

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.ª Divisão

CIRCULARES DE 1921 a 1927

VOLUME 3

ANO 1923

CIRCULAR N.º 9

Srs. Inspectores de Tracção

**SEGURANCA E LIMPEZA DE
VEHICULOS NAS ESTAÇÕES**

Transcrevo, para vosso conhecimento, duas circulares expedidas pelo sr. eng.º Chefe do Trafego, a 21 do passado, aos srs. Agentes:

“Recommendo-vos muito o aperto dos freios dos carros que ficam nas estações, afim de evitar que sejam levados pelo vento, como aconteceu recentemente em Santa Rita com iminente perigo de um grande desastre.”

“Reitero recommendações para serem convenientemente limpos internamente, os carros, antes de ser effectuado o carregamento das mercadorias, pois ultimamente tem se verificado estragos em volumes devido exclusivamente a falta de limpeza nos carros fechados que as transportavam.” •

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 9 de janeiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 29
VHL/Aem.

CIRCULAR N.º 44

Srs. Chefes de Depósitos

TRANSFERENCIA DE LUBRIFICANTES E COMBUSTÍVEIS

Mandei remetter-vos brochuras dos novos impressos de modelos L-30 — “Transferencia de lubrificantes”, e L-31 — “Transferencia de combustíveis”.

Esses impressos foram organizados para o fim de melhor apurar-se o consumo de lubrificantes e combustíveis por machinista.

Um e outro devem ser utilizados nos seguintes casos:

I. Quando o machinista, por qualquer motivo, não puder terminar a viagem para que fôra escalado.

Neste caso, o substituto não fará pedido de lubrificantes ou combustíveis, mas se lhe fará sómente a transferencia no modelo competente (L-30, se forem lubrificantes e L-31, se forem combustíveis).

II. Quando o machinista, escalado para uma locomotiva, fornecer-se de lubrificantes e combustíveis e, por conveniencia de serviço, fôr conduzir outra, cuja tabella de consumo ou percurso a effectuar seja differente.

Compreende-se que, nesta hypothese, só se fará a transferencia si não houver mais tempo para substituir ou corrigir os pedidos já feitos.

III. Nos trens sem horario, como pagador, lastro, lenha, carvão, sempre que, finda a viagem, se verificarem sóbras e o machinista seja designado para serviço em outra locomotiva.

IV. Quando dos abastecimentos para longos percursos, — como serviço de lastro, lenha e outros, — sobrem de um mez para o seguinte, afim de que, ao encerrar-se a escripta mensal, não figure como gasta a quantidade excedente.

Os impressos de transferencia de lubrificantes ou combustíveis, numa unica via, serão enviados com regularidade ao Escriptorio Central da Locomoção — Secção de Estatística, na fórma das instrucções em vigor para a remessa dos pedidos desses materiaes. As confirmações ficam nas brochuras, e serão archivadas nos depósitos.

Os novos impressos tomarão, em cada depósito, numero de ordem, a partir de 1.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 10 de janeiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 73
C: DR/EE/INT

CIRCULAR N.º 13

Srs. Chefes de Depósitos

LUBRIFICAÇÃO DOS CENTROS DOS TRUCKS, APOIOS LATERAES E ROSCAS DE FREIO COM GRAXA

Scientifico-vos que, d'ora avante, fica terminantemente prohibido o uso de oleo typo "C" para lubrificação dos centros dos trucks, apoios lateraes e roscas de freio.

Possue o Almoxarifado uma graxa especial para esse fim destinada, denominada graxa "Center plate".

A lubrificação dos centros dos trucks, apoios lateraes e roscas de freio deverá ser feita como segue.

Pelos depositos onde se procede a lubrificação periodica, porém os demais depositos tambem deverão fazel-a, sempre que encontrarem carros com os respectivos pratos e apoios secos.

Qualquer typo de vehiculo, necessita de cento e cincoento grammas (150 grammas) de graxa Center plate. Assim, pois, para cada 10 vehiculos são necessarios 1 kilo e meio de graxa.

Quadro demonstrativo da graxa center plate que, em média, será gasta pelos diversos depositos para a lubrificação dos centros dos trucks, apoios lateraes e roscas de freio.

Depósitos	Quantidade de Vehiculos	Graxa Center Plate Kilos	Média por Vehiculo em Grammas
Santa Maria	170	25,500	150
Rio Grande	100	15,000	150
Gravatahy	90	13,500	150
Cacequy	55	8,250	150
Pelotas	40	6,000	150
Bagé	55	8,250	150
Passo Fundo	50	7,500	150
Montenegro	55	8,250	150
Total	615	92,250	

Classificação das contas

Entradas

Toda a graxa que os depositos receberem do Almoxarifado, é considerada "Supprimento do deposito" e a entrada deve ser dada no impresso **A-270**.

A unidade da graxa deve ser dada em kilos.

Sahidas

A graxa gasta na lubrificação dos centros dos trucks, apoios lateraes e roscas de freio, deve ser dada sahida no impresso A-270, nos dias 10, 20 e ultimo de cada mez e debitada como segue:

- 1) — Na conta 63, quando se tratar de tender de locomotivas em serviço nos depositos.
- 2) — Na conta 68, quando se tratar de carros passageiros, dormitorios, bagageiros, restaurantes, administração, pagadores e inspecção.
- 3) — Na conta 69, quando se tratar de vagões fechados, plataformas e gaiolas em serviço do Trafego.
- 4) — Na conta 70, quando se tratar de vagões de serviço como sejam: carros de socorro, guindastes e vagões que trabalham no serviço de lastro e lenha.

Todas as contas acima mencionadas referem-se ao serviço de Tracção. Quando a graxa fôr gasta com locomotivas e vehiculos em reparação nas Officinas essa será debitada nas contas:

- 1) — 74 para as locomotivas.
- 2) — 75 para os carros de passageiros, dormitorios, bagageiros, restaurantes, administração e pagadores.
- 3) — 76 para os vagões fechados, plataformas e gaiolas.
- 4) — 77 para os vagões de serviço: carros de socorro, guindastes e vagões que trabalham no serviço de lastro e lenha.

Os fornecimentos serão feitos mediante pedido de modelo A-10-S, do qual será enviada regularmente uma via ao Escriptorio Central da Locomoção — Secção de Estatística.

Dou copia da presente circular aos srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante para que exerçam rigorosa fiscalização, empênhando-se para o fiel cumprimento destas ordens.

A presente circular modifica, sómente nas partes consideradas, a circular n.º 270 de 19 de dezembro de 1921, valendo para os outros pontos as determinações da circular acima mencionada.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 13 de janeiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 29
C: DR/INT/INM/CHO/CHX
HD/Acm.

CIRCULAR N.º 24

Srs. Chefes de Officinas

PARA-CHOQUES DOS TRENS DE PASSAGEIROS

Verifiquei em alguns taboleiros dos trens de passageiros que ha carros ou vagões com typos diferentes de pára-choques, não permittindo a sua ligação senão por meio de manilhas.

Deveis ter em vista a ordem existente para que todos os carros e vagões de taes taboleiros fiquem dotados de pára-choques Major Junior, typo este adoptado para o caso.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 25 de janeiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 26
C: INM
OP/AK.

CIRCULAR N.º 25

Srs. Chefes de Oficinas

REPARAÇÃO DE TENDERS

Desejaria que em todos os tenders das locomotivas ahi reparadas collocasseis uma peça igual a que existe no tender da locomotiva n.º 68 para ficarem suspensos dois baldes.

Dessa forma os baldes não se estragariam tão facilmente.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 25 de janeiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

OP/AK.

CIRCULAR N.º 32

Srs. Inspectores de Tracção

SERVIÇO DE ELECTRICIDADE

Para os devidos effeitos deveis exercer certa fiscalisação nos serviços executados pelos auxiliares da Inspectoria de Electricidade.

Assim, sem que dahi possa resultar uma interferencia directa no serviço de electricidade, exorbitando das vossas attribuições, deveis levar ao conhecimento do sr. Inspector de Electricidade qualquer irregularidade que notardes na execução dos trabalhos affectos ao pessoal dessa inspectoria ou qualquer falta commettida por este.

Recommendareis aos Chefes de Depositos que vos comuniquem o que de anormal notarem, afim de que directamente vos entendaes com o sr. Inspector de Electricidade.

Essa providencia tem por fim prestardes um auxilio proficuo á Inspectoria de Electricidade, que, pela situação especial de sua séde, não póde de facto exercer fiscalisação immediata sobre os seus serviços nas diversas secções de tracção.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de janeiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 57
G: INLC
OP/AK.

CIRCULAR N.º 33

Srs. Inspectores de Tracção

APROVEITAMENTO DE LOCOMOTIVAS

Independentemente dos dados que, trimestralmente, deveis apresentar a esta Chefia em vossos relatorios sobre o aproveitamento da capacidade de reboque das locomotivas em serviço, cumpre-vos, em memorandum, dar-me conhecimento do modo pelo qual o serviço de "movimento" faz esse aproveitamento.

Assim, sempre que verificardes de visu ou pelos impressos do machinista, L-214, que tal locomotiva partiu escoteira ou mal lotada e regressou escoteira ou incompletamente lotada, deveis fazer-me os seguintes esclarecimentos:

- a) — Trecho percorrido.
- b) — Dia em que o trem correu e numero deste.
- c) — Numero da locomotiva e do machinista.
- d) — Se partiu escoteira ou incompletamente lotada e qual a lotação maxima rebocada no trecho, quer na viagem de ida, quer na de volta.
- e) — Causas que possam ter motivado o mau aproveitamento.
- f) — Porcentagem do aproveitamento feito num e noutro sentido, tendo em consideração as tabellas de lotações em vigor e tomando-se por base a minima lotação permitida entre os extremos do trecho percorrido.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de janeiro de 1923.

Pasta 86
OP/L. G.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 42

Srs. Chefes de Officinas

FERRAMENTAS E ACCESSORIOS PERTENCENTES AS LOCOMOTIVAS

Annexo vos envio a relação modelo L-17, na qual estão especificadas as ferramentas e os accessorios de que deve estar provida cada locomotiva que sahir das Officinas.

As "Notas" no verso destes impressos L-17 são bem explicativas, não sendo necessario acrescentar outros esclarecimentos. Recommendo-vos muito a marcação de todas as ferramentas e accessorios, como determina o n.º 3 das "Notas".

Desejo tambem que as locomotivas saíam das officinas com todas as ferramentas e accessorios constantes do modelo L-17, em virtude de serem todos os objectos mencionados indispensaveis para o serviço.

A presente organização entra em vigor desde já, devendo todas as locomotivas que sahirem das Officinas, a partir do dia 25 do corrente, levar as ferramentas e accessorios indicados no impresso de modelo L-17.

Em pacotes separados envio-vos uma provisão do modelo L-17, em 4 vias, conforme a indicação abaixo:

Para as Officinas de S. Maria: 400 folhas, sendo:

- 100 exemplares da primeira via
- 100 exemplares da segunda via
- 100 exemplares da terceira via
- 100 exemplares da quarta via

Para as Oficinas de R. Grande: 280 folhas, sendo:

- 70 exemplares da primeira via
- 70 exemplares da segunda via
- 70 exemplares da terceira via
- 70 exemplares da quarta via

Para as Oficinas de Gravatahy: 120 folhas, sendo:

- 30 exemplares da primeira via
- 30 exemplares da segunda via
- 30 exemplares da terceira via
- 30 exemplares da quarta via

Peço-vos accusardes o recebimento da presente circular.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 3 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 91
C: DR/CHX/AJL/HD
FVB/Aem.

* Anexo de circular n. 42, de 3 de fevereiro de 1923

Mod. L-17

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.ª Divisão

1.ª via

Carimbo das Officinas	Relação n. FERRAMENTAS E ACESSORIOS PERTENCENTES A' LOCOMOTIVA N.	Carimbo da Inspectoria
--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------

Designação	Preço	Designação	Preço
2 Macacos	240\$000	1 Pá para limpeza da fornalha	25\$000
2 Catracas de macacos ..	128\$000	1 Ferro para limpar tubos ..	15\$000
2 Braços de macacos	19\$400	1 Pá para carvão	8\$000
2 Alavancas para tocar machina	80\$000	1 Martello para carvão ..	5\$000
2 Encarriladeiras	154\$000	1 Chave de grelhas	17\$500
2 Pranchas de madeira de lei	7\$000	1 Chave de arrolhar tubos ..	20\$000
4 Cunhas de madeiras de lei	12\$000	4 Bujões de ferro	4\$000
4 Calços de madeira de lei para caixa de graxa ..	2\$000	2 Bujões de madeira	1\$200
2 Calços de madeira de lei para isolar cruzeta	1\$000	1 Lanterna para manometro	8\$000
1 Corrente de manobra ..	40\$700	1 Lanterna para nivel d'agua	4\$000
1 Gancho para limpeza da fornalha	18\$000	3 Manilhas de engate espezias	18\$000
1 Rodo grande para limpeza da fornalha	25\$000	3 Pinos de engate	3\$000
1 Rodo pequeno para limpeza da fornalha	10\$000	2 Cadeados com chave ..	8\$000
		1 Corrente para atar ferramentas de fogo	4\$000
		1 Lança para limpeza da fornalha	20\$000
Custo das ferramentas e accessorios		897\$800	

OBSERVAÇÕES

Deixou de ser fornecido o seguinte:

Foi fornecido, a mais, o seguinte:

Organizado em de	Confere	Visto, em	Visto, em
de 192	de 192	de 192	de 192
pelo Chefe das Oficinas	Chefe do Deposito de ..	Insp. de Tracção da
de	Machinista	(Deposito de destino)	Secção

— Veja o verso —

NOTAS

• (Verso do modelo L-17)

1.º — Todas as ferramentas e accessorios são de propriedade exclusiva da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

2.º — Não é permitido fazer correções nem alterações na presente relação.

3.º — Todas as ferramentas e accessorios são marcados com o numero da locomotiva a que pertencem.

4.º — Na parte "Observações" cita-se o material que não for fornecido, sem riscar ou corrigir a relação, e, da mesma fórma, registra-se, a tinta, o material fornecido, que não conste na mesma.

5.º — O machinista e o Chefe do Deposito são responsaveis pelo material citado no anverso desta e, em caso de extravio, o que fôr responsabilizado pagará os preços estipulados.

6.º — Em casos de desgastes e avarias justificaveis das ferramentas e accessorios, o machinista requisitará reparação ou substituição destas ao seu Chefe de Deposito. Este, depois de conferir o n.º do objecto, providenciará sobre a sua reparação ou troca por outro novo com a mesma marcação e remetterá o velho ao Armazem do Almojarifado proximo, que fará entrega ao Chefe das Officinas, para os devidos fins.

7.º — A presente relação, em 4 vias, deve ser organizada pelo Chefe das Officinas ou Deposito fornecedor, que, depois de assignal-a conjuntamente com o machinista designado a receber a locomotiva na sua primeira viagem, affixará a 1.ª via no quadro da cabina da locomotiva e enviará a 2.ª, 3.ª e 4.ª via ao Inspector de Tracção da circumscripção das officinas e responsavel pela recepção da locomotiva.

Este, depois de conferir os objectos e depois de visar as relações, encaminhal-as-á ao eng.º Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

8.º — A 2.ª via ficará no Escriptorio da 3.ª Divisão; a 3.ª será enviada ao Inspector da Secção, onde estiver destacada a locomotiva; a 4.ª via será enviada ao Chefe de Deposito respectivo.

9.º — Em caso de transferencia da locomotiva de um para outro Deposito, o Chefe de Deposito enviará a 4.ª via, que tiver em seu poder, ao Chefe de Deposito que receber a locomotiva.

Os Inspectores procederão da mesma fórma, isto é, enviarão a 3.ª via ao Inspector da respectiva secção.

10.º — A locomotiva, que se recolher ás Officinas, deve levar toda a ferramenta e todos os accessorios constantes na presente relação.

11.º — Em caso de se recolher a locomotiva ás Officinas, o Chefe de Deposito enviará immediatamente a 4.ª via da relação ao respectivo Chefe das Officinas.

12.º — O Chefe das Officinas conferirá a 1.ª via do quadro com a 4.ª via recebida, verificará a ferramenta e os accessorios da locomotiva e, caso notar differenças, fará as necessarias communicações e enviará estas vias ao eng.º Ajudante da 2.ª Sub-Divisão, que tomará as providencias cabiveis.

13.º — O Chefe das Officinas deve requisitar ao Escriptorio Central da 3.ª Divisão a 2.ª via, sempre que suspeitar de alterações ou mutilações indevidas nas 1.ª e 4.ª vias.

14.º — Cada vez que a locomotiva sahir da reparação geral das Officinas, será organizada nova relação.

CIRCULAR N.º 43

*Srs. Inspectores de Tracção, Instructores
de Machinistas e Chefes de Depósitos.*

FERRAMENTAS E ACCESSÓRIOS PERTENCENTES ÀS LOCOMOTIVAS

Junto a esta vos envio um novo impresso, modelo L-17, no qual estão especificadas as ferramentas e os acessórios de que cada locomotiva deve estar munida.

Todas as locomotivas que saírem das Officinas, a partir do dia 25 do corrente mez, estarão providas dos objectos indicados.

No verso do impresso encontrareis todas as instruções a respeito da conservação das ferramentas e acessórios, bem como as indicações sobre a confecção e distribuição dos impressos L-17, de modo que nada mais tenho a acrescentar.

Desejo que as instruções contidas no L-17 sejam estritamente observadas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 3 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 91
C: DR/CHO/AJL/HD

NOTA. — O impresso citado, de modelo L-17, é o mesmo que se reproduziu na pagina anterior, anexo á circular n. 42, de 3 de fevereiro de 1923.

CIRCULAR N.º 44

Srs. Chefes de Officinas

TOCOS OU CUNHAS ENTRE OS MONTANTES E AS DIAGONAES DOS VAGÕES REPARADOS

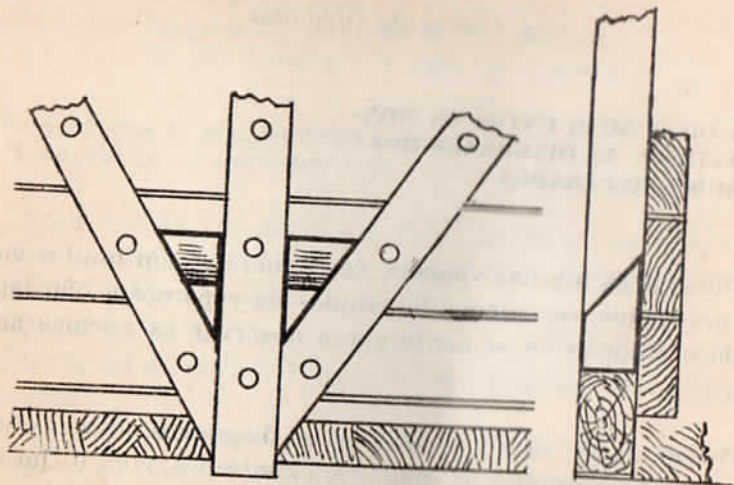
Durante as minhas viagens, verifiquei que em muitos vagões gradeados, recentemente sahidos da reparação, não tem havido o cuidado de se continuar a observar as normas antigas.

Assim, entre os montantes e as diagonaes devem ser postos tacos ou cunhas de madeira, chanfrados, com o fim de evitar a entrada de fagulhas e mesmo da agua pluvial, que muito damnifica as juntas de intercalação, pois apodrecem em muito pouco tempo.

Desejo, portanto, reforçar pela presente as instruções anteriores, a esse respeito.

Em caso algum deveis deixar sahir esse typo de vagão sem as necessarias cunhas de madeiras chanfradas.

Para melhor compreensão, vide croquis abaixo:



Escripório Central da Locomoção em Porto Alegre, 5 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 27
JS/SNL.

CIRCULAR N.º 45

Srs. Chefes de Oficinas

SITUAÇÃO DE VEICULOS EM REPARAÇÃO

Tenho verificado que as saídas de carros e vagões reparados não observam sempre as datas indicadas nas situações mensaes.

Ainda noto que vagões e carros destinados a sahir até o dia 30, por exemplo, vão ter a sua saída 15 dias depois, isto é, no mez seguinte.

Essa norma não deve mais continuar, e para isto determino o prazo de 8 dias; assim, um vehiculo destinado a sahir no dia 30, poderá, por circunstancias especiaes, sahir até o dia 8 do mez vindouro. Se assim não for, esse vehiculo deve continuar a figurar na situação, com modificações na data.

Escripório Central da Locomoção em Porto Alegre, 5 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Pasta 34
C: INM
JS/Acm.

CIRCULAR N.º 46

Srs. Chefes de Oficinas

**ORGANIZAÇÃO DAS FERRAMENTAS E
ACCESSÓRIOS DE MACHINISTAS**

Envio-vos anexo o impresso L-15, que discrimina as ferramentas e acessórios de machinistas.

É necessário que todas as caixas de ferramentas, ora em confecção nas Oficinas, sejam providas dos objectos constantes nesse modelo L-15.

Chamo a vossa atenção para o n.º 3, das "Notas", no verso desse impresso que se refere á marcação dos objectos.

Os srs. Inspectores de Tracção vos indicarão, sempre que o requisiteis, as iniciaes dos depositos e os numeros correspondentes para essas marcações.

Anexo vos envio tambem o impresso de modelo L-16 para conhecimento e devidos fins.

Este impresso destina-se á reclamação do machinista para substituição ou concerto de suas ferramentas e acessórios.

Cada peça que pelos depositos vos for enviada para concerto (por intermedio do Almoxarifado), ou cada peça nova que o Almoxarifado enviar ao deposito em substituição da recebida que não tenha mais concerto, deve, antes de ser remetida ao deposito, ser marcada nas Oficinas com as iniciaes e o numero indicado no impresso L-16.

Tanto o impresso L-15 como o L-16, são organizados pelos depositos.

As officinas compete sómente declarar por carta, ao Inspector, com copia a esta Chefia, sempre que fizer entrega de caixas de ferramentas completas a um deposito, que as ferramentas e acessórios contidas nas caixas, etc., estão completas e de accordo com as especificações constantes no modelo L-15.

Aos srs. Inspectores de Tracção compete verificar, em companhia do Chefe de deposito, todas as ferramentas e acessórios de machinistas, logo após ao seu recebimento das Oficinas, para, deste modo, constatar se estes objectos combinam com os enumerados no impresso L-15 e para fazer as suas reclamações, sem demora, caso para isso tenha motivos.

Os srs. Inspectores tambem providenciarão para que os Chefes de Depositos organizem immediatamente os impressos L-15 para a distribuição das ferramentas e acessórios, conforme as instrucções contidas nesses mesmos impressos.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 6 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Anexos.
Pasta 91
C: INT/CHX/AR-1-2-3/AJL/HD
FVB/Acm.

3.ª DIVISÃO

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

..... a Via

3.ª SUB-DIVISÃO

Carimbo do Depósito

Relação n.º
Ferramentas e Acessórios de Machinistas

Entregues ao machinista do Depósito de.....

Caixa de ferramentas

Letra:..... N.º.....

C O N T E Ú D O

Carimbo da Inspectoria de Tracção

DESIGNAÇÃO	Preço	DESIGNAÇÃO	Preço
1 Chave inglesa.....	18\$000	1 Chave para castello de copo.....	10\$000
1 Chave de encanamentos.....	48\$000	1 Bedane.....	2\$000
1 Chave de copos, quadrada 1/2".....	10\$000	1 Tahadeira.....	3\$000
1 Chave dupla de 3/8" X 1/2".....	5\$000	1 Toca-chavetas.....	2\$000
1 Chave dupla de 5/8" X 3/4".....	6\$000	1 Gachetador.....	1\$000
1 Chave dupla de 7/8" X 1".....	7\$000	1 Toca-pinos.....	1\$000
1 Chave dupla de 1 1/8" X 1 3/8".....	8\$000	1 Martello de ajustador.....	9\$000
1 Chave dupla de 1 1/4" X 1 1/2".....	10\$000	1 Martello de cobre.....	15\$000
1 Chave dupla de 1 5/8" X 3 4".....	12\$000	1 Afacador para enchimento.....	18\$000
1 Chave simples de 7/8".....	4\$000	1 Cadeado.....	4\$000
1 Chave de caixa de 1".....	10\$000		

Custo das ferramentas..... 186\$500 Custo de caixa e vias..... 18\$00

Caixa de vias e lubrificantes

C O N T E Ú D O
 Letra:..... N.º.....

