, — Regulamento para a Exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro —, no que se refere ao trânsito a pé pela linha, peço informar-me se na designação de pessoas estranhas ao serviço se compreendem as pessoas ao serviço da Companhia ou simplesmente ao serviço da Via.

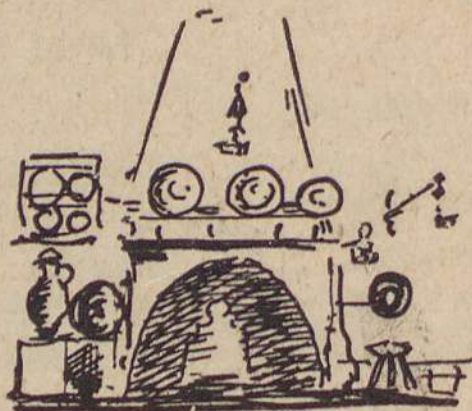
Resposta — A palavra «serviço», que se lê no artigo 23.º n.º 1 do novo Regulamento tem um sentido restrito que é o de que a pessoa só pode transitar pelas linhas, estacionar ou atravessá-las no exercício de funções de agente da Companhia e quando essas funções o exijam ou aconselhem. E, assim, qualquer agente de qualquer serviço, pode transitar, estacionar ou atravessar a via quando em funções que tanto o justifiquem. Do mesmo modo, nenhum agente, mesmo dos distritos do serviço da via, pode atravessá-la, estacionar nela ou percorrê-la, quando não justificado pelo exercício das suas funções.

///

Pergunta n.º 197 — Agradeço o favor de ser informado se o revisor em serviço nas automotoras que circulam nas linhas da antiga Companhia do Norte de Portugal, que desempenha também as funções de condutor, é obrigado a ir buscar a folha de trânsito ao escritório do Chefe de Porto-Trindade e seguintes.

No meu entender julgo que não, pois o revisor tem de fiscalizar a entrada dos passageiros, lugares de 1.ª e lugares de 3.ª sentados e de pé, bem como os seus destinos, para a lotação a dar às estações imediatas.

Resposta — Toda a documentação referente à circulação dum comboio ou automotora, deve ser entregue ao condutor, no acto da sua apresentação, ou no seu posto, no Df. ou na automotora.



Talvez não saiba que...

Condensado por JOSÉ JÚLIO MOREIRA
Chefe de Repartição da Divisão de Via e Obras

Há mais de 3000 qualidades diferentes de arroz.

* * *

As tropas chinesas, hoje dotadas de material de guerra moderníssimo, usavam ainda em 1911, freqüentemente, o arco e a flecha, quando nas guarnições militares os contingentes distribuídos de armas modernas não eram suficientes.

* * *

A energia solar que se concentra, diariamente, na Terra — segundo afirma o notável físico, C. G. Albot — equivale à energia calorífica de 507 000 milhões de toneladas de carvão.

* * *

As lágrimas são capazes de matar certas bactérias.

* * *

O petróleo em crú jorra do solo porque os gases acumulados nos terrenos arenosos ou porosos os expõem para a superfície.

* * *

A luz exerce pressão sobre as superfícies que ilumina.

* * *

Em 1932, começou a preparar-se, na cidade de Nova York, um anuário que se calculou só dever estar pronto empregando 100 000 dias completos de trabalho, isto é, depois de 274 anos.

* * *

A maior intensidade da maré alta e baixa sente-se na baía de Fundi (Nova Escócia),

onde o fluxo alcança a altura de 13 a 17 metros.

* * *

Nas Filipinas, vegetam mais de 1 000 espécies distintas de orquídeas.

* * *

Nos Estados Unidos, as patrulhas de polícia, dedicadas à caça de automóveis em fuga, foram há tempos providas de «pistolas corantes», que lançam sobre os veículos jorros de forte verniz encarnado, dificultando, assim, que os perseguidos lhes escapem.

* * *

Foi em 1414 que se adoptou em Londres, pela primeira vez, a iluminação nas ruas, ficando os proprietários das casas e dos estabelecimentos comerciais com a obrigação de colocar candeeiros logo que começasse a anoitecer.

* * *

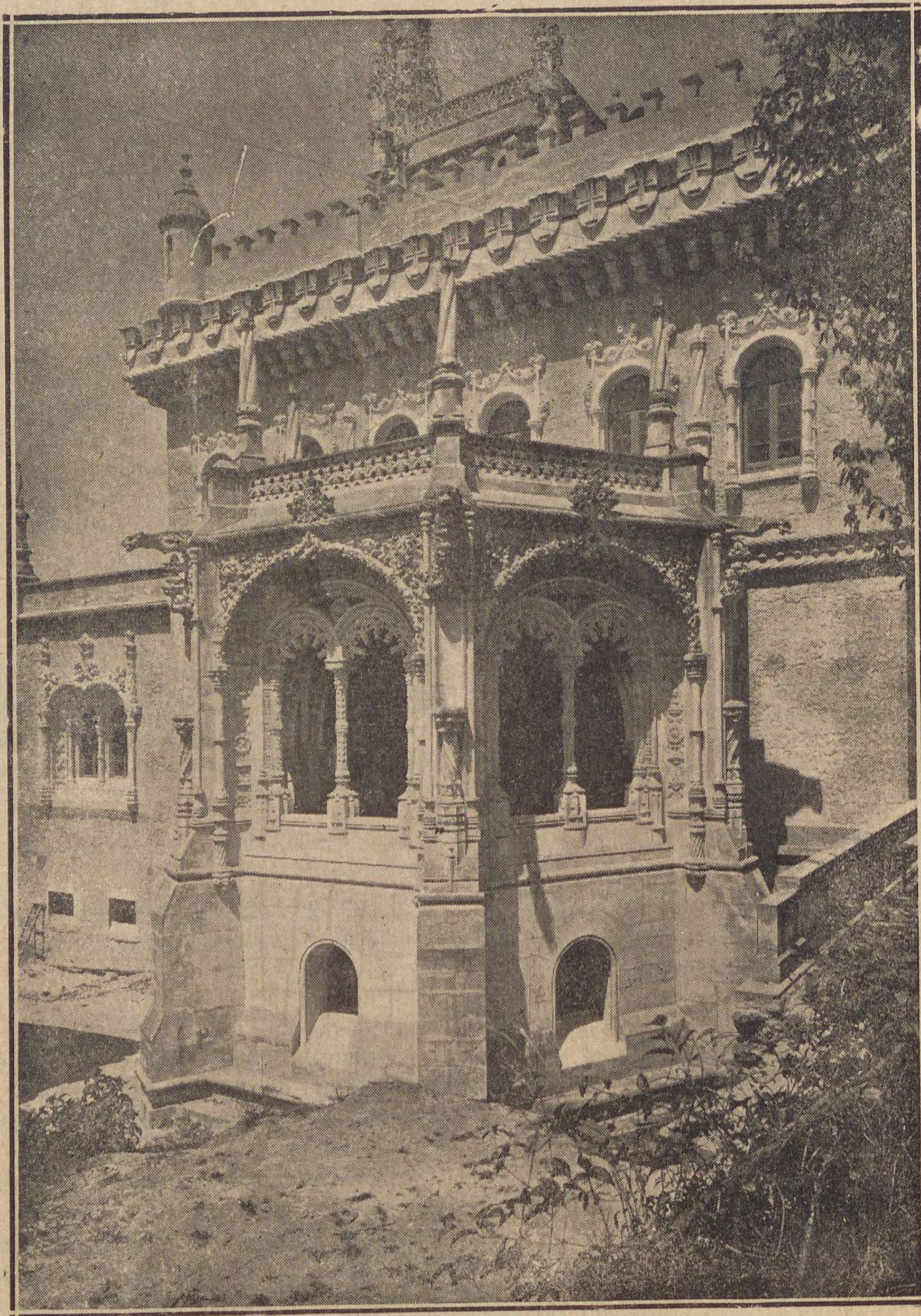
A pele do corpo de uma pessoa de estatura regular tem aproximadamente 2 300 000 poros.

