

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.ª Divisão

CIRCULARES DE 1921 a 1927

VOLUME 5 ANO 1925

CIRCULAR N.º 27/8

Srs. Chefes de Oficinas

**INTENSIFICAÇÃO NA REPARAÇÃO
DE LOCOMOTIVAS**

No intuito de intensificar as reparações de locomotivas, de accordo com propostas de cada chefe de oficinas, foram augmentadas e reforçadas as turmas de todas as secções.

De accordo com estudos procedidos, a producção de cada officina deverá ser:

Officinas de Santa Maria — 8 locomotivas por mez
Officinas de Rio Grande — 6 locomotivas por mez
Officinas de Gravatahy — 1 locomotiva por mez

Essa producção não é exagerada, se compararmos dados anteriores.

Sobre o assumpto extraio o seguinte topico do aviso n.º 26, do sr. eng.º Chefe desta Divisão:

“...ficou determinado para as officinas de Sme oito locomotivas por mez, R. Grande seis, Gravatahy 1.... (a) F. von Bock”.

Estão, pois, estabelecidos os coefficients de producção de cada officina, dando um total de 15 locomotivas por mez. E' necessario que se mantenha, e cada officina empregue todos os esforços para alcançar as quantidades determinadas, justificando sempre que appareçam difficuldades imperiosas, que determinem prejuizo da producção estabelecida.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de janeiro de 1925.

No impedimento do Chefe da 3.ª Divisão,
o Ajudante da 3.ª Sub-Divisão:

AM/AS.

Afonso A. Madureira.

CIRCULAR N.º 2/9

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores

REGULAMENTO DOS SIGNAES

Envio-vos, nesta data, os exemplares necessarios do "Regulamento dos Signaes", approvado por acto n.º 540, de 1 de agosto de 1924, afim de serem distribuidos pelos empregados a quem incumbir conhecel-o e cumpril-o.

Para vós, foram remettidos exemplares em encadernação superior, em percalina imitação de couro, de côr violeta, capa dourada.

Em vosso archivo, assim como nos dos depositos, deve existir sempre um exemplar, afim de que nos escriptorios se possa, em qualquer occasião, consultar esse Regulamento.

Deve ser entregue aos ajudantes de oficinas e de inspectores, contra-mestres geraes e contra-mestres de secção, chefes de depositos, seus ajudantes, encarregados do serviço da noite, instructores de machinistas, machinistas e praticantes, chefes de turmas de operarios, manobreiros, capatazes de carvoeiros e de fornecimentos.

Em cada deposito organizar-se-á um livro, em que será annotado o nome do empregado a que fôr entregue, cargo, data e advertencias.

Deveis dar instrucções ao pessoal e determinar aos professores das escolas que expliquem aos alumnos as diversas disposições desse Regulamento.

Nos casos de extravios, os responsaveis pagarão por volume a importancia de 2\$500.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de janeiro de 1925.

Annexos.
AG/AS.

No impedimento do Chefe da 3.ª Divisão,
o Ajudante da 3.ª Sub-Divisão:
Affonso A. Madureira.

CIRCULAR N.º 2/22

Srs. Chefes de Oficinas

REGULAMENTO DE SIGNAES

De accordo com o novo Regulamento de Signaes, approvado por acto n.º 540, do excellentissimo sr. Presidente do Estado, todas as locomotivas reparadas em vossas oficinas devem sahir com os respectivos supportes de lanternas e bandeiras.

Os clichés contidos no Regulamento illustram claramente o caso.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 22 de janeiro de 1925.

No impedimento do Chefe da 3.ª Divisão,
o Ajudante da 3.ª Sub-Divisão:
Affonso A. Madureira.

C: INT
AM/AK

CIRCULAR N.º 10/37

Srs. Inspectores de Tracção e de Electricidade

**DADOS TECHNICOS PARA A EN-
COMMENDA DE TUBOS PARA
AS LOCOMOTIVAS DA VIAÇÃO
FERREA**

Junto remetto-vos um quadro contendo todas as dimensões dos differentes typos de tubos empregados nas locomotivas desta Viação. Pelas indicações desse quadro é que d'oravante a 1.ª Divisão fará a encomenda de tubos. Na organização do mesmo, tivemos em vista reduzir o mais possível os serviços de officinas, no aproveitamento dos diversos typos de tubos e ao mesmo tempo reduzir o numero dos mesmos.