DESIGNAÇÃO	Preço	DESIGNAÇÃO	Preço
1 Bidão de oleo A.....	3\$500	1 Bidão de oleo iluminante.....	3\$000
1 Bidão de oleo B.....	4\$000	1 Caixa de ferro galvanizado.....	56\$500
1 Bidão de enchimento.....	4\$500	1 Cadeado.....	4\$000

Custo da caixa de lubrificantes..... 75\$500

Acessorios avulsos

marchados com

Letra:..... N.º.....

DESIGNAÇÃO	Preço	DESIGNAÇÃO	Preço
1 Estojo com 3 bandeiras.....	25\$600	1 Maçarico.....	2\$300
1 Almotolia de mola.....	20\$000	1 Balde.....	7\$000
1 Almotolia de bico, de 3/16".....	3\$200	1 Lanterna de signal.....	11\$600
1 Chaleira de oleo.....	6\$100	1 Cadeado.....	4\$000
1 Funil.....	2\$200		

Custo dos accessorios avulsos..... 81\$400

O B S E R V A Ç Õ E S

Deixou de ser fornecido o seguinte:.....

Foi fornecido a mais, o seguinte:.....

Recebi, conforme, em..... de..... de.....
 O machinista:.....
 Recebido, em..... de..... de.....
 Visto..... de..... de 192.....
 Organizado por.....
 Inspeccionado por.....

Inspeccionado por.....
 Chefe do Depósito de.....
 NOTA — Esta relação será organizada em 4 vias, de accordo com as disposições dos ns. 7 e 8 das NOTAS, que se encontram no verso.
 (Volte a folha)

NOTAS

(Verso do modelo L-15)

1) Todas as caixas, ferramentas e accessorios são de propriedade exclusiva da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

2) Não é permitido fazer correções nem alterações na presente relação.

3) Todas as caixas, ferramentas e vasilhames são marcados com as iniciaes do deposito a que pertencem e com o numero correspondente á caixa.

4) Na columna "Observações" cita-se o material que não fôr fornecido, sem riscar ou corrigir a relação e, da mesma fórma, registra-se o material fornecido que não consta na relação.

5) O machinista é responsavel pelo material citado nesta relação e em caso de extravio pagará os preços estipulados.

6) Em caso de desgastos e avarias justificaveis das ferramentas, accessorios e vasilhames, o machinista requisitará substituição destes ao seu chefe de deposito. Este, depois de conferir o n.º do objecto, providenciará sobre a troca por outro novo com a mesma marcação e remetterá o velho ao armazenista proximo, que fará entrega ao chefe de officinas para os devidos fins. (Será, para este fim, utilizado o modelo L-16).

7) A presente relação, em 4 vias, deve ser organizada pelos chefes de depositos, que, depois de assignal-a juntamente com o machinista, a remetterá com todas as copias ao inspector da secção. Este, depois de conferir e visal-a, a encaminhará ao Ajudante da 3.ª Sub-Divisão, afim de ser approvada.

8) A 1.ª via ficará no Escriptorio Central, a 2.ª na inspectoría, a 3.ª no deposito e a 4.ª em poder do machinista.

9) Em caso de demissão ou transferencia para outro deposito, o machinista entregará as ferramentas e accessorios ao chefe do deposito que lh'os forneceu. Este, ao recebê-los, fará a devida revisão, em presença do machinista, e communicará, por escripto, quaesquer estragos ou extravios, afim de serem indemnizados pelo responsavel.

10) Será organizada nova relação modelo L-15, sómente nos casos em que os objectos mencionados na presente relação sejam entregues a outro machinista, em virtude de demissão ou remoção para outro deposito, do machinista que até então possuía as caixas, ferramentas e demais peças.

Annexo da circular n. 46, de 6 de fevereiro de 1923.

Mod. L-16

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.ª Divisão (Locomoção) 3.ª Sub-Divisão (Inspectorias de Tracção e do Material Rodante) N.º

Reclamação de ferramentas e accessorios de machinistas Refere-se á relação, Modelo L-15

Sr. Chefe do Deposito de
Peço-vos mandardes trocar por novas as seguintes peças, que vos devolveo:
Motivo da substituição:
Deposito de em de de 192.....
O Machinista:

Sr. Inspector de Tracção da Secção
Annexo o formulario A-10 n.º pedindo que sejam fornecidas as peças menciona-
das. Logo que as receber, devolvei as velhas ao sr. Armazenista de
O machinista (1) fica responsabilisado a pagar a importancia de
Deposito de \$ reis, pelo extravio das peças acima discriminadas.
Deposito de em de de 192.....
Chefe do Deposito

Sr. eng.º Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.
Referindo-me á communicação supra, scientifico-vos (2)
Inspectoria de Tracção da Secção, em de de 192.....
Inspector de Tracção da Secção

Ao sr. eng.º Chefe da 3.ª Divisão.
Rogo-vos requisitardes á 1.ª Divisão. As peças devem levar a marca que será
estampada pelas Officinas de de de 192.....
Porto Alegre, de
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão

Sr. eng.º Chefe da 1.ª Divisão
Rogo-vos mandardes fornecer, com urgencia,
Porto Alegre, de de 192.....
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão

Ao sr. eng.º Chefe do Almoxarifado, para providenciar.
Porto Alegre, de de 192.....
Chefe da 1.ª Divisão

Sr. Armazenista de
Providencie sobre o fornecimento e remessa ao sr. Chefe do Deposito de
Porto Alegre, de de 192.....
Chefe do Almoxarifado

Sr. Chefe do Deposito de
Envio-vos com a presente as peças pedidas.
Observo: (3)
Armazem de em de de 192.....
Armazenista

Recibo do machinista
Recebi do sr. Chefe do Deposito de as peças supra discriminadas.
Observo: (4)
de de 192.....
Machinista

Nota: — A presente reclamação será organizada em tres vias que, ao serem retor-
nadas ao Chefe do Deposito, serão distribuidas: a 1.ª ao Escriptorio Central da 3.ª Divisão,
e a 2.ª ao Inspector, ficando a 3.ª no archivo do Deposito.
(1) Se não houver responsabilidade, escrever-se-á a palavra **não**.
(2) O Inspector dirá o que se lhe offerecer sobre o assumpto.
(3) O Armazenista observará qual o accessorio que porventura deixa de ser forne-
cido ou sel-o-á posteriormente.
(4) O machinista registrará qualquer falta ou defeito de ferramenta.

CIRCULAR N.º 47

Srs. Inspectores de Tracção

FERRAMENTAS E ACCESSORIOS DE MACHINISTAS

(Impresso modelo L-15)

Para a organização definitiva das ferramentas e accessorios de machinistas foram confeccionados os impressos L-15 em 4 vias.

O impresso L-15 discrimina todas as caixas, ferramentas, vasilhames e accessorios que são necessarios ao serviço do machinista e por esta razão todo o machinista deve possuir os objectos indicados. As instruções no verso do L-15 são bem claras e por esta razão abstenho-me de acrescentar mais alguma cousa.

Desejando que, dentro de 3 mezes, estejam organisadas todas as ferramentas, vasilhames, accessorios, etc., torna-se necessario que mandeis proceder a um inventario minucioso de todas essas ferramentas, accessorios e vasilhames pertencentes aos machinistas de vossa secção.

Com o auxilio desse inventario, estareis habilitado a organizar a ferramenta, accessorios etc. para cada machinista de vossos depositos.

Fareis então para cada machinista um pedido em modelo A-10 das ferramentas, vasilhames e accessorios, que faltarem, declarando, no mesmo A-10, a marca (iniciaes do Deposito e n.) que devem levar as peças.

Sómente depois de completo o jogo de ferramentas, vasilhames e accessorios para cada machinista, dareis ordem para que cada Chefe de Deposito organize os modelos L-15.

O L-15 organizado pelo Chefe de Deposito e assignado por este e pelo machinista vos deve ser enviado em 4 vias no dia seguinte ao da data da assignatura.

Enviareis então estes impressos, depois de visal-os, com a maxima brevidade a esta Chefia.

Em virtude de ter esta Chefia providenciado, desde ha muito tempo, o fornecimento de ferramentas, caixas com vasilhames para lubrificantes, estojos de bandeiras, baldes, etc., peças essas que na maioria foram confeccionadas pelas Officinas de Santa Maria e Rio Grande, é evidente que as peças que ainda faltarem para completar os jogos são relativamente poucas.

Fica bem comprehendido que, á medida que receberdes as peças pedidas e sempre que um jogo estiver completo, fareis entrega immediata ao machinista, remetendo-me em seguida os respectivos impressos L-15.

O PRASO MAXIMO PARA TODA ESSA ORGANIZAÇÃO é DE TRES MEZES, ISTO É, NO DIA 1.º DE MAIO DO CORRENTE ANNO TODOS OS MACHINISTAS DEVEM TER EM SEU PODER O JOGO COMPLETO DE FERRAMENTAS, ACCESSORIOS E VASILHAMES, DE ACCORDO COM AS INDICAÇÕES DO MODELO L-15.

Quanto á utilização do impresso L-16, já vos dei conhecimento em circular n.º 46.

Envio, em separado, os exemplares L-15 e L-16 necessarios para os depositos de vossa Secção e que são os seguintes:

1.ª SECÇÃO

Impressos L-15	70 exemplares primeira via
	70 " segunda via
	70 " terceira via
	70 " quarta via
Impressos L-16	30 exemplares primeira via
	30 " segunda via
	30 " terceira via

2.ª SECÇÃO

Impressos L-15	90 exemplares	primeira via
	90 "	segunda via
	90 "	terceira via
	90 "	quarta via

Impressos L-16	30 exemplares	primeira via
	30 "	segunda via
	30 "	terceira via

3.ª SECÇÃO

Impressos L-15	50 exemplares	primeira via
	50 "	segunda via
	50 "	terceira via
	50 "	quarta via

Impressos L-16	30 exemplares	primeira via
	30 "	segunda via
	30 "	terceira via

4.ª SECÇÃO

Impressos L-15	40 exemplares	primeira via
	40 "	segunda via
	40 "	terceira via
	40 "	quarta via

Impressos L-16	30 exemplares	primeira via
	30 "	segunda via
	30 "	terceira via

5.ª SECÇÃO

Impressos L-15	50 exemplares	primeira via
	50 "	segunda via
	50 "	terceira via
	50 "	quarta via

Impressos L-16	30 exemplares	primeira via
	30 "	segunda via
	30 "	terceira via

Destes impressos fareis distribuição aos depositos opportunamente e segundo as necessidades de cada um.

Providenciae, accusando o recebimento da presente circular.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 6 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHX/CDP/CD/IMA/CHO/AJL/HD.
Pasta 91

CIRCULAR N.º 48

Srs. Chefes de Oficinas

COPOS LUBRIFICANTES DE BRACERIA

Afim de evitar as perdas constantes de copos lubrificantes de braceria, annexo vos envio o desenho Z C-49 mostrando um dos typos de copos lubrificantes usados em algumas locomotivas, bem como o modo de fixal-os aos estropos por meio de solda electrica.

Todas as locomotivas que sahirem das Oficinas, daqui por diante, devem levar essa modificação.

Ao sr. Chefe das Oficinas de Santa Maria peço enviar-me, caso seja possivel, um exemplar de cada typo de copo lubrificador que esteja em uso nas bracerias das nossas locomotivas.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 7 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo
C: Sec. Tech.
HD/SNL.

CIRCULAR N.º 68/50

Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante e de Electricidade, Chefes de Oficinas e Depositos, Instructores de Machinistas e Fiscal da Escripita.

SERVIÇO TELEGRAPHICO

Para procederdes de accordo com as indicações do sr. eng.º Chefe do Trafego, transcrevo abaixo a carta-circular n.º L/137/46, que s. s. me dirigiu em data de 26 do preterito, sobre o serviço telegraphico:

“Afim de que se normalise o serviço de entrega dos telegrammas aos Inspectores e fiscaes das diversas repartições, tornando possivel ao Trafego apurar os responsaveis pelo retardamento da entrega de telegrammas urgentes, peço-vos para que sejam expedidas ordens a esses funcionarios, para communicarem diariamente aos encarregados do telegrapho das estações que são sédes das respectivas inspectorias, o ponto onde vão pernoitar nesse dia, quando se tenham que afastar da séde.

Com essa medida, cessarão as irreguarildades que frequentemente se observam no encaminhamento e entrega dos telegrammas aos inspectores, originados, tão somente, pelo facto de ser desconhecido na secção, o paradeiro d'esses funcionarios quando em viagem. (a) *Fernando Pereira.*”

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 7 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHF/SCHL/AJL/ATL/EC/EE.

CIRCULAR N.º 9/55

*Srs. Inspectores de Tracção, Chefes
de Oficinas e de Depósitos.*

REQUISIÇÕES DE LAMPADAS

O fornecimento de lampadas deve ser feito por intermédio da Inspectoria de Electricidade, para onde deverão ser encaminhados os pedidos, por memorandum, acompanhados das lampadas queimadas.

De posse dos pedidos em memorandum, a Inspectoria de Electricidade requisitará ao Armazem do Almojarifado, em modelo A-35, as lampadas necessarias.

O sr. Inspector de Electricidade providenciará para que cada deposito ou officinas seja provido de um pequeno stock de lampadas, além das que deverão permanecer em uso, afim de que não seja necessario substituir uma ou duas lampadas de cada vez. Após o fornecimento das lampadas de sobresalente, só serão fornecidas lampadas mediante a devolução das queimadas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 12 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHX/INLC

CIRCULAR N.º 2/56

Srs. Inspectores de Tracção

PRATICAGEM DE MACHINISTAS

Confirmo minha correspondencia anterior a respeito da necessidade que temos de formar machinistas aproveitando dos foguistas em serviço, aquelles que sabem lêr e escrever e que mais intelligentes e applicados se vêm mostrando.

Lembro a conveniencia de, em cada secção, serem destacados tres foguistas em condições para a praticagem como machinistas.

Esses foguistas viajarão com o sr. Instructor de Machinistas e d'elle receberão instrucções minuciosas.

Nos depositos, os srs. Inspectores se esforçarão por ministrar as noções technicas accessiveis ao entendimento dos praticantes; o mesmo dever cabe a cada chefe de deposito.

Darão detalhes de locomotiva, indicarão as avarias que não prejudicam a marcha do trem e as que precisam de socorro immediato, e bem assim tratarão das providencias a tomar nos descarrilamentos.

Remetto annexo copia de algumas instrucções que o sr. Inspector da 1.ª secção acaba de organizar para serem dadas pelo Instructor de Machinistas e dellas dareis copias ao vosso instructor para os devidos fins.

Os praticantes de machinistas não serão mais de tres em cada secção e seus nomes deverão ser conhecidos por esta

Chefia e bem assim o aproveitamento de cada um. O sr. instructor nos seus relatorios de viagem dará separadamente a conhecer os resultados obtidos com cada praticante.

Emfim, tomae as providencias necessarias para que desta providencia possam ser colhidos resultados os mais compensadores possiveis, pois será o meio mais pratico para a formação de machinistas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 12 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo
OP/AK.

Annexo da circular n.º 2/56, de 12 de fevereiro de 1923.

**INSTRUCCOES GERAES QUE DEVERAO SER DADAS PELO
SNR. INSTRUCTOR DE MACHINISTAS, DENTRO DE 15 DIAS,
AOS PRATICANTES DE MACHINISTAS**

GRAVATAHY.

Pelo trecho que serve e pelo movimento mais intenso será o ponto determinado de instrucção que deverá seguir as indicações abaixo assignaladas.

A clareza e o resumo são necessarios afim de não perdermos tempo.

PRIMEIRO.

DISCIPLINA.

- 1.º Mostrar as responsabilidades do cargo.
- 2.º A absoluta comprehensão da sua posição com incondicional respeito aos seus Chefes. Devendo fazer a devida continencia quando de passagem por um superior. Das attitudes de respeito é que se pode concluir mais tarde sobre sua promoção.
- 3.º **Obrigatoriedade de fardamento.** Fareis comprehender que um machinista $\frac{2}{3}$ da sua vida passa junto da sua locomotiva e portanto é natural o capricho no fardamento.
- 4.º Deve respeitar e procurar cumprir com presteza os serviços determinados pelos Agentes. Fazel-os comprehender que os Agentes tambem cumprem ordens, e que portanto o principal fundamento do funcionamento d'uma Estrada de Ferro é a fiel observancia de ordens.
- 5.º Impor um respeito amigo ao seu foguista a quem deverá tratar bem porque além de ser companheiro de todos os dias será seu futuro collega.

SEGUNDO.

EM VIAGEM.

1.º Verificar a escala do deposito, tomando todas as suas providencias com antecedencia. Nunca deverá sahir desprevenido completamente. O que poderá conseguir se for economico.

2.º Chegar uma hora mais cedo afim de tomar todas as providencias com sua locomotiva, que serão: (Estas instrucções devem obedecer e serem guiadas pelo "Regulamento interno da Locomoção").

a) Verificar sua caixa de oleos. Se o fornecimento está feito em ordem, se não tem oleo derramando etc.

b) Verificar os seus pharoes e enchel-os, endireitando as mechas, se é kerosene, ou lubrificar o turbo-dynamo, se for electrico.

c) Revisar pessoalmente a locomotiva.

1.º) Examinar os niveis d'agua, dando 2 ou 3 descargas.

2.º) Verificar a pressão indicada no manometro.

3.º) Revisar a fornalha observando com attenção o bujão de segurança e a tubulação.

4.º) Examinar a agua do tender e o combustivel fornecido.

5.º) Provár ambos os injectores.

6.º) Movimentar a alavanca de marcha avaliando o seu desenvolvimento.

7.º) Com a alavanca em centro, freios applicados, purgação aberta, fará completa inspecção, verificando se alguma peça necessita aperto.

8.º) A caixa de ferramenta, digo caixa de fumaça deve estar bem limpa e bem fechada.

9.º) A peneira typo bloco bem limpa e fechada.

10.º) O escapamento desobstruido.

11.º) Iniciarão a lubrificação da locomotiva que pode-se dividir.

1.º) Copos. Com uma almotolia de mola alimentar os copos, tomando precauções sobre sua segurança e regulando bem a gradação.

2.º) Caixas e movimento. Com almotolia de mola:

a) Todos os pinos dos balancins e suspensões ao serem lubrificados devem ter em vista se os respectivos furos estão desobstruidos.

b) Os pinos de movimento devem ser cuidadosamente lubrificados.

c) Os pinos de suspensão de sapatas de freio devem ser lubrificados, para isso trazem furos.

d) Nos paralelos, o oleo deve se estender numa linha sinuosa afim melhor se distribuir.

12.º) Encher o seu copo com oleo de cylindro e verificar bem o copo.

13.º) E' conveniente quando a locomotiva estiver de folga, isto é, esteja fria, antes de sujeitar os cylindros á força intensa do vapor, deixar passar um pouco de vapor afim de aquecer a parte metallica dos cylindros.

TERCEIRO

FAZENDO O TREM.

1.º) Deve levar, comsigo os horarios e fazer por executal-os.

2.º) Os engates devem ser feitos com muito cuidado, afim evitar choques desnecessarios.

- 3.º) Procederá depois de engatada a locomotiva, em companhia do Chefe de trem e do Visitador, o seguinte exame no trem:
- a) Revisão geral dos freios, observando os que forem a vacuo para engatal-os.
 - b) Observar se as correntes estão engatadas.
 - c) Nenhum machinista tem obrigação de levar um carro em mau estado, quer de freio, para-choques ou trucks.
 - d) Todo o machinista será responsabilizado se for provado que não revisou o trem.
 - e) Ter completo conhecimento das circulares ns. 223, 235 e 1 do sr. Chl.
 - f) As paradas nas caixas d'agua devem ser as menores possiveis.
 - g) Nas entradas das chaves não encontrando o guarda-chaves de forma alguma devem entrar. Conhecer circular n. 59 do sr. Chl.
- 4.º) Nas manobras nas estações cumprir as circulares n. L/10/ — T/454 do sr. Chl.
- 5.º) Nas tomadas de combustiveis cumpra-se a circular n. 279 do sr. Chl.
- 6.º) No seu comportamento para com os demais empregados deve haver a maior delicadeza.
- 7.º) Na locomotiva só poderá viajar os:
- a) Compreendidos na circular n. 234 do sr. Chl.
 - b) Nunca será permittido viajar mais de 5 pessoas numa locomotiva inclusive o pessoal de machina.
 - c) Ao entrar um estranho na locomotiva o machinista fazendo um cumprimento, pede-lhe seja exhibido

o passe, que verifica com calma, embora atraze o trem. Verificado poder viajar dar-lhe-á o lugar na locomotiva. Verificado que não pode viajar, sob nenhum pretexto deve conduzi-lo, se a pessoa protestar deve chamar o chefe de trem. Esclarecer e fazer comprehender o assumpto.

8.º) Fazer esforços para rebocar a lotação determinada com economia de combustiveis.

9.º) Ter conhecimento que uma boa lubrificação durará, mais ou menos

Movimento	—	70 kilometros
Copos	—	300 kilometros
Parallelos	—	200 kilometros

Evitar paradas de 10 em 10 kilometros, como é de costume, para derramar oleo na locomotiva.

10.º) Contar as gottas pelo systema indicado na caderneta Galena, que cada um possui e deve ler. Diz lá por exemplo: 10 minutos antes o copo deverá ser graduado. Sendo a entrada do oleo no cylindro por gravidade, isto é, pelo seu peso, elle tem que fazer um percurso de 3 a 10 metros para ir ao cylindro, conforme a locomotiva. E aberto em marcha o lubrificador, o cylindro trabalha secco pelo menos 10 minutos.

11.º) O impresso (L-214) deve ser feito em viagem sendo todas as columnas aproveitadas. Um minuto perdido é bastante para que seu nome figure nos apontamentos da Locomoção como "gastador de oleo" o que influirá nas promoções.

12.º) Todas as lotações e respectivas modificações devem ser annotadas pelos Agentes.

13.º) O maior cuidado com as licenças, que devem ser lidas, ellas indicam:

Branca — Linha franca.

Verde — Cruzamento.

Vermelha — O maximo cuidado em marcha.

Sob nenhuma ordem o machinista poderá sahir duma estação sem licença.

14.º) O pharol deve ser acceso com a necessaria antecedencia, afim da noite não surprehendel-o apagado.

15.º) O machinista em viagem deve:

a) Procurar aproveitar o mais possivel o foguista trazendo sempre limpa a cabine.

b) Evitar descarga na valvula de segurança.

c) Evitar caldeira cheia.

d) A camada de combustivel na fornalha deverá ser a mais uniforme possivel.

EM DEPOSITO.

1.º) Em todo o deposito o machinista está subordinado ao Chefe do deposito.

2.º) Chegando com a locomotiva ao deposito, deve ter:

a) Fogo baixo e cinzeiro limpo.

b) Caldeira cheia.

c) Vasilhame e ferramenta em ordem.

d) Todos os seus apontamentos completos.

3.º) Examinar bem a locomotiva.

4.º) No livro de reparações fazer os pedidos com clareza.

5.º) Se houver qualquer anormalidade, atrazo ou avarias de locomotivas, ou descarrilamento, organizará **imediatamente** ou fornecerá os dados afim serem feitos:

1.º caso L-38.

2.º caso L-38 e 39 (em duas vias).

3.º caso L-38 e X-9 (em duas vias).

Esses impressos são claros e devem ser preenchidos com a maior clareza. No 2.º e 3.º caso deve ser declarado no impresso L-38:

a) Indicar-se o occorrido.

b) A causa da occorrença.

c) As avarias provenientes do occorrido.

d) As providencias tomadas.