* * *

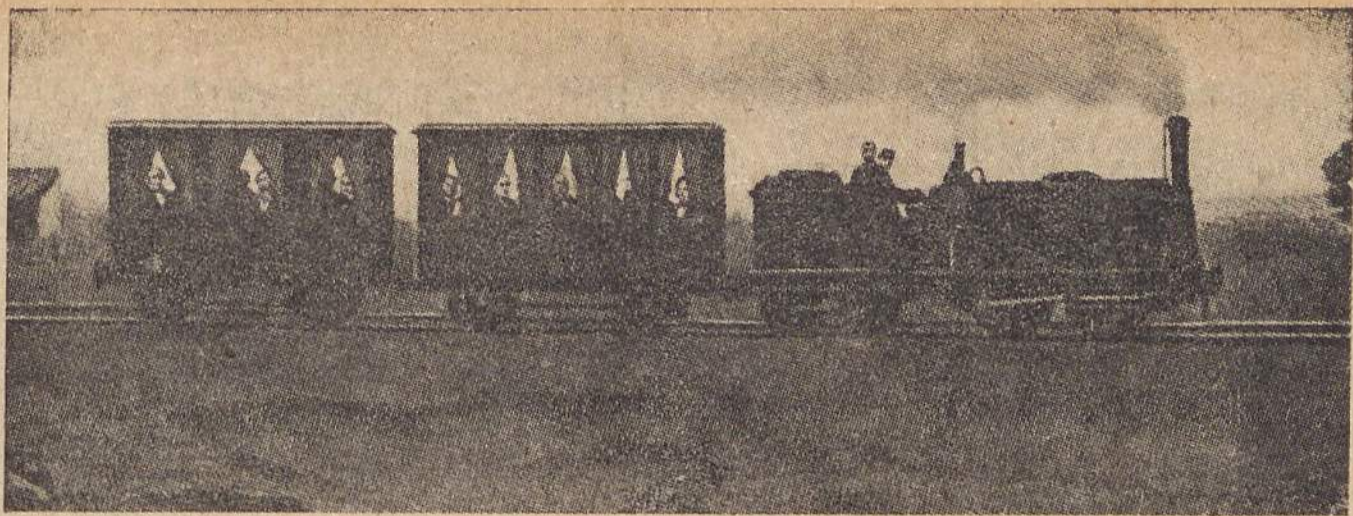
O imortal poema épico de Camões, *OS LUSÍADAS*, compõe-se de 10 cantos, 1 102 estrofes, 8 816 versos, 55 433 palavras e 250 470 letras.

É curioso também notar os números totais que seguem: nomes geográficos, 739; nomes históricos, 329; nomes mitológicos, semi-deuses, etc., 539; nomes começados por letra maiúscula, em sinal de veneração, como Barões, Fé, Lei, etc., 935; nomes próprios, 827; vezes o nome de Cristo, 23; vezes o nome de Deus, 56.

Está calculado ainda que, em leitura regular, são necessárias 7 horas e 30 minutos para se ler todo o poema.



BUÇACO — Floreira do Palácio-Hotel



O primeiro comboio do Caminho de Ferro da República Argentina

LÁ POR FORA...

Argentina

Conforme ficou estabelecido no encerramento do VIII Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, realizado em Washington, em Junho de 1953, o IX Congresso vai reunir-se em Buenos Aires.

O governo argentino, entre outras deliberações, nomeou uma Comissão Organizadora, a qual, constituída pelos directores de todos os caminhos de ferro argentinos e funcionários do Ministério dos Transportes, se tem reunido várias vezes com a Comissão Permanente, com sede naquela cidade.

A Comissão Permanente já tem concluído o estudo dos assuntos que lhe foram submetidos pelo VIII Congresso para serem examinados no próximo, tais como modificação dos Estatutos, Ponto IV de Cooperação Técnica à América Latina, Convenção sobre Tráfego Internacional, Coordenação de Transportes, etc. De acordo com o Artigo 20.º dos Estatutos, os trabalhos destinados ao Congresso deverão ser remetidos à Comissão Permanente para a sua revisão prévia, com antecedência de 120 dias sobre a sua reunião, isto é, até 1 de Dezembro de 1955. Nesta data, a Comissão Organizadora já terá nomeado os Relatores para o estudo e parecer de cada trabalho.