Da mesma fórma que se acha organizada a tabella dos differentes typos de bandagens e de sapatas, achamos conveniente, para facilidade do serviço, dar um numero característico para cada typo de tubo. Assim, os differentes tubos de caldeira serão designados pelos ns. 1 até 99 e os de fumaça serão designados pelos numeros 100 em diante. Como veis, temos actualmente 27 typos de tubos de caldeira (os tubos n.º 28 serão para as locomotivas Mountain, actualmente em construcção na Allemanha) e 7 typos de tubos de fumaça. (Os tubos n.º 107 são para as locomotivas Mountain).

Os pedidos que fareis ás officinas ou communicações relativas deverão ser feitos referindo-se ao numero característico do tubo. (1.ª columna do quadro.)

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 13 de fevereiro de 1925.

Annexo.
C: ATL
BF/AK

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

CIRCULAR N.º 43/40

Srs. Chefes das Officinas de

RIO GRANDE
e
GRAVATAHY

IMPRESSOS DE MODELO A-35

A exemplo do que se faz em Santa Maria, os Encarregados de Electricistas de Rio Grande, Gravatahy e Garibaldi, ficam autorizados a assignarem os pedidos de materiaes, feitos em impresso de modelo A-35, que, até agora, vêm assignados pelos chefes de Officinas.

Os srs. Encarregados de Electricistas remetterão ao sr. Inspector de Electricidade, as 3.ªs vias dos impressos de modelo A-35, afim de, sob a responsabilidade desse funcionario, ser feita a fiscalisação do consumo de materiaes, para o serviço de electricidade.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 14 de fevereiro de 1925.

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

C: INLC/ELC-2-3-4-5/CD-8/CHD/CHX/MR/Sv.

CIRCULAR N.º 62/51

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

PAGAMENTOS AO PESSOAL

Para o vosso conhecimento e devidas providencias, transcrevo a circular que me dirigiu, a 25 do corrente, o sr. eng.º Chefe da 1.ª Divisão:

“Por conveniencia e necessidade de serviço foram transmittidas aos srs. Pagadores as instrucções abaixo transcritas:

- 1) — Os pagamentos serão feitos no carro pagador á bocca do guichet, com excepção unica e indispensavel do pessoal de Escriptorio e de Officinas que receberá em local proprio no recinto das mesmas;
- 2) — Os pagamentos só serão effectuados ao interessado, ou a outrem, mediante procuração e na presença do Chefe de Serviço;
- 3) — O pessoal receberá o envelope com o pagamento directamente das mãos dos pagadores, sem intermediarios na entrega;
- 4) — As reclamações só serão acceitas no acto do pagamento;
- 5) — Em caso algum os pagadores confiarão facturas ou outros documentos a serem liquidados pelos Agentes;
- 6) — Não serão remettidos vales para a linha, salvo em casos de remoção ou causa justificada.

Como vêdes são medidas de caracter geral, indispensaveis á bõa marcha e rigor que exige o serviço de pagamento ao

pessoal, não havendo, por isso, motivo para susceptibilidade por parte de qualquer funcionario sempre que os pagadores derem, como lhes cumpre, rigorosa observancia ás presentes instrucções.

Solicito-vos, assim, a fineza de vossas instrucções e providencias junto aos vossos auxiliares immediatos para que os mesmos auxiliem aos pagadores na execução dessas ordens”.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 26 de fevereiro de 1925.

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

C: Cel/TEL
VHL/Vas

CIRCULAR N.º 2/59

Srs. Inspectores de Tracção

MONTENEGRO, SANTA MARIA,
PASSO FUNDO e CACEQUY

**INSTRUÇÃO SOBRE O MANEJO DO
FREIO RIGGENBACH**

Para vosso uso, remetto-vos com esta um caderno e dois desenhos, contendo instrucções para o uso do freio Rigggenbach, de que vieram munidas as novas locomotivas Mikado e Mallet.

Opportunamente, vos enviarei uns exemplares dessas instrucções, afim de distribuides aos srs. chefes de depositos.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 19 de março de 1925.

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

Annexo.
MR/AK

CIRCULAR N.º 2/66

Srs. Inspectores de Tracção

**INSTRUÇÕES SOBRE O MANEJO
DO FREIO RIGGENBACH**

Em additamento á minha circular n.º 2/59, de 19 do fluente, annexo vos enviocopias das instrucções relativas ao funcionamento do freio Rigggenbach, afim de distribuides com os chefes de depositos de vossas secções.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 26 de março de 1925.