6.º) Em conservação nos depositos o machinista tem obrigação:

a) Fiscalizar a limpeza da locomotiva.

b) Revisar e limpar todos os apparatus de lubrificação. Engachetar as torneiras etc. Presenciar os reparos que estão sendo executados mostrando os pontos obscuros.

FERRAMENTAS E UTENSILIOS

Cada machinista terá um numero de ordem no deposito, geralmente determinado pela antiguidade e competencia. Esse numero figura nos materiaes abaixo especificados:

1.º) Uma caixa completa de ferramentas.

2.º) Uma caixa de vasilhame de oleo, contendo:

Oleo typo A

Oleo typo B

Kerosene

Deposito de enchimento de reserva.

3.º) Um estojo de bandeiras de signal.

4.º) Uma almotolia de mola.

5.º) Um balde.

6.º) Uma chaleira.

7.º) Uma almotolia de bicco.

8.º) Uma caixa para lampadas.

9.º) Uma caixa para papeis, que deve levar:

a) Os impressos abaixo:

L-214.

Todas as circulares em vigor de ns. 141, 223, 234, 235, 279, 399, 407, 1 e 43.

Horarios em vigor.

Uma brochura T-7 bis, para avisos telegraphicos.

O aviso só será permittido em caso de accidente no qual hajam avarias na locomotiva ou carros que necessitem soccorro immediato ou precaução por parte do deposito.

Montenegro, 6 de janeiro de 1923.

Affonso A. Madureira

Inspector de Tracção da 1.^a Secção.

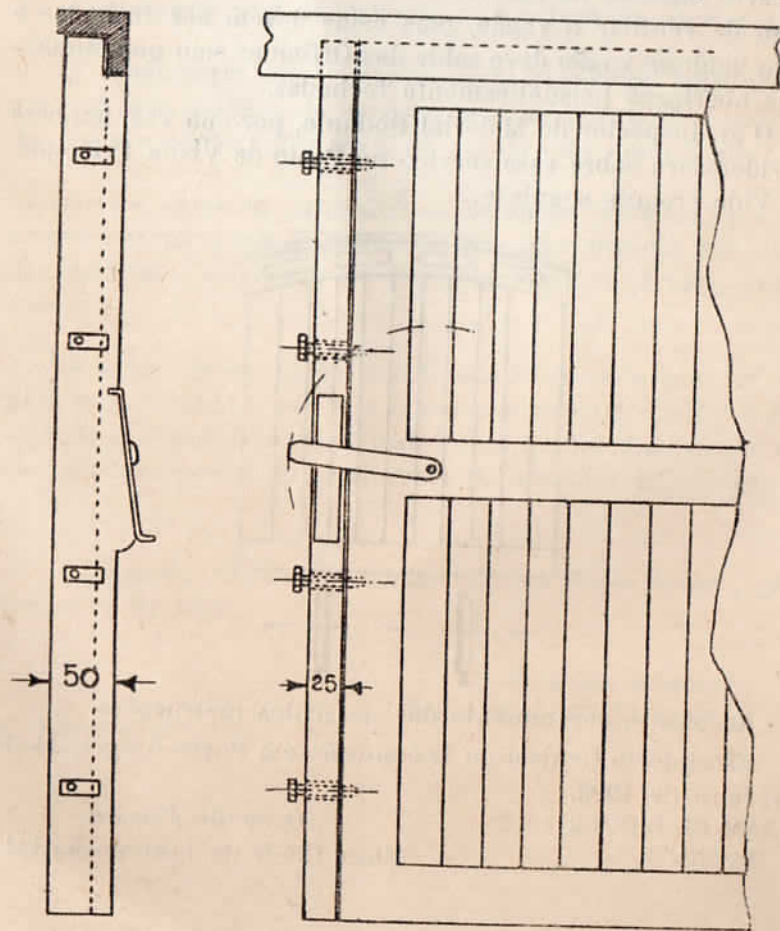
CIRCULAR N.º 26/60

Srs. Chefes de Officinas

**PROTECCAO NOS VAGÕES PARA EVITAR
ENTRADA DE FAGULHAS**

Confirmo minhas ordens anteriores sobre a collocação nas portas lateraes dos vagões fechados, de um sarrafo protector, evitando dessa fórma, quando fechadas as portas, entrar fagulhas pela fresta do lado de traz, isto é, entre a parede do vagão e a propria porta.

Tenho notado que esses sarrafos não têm correspondido bem aos seus fins, sendo necessario, para evitar que empe-



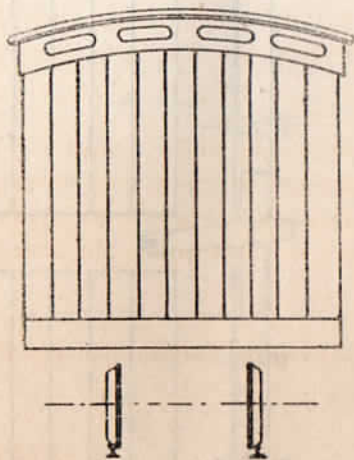
nem, collocar mais um parafuso e fazer mais uma ranhura corrediça, ficando assim com quatro, em lugar de tres como actualmente.

Esse serviço deve ser feito em todos os vagões fechados que entrarem em reparação. — O sr. Inspector do Material Rodante providenciará tambem para que no Posto de Visita Principal seja esse serviço feito nos vagões que tenham alguma demora para concertos.

Outrosim, é obrigatorio tambem fechar todos os orificios que se verificarem nas cabeceiras dos vagões de 16 toneladas; na parte superior da cabeceira existem varias aberturas, com o fim de ventilar o vagão, mas estas devem ser fechadas e assim nenhum vagão deve sahir das Officinas sem que tenham essas aberturas hermeticamente fechadas.

O sr. Inspector do Material Rodante, por sua vez, tambem providenciará sobre esse serviço no Posto de Visita Principal.

Vide croquis seguinte:



Accusae o recebimento das presentes instrucções.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 14 de fevereiro de 1923.

C: INM/DR/CHF/Int 1 a 5
JS/SNL.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 14/61

Srs. Chefes de Depositos

BALANÇOS DE COMBUSTIVEIS

Nos ultimos balanços de combustiveis, realizados em 31 de dezembro p. p., foram encontradas grandes differenças entre a existencia real do deposito e a existencia escripturada.

E' necessario que o combustivel fornecido seja convenientemente medido, de accordo com as instrucções que vos dei em circular n.º 279, de 4 de outubro do anno findo.

Deveis tambem proceder os balanços parciaes, pois se nesses encontrardes differenças, que não deverão ser grandes, poderá o sr. Fiscal da Escrip'ta fazer as devidas correções.

Sómente desse modo, interessando-se cada um de vós para que o combustivel seja convenientemente medido e com os balanços parciaes que procederdes, poderemos evitar que em balanços geraes se verifiquem tão grandes differenças.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 13 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHX/INT/FEL

CIRCULAR N.º 58/62

Srs. Inspectores de Tracção

ATRASO NA REMESSA DE MATERIAES

Seguidamente recebo reclamações de materiaes pedidos pelos depositos, que não chegam em tempo ao seu destino.

Em muitos casos, esses materiaes são despachados, em tempo, pelos Armazens do Almoxarifado ou pelas officinas, mas o atraso se dá nas estações ou em viagem.

Recebendo os srs. Chefes de Depositos a nota do despacho do material, é facil saberdes a data e o n.º desses despachos. Nos casos de demoras motivadas pelo transporte, deveis pedir a intervenção do sr. Inspector do Trafego da Secção, communicando-lhe o n.º da guia e data, bem como a procedencia e o destino do material, e ainda, sempre que seja possivel, o n.º do vehiculo em que estiver carregado.

Esriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 14 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHF/CHX/CHO
FVB/Aem.

CIRCULAR N.º 3/63

Srs. Chefes de Depositos.

CONSUMO DE OLEO C

O consumo de oleo "C" nos depositos deve ser diminuto, pelos motivos seguintes:

- 1) O enchimento para a lubrificação periodica vem prompto do Almoxarifado, não sendo necessario os depositos gastarem oleo "C" para esse fim.
- 2) A lubrificação dos pratos centraes, apoios lateraes e roscas de freios dos vehiculos e tenders é feita com graxa "Center-plate", de modo que nesse serviço não é consumido oleo "C".
- 3) Os machinistas não recebem oleo "C" para a lubrificação da locomotiva.

O oleo "C", nos depositos, deve ser empregado sómente para o serviço de ajustagem propriamente dicta, isto é, para afrouxar ou collocar parafusos, pinos, esmerilhar peças, lubrificar transmissões e eixos, engrenagens, etc. de machinas uteis.

Em virtude do acima exposto, o sr. Almoxarife conservará muito pouco oleo "C" nos depositos da Tracção e desejo que cada Chefe de deposito exerça toda a fiscalisação para que o consumo deste oleo seja limitado ao estrictamente necessario para os serviços indicados.

Esriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 14 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHX

CIRCULAR N.º 28/64

Srs. Chefes de Depósitos

FRISOS CORTANTES

Para os devidos fins, sciifico-vos que todo vehiculo com frisos gastos a ponto de apresentar no seu rebordo um canto cortante, deve ser immediatamente retirado do serviço.

O friso fino de 15 milímetros com rebordo redondo não é perigoso e por esta razão o vehiculo, com frisos nestas condições pode seguir perfeitamente até a um dos depósitos situados junto ás officinas, para ser retirado e substituído o rodado.

O friso com rebordo cortante é, pelo contrario, perigosissimo, pois o rebordo cortante facilmente sobe nas talas de junção dos trilhos, ou nas lanças e corações de chaves, motivando descarrilamentos.

Determino, pois, o seguinte:

- 1) Os depósitos de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy não devem deixar continuar viagem nenhum vehiculo com frisos cortantes. Estes tres Depósitos devem substituir os rodados com frisos cortantes para que immediatamente possam continuar sua viagem.

É indispensavel que os 3 depósitos façam uma revisão minuciosa de todos os frisos de cada vehiculo que alli chegar.

Todo o vehiculo que dalli sahir com frisos cortantes constitue, além de um grande perigo para a segurança do trem, um serviço insano, irregular, caro e penoso para a Viação, visto que, neste caso, a substituição do rodado precisa ser feita por Postos de Visita de menos recursos, que precisam pedir o rodado ás Officinas longinquas.

- 2) Os Postos de Visita de Couto, Pinhal e Cacequy retirarão todo o vehiculo de friso cortante procedente de Santa Maria e que tenha escapado da devida revisão n'aquelle deposito, o que deverá ser communicado por telegramma ao Inspector de Tracção com copia ao sr. Inspector do Material Rodante e a esta Chefia.

O Chefe do Deposito dos Postos de Visita citados requisitará neste caso os rodados necessarios ao sr. Chefe das Officinas de Santa Maria, devolvendo immediatamente os que forem retirados.

- 3) O Posto de Visita de Pelotas retirará todo o vehiculo procedente de Rio Grande e que tenha escapado da devida revisão n'aquelle deposito e communicará este facto, por telegramma, ao Inspector da Tracção com copia ao sr. Inspector do Material Rodante e a esta Chefia. Em seguida, requisitará rodado ás Officinas de Rio Grande e devolverá os rodados em más condições.
- 4) O Posto de Visita de Montenegro retirará todo o vehiculo de friso cortante, procedente de Gravatahy e que tenha escapado da devida revisão d'aquelle deposito.

Fará em seguida communicação ao sr. Inspector com copia ao sr. Inspector do Material Rodante e a esta Chefia e requisitará os rodados necessarios ás officinas de Gravatahy. Os rodados com frisos gastos deverão ser immediatamente remettidos a Gravatahy.

RESUMO

- a) Desejo que os vehiculos com frisos em más condições sejam retirados sempre em Santa Maria, R. Grande e Gravatahy.
- b) Sómente quando o pessoal destes depósitos deixar escapar um vehiculo com frisos em más condições, por falta de cumprimento das presentes ordens, então os Postos de Visita citados nos ns. 2, 3 e 4 devem retirá-lo e fazer as communicações que ordenei.

e) É evidente que todo e qualquer posto de Visita, cujo nome está ou não citado nesta circular, deve retirar um vehiculo, de qualquer procedencia, sempre que os frisos estejam em condições tão cortantes que se torne perigoso o seu trafego até a um dos depositos mais proximos, dos citados no n.º 1.

Os telegrammas sobre retiradas de vehiculos por frisos cortantes devem ser, com excepção dos casos citados nos ns. 2, 3 e 4, sómente dirigidos ao Inspector de Tracção com copia ao sr. Inspector do Material Rodante e ao Chefe das Officinas, a quem se requisitar rodados, não devendo ser dado copia a esta Chefia.

Recommendo aos srs. Inspectores excercerem a maior fiscalisação para que sejam cumpridas, á risca, as presentes disposições e desejo que, em casos de accidentes, motivados por frisos cortantes, me indiquem os responsaveis para que sejam tomadas as providencias que o caso requerer.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 14 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INT/IMA/INM/CHO/
CHOV/DR/CHV/CHF
FVB/AK.

Annexo da circular n. 29/68, de 21 de fevereiro de 1923

DIMENSÕES DAS MANGAS DOS TENDERS DAS LOCOMOTIVAS DA VIAÇÃO FERREA DO RIOGRANDE DOS SUL

DESGASTE MINIMO PERMITTIDO.

Tenders das locomotivas typo	Dimensões das mangas novas dos tenders		Diametro minimo Permittido para a manga
	Diametro	Comprimento	
53	83	152	70
62	83	152	70
65 a 68	83	152	70
81 a 90	100	180	87
101 a 105	100	200	87
111 a 116	83	152	70
123 a 126	83	152	70
141 a 148	83	152	70
151 a 164	83	152	70
171 a 173	95	178	82
181 a 183	100	180	87
191	83	152	70
201 a 202	83	152	70
211 a 217	83	152	70
218 a 226	95	178	82
231 a 253	100	180	87
301 a 334	100	180	87
341	100	180	87
371 a 375	95	178	82
381 a 388	83	152	70
391 a 393	83	152	70
401 a 417	95	178	82
451 a 453	95	178	82
481 a 484	95	178	82
501 a 520	108	203	95
551	127	229	114
601 a 617	127	229	114
701 a 704	127	229	114

Secção de Estudos Technicos do Escriptorio Central da 3ª. Divisão, em 21 de fevereiro de 1923.

Visto.

OCTACILIO PEREIRA

CIRCULAR N.º 29/68

*Srs. Inspectores de Tracção, Chefes de Depositos
e Chefes de Oficinas*

**DIMENSÕES DAS MANGAS DOS EIXOS
DOS TENDERS DAS LOCOMOTIVAS
E DIAMETRO MINIMO PERMITTIDO**

Para os devidos fins, encontrareis na tabella annexa as dimensões das mangas dos eixos dos tenders das locomotivas desta Viação e os diâmetros minimos que é permittido que as mangas apresentem quando gastas pelo uso.

Todo o rodado cujas mangas apresentarem um diâmetro inferior ao minimo permittido, deve ser immediatamente substituido por outro em condições.

Accusae recebimento da presente.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo
C: DR/IMA/SCHL/AJL
FVB/Acm.

CIRCULAR N.º 15/71

Srs. Inspectores de Tracção
Inspector do Material Rodante
Inspector de Electricidade

DEMISSÃO DE EMPREGADOS

Communico-vos que, a partir da data que esta receberdes, não podeis dispensar do serviço qualquer empregado, sem prévia aprovação desta Chefia.

Nos casos em que o empregado responsavel por faltas graves seja passivel de demissão, deveis suspendel-o do serviço e communicar-me os factos emergentes, propondo a demissão, afim de ser definitivamente solucionada a occorrença.

Saudações

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/EC/CHO

CIRCULAR N.º 53/72

Srs. Inspéctores de Tracção

MATERIAL ESCOLAR

Nas escolas de empregados, estabelecidas em depositos de vossa secção, deveis adoptar os seguintes livros e materiaes, que, por serem praticos e efficientes, são usados, por aprovação da Directoria de Instrucção Publica do Estado, nas escolas e collegios elementares:

“Cartilha maternal”, pelo methodo de João de Deus, por um Professor.

“Segundo livro de leitura”, em seguimento da “Cartilha maternal”, por um Professor.

“Leituras escolhidas”, 1.ª Serie ou 3.º livro de leitura, por Alfredo Clemente Pinto.

“Letra manuscripta”, curso graduado, por um Rio-Grandense.

“Taboada methodica”, por um Professor.

“Arithmetica primaria”, por Antonio Trajano.

Este livro deve ser adoptado em continuação do ensino de taboada, para os alumnos mais adeantados.

“Chave da Arithmetica primaria”, por Antonio Trajano (para uso do professor).

“Cadernos de Calligraphia”, methodo Garnier, série completa, do n.º 1 a 9.

Papel em branco em folhas e cadernos, canetas, pennas, tinteiros com tinta preta “Sardinha”, lousas, lapis de lousa e esponjas de limpar lousa.

Deveis enviar-me com brevidade nota da quantidade de alumnos matriculados em cada escola, afim de fornecer dados á Cooperativa para a previsão do consumo de material escolar.

A Cooperativa vae prover os seus Armazens de todo o material indicado.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de fevereiro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/Coop.
AG/SNL.

CIRCULAR N.º T-498/L-78

Srs. Agentes e Chefes de Depositos
(para conhecimento dos chefes de trens e dos machinistas.)

**FISCALISAÇÃO E FORNECIMENTO DE
ARRUELLAS PARA MANGOTES DE
FREIO A VACUO**

A partir da data do recebimento da presente circular, o fornecimento e fiscalisação das arruellas de mangotes de freio a vacuo, dos trens mixtos, de cargas, de gado e de carvão, será feito pela Divisão do Trafego. O fornecimento e fiscalisação desse mesmo material para os trens de passageiros, especiaes de passageiros e administração continuará, porém, como até aqui, a cargo da Locomoção.

Para regularisação deste serviço, devem ser observadas as instruccões que seguem:

a) — As estações seguintes, ás quaes está affecto o serviço de fornecimento e fiscalisação immediata das arruellas, receberão desde já as quantidades abaixo discriminadas:

S. Maria	600	Alegrete	80
Bagé	420	Taquara	60
Passo Fundo	300	Cruz Alta	60
Gravatahy	200	B. Gonçalves	40
Montenegro	200	R. Grande	20
Rio dos Sinos	200	Jaguary	20
Pelotas	100	Piratiny	20
Cacequy	80	S. Cruz	20
Sant'Anna	80		

- b) — Os agentes das estações acima relacionadas entregarão a cada chefe de trem, mediante recibo em talão C-110, as arruellas necessarias ao trem que este effectuar, para a viagem de ida e volta, e mais 10 de reserva, para os casos de avaria, alteração da composição do trem em viagem, etc. Em nenhuma hypothese o chefe de trem deixará de levar as 10 arruellas de reserva, para os casos imprevistos.
- c) — Antes da partida, o chefe de trem, com o seu pessoal, collocará as arruellas e ligará os mangotes, para que estes funcionem, guardando em lugar seguro as arruellas de reserva. Este serviço deve ficar prompto 30 minutos antes da partida do trem.
- d) — Deverá ser feita, 30 minutos antes da partida de cada trem, uma experiencia do freio a vacuo, á qual assistirão o chefe de trem com o seu pessoal, o machinista e, nos postos de visita, o visitador com o seu pessoal.
- e) — Além do machinista, compete tambem ao chefe de trem prestar informações verbaes aos visitantes sobre as condições dos freios a vacuo, communicando-lhes, sempre que lhes for possivel, a origem das avarias nos encanamentos, mangotes, falta destes etc.
- f) — Ao entregar o trem na estação do destino, o chefe de trem deve retirar dos mangotes as arruellas que estão sob sua guarda, por lhe terem sido entregues.
- g) — Na volta á estação de procedencia, o chefe de trem devolverá ao agente o material que recebeu; si houver faltas, estas deverão ser communicadas pelo agente á Chefia do Trafego, em memorandum explicativo, feito em talão especial, com copia á Inspectoria do Trafego na respectiva Secção.
- h) — As arruellas extraviadas serão indemnizadas pelo chefe de trem, servindo de base o custo facturado pelo Almojarifado.

- i) — No ultimo dia do mez o agente fará, em memorandum á Chefia do Trafego, pedido das arruellas necessarias para completar o stock de que trata a alinea a. Este pedido deve corresponder á quantidade de arruellas avariadas e extraviadas durante o mez.
- j) — Ainda no ultimo dia do mez o agente deverá enviar ao Armazem Central do Almojarifado todas as arruellas avariadas, acompanhadas de um memorandum, copia do qual deverá ser enviada á Chefia do Trafego, junto ao memorandum do pedido, de que trata a alinea anterior.
- k) — Quando os agentes, por qualquer circumstancia, tiverem de fornecer arruellas a chefe de trem que não pertença á sua estação, devem avisar por memorandum ao agente da estação a que pertencer aquelle empregado, dando copia á Chefia do Trafego. Neste caso, logo que chegar á sua séde, o chefe de trem deve dar, por escripto, explicações dos motivos que o levaram a pedir arruellas em outra estação que não a sua.
- l) — Se houver necessidade, mediante pedido devidamente fundamentado do agente á Chefia do Trafego, com copia ao Inspector do Trafego da sua Secção, poderá ser augmentado o stock de que trata a alinea a.
- m) — Para evitar a collocação e retirada de arruellas em diversas estações finaes de trens, donde os trens proseguem com outras turmas, os chefes de trens poderão entrar entre si em accordo, deixando as arruellas nos mangotes dos vagões respectivos, comtanto que cada chefe de trem fique sempre com a mesma quantidade de arruellas que possuia, seja que estas estejam collocadas nos mangotes dos vagões ou guardadas em seu poder.

- n) — Todos os boccaes de mangotes que requerem o auxilio de chave especial para collocar e retirar as arruellas, ficam, até segunda ordem, ao cuidado dos visitadores da Locomoção, que collocarão as respectivas arruellas.
- o) — A arruella do mangote do tender será conservada pelo proprio machinista, que ficará responsavel pela mesma.
- p) — Aos visitadores e aos machinistas compete observar e executar rigorosamente as disposições estatuidas em circular 223, de 15 de agosto de 1922, da Chefia da Locomoção (distribuida em folhetos).

Deveis ter a presente circular por muito recommendada.

Porto Alegre, 27 de fevereiro de 1923.

Fernando Pereira
Eng.º Chefe do Trafego

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção

C: DR/CHX/AJM/INF - 1 a 5/INM
INT - 1 a 5/IMA - 1 a 5

CIRCULAR N.º 2/86

Srs. Inspectores de Tracção

**MACHINISTAS EM ESTAÇÕES ONDE
NÃO HA DEPOSITOS**

Para vosso conhecimento e devidos fins, passo a transcrever a seguinte circular que, de accordo com o pedido desta Chefia, expediu o sr. Eng. Chefe do Trafego aos srs. Agentes:

“Communico-vos que nas estações onde não existe deposito de locomotivas e nem funcionario idoneo da Tracção que tenha autoridade sobre os machinistas, estes, quando em serviço nessas estações, ficam sob as ordens do respectivo agente a quem devem prestar obediencia.

Em taes condições, os agentes devem exercer essa autoridade, fiscalizando o serviço do machinista e chamando-lhe a attenção quando não cumprirem com o devido cuidado e presteza o serviço e quando deste se afastarem para fóra da estação.

Trareis immediatamente ao conhecimento desta Chefia qualquer abuso por parte do pessoal das locomotivas, de manobras ou não, afim de serem logo tomadas as providencias que o caso exigir. Porto Alegre, 22 de febreiro de 1923. (a) Fernando Pereira.”

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 9 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

FPL/SNL.

*CIRCULAR N.º 73/94

Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante,
de Electricidade e Chefes de Depositos.

SERVIÇO DE PONTO

A partir do mez corrente, o serviço de ponto dos empregados passará a ser feito de accordo com as instrucções abaixo:

1.º — Na caderneta de modelo D-1 serão apontados sómente os dias de serviço ordinario e effectivo dos empregados.