Áustria

Os Caminhos de ferro austríacos instalaram, para o transporte de cimento, vagões

cisternas especiais com a capacidade de 40 toneladas e uma instalação de descarga à base de ar comprimido. Estes novos vagões facilitam o transporte de cimento com um mínimo de despesas e com um mínimo de perda de carga transportada, economizando-se, portanto, com o emprego desses vagões, uma apreciável quantia.

* * *

Com o fim de despertar um interesse cada vez maior pelo caminho de ferro por parte da juventude, e particularmente dos estudantes, os Caminhos de Ferro Federais Austríacos organizaram há pouco uma exposição especial numa Escola Superior de Viena.

Além de numerosos mapas gráficos, etc., que ilustravam os consideráveis serviços prestados pelos caminhos de ferro austríacos desde o ano de 1945, expuseram-se diversos objectos do Museu Ferroviário e do Clube de modelos ferroviários, modelos de locomotoras e material rolante, assim como a maqueta da central hidro-eléctrica subterrânea de Braz.

Os alunos de mais de cem classes superiores visitaram com grande interesse a exposição, assim como a nova estação de Viena-Oeste.

Além disso projectaram-se filmes com o fim de apresentar à juventude um quadro completo do funcionamento dos caminhos de ferro.

Esta exposição, que será enriquecida com

novo material, repetir-se-á nas escolas das diversas regiões federais.

Ceilão

A ilha de Ceilão, possessão inglesa de 65600 quilómetros quadrados e cerca de 6 milhões de habitantes, possui pouco mais de 1000 quilómetros de caminhos de ferro, 90% com bitola de 1,68 m e o restante com bitola de 0,76 m.

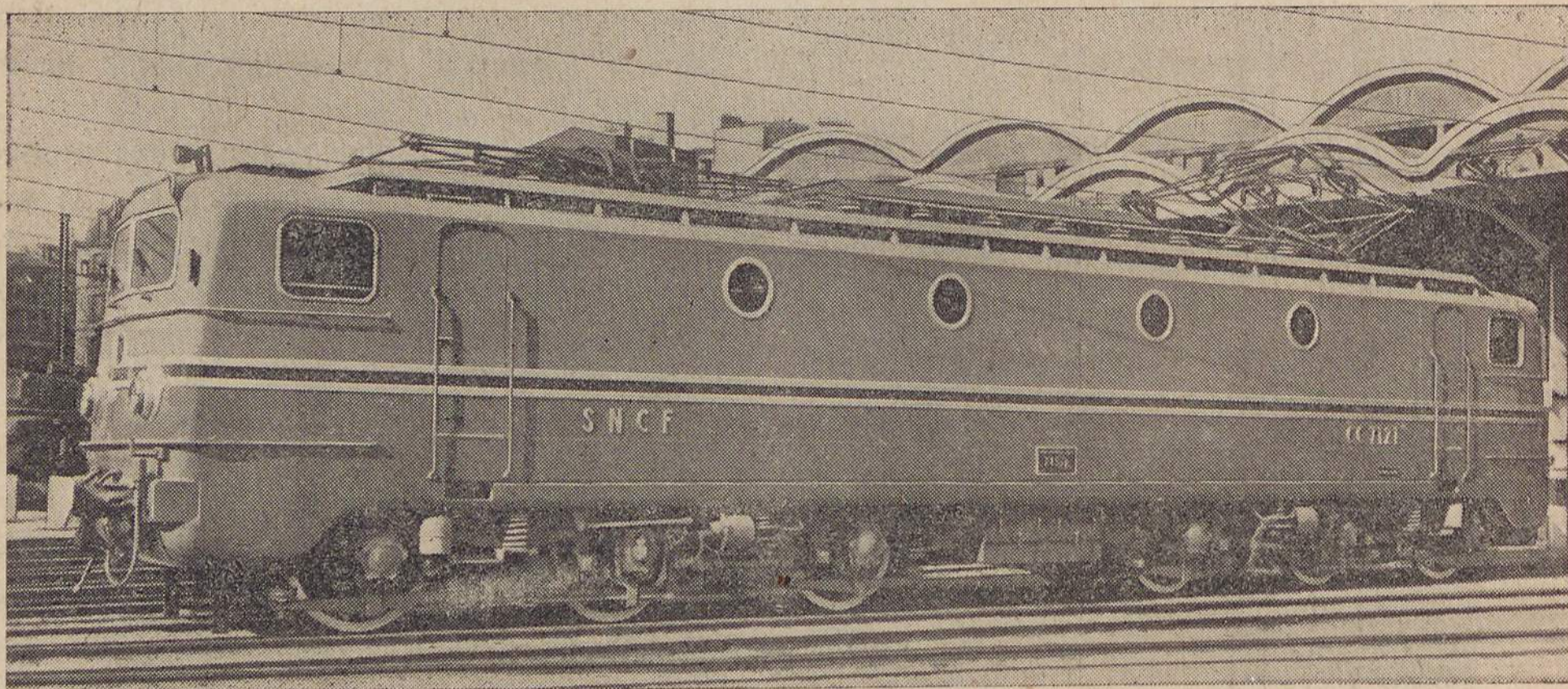
A linha não é boa, quase toda assente em terra e com carris muito leves, hoje sendo substituídos por carris de 36 e 40 quilos. A dormentação é difícil, porque a madeira que, antes da guerra, era importada da Austrália passou a vir do Canadá. Em tais condições,

diesel, encontrando-se já em serviço automotoras e locomotivas da manobra de 625 HP. As locomotivas para as linhas principais serão de 1000 H P, das quais o Ceilão já recebeu algumas.

O serviço diesel começou em 1938 com 3 composições de 360 HP., com 4 carruagens articuladas, encomendadas à «English Electric» para o subúrbio de Colombo. No fim de 1946 esses comboios já haviam percorrido 2 milhões de quilómetros e foram encomendadas 23 automotoras de 200 H P., para distâncias pequenas ou médias.

França

O problema do «déficit» da S. N. C. F.



A locomotiva eléctrica francesa CC 7121, de série, construída nas oficinas Alsthom, que rebocando uma composição de 3 carruagens com um peso total de 111 toneladas, atingiu, num troço da linha Paris-Lyon, em Fevereiro de 1954, a velocidade de 243 km/h — máximo mundial de velocidade em caminho de ferro

o preço dela subiu a tal ponto que houve que utilizar-se a madeira branca da ilha, tratada com creosoto. Está sendo também experimentado o tipo de dormente misto francês, com dois blocos de concreto ligados por uma barra de aço.