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

Annexos.
VHL/AS.

CIRCULAR N.º 27/72

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores de Tracção

CORRENTES DE SEGURANÇA

De accordo com as ordens em vigor, todos os vehiculos e tenders, devem achar-se providos de correntes de segurança.

Providenciareis para que estas ordens sejam rigorosamente cumpridas, principalmente com respeito aos vehiculos que fazem parte da composição dos trens de passageiros.

As Oficinas procurarão prover destas correntes tambem os vehiculos de trens de carga e gado, utilizando-se de correntes que existem no km. 3,700 linha Santa Maria — Porto Alegre, socatas e no Almoxarifado. Não sendo, entretanto, possivel prover por falta de numero sufficiente de correntes, todos vehiculos de carga e gado com as referidas correntes, muito melhorará, porém, a situação de segurança dos trens, se parte dos vehiculos estiver munida de taes correntes.

Os srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante providenciarão para que as correntes de todos os vehiculos sejam mantidas em boas condições e em suas viagens de inspecção fiscalisarão a sua applicação, informando-me sempre que notarem irregularidades no seu aproveitamento.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 1.º de abril de 1925.

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

C: DR/CHF/INM/ATL
FVB/AK

CIRCULAR N.º 15/73

Srs. Inspectores de Tracção

APRESENTAÇÃO DE EMPREGADOS REMOVIDOS

Confirmo o seguinte telegramma, que hoje vos dirigi:

“Todo o empregado removido de uma secção para outra deve levar um memorandum esclarecendo sua categoria, vencimentos e capacidade, afim evitar demora resultante verificação folhas. (a)”

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 2 de abril de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

C: CEL
MR/AK

CIRCULAR N.º 26/76

Srs. Inspectores de Tracção

LIMPA-TRILHOS DAS LOCOMOTIVAS DE MANOBRAS

Confirmando o seguinte telegramma, que vos dirigi em data de 5 do fluente:

“Deveis mandar retirar os limpa-trilhos das locomotivas de manobras nas estações; aquellas empregadas serviço de transporte devem ficar com limpa-trilhos, porém dotadas de barras de engate. (a)”

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de abril de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

MR/AS.
C: Cho 1-2.

CIRCULAR N.º 18/78

Srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Officinas

REQUERIMENTOS

Recommendo-vos não encaminhardes requerimento algum que encerre mais de um pedido, como, por exemplo, de passe e licença simultaneamente.

Cada caso deve ser objecto de um requerimento. Aos requerimentos de passe em complemento de licença para tratamento de saúde, desde que conste a necessidade de retirar-se da localidade, deve o interessado juntar segunda via do atestado medico, devidamente sellada e com a observação “duplicata”.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de abril de 1925.

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

C: MB.
VHL/AS.

CIRCULAR N.º 15/83

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

DEMISSÃO DE EMPREGADOS

Frequentemente chegam a este escriptorio folhas de demissão de empregados, por varios motivos, sendo os principais os de abandono de serviço. Estes ultimos casos quasi sempre occorrem quando o empregado se ausenta do trabalho por tres ou mais dias consecutivos, sem apresentar justificação.

E' um velho systema de ha muito usado, principalmente na 3.ª Sub-Divisão, onde a natureza do trabalho, é certo, não permite ausencias mais ou menos prolongadas de seu pessoal, em numero restricto e incumbido de funções inadiáveis, taes como os foguistas e seus ajudantes, que diariamente são escalados para determinados trens. Entretanto, o habito está em desaccordo com as disposições regulamentares e precisa cessar de vez, adoptando-se, por outro lado, as medidas regulares asseguradoras da normalidade do serviço.

O regulamento, que se applica indistinctamente a todos os empregados da Viação, em seu art. 52, dispõe claramente que

“nenhum funcionario poderá deixar o exercicio do cargo, ainda que temporariamente, sem licença da autoridade competente”

e mais adiante, entre outros casos, dispõe (art. 78, alinea a) que as penas disciplinares serão impostas ao funcionario que:

“reincidir na falta de comparecimento ao serviço sem motivo justificado ou retirar-se sem licença antes de encerrado o expediente”.

Quando, pois, se tratar de empregado recalcitrante para o trabalho, têm cabimento as penas discriminadas ás alíneas do art. 77, dentre as quaes culmina, por ultima, a de demissão, “observadas as formalidades legais”.