2.º — Todos os demais serviços não ordinarios figurarão em relação especial, de conformidade com o modelo annexo. Esses casos são os seguintes:

- a) serviços extraordinarios propriamente ditos;
- b) serviços em classe superior;
- c) gratificações;
- d) differenças de ponto anterior.

3.º — As relações devem ser feitas em duas vias identicas e acompanhar as cadernetas do ponto geral ordinario. Uma authentica dessas relações ficará no escriptorio do Deposito e a outra, que deve acompanhar a caderneta, será archivada no Escriptorio Central.

4.º — Nas cadernetas de modelo D-1 devem ser marcadas, a tinta encarnada, todas as ausencias:

- A = ausente
- Ab = falta abonada
- D = doente
- F = férias
- Fs = ferido em serviço
- J = falta justificada
- L = licenciado
- R = removido (Deve declarar-se na columna "Notas" para que Deposito ou Posto de visita)
- S = suspenso.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 16 de margo de 1923.

Annexo.

C: EC/DR G/Acm.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Mod. L. - 37

Annexo da circular n. 73/94, de 16 de março de 1923
VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL
 3.ª DIVISÃO — LOCOMOÇÃO

Ponto das gratificações e serviços extraordinarios do mez de de 192 de 192

N.º da matrícula	NOME	Cargo	Vencimento	Discriminação	Quantidade de dias	A razão de réis	Importancia		NOTAS
							Parcial	Total	

Deposito de de 192 de 192
 Visto de 192 de 192
 Inspector
 Chefe do Deposito

CIRCULAR N.º 26/100

Srs. Chefes de Officinas

**APOIOS DAS HASTES DE FREIOS
DOS VAGÕES PLATAFORMAS**

E' preciso que as hastes dos freios communs dos vagões plataformas tenham um supporte ou apoio de ferro ou madeira, conforme melhor se adaptar ao typo do vagão.

Dessa forma se evitará que taes hastes se entorlem facilmente sob a pressão das madeiras de sua carga, quando correm para a frente.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 22 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

OP/Aem.

CIRCULAR N.º 26/101

Srs. Inspectores de Tracção
Inspector do Material Rodante

**PROTECCAO NOS VAGÕES PARA EVI-
TAR ENTRADA DE FAGULHAS**

Nesta minha viagem de inspecção verifiquei que as minhas ordens para que estampas fossem preparadas para serem empregadas na regularisação da cobertura de zinco, não foram cumpridas em todos os depositos.

Reforcei essas ordens, pois como vos disse, estou convencido de que a maioria dos incendios dos vagões dá-se pela penetração das fagulhas atravez das frestas que as chapas de zinco offerecem. Fazei o visitador inspeccionar cada cobertura de vagão a partir e, se corrigir com cuidado os defeitos nella encontrados, a possibilidade de tornar-se o vagão presa de incendio será muito menor.

Tambem vos fiz vêr a necessidade de corrigir os defeitos encontrados nas paredes dos vagões, principalmente das cabeceiras, pois tapando orificios, substituindo taboas avariadas e tomando outros cuidados, se conseguirá proteger o vagão e suas mercadorias contra incendios.

Outrosim vos mostrei como as officinas se esmeram em collocar em cada porta de vagão o supplemento de madeira, para vedar a entrada de faiscas e vos recommendei fazer funcionar aquelles que o pessoal do Trafego nos Armazens ou descarregadores de vagões completos estragam com o emprego de alavancas, inutilizando-os na maioria dos casos.

Os visitadores devem reclamar aos srs. agentes de estação, sempre que notarem essas peças estragadas, destruidas ou arrancadas por occasião do carregamento ou descarregamento de um vagão, levando o facto ao conhecimento do chefe do Deposito e dando a numeração do vagão.

E' preciso zelar pela conservação de um vagão, interessar-se pela manutenção dos melhoramentos que receber e só assim attingiremos aos desejos de todos nós, quanto á obtenção de um bom e regular serviço.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 22 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CD/DR/CHF/CHO
OP/SNL.

CIRCULAR N.º 53/106

Srs. Inspectores de Tracção,
Electricidade e do Material Rodante

**FORNECIMENTO DE ROUPA PARA
OS CARROS DE SERVIÇO**

E' preciso que ao receberdes da Rouparia do Trafego as peças de roupas para os carros de serviço que occupaes sejam ellas contadas, afim da devolução ser feita em ordem.

Para vosso governo, scientifico-vos que as faltas constatadas correrão por vossa conta, uma vez que não possaes justificar-as.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 23 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHF
OP/AK.

CIRCULAR N.º 77/109

*Srs. Inspectores de Tracção,
de Electricidade e do Material Rodante*

CARROS NA FRENTE DA LOCOMOTIVA

Chegando ao meu conhecimento que já aconteceu, por mais de uma vez em viagem do trem pagador, que o carro foi collocado na frente da locomotiva com annuencia ou sem protesto do inspector de tracção ou instructor de machinistas que acompanhava esse trem, venho declarar-vos que esse systema é inadmissivel sob qualquer pretexto.

Tambem não será jámais toleravel que, em qualquer oportunidade, os carros de serviço de qualquer departamento sejam collocados na frente da locomotiva, salvo ordem especial do sr. Director ou dos srs. Chefe da Linha, Chefe do Tráfego e Chefe da Locomoção.

Deveis nesse sentido dar ordens terminantes aos machinistas e instructores, pois, os primeiros serão responsabilizados por attenderem a solicitações irregulares e que venham de encontro ás presentes ordens.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 24 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHV/CHF/CHB/INM
OP/Acm.

CIRCULAR N.º 91/110

Srs. Inspectores de Tracção

FERRAMENTAS DE POSTOS DE VISITA

Para os devidos fins, communico-vos que os postos de Visita de menor importancia, isto é, os localizados onde não ha Deposito, devem estar munidos, no minimo, das ferramentas seguintes, cuja discriminacão já dei ao sr. Chefe das Officinas de Santa Maria, em carta n.º 91/251, de 12 de agosto de 1921, com copia para vós:

- 2 Martellos de pena
- 1 Malho de 3½ kilos
- 4 Talhadeiras
- 2 Bedames
- 3 Sacca-pinos de 3 e 5 mm.
- 1 Chave ingleza
- 1 Torno de bancada
- 2 Macacos de rosca
- 6 Calços de 1^m,000 × 0^m,250 × 0^m,160
- 18 Calços de 0^m,200 × 0^m,120 × 0^m,080
- 4 Pranchões 100 × 0,050 × 0,300
- 2 Braços para macacos
- 2 Catracas para macacos
- 1 Chave de duas bocas 1½ × 2"
- 1 Chave de duas bocas 1⅛ × 1⅜"
- 1 Chave de duas bocas ⅞ × 1"
- 1 Chave de duas bocas ⅝ × ¾"
- 2 Chaves de duas bocas ⅜ × ½"
- 2 Chaves de duas bocas ¼ × ⅝"
- 1 Serrete de 0,60 cm.
- 1 Machado

- 4 Atacadores para lubrificar e tirar enchimento das caixas de graxa
- 1 Lata oval c/ tampa para 10 kilos de enchimento
- 2 Barris para enchimento
- 1 Caixa para ferramentas 0,600 × 0,400 × 0,300
- 1 Caixa para estopa limpa de 1 metro cubico
- 2 Bidons para 15 litros (sendo um para oleo C e outro kerozene)
- 2 Funis grandes
- 2 Maçaricos de folha
- 2 Almotolias
- 1 Lanterna de signal
- 1 Jogo de bandeiras

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 24 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INM/CHO
VHL/AK

CIRCULAR N.º 37/113

*Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante
Chefes de Officinas e Chefes de Depósitos*

**PARA-CHOQUES AUTOMATICOS
PEQUENOS (HENRICOT)**

Verifiquei que a maior parte dos para-choques automaticos pequenos, typo Henricot, de que estão munidos, em grande parte, os vagões de 16 toneladas, acham-se em muito más condições de conservação.

Geralmente a collocação das molas, pratos de apoios das molas, arruellas, porcas e contra-porcas e contra-pinos, é mal feita.

Dessa fórma existe no apparelho de choque e tracção (nas molas, nos pratos de apoio das molas, etc.), uma folga excessiva, que faz com que o para-choque se mova anormalmente, para qualquer direcção.

As molas ficam, assim, sem acção e no primeiro choque forte rebentam, tanto as molas como a haste, e as porcas ou o ferro "U".

Chamo, pois, a vossa attenção para a bôa conservação do apparelho de choque e tracção dos para-choques automaticos pequenos, typo Henricot, ordenando que se tire a folga e se ajustem devidamente as molas, pratos de apoios das molas, arruellas, porcas e contra-porcas.

Não deveis permittir que se colloquem neste apparelho peças extranhas, denominadas vulgarmente de "enchimento" pois esta pratica é condemnavel em virtude de impedir o funcionamento normal do apparelho de choque e tracção.

Desejo tambem que todos os para-choques Henricot sejam providos de unhas, devendo o sr. Inspector do Material

Rodante fazer a distribuição das unhas que ainda existem no Almoarifado e mandar-me um orçamento das unhas que ainda precisamos encomendar em São Paulo.

Para os devidos fins, envio annexo aos srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante e aos Chefes de Officinas, os desenhos ZD-302 e ZA-302. Este ultimo mostra os dois typos de molas em uso.

Os srs. Inspectores, em suas viagens de inspecção mostrarão os desenhos aos srs. Chefes de Depositos dando-lhes os necessarios esclarecimentos.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 26 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHX/ATL
FVB/Acm.

CIRCULAR N.º 91/113

Srs. Inspectores de Tracção

FERRAMENTAS E ACCESSORIOS DE MACHINISTAS (IMPRESSO MODELO L-15)

LATAS PARA CORRESPONDENCIA DE MACHINISTAS

Communico-vos que, para facilitar aos machinistas a guarda, em viagem, das suas cadernetas, livretas de regulamentos, circulares e instrucções, foi adoptada uma lata para correspondencia.

O sr. Chefe das Officinas de Rio Grande, que já confeccionou 50 destas latas, enviará uma amostra ás Officinas de Santa Maria e outra ás de Gravatahy para servirem de modelo.

Essas latas devem ser marcadas com as iniciaes do deposito e n.º de ordem, da mesma forma como se faz com as caixas de ferramentas e accessorios de machinistas.

Os srs. Inspectores farão pedidos ás Officinas de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy, indicando o numero de latas que necessitam para os seus machinistas, indicando ao mesmo tempo as iniciaes e n.º que devem levar.

O preço de uma lata é de 4\$000, a qual, em caso de extravio, será indemnizada pelo responsavel.

Nos impressos L-15 deve-se mencionar, na parte onde diz: "Foi fornecido, a mais, o seguinte: — 1 lata de correspondencia, preço 4\$000."

Providenciae informando-me.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 26 de março de 1923.

C: CHO/CD/IMA
FVB/Acm.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 90/416

*Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante,
de Electricidade e Chefes de Depósitos*

OBRAS E EDIFÍCIOS

Para vosso governo communico-vos que, qualquer alteração ou augmento que tiverdes de fazer nos edificios da locomoção, com autorisação desta Chefia, deve ser levado ao conhecimento do Residente da Via Permanente com copia a esta Chefia.

Com elle combinareis o serviço, embora tenha de ser executado pelo nosso pessoal, offerecendo os dados que permittam a organização do cadastro mantido na Residencia. —

Essa medida é necessaria e indispensavel.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHV

OP/Acm.

CIRCULAR N.º 47/417

*Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante,
de Electricidade e Chefes de Officinas*

PROPOSTAS DE PUNIÇÃO

Previno-vos que, após os inqueritos a que tenhaes procedido, é irregular dar a conhecer aos culpados quaes as penalidades que ides propor a esta Chefia. Se chamo para o caso a vossa attenção é para evitar a reproducção de factos já succedidos e que muito me contrariaram.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

OP/Acm.

CIRCULAR N.º 57/119

Srs. Chefes de Serviço

SERVIÇO DE ELECTRICIDADE NO EDIFÍCIO

Peço-vos encaminhardes a esta repartição os pedidos de pessoal para concertos, installações ou quaesquer serviços de electricidade de que necessitardes, no edificio, afim desta Chefia expedir ordens immediatas para a execução.

Rogo-vos tambem o obsequio de me communicardes qualquer irregularidade no serviço de electricidade, que se verifique em vossa repartição, como atrasos de concertos, trabalhos incompletos ou defeituosos, para que possam ser tomadas, em seguida, as providencias cabiveis.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INLC/CHO-3
G/Acm.

CIRCULAR N.º 9/124

Srs. Inspectores e Chefes de Depositos da 5.ª Secção (1), e Chefes de Officinas de S. Maria e R. Grande.

MATERIAES PEDIDOS ÀS OFFICINAS E DEVOLUÇÃO DE MATERIAES VELHOS

Scientifico-vos que fica determinado o seguinte, com relação aos pedidos urgentes de materiaes que costumam ser requisitados por telegrammas às Officinas:

- 1.º — Todos os materiaes cuja remessa é urgentissima devem ser pedidos, por telegramma, ao sr. Chefe das Officinas de Rio Grande.
- 2.º — Sómente os rodados podem ser pedidos às Officinas de Santa Maria.

Devolução de ferro fundido velho e bronze velho e peças velhas.

A devolução de material velho acima citado deve ser feita para as Officinas de Rio Grande.

Ao sr. Chefe do Almoxarifado peço dar instrucções aos srs. Armazenistas de Santa Maria e Rio Grande para que todos os X-14 que tenham de ser extrahidos para os depositos da 5.ª Secção de Tracção (1) sejam endereçadas às Officinas de Rio Grande.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de março de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHX/INM/AR-1-2
FVB/Acm.

(1) Hoje, 3.ª Secção, com séde em Cacequy.

CIRCULAR N.º 91/127

Srs. Inspectores de Tracção

**APPARELHOS PARA LIMPAR TUBOS
(DESENHO ZB-518)**

Em additamento á minha carta n.º 0/91/953, de 2 do passado, ao sr. Chefe das Officinas de S. Maria, e da qual dei copia aos srs. Inspectores, communica-me agora o sr. Chefe das Officinas o seguinte:

“Telegramma 805 de 31/3/23.

Scientifico-vos que nesta data foram despachados aos depositos e officinas os aparelhos de limpar tubos e os bicos para substituir os que estão em uso. (a) Neumaier.”

Em carta n.º 0/91/446, de 27 de janeiro do corrente anno, ordenei que fossem enviados aparelhos aos seguintes depositos:

Deposito de Santa Maria	2	aparelhos
” de Montenegro	1	”
” de Rio Grande	1	”
” de Bagé	1	”
” de Cacequy	1	”
” de Passo Fundo	4	”
Officinas de Santa Maria	1	”
” de Rio Grande	1	”
” de Gravatahy	1	”
Total	10	”

Em circular n.º 38, que vos dirigi no dia 31 de janeiro do corrente e da qual dei copia aos srs. Chefes de Officinas, vos dei as necessarias instrucções para a applicação do aparelho.

Desejo que accuseis o recebimento dos aparelhos pelos depositos mencionados.

Providenciareis para que os aparelhos sejam usados sempre na limpeza de tubos e com especialidade nas locomotivas munidas de superaquecedores cujos tubos de fumaça não podem ser limpos de outro modo.

Outrosim, espero que me communicareis os resultados obtidos com este meio de limpar tubos, discriminando, se foi usado ar comprimido ou vapor e qual o tempo médio gasto para limpar uma locomotiva etc., etc.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 2 de abril de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHO/CDP/CD-2-3-4-5-6
FVB/ACM.

CIRCULAR N.º 26/128

*Srs. Inspectores de Tracção,
Inspector do Material Rodante
Inspector de Electricidade
Chefes de Depósitos*

**MODIFICAÇÕES NAS LOCOMOTIVAS,
CARROS E VAGÕES**

Confirmo a minha circular n.º 223, de 4 de novembro de 1921, e a circular n.º 26, de 19 de janeiro de 1922, proibindo effectuar modificações no material sem prévia autorização desta Chefia.

A circular n.º 223 ordena o seguinte:

“Participo-vos, para os devidos fins, que fica terminantemente prohibido fazer modificações ou alterações nas locomotivas, carros e vagões, sem prévia autorização desta Chefia.

As officinas estão autorizadas a continuar a fazer as modificações já approvadas e, para que não haja duvidas, os srs. Chefes das officinas me enviarão uma relação enumerando as modificações que actualmente estão sendo feitas, pois muitas destas ordens foram dadas verbalmente.

Os depósitos, por exemplo, não poderão retirar turbodinos de uma locomotiva para collocal-o em outra que até agora esteja trabalhando com pharol a kerozene e bem assim não poderão trocar o tender em bom estado de uma locomotiva que se resolve ás officinas por outro em peiores condições, etc., sem prévia autorização desta Chefia, a quem devem consultar com antecedencia em casos de necessidade.

Aproveito tambem a occasião para vos declarar que não desejo ver mais uma locomotiva, destinada a uma officina para reparação geral, desmantelada de suas peças nos depositos.”

A circular n.º 26 diz:

“Em additamento á minha circular n.º 223, do 4 de novembro do anno p. p. acientifico-vos mais que:

Nenhuma turbina pode ser retirada de uma locomotiva sem ordem desta Chefia e sem que este serviço seja feito pelo Inspector de Electricidade ou seus ajudantes e operarios.

Fica pois entendido que a execução de mudanças de turbinas de uma locomotiva para outra, mesmo quando autorizada por esta Chefia, só pode ser effectuada pelo pessoal da Secção de Electricidade.”

Apesar dessas ordens serem claras, ainda acontece que peças de locomotivas, carros e vagões estão sendo modificadas sem prévia autorização desta Chefia, o que, além de constituir uma infracção ás ordens em vigor, prejudica enormemente a regularidade do serviço desta Divisão.

Todos os srs. Inspectores estão autorizados a propôr a esta Chefia modificações em locomotivas, carros e vagões.

As propostas de modificações devem ser feitas em momento opportuno, isto é, por occasião da entrada nas officinas da locomotiva, do carro ou do vagão em questão, afim de se poder tomal-as em consideração, quando julgadas justas.

Toda a proposta atrasada, e que possa motivar retardamento na sahida das officinas de uma locomotiva, de um carro ou vagão, não será tomada em consideração.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 3 de abril de 1923.

C: CHO/IMA
FVB/SNL.

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º
Octacilio Pereira

CIRCULAR N.º 9/113

Srs. Chefes de Oficinas

TUBOS VASIOS DE CARBURETO

Os tubos de carbureto, depois de vasiaos, não têm mais utilidade para nós, ao passo que nesta praça são vendidos a bom preço.

Deveis remetter aos armazenistas do Almojarifado, todos os tubos vasiaos que tiverdes e os que dóravante forem sendo esvasiados, do que dar-me-heis sciencia.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 13 de abril de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: DR/CHK
HD/Acm.

CIRCULAR N.º 27/136

*Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante,
Chefes de Oficinas, Instructores de Machinistas
e Chefes de Depositos*

CONSERVAÇÃO DE VEICULOS DE CARGA

Chamo a vossa attenção para a insufficiente conservação que está sendo dada aos tirantes longitudinaes dos vehiculos, bem como aos apoios lateraes e pratos centraes.

Encontram-se vehiculos arcados, isto é, com as cabeceiras altas e a parte central baixa, devido não estarem aper-tadas as porcas e os barriletes dos tirantes.

Outrosim, nota-se que muitos vehiculos não têm a folga adequada entre os apoios lateraes, sendo que muitissimos não têm folga alguma e outros têm folga excessiva.

Tirantes longitudinaes

A respeito dos tirantes longitudinaes confirmo a minha circular n.º 13, de 21 de janeiro de 1921 e que aqui novamente repito e novamente vos remetto o desenho:

Tenho notado que os vagões em geral, especialmente os carros plataformas, não trazem os tirantes longitudinaes com a devida tensão afim de ser evitada a flecha da mesa, que se torna demasiadamente grande quando os carros estão carregados.

Baixo a presente circular para conhecimento e cabal desempenho por parte dos visitadores e para maior facilidade junto um desenho.

Todo o vagão que apresentar a mesa com a flecha para baixo (vide fig. n.º 1) devé ser rectificado.

A rectificação dos carros deve ser feita de preferencia quando os mesmos estiverem carregados e no caso em que o serviço deva ser feito com o carro vazio deveis observar que a flecha da mesa **não ultrapasse 8 centímetros** acima da horizontal que passa pelo centro das cabeceiras.

Para obter um bom resultado, quando o carro estiver carregado collocareis um macaco debaixo de cada longarina exterior, no centro da longarina e levantareis a mesa até ficar na posição horizontal, (fig. 2).

No caso em que o carro esteja vazio, continuareis a levantar as longarinas exteriores até a altura maxima de 8 centímetros acima da horizontal que passa nas cabeceiras (fig. 3). Apertareis em seguida as porcas dos tirantes nas cabeceiras e **barriletes** que unem os mesmos.

Recommendo-vos fiscalisar energicamente os visitantes, para o desempenho desse serviço.

Folga lateral

A folga que deve existir entre um apoio superior e um apoio inferior é de 5 millímetros. (Cinco millímetros).

Quanto ao methodo a empregar para obter essa folga, todos sabem que se empregam calços de madeira de lei ou calços de ferro em chapa nos pratos centraes e apoios lateraes e em alguns casos calços de ferro fundido.

Os pratos centraes bem como os apoios lateraes são órgãos que devem merecer muita attenção da parte do pessoal revisador, pois muitos accidentes têm se registrado devido as suas más condições.

Os defeitos mais communs que se notam são: falta de folga nos apoios; parafusos dos apoios e pratos centraes frouxos ou quebrados; pratos centraes quebrados e calços de madeira quebrados.

Quanto a lubrificação dos centros dos trucks, (pratos centraes) apoios lateraes e roscas de freio, com graxa vos guiareis pelas instrucções contidas em minha circular n.º 13, de 13 de janeiro do corrente anno.

Desejo que os srs. Inspectores fiscalisem rigorosamente esses serviços exigindo que o material rodante seja conservado em condições e propondo-me medidas severas contra os infractores.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 16 de abril de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

G: DR/CHF
FVB/Acm.

CIRCULAR N.º 27/148

Srs. Chefes de Officinas

SOBRETAMPOS

Participo-vos que desejo que todas as locomotivas estejam munidas dos sobretamos de cylindros e dos sobretamos da caixa da valvula de distribuição.

Tomarei providencias energicas contra os rs. Chefes de Depositos, sempre que deixarem extraviar estes sobretamos pelo pessoal.

Determino que por occasião do recebimento de uma locomotiva nas Officinas seja sempre declarado se esta veio com os sobretamos, ou quantos faltaram. Declarar-se-á em caso da falta dos sobretamos, se a locomotiva os possuia por occasião da sua ultima entrega pelas Officinas á Tracção.

Caso as Officinas de Santa Maria não possuirem modelos para fundir os sobretamos, as Officinas de Rio Grande, a pedido, deverão fornecer sobretamos dos typos que existirem para servir de molde.

Dos srs. Inspectores de Tracção, Instructores de Machinistas e Chefes de Depositos exijo toda attenção para estas peças, em virtude de não se tratar unicamente de um “enfeite” e sim tambem de um orgão útil e necessario para diminuir a condensação nos cylindros.

A consequencia disso reverte em economia e maior garantia do serviço da locomotiva.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 1.º de maio de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INT/IMA/CD
FVB/Acm.

*CIRCULAR N.º 2/151

Srs. Inspectores de Tracção

**TABELLAS DE LOTAÇÕES, DE OLEOS,
DE ESTOPA E ENCHIMENTO**

Communico-vos que no dia 15 do corrente mez de maio, todos os agentes das estações da Viação Ferrea, terão recebido ordens especiaes para pôrem em execução a nova tabella de lotações para os trens de carga, mixtos e passageiros.

Na mesma data deverá entrar em vigor a nova tabella de oleos, de estopa e enchimento.

Todas estas tabellas, estão contidas numa caderneta que traz o titulo “Tabella de lotações — Annexos” e que será enviada a todo o pessoal interessado.