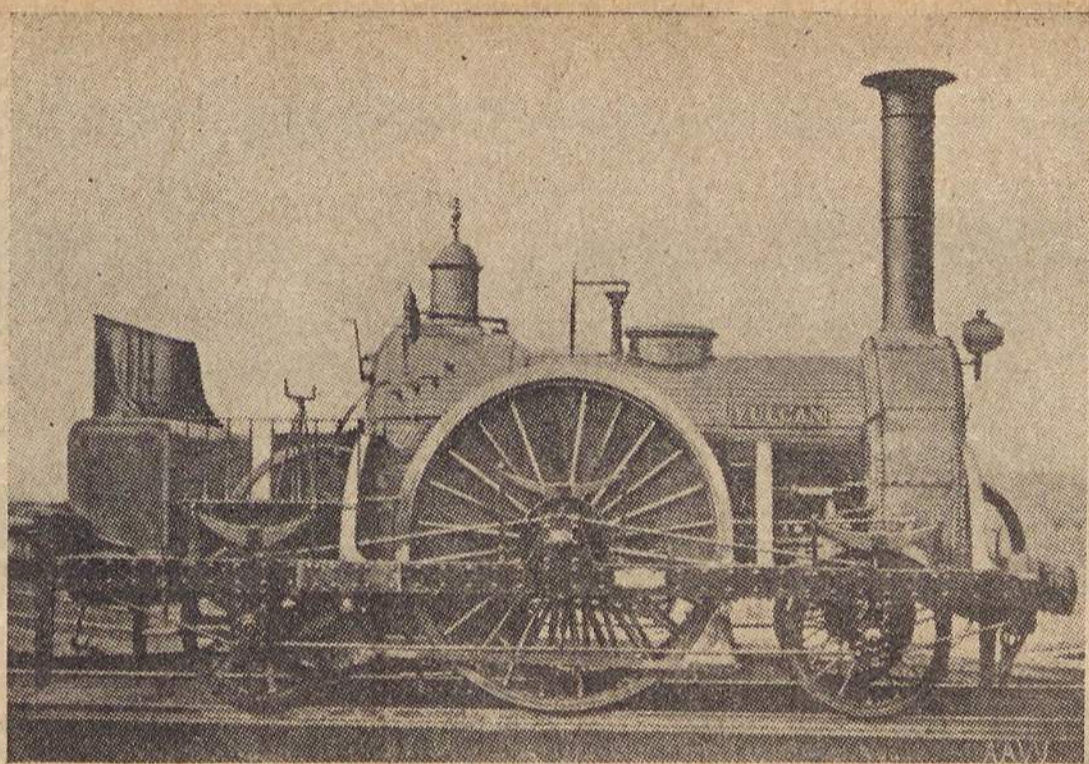
Também a quantidade de material rolante e de tracção não tem acompanhado o desenvolvimento das necessidades de transporte. Na zona suburbana de Colombo, capital da ilha, há também o problema do congestionamento de passageiros, de manhã à tarde. A tendência é para a electrificação desse trecho, entre Panadura e Veyangoda, para o qual existe já elaborado o respectivo estudo.

No entanto, vai sendo adoptada a tracção

continua na ordem do dia das preocupações governamentais da França. O ministro M. Edgar Faure, numa conferência pronunciada em Lons-le-Saunier, declarou a propósito o seguinte:

«Depois das medidas tomadas com relação ao álcool, o esforço vai recair sobre a S. N. C. F.; é necessário suprimir as linhas secundárias, encerrar um grande número de estações e coordenar o caminho de ferro, não só com os transportes por auto-estrada, mas também com os aéreos.

O aspecto financeiro do problema do equilíbrio económico dos caminhos de ferro franceses não é, na opinião dos técnicos, o único a examinar. Certamente, existem numerosas



Uma das primeiras locomotivas da Companhia Great Western Railway (G. W. R.)

linhas secundárias cuja exploração é nitidamente deficitária. Mas a presença do caminho de ferro mantém, em regiões pobres, uma corrente de vida que a auto-estrada sózinha é incapaz de dar-lhe, como a experiência o vem demonstrando. Por isso a supressão de linhas secundárias não deveria decidir-se senão após um estudo sério das consequências sociais, económicas e culturais de tais medidas.

Segundo as previsões orçamentárias para o ano de 1955, o «déficit» da S. N. C. F. é calculado em 180 000 milhões, contra 100 000 milhões no ano de 1954. O Ministério das Obras Públicas e de Transportes está a multiplicar os seus esforços para acelerar a coordenação do caminho de ferro e da camionagem, dentro do quadro do acordo firmado em Julho de 1952 entre a S. N. C. F. e a Federação Nacional de Transportes por Estrada.

O texto deste acordo deve estabelecer uma tarifa geral para o caminho de ferro e para a camionagem, aprovada por uma comissão permanente de coordenação.

Inglaterra

Com autorização de S. A. R. o Duque de Gloucester, baptizou-se com o nome de «Duke of Gloucester» a locomotora mais moderna para comboios expressos dos Caminhos de Ferro Britânicos, com o fim de comemorar a presidência honorária do Duque no recente Congresso In-

ternacional de Caminhos de Ferro, celebrado em Londres de 19 a 26 de Maio de 1954.