O chefe immediato póde cohibir o abuso:

1) applicando as penas de advertencia particular e reprehensão por escripto, que lhe incumbem, (art. 79, letra e);

2) propondo multa, desconto na contagem de antiguidade, suspensão e demissão, conforme a gravidade da falta. A chefia da Divisão approvará então as que lhe estiverem ao alcance e propondrá as demais á autoridade competente.

Se a ausencia não justificada exceder de oito dias, far-se-á a substituição provisoria do empregado, de accordo com o art. 68, 1º membro.

Quando a falta ao trabalho for superior a 30 dias (art. 51) ou tão reincidente, que se deva dispensar o infractor, é o caso da proposta de demissão, (ou avulsão, para os que tiverem mais de 10 annos de serviço) e a substituição se fará em seguida, ou se tornará effectiva, si tiver sido provisoria.

A não ser, porém, no caso especial de que trata o art. 51, não deveis propor nenhuma demissão por abandono de serviço, pois este motivo impede que o empregado demittido receba as contribuições pagas á Caixa de Aposentadorias e Pensões.

Quando a pena de demissão houver de ser proposta ao empregado que reincidiu na falta ao trabalho, propol-a-eis por serem os serviços d'elle prescindiveis, e, na fórmula do art. 18 do decreto n.º 4682, de 24 de janeiro, ser-lhe-á feita a restituição que requerer.

Quanto ás demais faltas commettidas com infracção do art. 75 e suas alineas, fareis as propostas de accordo com o gráo da culpa.

Em aviso, que deve ser affixado para conhecimento de todo o pessoal, deveis chamar a attenção para os dispositivos dos arts. 54 e 78, alinea a do Regulamento dos Serviços, cuja infracção será cohibida com penas disciplinares.

Escritorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 16 de abril de 1925.

No impedimento do Chefe da 3.^a Divisão

Affonso A. Madureira

Ajudante da 3.^a Sub-Divisão.

CIRCULAR N.º 67/88

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

HOSPITALISAÇÃO DE EMPREGADOS

Esta Divisão tem informações de que a direcção dos hospitaes de caridade costuma cobrar o preço de 2.^a classe, quando os empregados são internados em 3.^a classe.

Para evitar essas irregularidades, sempre que fôr internado um empregado desta Divisão, peço citardes a classe em que foi feito.

Escritorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 22 de abril de 1925.

No impedimento do Chefe da 3.^a Divisão,
o Ajudante da 3.^a Sub-Divisão:

Affonso A. Madureira

CIRCULAR N.º 73/90

Srs. Chefes de Oficinas

**ELABORAÇÃO DE FOLHAS
DE PAGAMENTO**

Afim de que as folhas de vencimentos do pessoal das Oficinas sejam entregues com dois dias de antecedencia dos prazos até agóra observados, a partir deste mez deveis mandar encerrar as cadernetas de ponto no penultimo dia de cada mez, incluindo para todos os empregados os dois dias não decorridos e iniciando em seguida os calculos necessarios. No ultimo dia do mez basta então que se façam as correções originadas pelas poucas ausencias dos empregados naquelles dois ultimos dias.

Com essa medida, e prorogando o expediente quando for necessario, as folhas de vencimentos:

das Oficinas de Santa Maria e Rio Grande devem ser expedidas para esta capital nos dias 4 de cada mez;

das Oficinas de Gravatahy devem estar neste escriptorio nos dias 2 de cada mez.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 22 de abril de 1925.

No impedimento do Chefe da 3.ª Divisão,
o Ajudante da 3.ª Sub-Divisão:
Affonso A. Madureira

C: CEL
VHL/AS.

CIRCULAR N.º 88/95

Srs. Chefes de Oficinas

**VEHICULOS COM NUMEROS
EM DUPLICATA**

Chamo a vossa attenção para as constantes reclamações do departamento do trafego quanto aos vagões com numeros em duplicata sahidos das officinas.

Deveis ter o maior cuidado com os numeros dos vehiculos que entrarem para as vossas officinas, mandando retocar os numeros, sempre que os mesmos tiverem que aguardar reparação.

Providenciareis tambem para que todos os vehiculos sejam munidos de **numeros nas longarinas, de accordo com as** instrucções anteriores.