As ordens, instrucções e dados contidos nessa caderneta deverão ser rigorosamente cumpridos pelos machinistas, quer quando se referem ás tabellas de lotações, quer quando dizem respeito ás tabellas de consumo de oleos, estopa e enchimento.

Nas suas relações com os agentes, os machinistas procurarão executar a tabella de lotações de accordo com os dados constantes na caderneta.

Em caso de divergencias, sempre que o machinista se recusar a receber vagões para completar a lotação ou quizer deixar vagões na estação, allegando qualquer motivo, deverá fazer uma declaração por escripto ao Agente, expondo os motivos da recusa, declaração que o agente remetterá a quem competir. Tendo chegado ao destino, o machinista prehencherá cuidadosamente o modelo L-38 que, depois de informado pelo Chefe do Deposito e Inspector de Tracção, será guiado a esta Chefia.

Nesse impresso, o machinista deverá justificar as causas que determinaram as divergencias com o agente, seja por ter se recusado a tomar um ou mais vagões devido ao estado da locomotiva, mau tempo, mau carregamento dos vagões ou avarias nestes e qualquer outro motivo, seja por ter deixado na estação um ou mais vagões da composição do seu trem por julgal-os em más condições de carregamento, mau estado para trafegar ou ter reconhecido em marcha haver excesso de lolação.

Cada caderneta deverá levar na folha designada o nome de Inspectoria, do deposito a que pertencer ou de seu proprietario e, logo abaixo, deverá constar a data do recebimento respectivo.

Cada inspectoria de tracção organizará uma relação em 3 vias para cada deposito, contendo nominalmente por categoria, todo o pessoal sob sua jurisdicção que recebeu a caderneta.

Uma via ficará no Deposito, outra na Inspectoria e a terceira será remettida para esta Chefia.

Em caso de extravio da caderneta, será fornecida outra mediante o pagamento da importancia correspondente ao seu custo, conforme vos será comunicado. A quantia será descontada dos vencimentos, a titulo de "Responsabilidade". O custo de cada exemplar das cadernetas em edição commum é de 9\$000.

Os Instructores de Machinistas, além de exigirem o cumprimento das ordens e instrucções contidas na citada caderneta, deverão fiscalisar a conservação desta, exigindo que cada machinista a conduza na locomotiva, acondicionada na caixa de folha propria para a conducção de correspondencia, circulares etc.

A presente circular deverá ficar affixada em cada deposito da secção de tracção, encarregando-se os professores das aulas que funcionam em lel-a aos alumnos, explicando a sua applicação pratica.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 2 de maio de 1923.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

NOTA: — Como vão vigorar as novas tabellas de consumo de oleos, é necessario retirar da circulação, no dia 15 do corrente, os tabellas que estavam em vigor.

No caso de um empregado, exonerar-se ou ser exonerado, deverá restituir a sua caderneta ao seu superior immediato, afim deste devolve-la ao Escriptorio Central. Se não o fizer deverá ser comunicada a esta chefia essa falta, afim de ser a importancia correspondente descontada dos seus vencimentos.

C: DR/CHF/CHV/CD/IMA/INM
PID/AK.

CIRCULAR N.º 2/155

Srs. Chefes de Depositos

FOGUISTAS SERVINDO DE MACHINISTAS

Fica terminantemente prohibido destacar-se um foguista para trabalhar de machinista, sem previa autorisação desta Chefia.

Em caso de emergencia plenamente justificavel, quando um foguista precisar substituir um machinista sem que exista autorisação desta Chefia para isso, deveis communicar-me este facto, por telegramma, esclarecendo o motivo que justificou esse vosso acto.

Accusae.

Esriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 5 de maio de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: DR/INT/IMA/CHF
FVB/AK.

CIRCULAR N.º 3/163

Srs. Chefes de Depositos,
Chefe das Officinas de Rio Grande

TAMBORES DE FERRO, DE OLEO "L"

Tendo sido preparados diversos barris de ferro para a remessa de enchimento do Armazem de Santa Maria aos Depositos e Officinas e sendo ainda o seu numero reduzido, deveis devolver-os áquelle Armazem, com urgencia, no dia immediato ao do seu recebimento no vosso Deposito ou Officina.

Esriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 14 de maio de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: INT/CHO-1/INM
FVB/SNL.

CIRCULAR N.º 73/167

*Srs. Inspectores de Tracção, do Material Rodante
e de Electricidade*

**ASSIGNATURA DE CORRESPONDENCIA
PELOS ESCRITURARIOS DAS IN-
SPECTORIAS**

Afim de não atrazar a remessa de documentos de caracter urgente, assim os procedentes dos Depositos, como os que constarem de informações a serem prestadas pelas Inspectorias, desde que não envolvam assumptos technicos ou de tal importancia que devam ser tratados pelo proprio Inspector, poderão assignal-os os respectivos escripturarios.

Para esse fim, deveis dar aos vossos escripturarios as necessarias instrucções.

Ao rubricarem ou assignarem por vós a correspondencia, deverão declarar a vossa ausencia, para conhecimento desta Chefia, da seguinte fórma:

F..... F.....

Pelo Inspector, ausente

Os Escripturnarios das Inspectorias do Material Rodante e de Electricidade só assignarão a correspondencia quando ausentes tambem os srs. ajudantes, substitutos immediatos dos srs. Inspectores.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 16 de maio de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: EC/FEL
AG/VAS.

CIRCULAR N.º 67/170

Srs. Chefes de Oficinas

DESPESAS COM DOENTES

Communico-vos que, em virtude da extincção da Caixa de Socorro, as despesas com o ordenado abonado aos empregados doentes correrão por conta da Viação, conforme determina o sr. Director em circular n.º 18, de 12 do corrente.

Nas cadernetas de ponto parcial (modelo D-1) para organização das facturas de imputação das despesas da mão de obra, deveis, portanto, debitar as diarias abonadas aos empregados doentes á conta 78 desta Divisão.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 16 de maio de 1923.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: EC/DR/FEL
G/AK.

CIRCULAR N.º 26/172

*Srs. Chefes das Oficinas de Santa Maria e Rio Grande
e Inspectores de Tracção*

**MANCAES DE GUIA DAS HASTES
DE SLIDE DA MACHINA DE
BAIXA PRESSÃO DAS LOCOMO-
TIVAS MALLET**

Com referencia á minha carta n.º 0-26-926, referente aos mancaes acima mencionados, das locomotivas Mallet, o sr. Chefe das oficinas de Santa Maria me dirigio a carta L/28/245 concebida nos seguintes termos:

“De accordo com a vossa carta n.º 0/26/926, de 28 do “passado, annexo vos envio um croquis, a lapis, mostrando o mancal que serve de guia á haste do slide.

“Como podeis vêr, pelo croquis, as buchas de bronze do “referido mancal sobresaem $7\frac{1}{2}$ mm. de cada lado. A “ruptura dava-se em virtude do suporte “A” bater na “parte saliente das buchas.

“Ha muito tempo que estas officinas tomaram providen- “cias neste sentido, tanto alterando a fixação do referido “mancal nos parallellos, como construindo-o inteiramen- “te de bronze, isto é, a parte superior do mesmo, como “demonstra o croquis que junto a esta vos envio.

“Com a modificação proposta ganharemos 15 mm. de “espaço o que é bastante sufficiente para que o suppor- “te “A” não mais venha attingir a parte superior do man- “cal de guia da haste do slide o que era a causa eviden- “te da ruptura do mesmo. Saudações (a) F. Neumaier.

Fica, pois, assim solucionado o caso e annexo vos envio o desenho n.º para procederdes de accordo.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 17 de maio de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

Annexo
C: ATL
FVB/AK.

CIRCULAR N.º 56/194

Srs. Inspectores de Tracção

ESCALA DE LOCOMOTIVAS

Para os devidos fins vos declaro que as locomotivas destacadas para os trens de lastro, lenha e carvão estão á disposição exclusiva dos srs. eng.º Chefe da Via Permanente, Ajudante de Compras e eng.º Chefe da Locomoção, respectivamente, que as movimentarão de accordo com os interesses dos serviços que executam.

Dessa fórma, a não ser em caso para attender a um accidente ou pedido de soccorro, ninguem poderá utilizar-se para outros serviços de taes locomotivas sem annuencia previa dos srs. eng.º Chefe da Via Permanente, Ajudante de Compras ou desta Chefia.

Como, porém, são as locomotivas, em geral, dependências directas do departamento da Locomoção, cabe ao Chefe desta a liberdade de dar ordens sobre qualquer locomotiva, destacada em qualquer serviço, tomando as providencias immediatas para que os trabalhos que ellas estiverem executando não fiquem prejudicados, e levando ao conhecimento da pessoa competente e interessada as ordens que nesse sentido determinou.

Cessarão assim as inconveniencias, que estão apparecendo, dos srs. Chefes de Deposito lançarem mão das locomotivas dos trens de lenha para executarem trens especiaes ou pagadores sem autorisação superior.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 2 de junho de 1923.

Octacilio Pereira

C: CD/CHF/ALC/CHV/FALC-1, 2 Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.
OP/AK.

CIRCULAR N.º 2/198

*Srs. Professores das Escolas dos Depositos de
Gravatahy — Montenegro — Taquara — Cruz Alta
Passo Fundo — Bagé — Rio Grande — Santa Maria*

CADERNETAS DE LOTAÇÕES

Para que bem possaes levar a effeito o que determina o ultimo topico da circular n.º 2/151, de 2 de maio p. passado, junto remetto a cada professor um exemplar da caderneta de lotações.

Como disse na citada circular, a cada professor cumpre lêr aos alumnos o conteúdo da caderneta de lotações, isto é, aquillo que fôr de utilidade immediata, explicando a sua pratica applicação.

Porém, o devem fazer de modo especial. Tratando-se, por exemplo, das tabellas de lotações, em primeiro lugar deverão ser explicadas detalhadamente e para cada caso as instruções contidas nas paginas 40 a 43, depois então exemplificar-se-á com as tabellas contidas nas paginas anteriores.

Dir-se-á, por exemplo, que as lotações de Porto Alegre a Navegantes devem ser lidas na linha correspondente a Navegantes nas paginas 6 e 7, onde constem as lotações de estação a estação desde Porto Alegre até Santa Maria ou nesse sentido de marcha.

Assim, as lotações para os differentes typos de locomotivas; de Ferreira a Jacuhy devem ser lidas na linha correspondente a Jacuhy, etc.

Da mesma fórma devem ser explicadas as tabellas de oleo e estopa, circulares, etc.

Especial attenção deve ser dada quanto ao uso das duas tabellas de velocidades, constantes das paginas 108 e 109.

São duas tabellas distinctas.

Pela primeira, da pagina 108, obtem-se a velocidade em kilometros por hora, conhecendo-se o tempo empregado em minutos e segundos para percorrer 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 20 kilometros.

Si um machinista, para percorrer com sua locomotiva 10 kilometros emprega 17 minutos e 39 segundos, quer se saber qual foi a velocidade por hora desenvolvida pela sua locomotiva: na columna correspondente a 10 kilometros leiam-se logo abaixo do cabeço os tempos até encontrar o tempo de 17 minutos e 39 segundos e seguindo uma linha horizontal para esquerda encontraremos na columna "Velocidade por hora" o numero 34 kilometros por hora, que representa a velocidade que se desejava conhecer.

A segunda tabella, que figura na pagina 109, dá a velocidade em kilometros por hora, conhecendo-se o numero de segundos empregados para percorrer 1 kilometro. Assim, se um machinista para percorrer 1 kilometro empregou com sua locomotiva 30 segundos ou seja meio minuto, quer dizer que a velocidade desenvolvida foi de 120 kilometros por hora. Si para percorrer um kilometro empregou 120 segundos ou sejam 2 minutos, quer dizer que a velocidade desenvolvida foi de 30 Klm/hora, etc.

No mappa do Estado e de accordo com as convenções, deve ser explicado quaes são as estradas de ferão em projecto, em construcção, arrendadas, etc. e bem assim noções geraes de geographia que caracterisam o nosso Estado.

Ao chegardes aos dados sobre as locomotivas em serviço da Viação Ferrea, uma observação importante deve ser feita aos alumnos e que deixou de figurar na caderneta por falta de espaço.

Na columna — Pressão de regimen, os numeros indicam libras, como está esclarecido logo abaixo do cabeço.

Porém, são libras por pollegada quadrada de superficie da caldeira e que no nosso systema metrico correspondem a Kg. por cm^2 de superficie de caldeira.

1 libra por pollegada quadrada é igual a 0,07031 kilos por cm^2 e 1 kilo por cm^2 é igual a 14,223 libras por pollegada quadrada.

Nas columnas seguintes onde tambem figuram libras, estas indicam unidades de peso e correspondem ao kilo no nosso systema metrico. Neste caso, 1 libra é igual a 0,4536 kilos e 1 kilo é igual a 2,205 libras.

As cadernetas que junto vos remetto ficam pertencendo ás Escolas em que actualmente lecionaes. Durante as aulas cada machinista ou foguista que trabalha como machinista, deve estar com a propria caderneta que daqui lhe foi enviada. Junto á caderneta encontrareis o recibo que deve por vós ser assignado e devolvido a esta Chefia.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 6 de junho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

Annexo
C: INT
PID/SNL.

CIRCULAR N.º 67/206

Srs. Chefes de Oficinas

**ESCRITURAÇÃO DOS DESCONTOS
PARA A CAIXA DE APOSENTA-
DORIAS E PENSÕES**

Foram-vos remetidos livros especiaes, modelo L-74, para a escripturação dos descontos de joias e differenças do primeiro mez de augmento de vencimentos dos empregados, feitos nas respectivas folhas mensaes, para a Caixa de Aposentadorias e Pensões.

A ordem dos lançamentos deve conformar-se com a dos livros de matricula, afim de facilitar a organização das folhas de vencimentos.

Como nos livros de matricula, os lançamentos devem ser feitos por secção e categorias, conforme a situação de abril, data da criação da Caixa desta Viação.

O livro obedece a um modelo definitivo e por isso tem uma columna para **transporte do anno anterior**, a qual só será usada de 1924 em diante.

Na data de admissão deve figurar a ultima entrada do empregado, visto a contagem do tempo para os descontos começar dahi.

Na columna **joia**, lançar-se-á na sub-columna **inicio** a data em que o empregado começa a contribuir; a sub-columna **termino** reservar-se-á para ser preenchida após o decurso da ultima prestação da joia (24.^a).

A rubrica **importancia dos augmentos** leve um erro de pauta na impressão do livro, ficando sub-dividida em duas casas, em vez de tres, conforme o modelo original. Como,

porém, ha operarios que têm augmentos frequentes, convem collocar cada augmento em uma das seis pequenas sub-casas, a partir da esquerda. Sobre este particular, recommendo ainda fazer os lançamentos indicando o augmento do jornal e seu total mensal, e que poderá ser feito separando cada um desses valores — parcial e total — por um traço diagonal; exemplo: \$100/20\$ — o parcial ficará acima da pauta.

Em dezembro sommar-se-ão os descontos da joia de cada empregado, levando á columna **total dos descontos de joia**, — sub-columna **anno** — actual, a respectiva importancia. No livro do anno seguinte essa mesma importancia passará para a sub-columna **anno** — anterior.

No anno proximo, ao serem abertos os novos livros de modelo L-74, visto que cada livro será utilizado num só anno, preencher-se-á a columna **transporte do anno anterior** com os valores de joias descontados de cada empregado em 1923.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 22 de junho de 1923.

Oclacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: FEL/EC
G/AK

CIRCULAR N.º 26/242

Srs. Chefes de Oficinas

**RESERVATORIO DE VACUO NAS
LOCOMOTIVAS BORSIG**

Os reservatorios de vacuo das locomotivas Borsig, que anteriormente foram installados junto á fornalha, têm sido posteriormente retirados daquelle lugar e installados mais longe da fornalha, em cima do estrado, ou entre as longarinas nas "American", ficando assim a fornalha completamente livre para proceder-se convenientemente á lavagem de caldeira.

Toda a locomotiva Borsig que ainda não soffreu esta alteração, deve soffrel-a quando entrar em reparação nas Officinas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 26 de junho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: ATL
FVB/SNL.

CIRCULAR N.º 27/245

Srs. Chefes de Oficinas

RECONSTRUCÃO DE VAGÕES GRADEADOS

Sciencifico-vos que sempre que se reconstruir um vagão gradeado, deve-se fixar os montantes da caixa do vagão AO LADO DAS LONGARINAS, como já está adoptado em muitos vagões desta Viação.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de junho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: INM
FVB/SNL.

CIRCULAR N.º 26/216

Srs. Chefes de Oficinas

**REFORÇO DAS CABECEIRAS DOS
VAGÕES EM GERAL**

Verifiquei que as Oficinas de Rio Grande estão reforçando as cabeceiras de todos os vagões de longarinas de madeira e que têm pára-choques automaticos grandes. Exceptuam-se apenas os vagões Trajano de Medeiros cuja cabeceira já é bastante reforçada.

O reforço consiste em uma contra-cabeceira de madeira em que apoia o pára-choques.

Esta contra-cabeceira é atracada á cabeceira por 4 parafusos de $\frac{3}{4}$ de pollegadas.

A parte superior da cabeceira leva uma chapa de ferro afim de impedir que as cabeças dos parafusos entranhem na madeira.

A parte da contra-cabeceira onde apoia o pára-choque, é revestida de chapa de ferro. A cabeceira leva tambem uma chapa, denominada espelho e que é fixa á mesma pelos 2 tirantes longitudinaes centraes, como já anteriormente foi adoptado.

Peço providenciardes a respeito, tirando as dimensões de um vagão ultimamente sahido das Oficinas de Rio Grande.

Espero um desenho das Oficinas de Rio Grande e opportunamente vos enviarei copias azues.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de junho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: INM/ATL
FVB/SNL.

CIRCULAR N.º 61/217

Srs. Chefes de Oficinas
Inspectores de Tracção
Inspector de Electricidade
Inspector do Material Rodante
Chefes de Depositos

CONTA DE CAPITAL

Para vosso conhecimento e devidos fins, abaixo transcrevo a circular n.º 80, datada de 20 do corrente do sr. Director Geral:

“Estabelecendo a clausula 3.ª do contracto de arrendamento, firmado entre a União e o Estado que as despesas da Viação Ferrea são **de custeio e em conta de capital**, recommendo-vos seja empregada esta ultima designação, em lugar de **melhoramentos**, usada constantemente nas vossas correspondencias e informações e nos documentos de contabilidade. Saúde e Fraternidade (a) Ildefonso S. Pinto”.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 30 de agosto de 1923.

F. von Bock
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Vas.

*CIRCULAR N.º 73/219

Srs. Chefes de Oficinas

REMESSA DE CORRESPONDENCIA

Em additamento á minha circular n.º 142, de 6 de setembro de 1921, dou-vos a seguir novos prazos para a entrada de correspondencia na Secretaria do Escriptorio Central:

Até o dia 2:

Relação dos empregados feridos em serviço.

Até o dia 5:

Relação dos passes emittidos em objecto de serviço.

Até o dia 2 para Gravatahy, 4 para S. Maria e 4 para Rio Grande:

Folhas de vencimentos dos empregados.

Até o dia 12:

Cadernetas de ponto parcial;

Cadernetas de mão de obra;

Relação das ordens de serviço terminadas;

Relação dos serviços extraordinarios.

Até o 4.º dia da data:

Situação quinzenal do material rodante nas officinas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de junho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: EC/FEL
G/AK.

NOTA. — Emendados os prazos, de accordo com a circular n.º 73/90, de 22 de abril de 1925.

CIRCULAR N.º 26/220

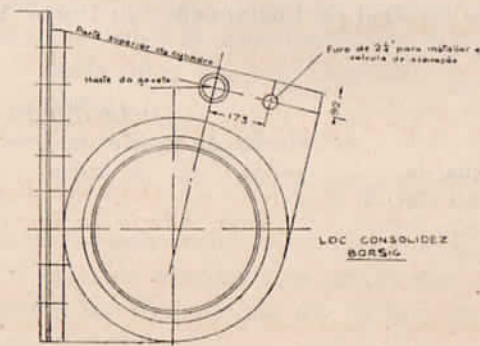
Srs. Chefes das Oficinas

COLLOCAÇÃO DE VALVULA DE ASPIRAÇÃO NAS LOCOMOTIVAS DE GAVETA PLANA

De accordo com a minha circular n.º 0 26/2262, de 31 de maio p. p.º, deverá ser installada a **Drifting-Valve** automatica nos seguintes typos de locomotivas providas de gavetas cylindricas: Locomotivas 301 - 304 - 305 - 307 - 329 - 401 a 417 - 451 a 453 - 481 a 484 e 501 a 520.

Todas as outras locomotivas que se acham providas de gavetas planas devem ser, a partir desta data munidas de valvulas de aspiração de accordo com o desenho ZB 40 que junto vos remetto.

O sr. Chefe das Officinas de Santa Maria ja fez a installação de valvulas de aspiração em duas locomotivas Consolidaz Borsig, a de n.º 308 e a de n.º 320. As valvulas ficaram situadas como o indica o croquis abaixo.



As cotas indicadas no croquis deverão ser observadas para a instalação das valvulas de aspiração nas demais locomotivas Consolidez Borsig.

As locomotivas de typo Mogul e American Borsig deverão levar as mesmas valvulas em posição equivalente.

Os Srs. Chefes de Officinas deverão remetter um croquis indicando o ponto em que ficou situada a valvula de aspiração em relação ao eixo que passa pela haste da gaveta sempre que installarem as valvulas em locomotivas de outros typos, pois assim poderemos fazer depois os desenhos.

Deveis fazer outrosim uma communição informando sempre o n.º da locomotiva que recebeu as valvulas de aspiração.

Junto á presente remetto-vos tambem o desenho ZB 42 que indica o mesmo typo de valvula de aspiração mostrado no desenho ZB 40 com a differença que a valvula de aspiração é direita.

E' possivel que em alguns casos a collocação da valvula de colovello seja difficil e que a do typo direito se adapte melhor ao caso; nesta circumstancia então lançareis mão deste typo de valvula.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de junho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo uma copia da
carta 0/26/2262 ao CHO-3
Annexo: BB 40-42
Copias: Int. 1 a 5
PID/Vas.

CIRCULAR N.º 73/223

Srs. Chefes de Depositos

**SITUAÇÃO DOS CARROS NOS DE-
POSITOS. — IMPRESSO L - 57**

Na Inspectoria do Material Rodante tem sido verificado que muitos depositos deixam de mencionar no impresso modelo L-57 grande quantidade de carros em geral, originando isto longos atrasos no serviço estatístico, e tambem na confecção dos relatorios mensaes.

Desejando terminar de vez com taes irregularidades, determino o seguinte:

- 1) Os impressos L-57, que são actualmente feitos duas vezes por mez, passarão a ser feitos uma vez só, isto é, no dia ultimo do mez.
- 2) O impresso L-57 será enviado á Inspectoria do Material Rodante em Santa Maria até o dia 3 de cada mez e não serão permittidos atrasos na remessa.
- 3) Todas as columnas e indicações devem ser prehenchidas, de accordo com a inspecção mensal que deve o sr. chefe de deposito fazer em cada carro, juntamente com o visitador.
- 4) O visitador é obrigado a inspecionar diariamente todos os carros destacados no seu Deposito, e ainda os que por ali passarem.
- 5) Cada Deposito tem seus taboleiros e reservas effectivas, sujeitos, porém, ás alterações que se julgarem convenientes.
- 6) Tendo cada deposito seus taboleiros ou reservas effectivas, deve fazer-se constar nos impressos L-57 todos os carros, ainda mesmo que no dia ultimo do mez o carro não esteja na secção.