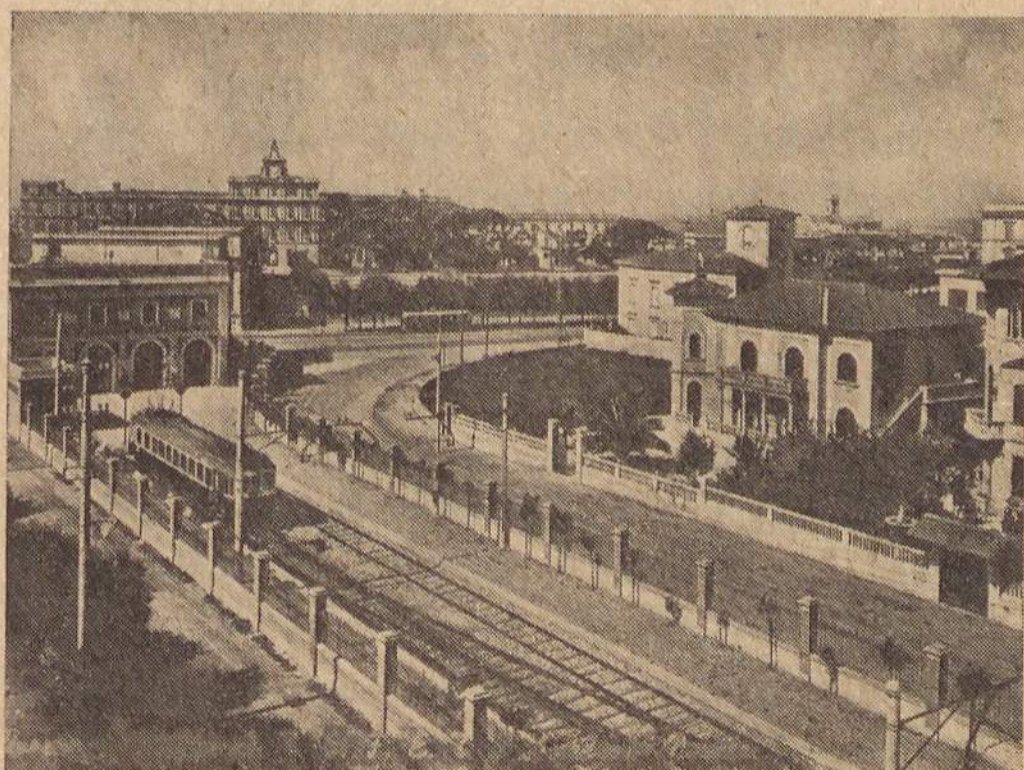
A nova locomotora, número 71 000, concluída nas oficinas da Crewe (Cheshire), da London Midland Region, foi incluída numa exposição especial de locomotoras, material rolante e outras instalações ferroviárias modernas, aberta ao público no depósito de locomotoras de Willesden (Londres) de 25 a 29 de Maio.

A locomotora «Duke of Gloucester» é um protótipo com chassis do tipo «Pacific», apto para a tracção dos expressos mais pesados e mais rápidos; as suas dimensões e a sua potência são superiores às das locomotoras do tipo «Britannia» e de todos os restantes tipos em serviço dos Caminhos de Ferro Britânicos.

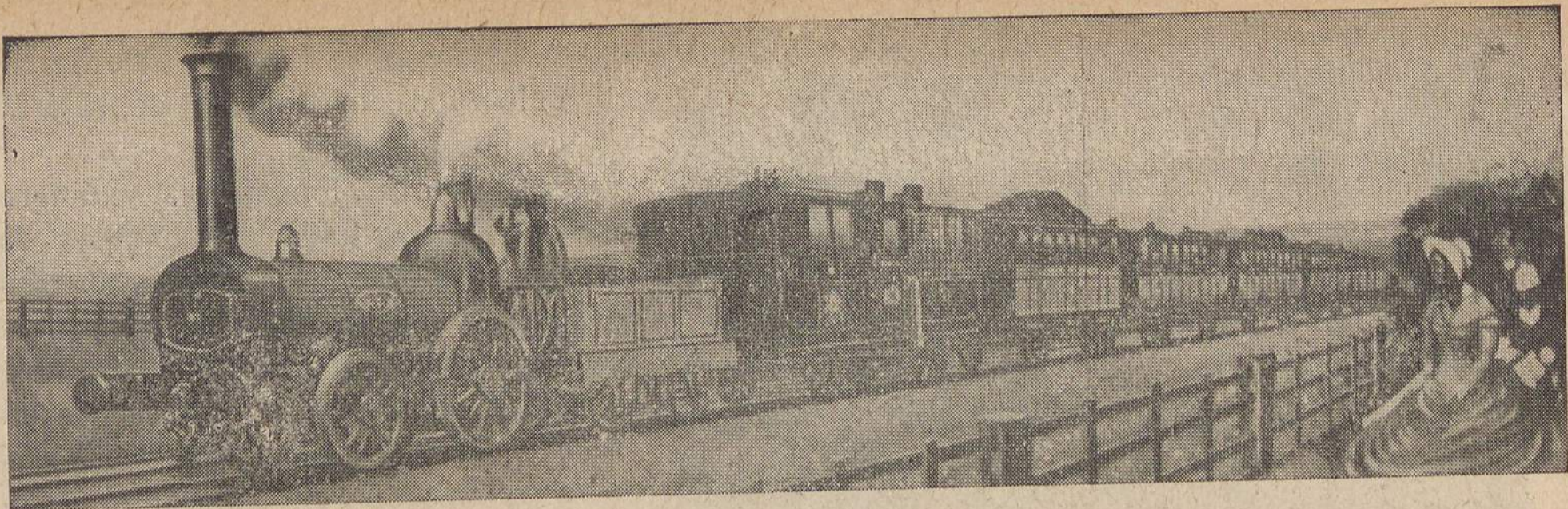
Itália

Durante a XV Feira de Messina, os Caminhos de Ferro Italianos organizaram, no rés-do-chão do Pavilhão de Cristal, uma exposição que ilustrava o programa elaborado para a extensão da rede ferroviária nacional, especialmente na Sicília.

Cheia de interesse era a documentação sobre o desenvolvimento da electrificação, os melhoramentos introduzidos nas instalações fixas e a intensificação do serviço dos ferry-boats entre a Sicília e o continente.



LIVORNO — Estação da Sociedade de Ferrovia Eléctrica Livorno — Pisa e a Academia Naval



Regulamentação dispersa

I — Divisão Comercial

A — Tráfego

139.º Complemento à Tarifa de Serviços Combinados com as Empresas de Camionagem — (em vigor desde 1-2-1955) — Transporte de passageiros, bagagens e mercadorias entre a estação de Tua e os Despachos Centrais de Carrazeda de Anciães e Vila Flor e de mercadorias entre a mesma estação e os domicílios de Vila Flor.