Lembro-vos que nenhuma alteração de vehiculos deve ser feita sem prévia autorisação desta chefia. Nem mesmo a troca de numeros de um carro para outro deve ser feita sem ser consultada a Inspectoria do Material Rodante, evitando-se assim que sejam trocados os numeros entre vehiculos de diferentes fabricantes, como está acontecendo.

Sempre que for construido um novo carro de passageiro deve-se consultar sobre o numero que deve tomar, pois assim teremos sempre as séries perfeitamente organisadas.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 25 de abril de 1925.

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

C: INM/CHF.
AL/AS.

CIRCULAR N.º 29/101

Srs. Inspectores de Tracção

MA CONSERVAÇÃO DE CALDEIRA

O descuido na conservação de caldeiras se vem accentuando de dia para dia, quer na parte que se refere aos depósitos, quer ainda no cuidado que deve merecer de cada machinista.

E' preciso tomardes providencias efficazes para evitar taes desleixos, que ameaçam se alastrar com grande prejuizo para o material da Estrada e para o bom andamento do serviço.

E' inutil estar a dar regras como deve ser esse serviço feito, pois depende o mesmo da actividade de cada inspector e chefe de deposito. Observando, instruindo os machinistas, examinando de quando em quando as caixas de cada locomotiva, pois esta sub-divisão não tolerará mais os continuos abusos que se tem ultimamente verificado. Não desejo citar exemplos, mas são numerosos os casos de **quasi perda total de caldeiras devido descuido do pessoal em geral.**

Tomareis, pois, em bôa nota estas observações.

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 5 de maio de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

C: CHO-1-2-3.
AAM/SV/AS

CIRCULAR N.º 15/103

*Srs. Inspectores de Tracção,
Chefes de Officinas e
Inspector de Electricidade*

EMPREGADOS REMOVIDOS

Communico-vos que os funcionarios removidos devem viajar em trens de passageiros, para assumir o seu novo cargo.

A sua bagagem seguirá em vagão de mercadorias, adicionado a trem de cargas.

Esta medida é tomada para cessar a praxe prejudicial ao serviço, de viajar empregado removido no vagão de mercadorias em que vae a sua bagagem, demorando de dois a cinco dias, segundo a distancia, para chegar á sua nova séde.

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 5 de maio de 1925.

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

MR/Sv.

CIRCULAR N.º 34/105

Srs. Chefes de Oficinas

SITUAÇÃO DO MATERIAL RODANTE.

Nenhum dado relativo ao movimento do material rodante, ou qualquer outro serviço das oficinas, deve ser fornecido ás outras divisões ou sub-divisões, sem previa autorização desta Chefia.

As copias de situações e de relações de repezagem de vehiculos, até agora fornecidas, podem continuar a sel-o, pois isso foi autorizado. —

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 5 de maio de 1925.

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

C: INM
VHL/AS.

CIRCULAR N.º 60/106

Srs. Chefes de Oficinas

INSTALAÇÕES DE DISPOSITIVOS DE FREIO A VACUO EM VEHICULOS

Com a presente vos envio os desenhos ZG-151, 152, 153, 154, 301, 302, 303 e ZF-158, relativos ás installações dos dispositivos de freio a vacuo, nos diversos typos de vehiculos que compõem o material rodante desta rede.

De posse desses desenhos, deveis providenciar para que, toda vez que um vehiculo der entrada nas oficinas para soffrer reparações na aparelhagem de freio a vacuo, seja na sua montagem observada a mesma disposição indicada nos citados desenhos.

Não deveis portanto permittir que as varias peças componentes da installação sejam collocadas sem que obedeam a uma certa uniformidade para todos os vehiculos de um mesmo typo e de accordo com as cótas constantes nos respectivos desenhos. —

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 5 de maio de 1925.

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

Annexos.
C: ATL.
TP/AS.

NOTA. — Em circ. 60/110 de 9/5/26 foi enviado um desenho G-312 para installação de freios a vacuo nos vagões de 20 tons, que deve ser observado rigorosamente.

CIRCULAR N.º 51/108

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

FURTOS DE MATERIAES

Os furtos de materiaes que ultimamente se têm verificado, exigem que sejam tomadas providencias immediatas e energicas, afim de se terminar com tal estado de cousas.

E' preciso que o serviço de rondas das officinas seja de facto efficiente.

Deveis verificar se os chefes de rondas satisfazem ou não ás condições exigidas pelo serviço e no caso de não serem sufficientes os seus serviços, proporeis sua substituição a esta chefia.