- 7) Um carro não deve, sob pretexto algum, deixar de constar no L-57; quando, porém, um carro estiver fóra do Deposito mais de oito dias e isso ainda se verificar no fim de cada mez, deve-se declarar nas observações: "Está fóra do Deposito desde tal dia". Ainda assim, o seu estado deve constar e o trem a que pertence deve ser declarado.
- 8) Quando um carro dos taboleiros ou das reservas estiver mais de oito dias fóra do seu posto, deve então o sr. Chefe do Deposito reclamar á Inspectoria do Material Rodante, que providenciará; dará copia do telegramma ao Inspector de Movimento do trecho e ao Inspector de Tracção que, por sua vez, tomará providencias, si o carro estiver em algum ponto da sua Secção.
- 9) Quando um carro fôr retirado para as Officinas deve constar sómente na columna observações o seguinte: "Foi retirado para as Officinas de Santa Maria, Rio Grande ou Gravatahy".
- 10) Só estão autorizados a retirar carros para as Officinas, e isso de accordo com a Inspectoria do Material Rodante, os Depositos de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy.
- 11) Sempre que um carro de inspecção, dormitorio, restaurant, etc., permanecer mais de tres dias em um deposito, deve o Chefe do Deposito pedir informações sobre o caso, sobretudo si tal carro destinar-se áquella secção.
- 12) Desejo que as instrucções que acabo de dar sejam cumpridas com toda boa vontade a bem do serviço.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de junho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INM/INT/VZTP
AI/L. G.

CIRCULAR N.º 1/227

Srs. Chefes de Officinas

**VEHICULOS PARA TRANSPORTE
DE CARVÃO**

Constantemente tenho verificado que não collocaes os lettreiros devidos nos plataformas que são utilizados no transporte de carvão.

Como exemplo cito os seguintes casos:

O vagão plataforma n.º 909, que pertencia ao transporte de carvão de Gravatahy, foi reparado nas Officinas de Santa Maria e sahiu com o lettreiro do transporte de carvão da Margem.

Tambem o plataforma n.º 865, que effectuava o transporte de carvão de Ptf., tendo portanto o lettreiro "Transporte de carvão de Ptf." foi reparado nas Officinas de Rio Grande e sahiu com o seguinte lettreiro "Transporte de carvão de Rgé".

E' necessario que, continuamente, sejam alteradas as relações dos vehiculos que fazem o transporte de carvão, em vista das irregularidades citadas.

Desejo que doravante conserveis o lettreiro que possuem os plataformas que effectuam o transporte de carvão, ao entrarem nas Officinas para serem reparados, salvo ordem especial desta chefia. Anexo remetto-vos uma copia da relação dos vehiculos destinados ao transporte de carvão.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 4 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INM
HD/VAS.

CIRCULAR N.º 2/228

Srs. Chefes de Officinas

**QUADRO A SER FIXADO NAS CABE-
CEIRAS DOS CARROS DE PASSA-
GEIROS**

Annexo envio-vos um desenho mostrando um novo quadro que deverá ser fixado no interior dos carros de passageiros, devendo-se collocar um em cada cabeceira e em lugares oppostos.

Este quadro contém um aviso ao publico chamando a attenção para os termos do artigo 157 do Decreto Federal n.º 15673 de 7 de Setembro de 1922 relativo a segurança, policia e trafego das Estradas de ferro.

Convem que estes quadros sejam collocados, mais ou menos, da mesma forma pelas tres officinas, isto é devem ficar de 1,30 a 1,40 do piso do carro e de 25 a 30 cml. da porta.

Existem carros em que as cabeceiras estão quasi que recobertas por folhas de reclames, muitos porém não trazem nada. Para estes devem então ser observadas as cotas acima indicadas e quanto aos primeiros, a collocação do quadro ficará ao vosso criterio. O Sr. Eng.º Chefe do Trafego autorizou a remoção de folhas de reclames quando isso for necessario para a collocação do quadro. Podeis então alterar a ordem em que as mesmas estão collocadas para fixar em lugar conveniente o quadro em questão. A moldura será igual áquella já existente e que contem um pedido ao publico para não cuspir nos carros, com a differença que no caso presente a moldura tem o diametro maior.

Podeis então providenciar a confecção dessas molduras e opportunamente receberéis copias do aviso.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 4 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHF/INM/ATL
FVB/Vas.

CIRCULAR N.º 73/230

Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas

DESPACHOS DE REQUERIMENTOS

Communico-vos que vos cumpre despachar os requerimentos que vos forem endereçados pelos empregados, embora nos casos em que a solução não seja de vossa alçada.

Os despachos serão dados no proprio documento, sendo excusado, portanto, acompanhá-los de carta.

Nos casos de solução desta chefia, o vosso despacho será sempre encaminhando o requerimento e dando as informações necessarias para a decisão.

Entre o endereço e o texto do requerimento, é conveniente que medeie um espaço de umas 6 ou 10 linhas em branco para o despacho, pois é esse o lugar proprio e de uso para essa natureza de documentos.

Com esse systema, evitar-se-ão correspondencias e perda de tempo.

E' indispensavel, porém, que do protocollo conste, em resumo, o objecto dos requerimentos e os despachos que tiverem, para que, em qualquer tempo, possa obter-se as informações que a respeito forem precisas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 6 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

G/AK

CIRCULAR N.º 29/231

Aos Srs. Chefes de Oficinas

**MANGAS DOS VAGÕES ADQUIRIDOS
À E. F. PAULISTA**

Em minha circular n.º 322, de 1 de novembro do anno p. findo, sobre o desgate minimo permittido nas mangas dos differentes typos de vehiculos desta Viação, peço mudardes as dimensões das mangas dos vagões adquiridos á Cia. E. F. Paulista que, em vez de 169×72 , deve ser: 165×82 . Ficará então sendo, d'aqui por diante, de 69 mms. o diametro minimo permittido para a manga desse typo de vagão.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 6 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: INT/INM/IMA/CD/ATL
J. F./Vas.

CIRCULAR N.º 26/232

*Srs. Chefes de Oficinas de Rio Grande e Gravatahy
e Srs. Inspectores de Tracção*

CYLINDROS DE FREIO GRESHAM

Os cylindros de freio Gresham, avariados, estão sendo reparados nas Oficinas de Santa Maria por meio de solda autogenia.

Necessitamos aproveitar, na medida do possível, todos os cylindros de freio que existirem nas socatas de vossos Depósitos e Oficinas, para o que utilizar-vos-eis de solda oxy-acetylene.

Os Srs. Inspectores de Tracção providenciarão para que todos os cylindros avariados e que se achem nos Depósitos de sua secção, sejam enviados ás Oficinas mais proximas.

Accusae recebimento.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 7 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHO-1/INM
FvB/Vas.

CIRCULAR N.º 29/234

Srs. Inspectores de Tracção e Material Rodante

LAVAGEM DOS CARROS DE PASSAGEIROS

Tenho notado que a maioria dos depositos usa o systema de innundar os carros de passageiros, dormitorios etc., para proceder á lavagem do assoalho.

Sendo esta uma pratica prejudicial, sob todos os pontos de vista, prohibo terminantemente que assim continúe. A lavagem dos carros deve ser procedida a panno molhado, enxugando-se depois com o mesmo panno torcido.

Os vidros devem ser limpos com um panno humido e enxugados a camurça.

A lavagem externa dos carros pode ser feita com vassouras de cabelo muito fino, isto é, especiaes para tal serviço, tendo os lavadores o cuidado de não bater com a madeira da vassoura sobre a pintura do carro, o que só poderá ser feito, propositalmente e, neste caso, ficará o empregado sujeito ás punições regulamentares.

Ficam os srs. Inspectores do Material Rodante, de Tracção e Chefes de Depósitos, obrigados a exercer a maxima fiscalisação para o cumprimento da presente ordem.

Sempre que for encontrado um carro innundado de agua, sem que haja para isso justificação, serão punidos os responsáveis que, neste caso, serão os empregados limpadores, si o fizerem sem ordem, ou o visitador que consentir.

A presente deverá ser affixada permanentemente em cada Secção de reparação ou Posto de Visita.

Ao sr. Eng.º Chefe do Trafego dou copia da presente, e peço transmittir as mesmas ordens ao pessoal do Trafego que procede á limpeza de alguns taboleiros ou reservas nas estações.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 11 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHF/CD/VZT
L. G.

CIRCULAR N.º 37/236

HYGIENE NOS CARROS DE CLASSE

A uma reclamação do sr. eng.º Chefe do Trafego acabo de dar a resposta seguinte:

“Respondendo á vossa carta de 11 do passado, n.º 90/267, informo-vos que temos tomado todas as providencias afim de estabelecer hygiene relativa nos Water-Closets dos carros de classe. Antigamente esses compartimentos tinham sobre o assoalho uma grade de madeira, que foi retirada em virtude da falta de hygiene que disso resultava e em seu lugar foram postas chapas de zinco ou chumbo, perfuradas em coincidencia com o assoalho, para o escoamento.

Periodicamente são limpos e desinfectados, mas succede que os papeis jogados ao chão entopem os buracos e o escoamento é dificultado; dahi o mau cheiro etc.

Já providenciamos para que o numero de furos seja augmentado, mas é indispensavel uma certa conservação em viagem, do contrario os inconvenientes não serão eliminados”.

Tomareis as devidas providencias para que se mantenha a maior hygiene possivel nos W. C. desses carros, procurando facilitar o escoamento das aguas pelo assoalho.

Os encanamentos e valvulas de agua, assim como os vasos dos W. C., devem ser conservados em bom estado de funcionamento e inspeccionados com frequencia.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 11 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção, Int.º

C: CHO/CHF/INM
VHL/L. G.

CIRCULAR N.º 37/239

Srs. Chefes de Oficinas, Inspectores de Tracção e do Material Rodante

SABONETEIRAS PARA SABÃO LIQUIDO NOS CARROS DE 1.ª CLASSE, MIXTOS E DORMITORIOS

Em virtude dos constantes furtos em viagem de saboneteiras para sabão liquido, de que se acham providos os carros de 1.ª classe, mixtos e dormitórios, fica resolvido tomarem-se as seguintes medidas para tornar mais difficeis estas subtracções:

Tampa da saboneteira — Deve-se fabricar nas Oficinas de Santa Maria, chaves do typo luneta para apertar a tampa da saboneteira.

Estas chaves serão entregues aos srs. Chefes de trens para os devidos fins.

Fixação da saboneteira no suporte. — Para impedir a subtracção dos depositos da saboneteira dos respectivos supports, devem-se soldar as porcas de graduação no respectivo deposito.

Este serviço deve ser feito de preferencia pelas Oficinas em geral, mas, nos carros já em serviço com estas saboneteiras, tambem os Depositos principaes deverão fazer a solda, de accordo com o modelo que o sr. Inspector do Material Rodante enviará aos respectivos Chefes de Depositos.

Ao sr. Chefe do Trafego peço dizer-me o numero de chaves necessarias e a quem devem ser entregues.

Enviarei então ás Oficinas de Santa Maria o respectivo × 45.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 12 de julho de 1923.

FVB/L. G.
C: Chf.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º 58/241

Srs. Inspectores de Tracção e Material Rodante

SAPATAS DE FREIOS

Pessoalmente verifiquei nas Oficinas de Santa Maria que para alli são devolvidas sapatas de freios como imprestaveis para servirem na fundição, quando taes peças, em grande quantidade, apresentam espessuras de 3 a 4 centimetros.

Seriam, portanto, bem aproveitaveis no serviço a que se destinam.

Os srs. Chefes de Depositos deverão examinar as sapatas antes de devovel-as, pois, é preciso bem aproveitar o material e assim evitar despesas superfluas.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 12 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CD/CHO-1-2-3
OP/L. G.

CIRCULAR N.º 37/245

Srs. Chefes de Depósitos

VAGÕES COM GOTTEIRAS

Ultimamente temos recebido reclamações do trafego de vagões com gotteiras, que devido á chuva, occasionam deteriorar as mercadorias.

Mandando examinar os vehiculos que deixavam penetrar chuva, verificou-se que a entrada dessa era devido a estar o zinco da tolda fixado nesta por meio de pregos, que occasionavam a ruptura das peças de madeira da tolda do vagão, frestas no proprio zinco e a consequente entrada de agua no vehiculo.

Prohibindo terminantemente o uso de pregos de qualquer natureza para a fixação do zinco na tolda dos vagões, determino que para tal fim deveis utilizar-vos de parafuzos com porca e com junta de amiante na cabeça.

Aos visitadores deveis recommendar de bem examinarem os vagões, afim de que todos os furos na tolda sejam perfeitamente tapados.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 16 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: INT/INM/CHO/CHF
HD/AK.

CIRCULAR N.º 27/248

Srs. Chefes de Officinas

NUMERAÇÃO DOS TENDERS

Com referencia á minha circular 53/99, de 22 de março do corrente anno(*), sobre a uniformisação dos typos de numeração dos tenders, junto vos envio desenhos de duas séries de numeros, em escala natural (40 × 60 e 10 × 15), de accordo com os quaes deverão ser numerados os tenders de todas as locomotivas.

A série maior servirá para a numeração lateral a ser collocada no centro dos tenders e a série menor, em prussia-to, para a numeração a ser collocada atraz dos mesmos e na parte de cima.

Nos tenders das locomotivas Mikado esta numeração deverá ser collocada na propria bocca de tomada de agua.

Em outros typos differentes deveis procurar collocar esta numeração de modo o mais uniforme possivel.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 18 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexos
C: INT/ATL
JF/AK.

(*) Revogada pela presente.

CIRCULAR N.º 67/251

Srs. Funcionários da Locomoção

CONTAGEM DE TEMPO DE SERVIÇO

Communico-vos que, para uniformidade do serviço, o sr. Director determinou que todos os requerimentos de funcionarios ou empregados, pedindo contagem de seu tempo de serviço, devem ser endereçados á Directoria, por intermedio dos respectivos chefes de divisão. Só depois de deferidos pelo sr. Director, procederá a Contabilidade á busca necessaria para expedir a certidão requerida.

Advirto-vos que a contagem de tempo será verificada pelas folhas de vencimentos, visto serem incompletos os historicos primitivos de cada divisão; portanto, será um serviço moroso, ás vezes de mezes, principalmente se tratar de empregados antigos.

Cada interessado deve indicar, sempre que seja possivel, a data de sua admissão, cargos que desempenhou e épocas correspondentes, repartições onde trabalhou e nome dos respectivos chefes immediatos. E' conveniente que, quem os tenha, junte documentos, os quaes opportunamente poderão ser restituídos, mediante requerimento.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 19 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: DR/C. ser.
AG/Vas.

CIRCULAR N.º 88/254

Srs. Chefes de Oficinas

ALTERAÇÃO DE NUMERO DE VEICULOS

Para evitar confusão na organização das relações de modelo TF-54, do Trafego, nas estações de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy, deveis communicar aos respectivos agentes sempre que executardes qualquer alteração de numeros de vehiculos.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 23 de julho de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

C: CHF/s/31/130
de 11/7.
VHL/L. G.

CIRCULAR N.º 26/255

Srs. Chefes de Oficinas

PORTA-TOALHAS PARA OS CARROS DE PASSAGEIROS

Sob guia n.º 1110 despachei hoje para as Oficinas de Santa Maria o modelo de um novo typo de porta-toalhas, a ser collocado em todos os carros de passageiros que sahirem das officinas.

O sr. Chefe das Oficinas de Santa Maria confeccionará um desses porta-toalhas e o enviará ás Oficinas de Gravatahy, afim de servir de modelo.

O sr. Chefe das Oficinas de Rio Grande já tem conhecimento desse novo typo de porta-toalhas, que é para toalhas sem fim.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 24 de julho de 1923.

C: INM/CHF
HD/AK.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

CIRCULAR N.º 37/257

Srs. Inspectores de Tracção

FALTA DE FERRAGENS NOS VEHICULOS

Tenho constatado que grande numero de vagões entrados em reparação nas officinas, têm sido entregues com falta de muitas ferragens.

Para esse ponto chamo a vossa attenção, e recommendações devem ser feitas aos diversos depositos e postos de visita para que sejam conservadas todas as peças completas do material rodante em trafego, e muito especialmente do material que se recolhe ás officinas de reparação. Deveis exercer a maior vigilancia possivel, afim de responsabilisar o pessoal que retirar ferragens dos vehiculos antes de entrarem em reparação.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de julho de 1923.

C: INM
JS/AK

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

CIRCULAR N.º 56/262

Srs. Chefes de Depositos

ESCALAS TELEGRAPHICAS

Constantemente tenho verificado que ao sahir uma locomotiva de um deposito, seja afim de ser réparada numa officina, seja removida para outro deposito, seja effectuando trens extraordinarios ou especiaes, seja, emfim, viajando escoteira ou rebocada, fóra de seus trechos habituaes, os Depositos intermediarios não fazem figurar esta locomotiva nas escalas telegraphicas diarias, o que é contrario ás instrucções em vigor e muito prejudica o serviço de controle do movimento das locomotivas.

Em minha circular 311, de 22 de outubro de 1922, determinei, ás paginas 4 e 5, letra "f", artigos 1, 2 e 3, que nos casos indicados nestes artigos, os chefes de depositos devem tambem fazer figurar em suas escalas diarias outras locomotivas extranhas, que não pertencem ao seu deposito. Tambem as letras **c**, **d** e **h**, nas mesmas paginas, e as determinações contidas nas paginas 9 e 10 indicam claramente como os srs. Chefes de Depositos devem agir a respeito de locomotivas (extranhas) de outros depositos.

Annexo vos remetto uma pequena folha em que consta uma nova determinação resumida na letra **k**. Esta folha (letra **k**) deve ser fixada entre as paginas 6 e 7 do folheto de minha circular 311, de 22 de outubro de 1922.

Como podeis verificar, a letra **k** nada altera nas demais determinações da referida circular e a unica novidade introduzida pela mesma, é que um deposito deve avisar ao outro, para a escalar, toda vez que uma locomotiva siga em condições especiaes, fóra de seu trecho habitual.

Tomemos um exemplo para melhor elucidar o caso. Seja a locomotiva n.º 244, pertencente ao deposito de Montenegro, que deve ser recolhida no dia 25 do mez de julho ás officinas de Rio Grande, afim de soffrer reparação geral.

No dia 24 o sr. Chefe do Deposito de Montenegro escalará a locomotiva 244 para effectuar no dia 25 um trem de Montenegro a Couto e passará o seguinte telegramma ao sr. Chefe do Deposito de Couto:

"Loc. 244 seguiu hoje trem — de Mnt a Ct destinada ás "officinas de Rge. De hoje em diante não mais escaltarei "esta locomotiva. Peço providenciardes."

No dia 25 a locomotiva pernoita em Couto, seguindo no dia 26 com um outro trem ou escoteira, ou rebocada para Santa Maria. Neste dia (25) quem deve escalar a locomotiva, para o dia 26 é o deposito de Couto, que deve saber do Movimento que trem a locomotiva vae effectuar ou em que condições vem e segue, afim de que ella figure na sua escala. O Chefe do Deposito de Couto avisará em seguida ao Chefe do Deposito de Santa Maria e da mesma maneira procederão os demais depositos.

Desta fórmula diariamente saberei exactamente onde se acha uma locomotiva que vae removida para um outro deposito ou recolhida ás officinas para reparação, ou que effectuar um trem especial fóra de sua secção.

Accusae recebimento e dizei se ficou bem entendido.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 9 de agosto de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo

C: DR/CHF/INT/IPM/CHO/AJL/ENC. ESCALA
HD/AK.

*CIRCULAR N.º 2/264

Srs. Inspectores de Tracção

TABELLA DE CONSUMO DE KEROSENE

Em additamento á minha circular n.º 2-165, de 15 de maio do corrente anno (1) envio-vos annexo uma tabella de consumo de kerosene, desenho n.º T-23, organisaada pelo methodo proposto pelo sr. Inspector da 4.ª Secção de Tracção (2) e já em uso nesta, para a verificação do consumo de kerosene.

De accordo com os dados contidos na tabella que vos enviei annexa á circular acima mencionada, foi organisaado um novo quadro para controlar-se o consumo de kerosene.

Esse, entretanto, não obedece ás mesmas normas do primeiro, nem indica que uma determinada quantidade de kerosene póde conservar os diversos apparatus de illuminação accesos durante um certo tempo, mas, sim estipula que para determinadas horas de serviços, de diversas classes de trens, necessita-se uma certa quantidade de kerosene para illuminação. Como se vê na tabella que annexo vos remetto, a provisão de kerosene não será mais fornecida por trem e sim de accordo com o numero de horas nocturnas que o trem viajar.

Como é impossivel, na maioria dos trens, prever-se o numero de horas em que se necessitarão de luz durante a viagem, os srs. Chefes de depositos mandarão fornecer a cada machinista 3 litros de kerosene, (que é, pouco mais ou menos, a capacidade do bidon que possui o machinista), fazendo constar como "stock" do deposito, porém sob a responsabilidade do machinista.

(1) Supprimida nesta collecção, por ter sido consolidada na presente.

(2) Hoje, 5.ª Secção, com séde em Passo Fundo.

Este, todos as vezes que necessitar de kerosene para a illuminação de sua locomotiva, deverá usar do "stock" que lhe está affecto, isto é, dos 3 litros de kerosene contido no bidon e no fim da ultima viagem, comprovado com o horario registrado nas partes diarias, de modelo L-214, fará ao fornecedor sciente das horas que viajou de noite e, de accordo com a tabella, o fornecedor deverá completar os 3 litros do bidon, porém nunca poderá ser adicionada maior quantidade de kerosene do que a que corresponde na tabella ao numero de horas nocturnas que o machinista trabalhou em trem na sua ultima viagem redonda.

Na mesma occasião o fornecedor tomará nota da quantidade fornecida, para incluil-a no pedido do proximo trem, que o mesmo machinista effectuar.

Para o fornecimento de kerosene, são consideradas tambem como de percurso nocturno, uma hora antes da partida dos trens e mais uma hora depois da chegada, quando estas coincidirem com horas nocturnas, pois correspondem ao tempo em que é utilizada a luz, respectivamente, para preparativos das locomotivas para a partida e para entregal-as nos depositos, onde se finalisarem as viagens.

Neste processo existe o pequeno inconveniente do kerosene consumido num trem ser debitado no outro immediato, que o mesmo machinista effectuar; porém esse inconveniente é simplesmente apparente, porque em nada prejudica a situação e a ordem do serviço; evita, porém, o atraso dos pedidos e outras complicações si se pretendesse fazer constar o kerosene nos pedidos do proprio trem em que fosse consumindo.

A cada machinista deve ser reservado o direito de retirar do pharol e dos differentes apparatus de sua locomotiva o kerosene que pertencer ao "stock" em seu poder (3 litros), caso tenha que entregal-os a outro machinista ou effectuar trem com outra locomotiva. — Este procedimento poderá ser

evitado por accordo particular entre os machinistas, ou com a intervenção do Chefe do deposito, fazendo uma permuta do kerosene de tal forma que o machinista, que deixar uma locomotiva, receba nos apparatus da locomotiva na qual deverá trabalhar, a mesma quantidade de kerosene que deixar nos apparatus da sua.

A não ser em casos especiaes, os machinistas não deverão carregar mais de 3 litros de kerosene, comprehendido o bidon, pharol e demais apparatus.

Quando se verificarem sobras, estas deverão ser gastas no serviço das horas nocturnas dos trens immediatos, e para isso não receberão kerosene nos depositos até terminarem as sobras.

Mensalmente, cada deposito deverá enviar á Inspectoria a que pertence, um quadro indicando o numero de horas nocturnas que viajou cada machinista e qual o kerosene que gastou.

Verificareis assim quaes os machinistas que consumiram maior quantidade de kerosene, do que a que ficou estipulada na tabella annexa.

Esses, pela primeira vez, deverão ser chamados á ordem e pelas seguintes pagarão o kerosene a mais que gastarem.

Espero que immediatamente poreis em execução o methodo exposto, verificando as faltas que por ventura existem, do que dar-me-eis conhecimento, afim de que scientifique aos demais Inspectores.

Accusae o recebimento.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 10 de agosto de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

Annexos
HD/VAS.

CIRCULAR N.º 26/265

Srs. Chefes de Officinas

**REFORÇO DAS CABECEIRAS DOS
VAGÕES DOTADOS DE PARA-
CHOQUES AUTOMATICOS "MA-
JOR JUNIOR"**

Em additamento á minha circular n.º 26/216, datada de 27 de junho ullimo, annexo vos envio uma copia em prussiato do desenho ZE-321 que mostra como deve ser collocado o reforço nas cabeceiras de todos os vagões dotados de para-choques automaticos "Major Junior".