B — Fiscalização das Receitas

11.º Adt.º à C/Circular n.º 100 — de 17-1-1955 — Comunica que podem ser transportadas gratuitamente nos comboios as publicações «Buffalo Bill» e «Cine-Romance».

Carta-Impressa n.º 59 — de 24-1-1955 — Indica as datas em que devem ser enviados pelas estações e Despachos-Centrais todos os impressos utilizados e pertencentes a este Serviço, que digam respeito aos anos de 1952 e anteriores.

C — Estatística e Estudos

Carta Impressa n.º 5 — de 15-1-1955 — Indicação nas Guias das Declarações de Expedição do regime em que as remessas são transportadas «V. C.» ou «Detalhe».

1.º Aditamento à Circular n.º 88 — de 31-1-1955 — Instruções para a execução das Estatísticas do Tráfego e de Passageiros e do Tráfego de Mercadorias.

II — Divisão de Exploração

A — Movimento

2.º Aditamento à Ordem de Serviço n.º 98 (Série M n.º 92), — de 24-1-1955 — Sobre o restabelecimento da circulação normal pelas duas vias entre Campolide e Lisboa-R.

Comunicação-Circular n.º 886, — de 31-1-1955 — Sobre a Nomenclatura dos modelos da série M.

III — Divisão da Via e Obras

Divisão

Instrução de Via n.º 369 de 18-1-1955 — Transcreve a carta n.º 6 888 de 17-1-1955 da nossa Direcção-Geral, sobre a normalização da escrita numérica, esclarecendo não serem aplicáveis à escrita dos números dos comboios (documentos do serviço interno) e dos telefones, as normas transmitidas em Fevereiro de 1954.

Serviço de Conservação

Circular n.º 253 de 3-1-1955 — Esclarece que os pedidos para delimitações de terrenos confinantes com o Caminho de Ferro devem ser dirigidos pelos respectivos proprietários, à Direcção-Geral da Companhia e as licenças para construções, etc. devem ser requeridas, em papel selado, directamente pelos interessados à Direcção-Geral de Transportes Terrestres.

Circular n.º 254 de 10-1-1955 — Comunica que foi fixado o preço unitário de 67\$00 para travessas de pinho creosotadas e empregar em reparações ou assentamento de ramais particulares.

Reuniões Internacionais de Tracção Ferroviária na Bélgica

Por iniciativa da Associação dos Engenheiros diplomados pela Escola de Liège (A. I. Lg.), terão lugar de 25 a 30 do corrente, naquela cidade belga, reuniões técnicas de mecânica que abrangem 2 grupos distintos — «Tracção em Caminhos de Ferro» e «Industrialização».

Nessas reuniões poderão participar as pessoas que o desejarem.

A inscrição em cada um dos grupos é de 300 francos belgas (180\$00), com direito ao recebimento do noticiário das

sessões e a tomar parte nas recepções e excursões estabelecidas.

Publicar-se-á, para cada grupo, um boletim especial com as comunicações apresentadas nas reuniões, que será enviado por aquela Associação, a quem o requisite, ao preço de 200 francos belgas (120\$00).

Para qualquer esclarecimento complementar poderá consultar-se o «Secrétariat des Journées Internationales», Rue Forgeur, 22, Liège (Belgique).

Dos jornais

300 km à hora em caminho de ferro

Os Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.), preparam-se para assombrar o Mundo com uma realização, que desde já a muitos se afigurará incrível, mas que certamente estará no domínio das possibilidades posto que os seus engenheiros a dão como segura.

Depois das experiências efectuadas o ano passado com uma locomotiva eléctrica, que conseguiu bater o «record» ferroviário com a velocidade de 243 quilómetros à hora, o objectivo de agora está em levar essa velocidade à cifra redonda dos 300 quilómetros sobre carris.

A locomotiva eléctrica que deve realizar semelhante proeza, é 2 BB 9004 integralmente fabricada em França. Com uma potência de 4 600 CV e pesando apenas 80 toneladas, o que faz dela uma das mais ligeiras de todas aquelas actualmente em serviço por entre as mais modernas, já conta no seu activo 154 000 quilómetros percorridos em ensaios e em tráfego normal, sem que jamais tenha necessitado a mínima revisão.

Experiências que recentemente foram feitas com ela no ramal de Bordéus a Baiona para conseguir os 300 quilómetros, demonstraram a necessidade de lhe modificar a relação de engrenagens. Tendo para esse efeito dado entrada nas oficinas do Creusot, está agora ali a ser desmontada.

Logo que este trabalho da substituição

das engrenagens estiver terminado, a BB 9004 será submetida a experiências de velocidade pura no banco de ensaios e ali, segundo esperam os técnicos, deverá chegar sem custo aos 450 quilómetros. Nas experiências reais a que seguidamente passará sobre carris e como nenhuma linha poderá permitir a velocidade obtida no banco de ensaio deverá contentar-se ela com os 300 quilómetros previstos e admitidos como praticamente plausíveis.

A BB 9004, que é apresentada como sendo a locomotiva eléctrica mais rápida de todas as construídas até hoje no mundo inteiro, tem ainda condições para não necessitar de nenhuma revisão antes de ter efectuado um percurso de 600 quilómetros em serviço normal, e isso faz dela a última palavra em matéria de electro-mecânica, uma das realizações de maior eficiência da S. N. C. F. nos domínios da tracção e da celeridade.

Novidades ferroviárias

Carros de mão utilizáveis pelo próprio passageiro para transporte de bagagem nas estações

Em algumas estações de caminho de ferro alemãs apareceu recentemente para utilização do público um curioso e prático meio auxiliar do viajante que muito eficaz se tem mostrado e muita aceitação tem tido. Trata-se de carros de mão, automáticos, para auto-serviço de passageiros. Com apenas 10 Kgs. de peso e uma superfície de 55,5 × 36,5 cm, admitem esses carros uma carga de 180 Kgs. de bagagem. O custo da sua utilização é de 10 *pfennigs* (cerca de \$70).

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Abel Ferreira de Moura — Limpador n.º 10524-MT., quando procedia à limpeza do material vasio da composição do comboio n.º 13 de 22 de Agosto, encontrou, no lavatório de uma das carruagens, um anel de ouro no valor de 1.000\$00, que prontamente entregou ao chefe da revisão.

António Lourenço — Limpador suplementar, tendo encontrado, numa das carruagens do comboio n.º 1121 de 14 de Agosto, um relógio de pulso no valor de 350\$00, dele fez entrega ao revisor do referido comboio que, por sua vez, o entregou ao chefe da estação de Mangualde.



José Lopes Veloso — Subchefe de dist.º 2/Dão (Tonda). Louvado pela Divisão pela sua pronta e eficaz actuação, quando, no dia 15 de Agosto pp.º, estando de folga, colaborou na rápida substituição de um carril, que havia sido encontrado partido ao km 15,272-Dão, contribuindo, assim, para que a boa circulação dos comboios não fosse prejudicada.

Augusto Chaves Dias — Assentador do dist.º 2/Dão (Tonda). Louvado pela Divisão pela sua pronta e eficaz actuação, quando, no dia 15 de Agosto pp.º, estando de «feriado livre», colaborou na rápida substituição de um carril, que havia sido encontrado partido ao km 15,272-Dão, contribuindo, assim, para que a boa circulação dos comboios não fosse prejudicada.



José Carlos Rodrigues Pinto — Suplementar de via do dist.º 2/Dão (Tonda). Louvado pela Divisão pela sua pronta e eficaz actuação, quando, no dia 15 de Agosto pp.º, estando de «feriado livre», colaborou na rápida substituição de um carril, que havia sido encontrado partido ao km 15,272-Dão, contribuindo, assim, para que a boa circulação dos comboios não fosse prejudicada.

Mateus Leal Morenito — Chefe de Cantão de 2.ª cl. do 13.º Cantão de Obras Metálicas (Faro). Gratificado pela sua dedicada e incansável actuação no carrilamento de quatro vagões e nos trabalhos de desobstrução da linha, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 9243 de 19 de Fev. último, ao km 269,918 — Sul.



Felício António Salsinha — Operário de 3.ª cl. do 13.º Cantão de O. M. (Faro). Gratificado pela sua dedicada e incansável actuação no carrilamento de quatro vagões e nos trabalhos de desobstrução da linha, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 9243 de 19 de Fev. último, ao km 269,918 — Sul.

António dos Santos Beleza — Operário de 3.ª cl. do 13.º Cantão de O. M. (Faro). Gratificado pela sua dedicada e incansável actuação no carrilamento de quatro vagões e nos trabalhos de desobstrução da linha, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 9243 de 19 de Fev. último, ao km 269,918 — Sul.



Francisco Coelho — Operário-ajudante do 13.º Cantão de O. M. (Faro). Gratificado pela sua dedicada e incansável actuação no carrilamento de quatro vagões e nos trabalhos de desobstrução da linha, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 9243 de 19 de Fev. último, ao km 269,918 — Sul.

António do Carmo Coelho — Servente suplementar do 13.º Cantão das O. M. (Faro). Gratificado pela sua dedicada e incansável actuação no carrilamento de quatro vagões e nos trabalhos de desobstrução da linha, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 9243 de 19 de Fev. último, ao km 269,918 — Sul.





Manuel dos Santos Rodrigues — Servente suplementar do 13.º Cantão O. M. (Faro). Gratificado pela sua dedicada e incansável actuação no carrilamento de quatro vagões e nos trabalhos de desobstrução da linha, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 9243 de 19 de Fev. último, ao km. 269,918-Sul.

Jacinto Mateus—Servente suplementar do 13.º Cantão O. M. (Faro). Gratificado pela sua dedicada e incansável actuação no carrilamento de quatro vagões e nos trabalhos de desobstrução da linha, por ocasião do descarrilamento do comboio n.º 9243 de 19 de Fev. último, ao km 269,919-Sul.



Joaquim da Costa Ferreira—Limpador suplementar. Quando procedia à limpeza interior duma carruagem da composição do c. 5323, de 20 de Dezembro, encontrou, debaixo de um banco, uma pequena saca de pano que continha 80\$00 em dinheiro, uma argola de ouro e diversos objectos, tudo no valor de 328\$00, que entregou ao seu chefe.

António Faria—Maquinista de 1.ª, n.º 9379-MT. Encontrou, no recinto do Depósito de Máquinas de Campolide, uma aliança de ouro no valor de 300\$00, que entregou ao chefe do Depósito.



Afonso Pereira Medina—Ensebador. Quando procedia à limpeza interior da carruagem AA 5089-Renfe encontrou, entalada entre as almofadas, em sítio pouco visível, uma carteira de homem que continha a quantia de 723\$80 e que entregou ao seu chefe. A carteira foi reclamada no dia seguinte pelo dono, que quis gratificar o agente com 70\$00 mas este não aceitou.

Manuel Duarte—Condutor de carruagens. Encontrou, no dormitório, um relógio de ouro com bracelete do mesmo metal, no valor de 2.000\$00, que entregou ao seu chefe.



António Joaquim—Suplementar de via do distrito 280 (Águas de Moura). Elogiado pela Divisão pelas medidas que tomou em 28 de Agosto findo para a extinção do incêndio manifestado no pavimento da P.N. ao Km. 44,006—Sado.

Joaquim Maria Nunes da Silva—Marinheiro de 1.ª classe. No dia 1 de Outubro findo, depois de terem desembarcado os passageiros do vapor *Alentejo*, que fez a carreira n.º 6 daquele dia, encontrou, na câmara inferior de 1.ª classe, um receptor de T.S.F., no valor de 1.500\$00, que prontamente entregou ao mestre do referido barco.



AGENTES QUE COMPLETARAM 40 ANOS DE SERVIÇO



Adelino dos Reis Gonçalves—Chefe de 2.ª classe de Macedo. Admitido como praticante em 10 de Janeiro de 1915, foi nomeado factor de 2.ª classe em 26 de Setembro de 1919, promovido a chefe de 3.ª classe em 1 de Março de 1928 e a chefe de 2.ª classe em 1 de Dezembro de 1942.

Francisco de Sousa—Chefe do distrito 135 (Marinhais). Admitido como assentador em 21 de Fevereiro de 1915, foi promovido a subchefe de distrito em 1 de Setembro de 1924 e a chefe de distrito em 1 de Janeiro de 1933.