Como bem podeis verificar, os cabeçotes antigos, cujas dimensões eram de 200 × 160 mms, devem ser substituidos, quando podres ou imprestaveis, por outros mais altos, isto é, de dimensões: 245 × 160 mms.

O assoalho não deve ser então atracado por cima dos mesmos e sim por detraz, ficando desta forma em nivel com a parte superior dos referidos cabeçotes.

O augmento portanto de 45 mm. na altura dos cabeçotes corresponde á espessura das taboas de soalho.

Além de minha circular 26/216, de 27 de junho, completar as demais explicações, que se torna desnecessario repetir, o desenho é bem elucidativo dispensando mais informes.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 10 de agosto de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

Annexos
JF/VAS.
C: INM/ATL

CIRCULAR N.º 86/275

Srs. Chefes de Depósitos

**LOCOMOTIVAS ESCOTEIRAS POR
CONTA DA TRACÇÃO**

E' bem grande o numero de locomotivas escoteiras por conta da Tracção, seja quando removidas para um outro deposito, seja quando destinadas ás officinas para reparação geral. Desta forma a despesa que se tem, tanto com o combustivel consumido, como com o pessoal utilizado, é inutil, pois não se aproveita a capacidade de reboque disponivel de taes locomotivas.

Quando a tracção necessitar movimentar uma locomotiva de qualquer typo que seja, salvo as pequenas de manobras, os srs. Chefes de depósitos deverão pedir ao Movimento que escale esta locomotiva para effectuar um trem de carga sempre que o estado da locomotiva isso permittir, indicando a lotação mais ou menos admissivel.

Assim, diminuindo o numero de locomotivas escoteiras por conta da tracção, aproveitaremos melhor nosso material e evitaremos despesas superfluas.

Para os devidos fins, dou copia da presente ao sr. eng.º Chefe do Trafego, afim de que s. s. nos auxilie, com o que estiver ao seu alcance.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 22 de agosto de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHF/INT/DR
HD/VAS.

CIRCULAR N.º 2/278

Srs. Inspectores de Tracção

**INSTRUCCOES SOBRE A CONDUCCAO
EFFICIENTE DAS LOCOMOTIVAS
SUPERAQUECIDAS**

Pyrometro

Scientifico-vos, para os devidos fins, que na locomotiva Mikado n.º 501 foi installado um **Pyrometro** para registrar a temperatura do vapor.

O Pyrometro registra a temperatura do vapor na entrada deste nos cylindros, e se compõe das tres partes a saber:

- 1.º — A thermo-couple.
- 2.º — O aparelho indicador na cabina.
- 3.º — O cabo, que liga a thermo-couple ao aparelho indicador.

O aparelho indicador tem uma escala que indica em grãos Fahrenheit a temperatura do vapor.

Serventia do Pyrometro

O Pyrometro indica ao pessoal da locomotiva a temperatura com que o vapor entra nos cylindros da locomotiva.

A temperatura do vapor com que uma locomotiva superaquecida deve trabalhar varia entre 600 e 700 grãos Fahrenheit.

Se a temperatura baixar de 600 grãos, alguma cousa haverá de anormal, seja a causa motivada pelo modo de trabalho pouco satisfactorio do pessoal da locomotiva, seja por defeito de algum orgão da locomotiva, pois, baixando a tem-

peratura do vapor de 600 grãos, a efficiencia da locomotiva muito diminue, tornando-se o consumo de combustivel mais elevado e, ao mesmo tempo, a capacidade de reboque da locomotiva decrescerá.

Instrucções geraes ao pessoal da locomotiva superaquecida.

- 1.º — A conducção de uma locomotiva superaquecida é em geral, egual á de uma locomotiva de vapor saturado.
- 2.º — As valvulas de purgações devem ser bem abertas por occasião da partida da locomotiva, até apparecer vapor secco.
- 3.º — Por occasião da partida da locomotiva, a **alavanca ou parafuso de marcha**, deve ser posto **em posição extrema**, afim de que a valvula distribua o oleo em todo o curso dos cylindros de distribuição. O copo lubrificador dos cylindros deve ser posto em funcionamento 10 minutos antes de se mover com a locomotiva.
- 4.º — Em geral, a locomotiva a vapor superaquecido, deve trabalhar com o regulador todo aberto e a alavanca recolhida, o mais possivel, ao centro, sempre que as condições o permittirem. Pode-se trabalhar com uma admissão de vapor de 25 % do curso do embollo.
- 5.º — Em virtude dos cylindros de grande diametro de que geralmente são munidas as locomotivas superaquecidas, o regulador deve ser aberto devagar e com cuidado, para evitar que a locomotiva patine.
- 6.º — A fornalha deve ser carregada com toda regularidade, devendo ser a camada de carvão, nas grelhas, de pouca espessura, afim de se obter a mais perfeita combustão possivel.
- 7.º — Um fogo com muita fumaça tem a temperatura mais baixa e reduz o gráo de superaquecimento e consome por isso mais carvão.

- 8.º — O machinista deve sempre verificar pelo contrapeso do **burrinho**, que a tampa do superaquecedor esteja aberta, quando a locomotiva trabalha com o regulador aberto, e fechada, quando o regulador estiver fechado.
- 9.º — A lubrificação dos cylindros deve ser constante, em virtude de que não existe agua condensada no vapor ou nos cylindros, que possa actuar como lubrificante.
- 10.º — Se a locomotiva não vaporisar satisfactoriamente, o machinista deve certificar-se de que a tampa do superaquecedor esteja aberta e que os tubos grandes do superaquecedor não estejam entupidos.
- 11.º — A altura da agua na caldeira deve ser egual a altura da agua communmente usada numa locomotiva a vapor saturado, isto é, deve-se trabalhar, geralmente, com meio nivel d'agua afim de obter **vapor secco**.
Quando a caldeira está demasiadamente cheia de agua, parte desta será arrastada com o vapor pelo cano conductor de vapor para o aparelho superaquecedor e este, cujo unico fim é o superaquecimento do vapor, terá que vaporisar esta agua e ahi resultarão as seguintes inconveniencias:
O consumo de agua e de carvão se tornará mais elevado, a velocidade da marcha diminuirá e as gachetas metalicas geralmente se avariam.
- 12.º — Os vasamentos de tubos na caixa de fumaça e nos tubos das unidades do superaquecedor, os tubos entupidos e os desarranjos no escapamento, affectam, não sómente á boa vaporisação da locomotiva, mas tambem reduzem a temperatura do superaquecimento e, por isso, o machinista deve scientificar ao Chefe do Deposito as inconveniencias notadas, para serem em seguida corrigidos os defeitos. Os vasamentos das gachetas metalicas devem ser corrigidos com urgen-

cia, pois, o vapor que escapa pelas gachetas remove todo o oleo, tornando assim a lubrificação das gachetas, bem como a dos cylindros, imperfeita e o trabalho da locomotiva em geral fica inefficiente.

Instrucções sobre o uso do Pyrometro pelo pessoal das locomotivas

A respeito do uso do Pyrometro diz, entre outros, a Fabrica Baldwin:

“Para o funcionamento seguro dos superaquecedores é necessario verificar o seu funcionamento; se este aquecimento for inferior a 600 grãos Fahrenheit, haverá um máo funcionamento do aquecedor, resultando uma baixa na efficiencia da locomotiva.

Isto póde ser causado pelo máo funcionamento do fogo, pelo nivel muito alto da agua na caldeira e ainda pela não limpeza dos tubos de fumaça, defeitos estes que facilmente podem ser descobertos pelo uso do Pyrometro, que indica qualquer desarranjo no superaquecedor.

O Pyrometro numa locomotiva superaquecida indica a temperatura do vapor no superaquecedor, tornando-se um aparelho tão necessario como o manometro na caldeira que indica a pressão desta, pois, o superaquecimento maximo é tão importante como a pressão maxima na caldeira.

Uma baixa temperatura no superaquecedor, indicada pelo Pyrometro nos mostra que o aquecedor está funcionando incorrectamente.

Isso póde ser causado pelo nivel de agua alto demais na caldeira e que vai fazer com que o superaquecedor, em vez de trabalhar superaquecendo o vapor, esteja evaporisando a agua, o que traz uma perda de rendimento na locomotiva.

Julgo que estas instrucções são sufficientes, e espero que os srs. Inspectores e Instructores as transmitam aos machinistas, providenciando assim para que as nossas locomotivas superaquecidas trabalhem com maior efficiencia possivel, recompensando assim as grandes importancias despendidas com a aquisição destes aparelhos especiaes.

Os aparelhos especiaes de que se acham munidas as nossas locomotivas Mikado superaquecidas são:

- 1.º — superaquecedor;
- 2.º — porta de fornalha a vapor;
- 3.º — aparelho de mover grelhas a vapor;
- 4.º — Pyrometro nas locomotivas 501 e no futuro tambem na locomotiva n.º 520;
- 5.º — Bomba de alimentação e de aquecimento de agua typo Worthington na Mikado 520.

As locomotivas Ten-Wheel ns. 451 e 453, ns. 481 a 484 estão munidas apenas do superaquecedor.

Todos estes aparelhos têm, como principal objectivo, a economia no consumo de combustivel e da agua.

Como é sabido, sómente o superaquecedor, quando a locomotiva é devidamente conduzida, produz uma economia de 25 % no consumo de combustivel e 30 a 35 % no consumo de agua.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 23 de agosto de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CDP/IMA/CD/ATL/AJL
FvB/Vas.

CIRCULAR N.º 13/279

*Srs. Ajudante de Estudos Technicos, Chefes de Officinas,
Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

INVENTARIO DO MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO

Remetto-vos uma copia do termo da baixa de 32 locomotivas e 305 carros ou vagões.

Torna-se, portanto, de hoje em diante, inutil declarar nos diversos documentos a numeração das locomotivas e carros ou vagões imprestaveis.

Bastará apenas declarar:

a) 32 locomotivas imprestaveis e com baixa, conforme o termo official de 20 de agosto de 1923.

b) 305 carros ou vagões imprestaveis e com baixa, conforme o termo official de 20 de agosto de 1923.

Sempre que uma das locomotivas imprestaveis ou um dos carros ou vagões imprestaveis fôr reconstruido nas officinas, é preciso previo aviso do Escriptorio Central, afim de ordenar-se levar á conta de capital as despesas respectivas, com autorisação da fiscalisação.

Junto remetto-vos tambem a relação das locomotivas que deram baixa.

Quanto aos 305 carros ou vagões, referem-se a 126 leitos imprestaveis e 179 vagões fóra de uso e servindo de moradia, conforme o resultado do inventario executado em 23 de junho de 1921.

Para todos os effeitos, o sr. Inspector de Material Rodante deverá abandonar a numeração dos 305 vehiculos citados.

Os 179 vagões são de 2 eixos, sendo:

Fechados de 5 toneladas	162
Fechados e chapeados	2
Caboose de 5 toneladas	4
Bagageiro de 5 toneladas	9
Carro de serviço	2
Total.....	<u>179</u>

Os 126 leitos são:

40 Leitos de 4 metros aproveitaveis
1 " " 4 " inaproveitavel
7 " " 6 " aproveitaveis
3 " " 7 " aproveitaveis
1 " " 7 " inaproveitavel
46 " " 8 " aproveitaveis
1 " " 9 " aproveitavel
12 " " 10 " aproveitaveis
5 " " 11 " aproveitaveis
2 " " 11 " inaproveitaveis
2 " " 12 " inaproveitaveis
2 " " 12 " aproveitaveis
4 " sem metragem inaproveitavel

Total 126

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 23 de agosto de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

Annexos.
C: DR
OP/AK.

Annexo da circular n.º 13/279, de 23 de agosto de 1923.

LOCOMOTIVAS QUE SE ACHAVAM RETIRADAS POR IMPRESTAVEIS NA ÉPOCA DO INVENTARIO GERAL PROCEDIDO EM JUNHO DE 1921

Typo da locomotiva	Numero	SITUAÇÃO	OBSERVAÇÕES
DOUBLE-ENDER	4	Gravatahy	
	13	Santa Maria	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre
	14	Rio Grande	
	15	Santa Maria	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre
	21	Passo Fundo	
AMERICAN	22	Santa Maria	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre
	51	Santa Maria	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre
	51	"	" " " 3,700 " " "
	54	"	" " " 3,700 " " "
	61	Rio Grande	
	63	"	
	64	"	
	72	"	
	73	"	
	100	Santa Maria	" " " 3,700 " " "
MOGUL	101	Santa Maria	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre
	102	"	" " " 3,700 " " "
	103	"	" " " 3,700 " " "
	104	"	" " " 3,700 " " "
	106	"	Serve de caldeira para a bomba de S. Maria
	114	"	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre
	121	Rio Grande	
122	"		
142	Passo Fundo	Serve de caldeira ao pulsometro de P. Fundo	
146	Rio Grande		
147	"		
153	Santa Maria	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre	
154	"	" " " 3,700 " " "	
158	Montenegro	Serve de caldeira ao pulsometro	
164	Cruz Alta	Serve de caldeira ao pulsometro de C. Alta	
TEN-WHEEL	131	Coxilha	Serve de caldeira ao pulsometro de Coxilha
	132	Santa Maria	Retirada no km. 3,700 linha P. Alegre

RESUMO

Numero total de locomotivas retiradas por imprestaveis em junho de 1921

Typo DOUBLE-ENDER	6
Typo AMERICAN	9
Typo MOGUL	15
Typo TEN-WHEEL	2

TOTAL GERAL 32 locomotivas

Alterações que se effectuaram desde junho de 1921 até a data de hoje nas locomotivas retiradas:

- a) DOUBLE-ENDER: Não houve alteração nenhuma;
- b) AMERICAN: Deu baixa no Rio Grande a locomotiva 71. O numero total de locomotivas retiradas desse typo de 9 passará então a ser de 10. A locomotiva 64 foi transformada em machina fixa para as officinas de Rio Grande;
- c) MOGUL: A locomotiva 101 que se achava retirada n. km. 3,700 da linha de Porto Alegre, recolheu-se ás officinas de Santa Maria onde foi reconstruida.

O numero total de locomotivas retiradas desse typo passa então a ser de 14;

- d) TEN-WHEEL: Não houve alteração nenhuma.

CONCLUSÃO:

Deve-se dar baixa das seguintes locomotivas:

- a) DOUBLE-ENDER ns. 4 - 13 - 14 - 15 - 21 - 22 total 6
- b) AMERICAN ns. 51 - 52 - 54 - 61 - 63 - 64 - 71 - 72 - 73 - 100 total 10
- c) MOGUL ns. 102 - 103 - 104 - 106 - 114 - 121 - 122 - 142 - 146 - 147 - 153 - 154 - 158 - 164... total 14
- d) TEN-WHEEL ns. 131 - 132 total 2

TOTAL GERAL 32

Porto Alegre, 14 de agosto de 1923.

PID/AK.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

COPIA

Termo da baixa do material rodante imprestavel, aos serviços da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, constante de 32 locomotivas e 305 carros.

Aos vinte dias do mez de agosto de mil novecentos e vinte e tres, presentes no escriptorio da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, nesta cidade de Porto Alegre, ás quinze horas, o engenheiro Aristoteles Pereira, chefe do 7.º Districto da Inspectoria Federal das Estradas e o engenheiro Octacilio Pereira, chefe da Locomoção da supra citada Viação Ferrea, representante do Estado do Rio Grande do Sul, e o escripturario João Guilherme Valentim, de volta de uma longa viagem de inspecção em que examinaram minuciosamente todo o material considerado inutilizado, composto de locomotivas e carros imprestaveis, existentes em Santa Maria, Rio Grande, Passo Fundo, Montenegro, Coxilha e Gravatahy, de conformidade com a autorisação constante do officio n. 8-G de (17) dezeseite de julho ultimo do sr. Inspector Federal das Estradas, resolveu dar baixa nas locomotivas e carros imprestaveis seguintes:

LOCOMOTIVAS

a) **Double-Ender** — Numeros (4) quatro, (13) treze, (14) quatorze, (15) quinze, (21) vinte um, (22) vinte e dois, somma (6) seis; b) **American** — Numeros (51) cincoenta e um, (52) cincoenta e dois, (54) cincoenta e quatro, (61) sessenta e um, (63) sessenta e tres, (64) sessenta e quatro, (71) setenta e um, (72) setenta e dois, (73) setenta e tres, (100) cem, — somma 10; c) **Mogul** — Numeros (102) cento e dois, (103) cento e tres, (104) cento e quatro, (106) cento e seis, (114) cento e quatorze, (121) cento e vinte um, (122) cento e vinte e dois, (146) cento e quarenta e seis, (147) cento e quarenta e sete, (153) cento e cincoenta e tres, (154) cento e

cincoenta e quatro, (158) cento e cincoenta e oito, (164) cento e sessenta e quatro, (142) cento e quarenta e dois, — somma (14) quatorze; d) **Ten-Wheel** — Numeros (131) cento e trinta e um, (132) cento e trinta e dois, — somma (2) dois. Total Geral (32) trinta e duas.

Uma das locomotivas, a Mogul n.º 101, considerada imprestavel, foi aproveitada, tendo sido recolhida ás officinas de Santa Maria, onde foi reconstruida, não sendo possivel aproveitar mais nenhuma em virtude do pessimo estado.

CARROS

Quanto aos carros imprestaveis o total sóbe a 305 (trezentos e cinco) dos quaes serviram de moradia ao pessoal durante algum tempo 179 (cento e setenta e nove) vagões, mas infelizmente devido ao estado de ruina, em que se acham actualmente, nenhum delles está em condições de ser aproveitado, consistindo em um amontoado de ferro velho e socata sem utilidade absolutamente alguma.

O presente termo de baixa de material foi por mim escripto em 5 vias a pedido do Engenheiro Chefe, das quaes esta é a 5.ª via.

(a) *João G. Valentim*
1.º Escripturnario

(a) *Aristoteles Pereira*
Eng.º Chefe do 7.º Districto

(a) *Octacilio Pereira*
Eng.º Chefe da Locomoção.

C: AK

CIRCULAR N.º 10/281

Srs. Chefes de Oficinas

**RELAÇÃO NUMÉRICA DOS MODELOS
DE FUNDIÇÃO ENVIADOS A' FA-
BRICA DE AÇO HOLMBERG, BECH
& CIA., DE SÃO PAULO**

Para o vosso archivo, annexo vos envio uma copia da "Relação numerica dos modelos de fundição" enviados á Fabrica de Aço — Holmberg, Bech & Cia., de São Paulo.

Como podeis verificar, na relação annexa foram accrescentados os modelos.

21A — Encarrilladeira typo "Johnson" (esquerda),

28A — Chavetas para engate "Henricot" (inferior)

46 — Pratos centraes (inferiores) para vagões typo 28 tons, serie 3051,

que não figuravam na relação antiga.

Quaesquer alterações ou augmento que soffrer, daqui por deante, a presente relação, vos serão communicados, afim de fazerdes as respectivas annotações. Deveis, portanto, inutilisar as relações antigas e substituil-as pela presente.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 25 de agosto de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

Annexos
C: ATL
JF/AK.

CIRCULAR N.º 26/288

Srs. Chefes de Oficinas

**MODIFICAÇÃO NOS PINOS DAS CON-
JUGADAS DAS RODAS DAS LO-
COMOTIVAS**

Junto vos envio o desenho ZD-38, segundo o qual devem ser alterados os pinos das rodas das locomotivas Borsig typo 80-200-e-300 que entrarem em reparação nas vossas Officinas.

Fareis figurar no relatorio de experiencia de locomotiva mod-L-50 essa alteração.

Por emquanto essa alteração limitar-se-á ás locomotivas Borsig e futuramente se estenderá para todas as locomotivas que tiverem braceria de buchas.

Ao sr. Chefe das Officinas de Santa Maria peço enviar o desenho dos pinos das demais locomotivas que tenham braceria de buchas sempre que as mesmas estiverem em reparação nas Officinas de Santa Maria.

Esses desenho não são executados aqui, por não termos desenhos dos pinos dos outros typos de locomotivas, e, especialmente das Baldwin.

Existe um quadro em que figuram os desenhos dos pinos da maior parte das locomotivas que trafegam nesta rede e que ha muito tempo foi enviado ás tres Officinas para conferir as medidas nos diversos typos de locomotivas que entrarem em reparação nas Officinas.

Tal quadro porém não foi devolvido por nenhuma das tres Officinas.

Tomo ensejo para lembrar-vos a sua devolução.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 31 de agosto de 1923.

PID/Vas.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º.

CIRCULAR N.º 27/297

Srs. Chefes de Officinas

COMPOSIÇÃO PARA GACHETA METALLICA

Tenho em meu poder as cartas ns. L/11/684 e L/11/750, respectivamente, dos srs. Chefes das Officinas de Santa Maria e Rio Grande, referindo-se á composição da gacheta metállica.

Foram muito apreciadas as amostras enviadas pelo sr. Chefe das Officinas de Santa Maria, dando uma idéa nitida da composição executada em suas officinas, tendo tomado a base de 50 % de chumbo e 50 % de cobre.

A base, á alta porcentagem de cobre, forçosamente terá também um alto grau de fuzão, isto é, superior ao do vapor superaquecido que em média poderá se elevar a 325º graus centigrados, isto em nossas locomotivas actualmente em serviço.

Considerando também os diversos typos de gacheta metállica, em uso na nossa estrada, e o systema de guias da cruzeta (parallelas) unido ao numero de arruelas, que cada caixa de gacheta contém, resolvi por esse motivo adoptar tres typos de composição sempre com a base de chumbo e cobre.

São pois as seguintes composições que devem d'ora em diante ser adoptadas em nossas officinas.

Essas composições, até segunda ordem, não poderão em absoluto soffrer alterações, o que sómente será feito no momento em que a pratica e a experiencia nos determinar.

Composições a serem adoptadas:

A — Minimo

70 % de chumbo

30 % de cobre

B — Média

60 % de chumbo

40 % de cobre

C — Maximo

50 % de chumbo

50 % de cobre

Até nova ordem, empregareis para as locomotivas do ty-po Mikado a vapor superaquecido a composição **C**.

Para as Ten-Wheel também a vapor superaquecido a composição **B** e finalmente para as demais locomotivas em serviço a vapor saturado a composição **A** deve ser utilizada.

Peço a attenção especialmente dos srs. Inspectores de Tracção, a quem dou copia da presente, e por ter desejo de recommendar o maior cuidado na collocação dos anneis metállicos; sendo necessario que sejam bem ajustados sobre as hales, e que as cruzetas sejam de vez em quando calibradas convenientemente, evitando grandes folgas, não só em prejuizo do bom funcionamento da gacheta metállica como da bôa conservação dos cylindros, hastes, parallelos e propria cruzeta, e por ultimo da **economia do combustivel**, e o **real aproveitamento do esforço de tracção** de cada locomotiva, que trabalhe em más condições, em virtude de não serem observadas as prescripções acima citadas.

Os srs. Inspectores de Tracção devem dar instrucções aos depositos a esse respeito, bem como recommendar de acompanhar o funcionamento das novas gachetas, fabricadas com a composição acima indicada, devendo trazer esta chefia sempre informada dos inconvenientes que por ventura forem notados.

Aos srs. Chefes de Officinas peço accusar o recebimento da presente circular.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 10 de setembro de 1923.

G: INT
JS/AK.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

CIRCULAR N.º T-578/L-305

Srs. Agentes de Estação e Chefes de Depósitos
(Para conhecimento dos chefes de trens e machinistas.)

**EXCESSO DE LOTAÇÃO EM RAMPAS.
DIVISÃO DE UM TREM EM DUAS
OU MAIS PARTES.**

Apesar das instruções contidas em nossa circular n.º T-162/L-118, de 9 de Agosto de 1921, sobre as precauções a serem tomadas para evitar avarias no material rodante quando uma locomotiva, por qualquer motivo, não puder vencer uma determinada rampa com todo o trem, grande numero de vehiculos tem sido avariado pela impericia do pessoal.