Rosa de Jesus—Guarda de P. N. do distrito 2/5.ª Secção (Bombarral). Admitida como guarda de P. N. em 21 de Fevereiro de 1915.

João Severino de Sousa—Admitido ao serviço da Companhia, como servente, em 1 de Outubro de 1914, depois de transitar por diferentes categorias, foi promovido a operário de 1.ª classe, (forjador) em 5 de Julho de 1943.



REFORMAS

Comercial — *Evaristo Nunes Correia* — Adjunto do Serv. da Fiscalização das Rec. (Chefe de Serviço-BA).
Cândida Barbosa Moreira — Escriurária de 1.^a classe de Campanhã.
Manuel Ribeiro Pires — Fiscal de revisores de bilhetes de Barreiro.

Exploração — *Augusto Cândido de Almeida* — Chefe de 1.^a classe de Vila Real de Santo António.
António Francisco Pinto — Condutor de 1.^a classe de Campanhã.
Florindo Alvès Pimenta — Conferente de Lisboa-P.
José Pinto Ribeiro Júnior — Carregador de Campanhã.
José Manuel Sentinela — Chefe de repartição do Serviço do Movimento.

Material e Tracção — *José Vicente Vidigal* — Maquinista de 3.^a classe, do Depósito de Casa Branca.
Joaquim Ferreira dos Santos — Operário de 1.^a cls. (torneiro), do Dep.º Sernada.
Amâncio Januário de Matos — Operário de 1.^a cls., (torneiro), do Depósito do Barreiro.
José Raimundo Nogueira — Operário de 2.^a cls., (torneiro) das Oficinas Gerais de Lisboa-P.
José Vieira da Silva — Operário de 1.^a cls., (forjador) das Of. de Campanhã.
Joaquim Maria Marques — Chefe de brigada, das Oficinas de Campanhã.
Henrique de Freitas — Operário de 3.^a cls., (serralheiro), das Oficinas da Figueira da Foz.
José António de Assunção — Operário de 1.^a cls., (serralheiro) da Revisão de M. O. de Campolide.
João Viseu — Vigilante, do Depósito do Barreiro.
Carlos José da Silva Guimarães — Operário de 1.^a classe (serralheiro) do Depósito de Campanhã.
Elisio de Sousa — Maquinista de 3.^a classe, do Depósito de Pampilhosa.
João das Neves Júnior — Operário de 1.^a classe (auxiliar), das Oficinas de Campanhã.
Alexandre dos Santos — Revisor de Material de 3.^a classe, do posto da Guarda.

MOTOS

E

ACESSÓRIOS

FATOS IMPERMEÁVEIS

BSA

ARDIE

B. M. W.

A. J. S.

TUDO PARA MOTOCICLISMO

— REPARAÇÕES —

CARVALHO & SOBRINHO, L.^{DA}

AV. FERNÃO DE MAGALHÃES

TELEF. 3 027

COIMBRA



O Engenheiro Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., acompanha os jornalistas numa rápida visita às obras em curso em Santa Apolónia, para onde se desviaram os comboios rápidos e correios do Norte e linhas afluentes, devido aos trabalhos preliminares da electrificação das linhas de Sintra e Entroncamento



SKF

ROLAMENTOS CHUMACEIRAS

LISBOA PRAÇA DA ALEGRIA 66-A
Telef. 33995 - 34223

PORTO AV. DOS ALIADOS 150-152
Telef. 29776 - 29777

Sumário

Um melhoramento digno de relevo
Para a História: Caminhos de Ferro Portugueses
O XIII Concurso das Estações Floridas, por Alberto Pereira Leite
Ferroviários estrangeiros em Lisboa
Anúncio das Estações de Paragem
Do Entroncamento estão saindo vagões para Africa, pelo Eng. Augusto F. de Moraes
Perguntas e Respostas
Talvez não saiba que... por José Júlio Moreira
Portugal artístico
Lá por fora...
Regulamentação dispersa
Reuniões Internacionais de Tracção Ferroviária na Bélgica
Dos Jornais
Novidades ferroviárias
Pessoal



Senhores funcionários da C. P.
e da Sociedade Estoril

Sempre que estejam interessados em adquirir

OCULOS OU LENTES

devem preferir a nossa casa porque:

- Apresentamos o maior e mais variado sortido de **Armações em massa e metal.**
- Possuímos o maior stock de lentes brancas e de cor, bem como de lentes de 2 focos para ver de longe e perto.
- **Fazemos os descontos máximos** que outras casas lhes oferecem.
- Garantimos todo o nosso trabalho, com **assistência técnica permanente e gratuita.**

OCULISTA DE LISBOA, L.^{DA}
RUA DA MADALENA, 182-B (Frente à R. Santa Justa)

NA CAPA: Uma das modernas automotoras que fazem a ligação Coimbra-Lousã passando no vale de Miranda do Corvo. (Foto Jaime Santos).

DESPEDIDAS — E — AGRADECIMENTOS

Joaquim Lopes Lercas, suplementar da via do Distrito número 115-6.^a Secção, vem por esta forma agradecer penhoradamente a todas as pessoas que lhe prestaram auxílio no período grave da sua doença.

Colecção do «Boletim da C. P.»

Vende-se uma colecção do «Boletim da C.P.», desde os anos de 1929 a 1952, com encadernação anual dos exemplares referentes aos anos de 1929 a 1949.

Tratar com a Administração do «Boletim da C. P.» — Santa Apolónia — Lisboa.

FÁBRICA DE CALÇADO TIP-TOP

Armando da Costa Almeida & C.^a

SRS. FERROVIARIOS — Calcem os vossos filhos com calçado **Tip-Top**, cómodo, elegante e que não tortura as crianças — Peçam sempre em qualquer armazém de Viveres da Companhia calçado **Tip-Top**

MOINHOS — CUCUJÃES Tel. 210 (Rêde S. João da Madelra)

SNRS FERROVIÁRIOS! ...

Nas suas compras de Fazendas de Lã consultem sempre:

BRAZ & MONTEIRO — Covilhã

Completo sortido para homem e senhora

Brevemente: **Os mais modernos padrões de Verão**

Descontos especiais

GRANDE STOCK DE RETALHOS (fins de peça)