E' commun a primeira parte do trem rebentar e recuar, com grande velocidade, chocando-se na parte do trem que ficou parada, descarrilando, tombando e quebrando os vehiculos.

Parece mesmo que grande parte do pessoal está convencido de que não ha meios para evitar o estrago do material quando numa rampa é necessario dividir o trem em duas ou mais partes.

E' preciso, porém, que todos saibam que esses desastres se dão unicamente pelo máu serviço do pessoal, especialmente do chefe de trem e do machinista, visto que não revisam os engates e os freios e não tomam as precauções indispensaveis para a segurança do trem.

Chamamos a atenção dos chefes de trens e dos machinistas para o fiel cumprimento das instruções que seguem:

Compete ao machinista:

1.º — Nas entradas de rampas fortes, não ultrapassar a velocidade maxima de 25 kilometros por hora, com o fim de vencel-as, e nem tentar vencel-as com impulsos de tracção.

2.º — Quando notar que a lotação do trem é excessiva e que a locomotiva não se encontra em condições de vencer a rampa com relativa regurança, deve parar, dando previamente os respectivos signaes regulamentares de pedido de freio.

3.º — Dar conhecimento ao chefe de trem, depois de parado o trem e apertados os freios de todos os vehiculos e da locomotiva, de que esta não póde vencer a rampa com todo o trem e que se torna necessario dividil-o em duas ou mais partes.

4.º — Sahir de sua locomotiva para revisar o trem, depois de tel-a entregue aos cuidados do foguista e depois de estar convencido de que a sua ausencia da locomotiva em nada pode prejudicar a segurança desta e do trem.

5.º — Conjunctamente com o chefe de trem, revisar o trem, reparar os engates com auxilio da corrente de manobras, graduar os freios desgraduados e, depois de combinado com o chefe de trem o serviço a fazer, voltar á locomotiva e aguardar alli os signaes do chefe de trem.

6.º — Ao signal de manobra ou de partida, feito pelo chefe de trem, arrancar o trem com o **maximo cuidado**, mandando tambem o foguista reparar os signaes feitos pelo chefe de trem.

7.º — Collocar na locomotiva os signaes determinados pelo art.º 30.º, paragrapho 4.º, do novo Regulamento de signaes, que diz: "Uma bandeira verde e uma encarnada na frente da locomotiva, de um e outro lado, de dia, ou uma lanterna com luz verde e outra com luz encarnada, de noite, indicam que o trem segue levando uma parte dos carros ou vagões e que a outra ficou na linha."

8.º — Combinar com o chefe de trem para que o comboio seja dividido em mais de duas partes, sempre que cons-

latar que diversos engates estão defeituosos ou fracos, não offerecendo segurança sufficiente ao arranque da locomotiva.

9.º — Levar até ao proximo desvio ou estação a primeira parte do trem e voltar immediatamente para levar a segunda, depois de estar de posse da respectiva licença, que lhe será entregue pelo agente.

10.º — Manobrar a locomotiva, na volta, com toda cautela, para juntar-se aos vehiculos deixados na linha.

Compete ao chefe de trem:

11.º — Sempre que um trem deva parar na linha, por ser impossivel á locomotiva proseguir a viagem com todos os vehiculos, e logo que disso for avisado pelo signal de pedido de freios, dado pelo apito da locomotiva, mandar apertar, antes de parar o trem, os freios de todos os vehiculos.

12.º — Depois de scientificado pelo machinista da necessidade de dividir o trem em duas ou mais partes, mandar, em primeiro lugar, calçar as rodas dos vehiculos da cauda do trem, com achas de lenha, peças de madeira, ou, na falta, com pedras.

13.º — Ordenar que sejam collocados os signaes regulamentares de protecção ao trem.

14.º — Conjunctamente com o machinista, revisar o trem e reparar os engates com auxilio da corrente de manobras e graduar os freios desgraduados e, depois de combinado com o machinista o serviço a fazer, distribuir convenientemente os guarda-freios nos vehiculos que em primeiro lugar serão rebocados até ao proximo desvio ou estação, instruindo-os sobre o serviço que devem executar.

15.º — Combinar com o machinista para que o comboio seja dividido em mais de duas partes, sempre que constatar

que diversos engates estão defeituosos ou fracos, não offerecendo segurança sufficiente ao arranque da locomotiva.

16.º — Fazer os signaes competentes de manobra ou de partida do trem, afim de serem executados convenientemente pelo machinista.

17.º — Ficar na linha com a segunda parte do trem, protegendo-a tambem na frente com os signaes regulamentares, ao passo que os guarda-freios acompanharão a locomotiva, tanto na primeira como na segunda ou terceira viagem.

18.º — Antes de se pôr em marcha a ultima parte do trem, mandar retirar os signaes collocados na linha, descalçar as rodas e, ao signal da partida do trem, afrouxar os freios.

— Determinamos mais o seguinte:

Compete ao machinista e ao chefe de trem:

19.º — Sempre que, por ordem superior ou por circular, um trem é composto com lotação muito superior á estipulada na tabella, e sendo já prevista a sua divisão em duas partes para vencer uma determinada rampa, parar o trem em um trecho de linha em nivel e distante, no minimo, 4 kilometros do inicio da rampa em questão, que não pode ser vencida com todo o trem.

20.º — Por medida de segurança, e em qualquer caso, o machinista e o chefe de trem devem, em geral, procurar parar o trem, para dividil-o em duas partes, em um trecho de linha em nivel.

- a) Devem, para isso, retroceder o trem do inicio da rampa, sempre que isso seja possivel, afim de então dividil-o, a uma distancia que evite o estrago dos vehiculos deixados, em caso de ruptura do engate.

b) Neste caso, antes de retroceder, serão tomadas as precauções determinadas pelo artigo 164 do novo Regulamento da circulação dos trens e que são as seguintes: "O chefe de trem ou na sua falta o maquinista, destacará um guarda-freios com bandeira ou luz verde a 200 metros além do ponto a que o trem deve retroceder.

Depois de decorrido o tempo necessario para que o guarda-freios tenha chegado ao ponto a que foi mandado, o trem poderá retroceder cautelosamente e com velocidade nunca superior a 10 kilometros por hora.

Todo o pessoal do trem cuidará dos freios com a maxima precaução."

21.º — Ficam sem effeito as instrucções em circulares anteriores sobre o assumpto na presente regulado.

Escriptorio Central em Porto Alegre, 18 de setembro de 1923.

Fernando Olytho de Abreu Pereira
Eng.º Chefe do Trafego Int.º

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

FVB/L.G.

CIRCULAR N.º 73/308

Srs. Inspectores de Tracção

ATRASOS DOS IMPRESSOS L-214

Constantemente verifico que as propostas de punição, que fazeis a machinistas, pelos atrasos dos impressos L-214, não estão de accordo com as ordens de minha circular 142, de 6 de setembro de 1921.

Nessa circular determinei que pelo atraso de um impresso qualquer o funcionario responsavel pagaria 1\$000 por dia e por impresso que atrasasse. Supponhamos o caso de um machinista que effectuou o trem P-1 no dia 12 de setembro de Montenegro a Porto Alegre e que no dia 13 effectuou o trem P-2 de Porto Alegre a Montenegro.

Como a parte diaria do machinista deve ter entrada na inspeccoria no 2.º dia da data em que o trem é effectuado, segue-se que no dia 14 deve ser entregue á Inspeccoria o L-214 do trem P-1 e no dia 15 o L-214 do trem P-2. Tomemos o caso do machinista atrasar o L-214 do trem P-2 que foi entregue na inspeccoria sómente no dia 20. A responsabilidade que cabe a este machinista é de 5\$.

Em vossas cartas de propostas de punições convem sempre indicar a data do impresso e o dia em que este teve entrada na inspeccoria.

Creio que com este exemplo ficou bem esclarecido como deveis proceder.

Accusae o recebimento.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 19 de setembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

HD/AK.

CIRCULAR N.º 27/310

Srs. Chefes de Oficinas

**APROVIMENTO DAS LAMINAS
DE MOLAS**

As Oficinas de Santa Maria estão aproveitando as folhas de aço chato para molas, retiradas das socatas.

São as laminas unidas, utilizando a solda autogenea; pelas experiencias feitas, os resultados são satisfactorios.

Recommendo pois que as demais Oficinas aproveitem os pedaços de molas da socata que existem em grande quantidade, usando tambem a solda autogenea.

Nesse sentido, deveis ter a maior attenção, devendo mandardes operario competente fazer a escolha desse aço, que póde ser aproveitado em vosso serviço pelo processo acima. O restante, isto é, sem aproveitamento, póde ser vendido como aço velho.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de setembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR
JS/Vas.

*CIRCULAR N.º 27/311

Srs. Inspectores de Tracção

DETENTORES DE FAGULHAS

Constantemente observa-se que as locomotivas, ao entrarem em reparação nas diversas Oficinas, apresentam os detentores de fagulhas completamente obturados, por fortes camadas de fuligem.

Isso demonstra que os depositos não estão cuidando da limpeza periodica dos respectivos detentores, com grave prejuizo na vaporisação e consequente consumo elevado de combustivel.

Os srs. Inspectores de Tracção, devem recommendar aos depositos maior attenção na conservação dos detentores.

Essa conservação deve ser feita periodicamente, utilizando-se de escovas de ferro para limpeza das peneiras de chapas perfuradas.

Nessas occasiões devem tambem ser revisadas as boccas dos escapamentos, as quaes devem ser tambem limpas de incrustações.

Dou copia da presente aos srs. Chefes de Oficinas, para sempre que entrar uma locomotiva nas Oficinas, communicarem no respectivo relatorio do "Estado das locomotivas entradas nas Oficinas" as condições dos detentores e respectivas boccas de escapamento.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 21 de setembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHO
JS/Vas.

CIRCULAR N.º 26/321

Srs. Chefes de Oficinas

EIXOS MONTADOS PARA OS VAGÕES DA SERIE 7000

Afim de attender a um pedido de eixos montados para os vagões da serie 7000, procedentes da Paulista, o sr. Chefe das Oficinas de Rio Grande applicou em taes eixos o centro de rodas dos vagões de 16 toneladas e a bandagem n.º 4, **standard** dos nossos carros e vagões.

Taes vehiculos que vieram com centro e bandagem de um typo especial, passam portanto agora ao typo em uso nesta Viação.

Afim de que possaes attender aos pedidos de eixos montados para esses vagões, junto remetto-vos o desenho ZA-317, em que além do centro de vagões e o da bandagem n.º 4 figura o eixo com que vieram taes vehiculos.

Autoriso-vos outrosim a confeccionardes eixos novos, obedecendo ás cotas indicadas no desenho annexo e segundo o qual devem ser montados os eixos quando fôr necessaria a substituição dos rodados actuaes.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de setembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo
C: INM/ATL.
PID/SNL.

CIRCULAR N.º 73/330

Srs. Inspectores de Tracção

"STOCK" DE IMPRESSOS

Para facilidade do serviço, deveis manter em vossas inspectorias um "stock" dos impressos A-226, A-226^a, A-268 e A-269 para fornecer aos Agentes e Capatazes encarregados do abastecimento de combustiveis nos trechos pertencentes á vossa secção. O Escriptorio Central vos remetterá agora uma quantidade de cada especie. Dareis, então, instrucções aos Agentes e Capatazes alludidos para fazerem seus pedidos a essas inspectorias e não mais a este escriptorio.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 8 de outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: EC
VHL/SNL.

CIRCULAR N.º 78/331

Srs. Inspectores de Tracção

SERVIÇO DE GUINDASTES

Transcrevo, para vosso conhecimento, a circular expedida pelo sr. eng.º Chefe do Trafego aos srs. Agentes, em data de 1.º do corrente:

“Communico-vos que, a partir desta data, o serviço de guindaste requisitado pelo publico para o carregamento ou descarga de mercadorias, nas condições do art.º 258 das “Instrucções Regulamentares”, deve ser taxado a 5\$000 réis por hora, contada do momento em que o guindaste é posto a disposição da parte. Nesta despesa está incluído o ordenado de 3 homens que devem trabalhar no guindaste.

“Quando forem necessarios mais de tres homens, os excedentes devem ser fornecidos pela parte.

“Nas estações onde não existe guindaste, deve ser cobrado mais o transporte do mesmo de onde estiver e bem assim o seu regresso ao deposito. Saudações (a) “Fernando Pereira.”

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 9 de outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

G: CHO/CDP/CD-2, 3, 5
VHL/AK

CIRCULAR N.º 73/332

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante,
Chefes de Depositos e Visitadores.*

INSTRUÇÕES SOBRE O PREENCHIMENTO DO IMPRESSO DE MODELO L-41

No impresso de modelo L-41 só devem constar as reparações effectuadas nos vehiculos que forem retirados do serviço, para serem concertados.

Considera-se retirado do serviço um vehiculo que tenha deixado de seguir em um trem por ter o Visitador avisado ao Agente da estação que tal vehiculo precisa ser reparado.

Nas mesmas condições consideram-se os vehiculos que ficam nas estações intermediarias com qualquer avaria, ou bronzes queimados.

Nos dois casos citados, devem constar em L-41 as reparações effectuadas, bem assim a data em que foi retirado e a data da entrega.

As reparações feitas nos vehiculos durante a sua permanencia nos recintos das estações, desde que não sejam retirados do serviço, não devem ser consignadas como tal no impresso L-41, e sim na columna **revisado**, onde apparecerão apenas os numeros.

As pequenas reparações constarão apenas nas cadernetas dos visitadores, que serão revisadas pessoalmente pelos srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante.

Esses inspectores darão pessoalmente explicações aos visitadores quanto á forma de interpretar a presente ordem.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 9 de outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

AI/AK

CIRCULAR N.º 43/340

Srs. Chefes de Oficinas

**MEDIDA DE SEGURANÇA
CONTRA INCENDIOS**

Determino, como medida de segurança contra incendios, que se execute o seguinte:

Após terem os machinistas dos motores a vapor das Oficinas executado as medidas de precaução de costume e depois de terminarem o serviço diario, devem chamar o rondachefe ou seu substituto legal e com elle fazer um exame geral do local, mostrando que entregaram tudo em ordem.

Accusae recebimento.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 17 de outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

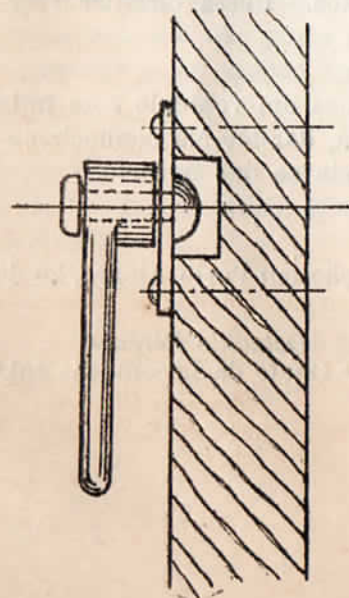
C: Chefes de Rondas/DR
FvB/Vas.

CIRCULAR N.º 26/350

Srs. Chefes de Oficinas

TRINCO DOS VAGÕES TYPO "E" E "O"

Accuso o recebimento dos memoranda ns. L/28/229, de 10/10 e L/28/790, de 15/10, respectivamente, dos sr. Chefes das Oficinas de Gravatahy e Santa Maria, em resposta á minha circular n.º 26/333, de 9 do corrente, sobre trincos dos vagões typo "E" e "O".



Como a maior parte dos trincos desses vagões já soffreram modificação, isto é, o parafuzo e respectiva porca foram substituidos por um rebite, determino-vos que a alteração a fazer obedeça ao mesmo typo já adoptado e que figura no croquis ao lado.

Nestas condições, fica sem effeito minha circular acima citada.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 24 de outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHF/INM/ATL
PID/SNL.

CIRCULAR N.º 51/353

Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante

**FURTOS DE ENCHIMENTOS DAS
CAIXAS DE GRAXA**

Em circular n.º 593, de 11 do corrente mez, o sr. eng.º Chefe do Trafego deu instrucções aos srs. Agentes para que se evitem os furtos de enchimentos. Dessa circular recebestes copia.

Assim, toda a vez que receberdes um vehiculo com falta de enchimento nas caixas de graxa, dar-me-eis conhecimento, afim de que seja verificado onde se deu o furto.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 25 de outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CD/CHF
HD/AK.

CIRCULAR N.º 52/358

Srs. Inspectores de Tracção

ESCOLA PARA EMPREGADOS

(Só serão promovidos operarios que saibam lêr, escrever e as 4 operações)

Dareis conhecimento aos professores das aulas que mantendes na vossa secção que nenhum operario poderá ser promovido sem apresentar a caderneta de aprendizagem, isto é, uma vez que não possa apresentar o attestado de saber lêr, escrever e as quatro operações arithmeticas perfeitamente bem.

Essa resolução deve ser levada ao conhecimento dos srs. Chefes de Depositos, afim de que estes transmittam aos machinistas, etc.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR
OP/SNL.

CIRCULAR N.º 86/360

*Srs. Inspectores de Tracção, Chefes de Depositos
e Instructores de Machinistas*

**JUSTIFICAÇÃO DO MACHINISTA QUANDO
SUA LOCOMOTIVA NÃO PUDER REBO-
CAR A LOTAÇÃO COMPLETA**

Sempre que uma locomotiva por diversas circumstan-
cias, como sejam avarias, falta de agua ou de combustivel
sufficiente, etc., não puder rebocar a lotação indicada na ta-
bella de lotações, o machinista deve proceder como segue:

1.º) Levar este facto ao conhecimento do Agente, pedin-
do reduzir a lotação do trem conforme o caso requer.

2.º) Fazer, na folha do trem, uma declaração na qual con-
stará o motivo de ter sido reduzida a lotação.

3.º) Posteriormente, no Deposito, fará esta mesma decla-
ração no relatorio de modelo L-38, conforme o caso.

Além das justificações determinadas em 1 e 2, o machi-
nista não deve fazer declarações em outros papeis ou im-
pressos para a sua justificação perante os srs. Agentes, con-
forme ficou combinado com o sr. eng.º Chefe do Trafego.

Ao sr. eng.º Chefe do Trafego peço dar instrucções ao
pessoal de seu Departamento.

Escritorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 30 de
outubro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: DR/CHF/CHV
FVB/AK.

CIRCULAR N.º 40/380

Srs. Chefes de Officinas

TABELLA E ENCOMMENDA DE REBOLOS

Junto remetto-vos um caderno em ferro prussiato, con-
tendo os desenhos e respectivas dimensões dos differentes
typos de rebolos em uso nessas Officinas de accordo com os
dados que nos enviastes.

Servirá o mesmo não só para o serviço interno das Offi-
cinas como tambem para simplificar a encommenda, bastan-
do para isso indicar o numero e o typo do rebolo desejado.

Por conveniencia as tabellas annexas soffreram ligeiras
alterações sobre as anteriormente enviadas. O sr. Chefe das
Officinas de Santa Maria em carta L-15-816 A, de 30 de ou-
tubro p. pº, péde uma encommenda de rebolos que tendo sido
feita sobre os primitivos croquis fica agora com as seguintes
alterações:

REBOLO N.º 2 TYPO C PASSA A SER TYPO D

**REBOLO N.º 3 TYPOS C-D-E-F-G-L-I-J, PASSAM A SER
RESPECTIVAMENTE D-E-G-H-I-N-K-L.**

**REBOLO N.º 10 TYPOS A-B-C, PASSAM A SER RESPE-
CTIVAMENTE G-H-L.**

Quanto ao resto está de accordo.

Ao sr. Chefe das Officinas de Santa Maria peço confir-
mar a exactidão das alterações acima, e, aos srs. Chefes das
Officinas de Rio Grande e Gravatahy peço enviar a relação
dos rebolos para encommenda, de accordo com o caderno que
envio annexo a presente.

Deveis fazer communição a esta Chefia, de qualquer alteraçaõ que julgardes necessaria effectuar.

Afim de tornar mais completos os dados constantes do caderno annexo, é conveniente indicardes a velocidade com que trabalha cada um dos differentes typos de rebolos.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 16 de novembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo
C: ATL/CHX
PID/Vas.

CIRCULAR N.º 9/387

Srs. Inspectores de Tracção

DEVOLUCAO DE SACCOS

Dareis ordens aos depositos para que devolvam sempre aos armazens do Almoxarifado, que os fornecerem, os saccos de aniagem em que recebem carvão de forja ou vegetal, pois esses saccos estão sendo adquiridos a preços elevados.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 29 de novembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHO/CHX
VHL/AK.

CIRCULAR N.º 26/388

Srs. Chefes de Oficinas

**ESPELHO DE CABECEIRA PARA
PARA-CHOQUES DE VAGÕES
DE 16 TONELADAS**

Junto remetto-vos o desenho ZA-318 mostrando um espelho de cabeceira para pára-choques de vagões de 16 toneladas, devendo taes peças ser fundidas de accordo com as dimensões indicadas no desenho.

Ao sr. Chefe das Oficinas de Santa Maria, lembro o pedido feito pelo sr. Chefe das Oficinas de Gravatahy em memorandum n.º 0/28/178 de 4 de julho do corrente anno e ainda não attendido.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 30 de novembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

Annexo
C: ATL
MPC/SNL.

CIRCULAR N.º 17/393

Srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Oficinas

BOLETINS DE PUNIÇÃO

Tenho observado que muitos boletins de modelo X-20, enviados para conhecimento e assignatura dos empregados punidos, não são devolvidos a este escriptorio.

Sendo indispensavel a devolução de taes boletins, principalmente agora, que deverão figurar no historico de cada empregado, para effeito das ferias e licenças estabelecidas, communico-vos que, de ora em diante, a Secretaria deste departamento organizará um registro dos boletins enviados ás sub-divisões, afim de serem responsabilizados os escripturarios que os não devolverem.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 5 de dezembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: EC
VHL/AK.

*CIRCULAR N.º 73/409

Srs. Chefes de Oficinas e de Depositos

FOLHAS DE REMOÇÃO

Communico-vos, para os devidos fins, que, a partir da data do recebimento da presente, as folhas de remoção devem ser organisadas e remettidas a este escriptorio em triplicata e não mais em duplicata, como se vinha fazendo.

Quando a remoção se der de uma repartição para outra, deve a folha ser organizada em quatro vias, uma para a nova repartição, outra para a Caixa de A. e Pensões, outra para este escriptorio, ficando a ultima na procedencia.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 15 de dezembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: EC/Imm/Inlc.
VHL/SNL.

CIRCULAR N.º 37/412

Srs. Chefes de Oficinas

**COLLOCAÇÃO DE GUARDA-FOGO NAS
PORTAS DAS FORNALHAS DAS
LOCOMOTIVAS BORSIG**

Lembro-vos a collocação em todas as locomotivas Borsig que forem reparadas, da chapa protectora da cravação do aro da porta da fornalha, pois já se tem verificado accidentes ocasionados pela falta dessa chapa.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 18 de dezembro de 1923.

Octacilio Pereira
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: ATL
MPC/AK

CIRCULAR N.º 27/425

Srs. Inspectores de Tracção

**PRESSÃO DE REGIMEN DA
LOCOMOTIVA N.º 161**

A locomotiva n.º 161, que actualmente se acha em reparação nas Officinas de Santa Maria, trabalhará com a pressão de regimen de 120 libras.

As valvulas de segurança serão graduadas para esta pressão e em caso algum é permittido que a locomotiva trabalhe com pressão mais alta.

Desejo que esta circular seja affixada em cada Deposito para o conhecimento de todo o pessoal de machinas e operarios, afim de todos estarem scientes.

Os srs. Chefes de Depositos e o Instructor, em cujo Deposito ou Secção esta locomotiva trabalhar, devem controlar mensalmente ou ainda mais a miudo o funcionamento e gradação das valvulas.

Os infractores da presente disposição serão responsabilizados.

Escriptorio Central da Locomoção em Porto Alegre, 27 de dezembro de 1923.

Octacilio Pereira

Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CD/IMA/CHO/SCHL/AJL/ATL
FvB/Vas.

1924