De maneira identica procedereis quanto aos rondas.

Accusae recebimento, informando-me sobre a situação do serviço de rondas.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 9 de maio de 1925.

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

C: DR.
HD/SV/AS.

CIRCULAR N.º 40/109

Srs. Inspectores de Tracção

ATRASOS DE TRENS

Confirmo o telegramma circular que vos dirigi hontem, sob n.º 116:

“De accordo determinações anteriores, providenciae para que diariamente me sejam communicados todos os atrasos dos trens de passageiros que se verificarem no dia anterior. Os telegrammas deverão ser passados pelos chefes de depositos de destino dos trens, indicando realmente o atraso em marcha dos trens e dando causas dos mesmos. — Desejo que taes communicações sejam feitas o mais cedo possivel afim de que pela manhan de cada dia possa saber quaes os atrasos dos trens de passageiros do dia anterior. — Accusae e providenciae. — (a)”.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 9 de maio de 1925.

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

C: CD.
VHL/AS.

CIRCULAR N.º 2/114

Srs. Chefes de Oficinas

INSTRUÇÕES SOBRE ALGUNS APPARELHOS ESPECIAES DE QUE ESTÃO PROVIDAS AS NOVAS LOCOMOTIVAS MIKADO E MALLET, DA FABRICA HENSCHEL & SOHN

Como é de vosso conhecimento, as novas locomotivas Mikado ns. 521 a 530 e Mallet ns. 621 a 630, vieram providas de varios aparelhos e dispositivos especiaes, de accordo com as especificações e destinados, uns, ao augmento de rendimento da machina, outros a reduzir a um "minimum" os desgastes e reparações de diversos órgãos da locomotiva e outros ainda a facilitar o controle dos serviços do pessoal de machinas.

Sobre o funcionamento e manejo de alguns desses dispositivos, remetto junto á presente cinco folhetos de instruções, relativos aos seguintes aparelhos:

Freio de contra-pressão, systema "Riggenbach".

Limpador de tubos de caldeiras, marca "Superior".

Aquecedor da agua de alimentação systema "Knorr".

Velocimetro "Teloc".

Placas ajustaveis "Smith", para as cubações das rodas motrizes.

Além dessas, acham-se em organização na Secção de Estudos Technicos desta Divisão, as instruções e desenhos sobre outros aparelhos daquellas locomotivas e que opportunamente vos serão remettidos.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 16 de maio de 1925.

Annexos.

C: ATL.

TP/AS.

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

CIRCULAR N.º 2/122

Srs. Chefes de Oficinas

CUNHAS AJUSTAVEIS AUTOMATICAS "FRANKLIN"

De accôrdo com os dizeres de minha circular 2/114, de 6 do corrente, junto a esta vos envio uma copia das instruções e desenho relativos ao dispositivo especial denominado "**Cunhas ajustaveis automaticas "Franklin"**", de que se acham providas as locomotivas Mikado ns. 521 a 530 e Mallet ns. 621 a 630 recebidas da Henschel & Sohn. Como vêdes pela descrição e respectivo desenho, trata-se de um aparelho racional, destinado a manter constante e automaticamente ajustadas as caixas de graxa das rodas motoras e motrizes, entre as respectivas guias das longarinas.

Dentre alguns cuidados que se deve observar para o perfeito funcionamento desse aparelho, convém destacar a parte que se refere á tensão da mola de aperto das cunhas que differe para as caixas dos eixos motores e motrizes.

O desenho annexo G-22 dá, em linhas geraes, uma idéa da construcção e da adaptação desse dispositivo a uma locomotiva. Entretanto, opportunamente, vos serão remettidos outros desenhos mais ellucidativos e detalhados sobre o referido aparelho.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 23 de maio de 1925.

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

c/annexos.

C: ATL

TP/AK/Sv.

CIRCULAR N.º 60/123

Srs. Chefes de Oficinas

FREIO A VACUO NOS VAGÕES

Communico-vos que a reforma das installações de freio a vacuo deve ser feita por conta de Capital sob o titulo seguinte: "**CONTA DE CAPITAL — Installação de freio a vacuo nos vagões**".

Tendo esta Viação recebido da "Cie. Auxiliaire" todos os vagões com as installações de freio a vacuo **completamente desfalcadas e deterioradas**, e que impediam inteiramente o seu funcionamento sem a reforma completa da installação de cada vagão, tornou-se necessaria a importação de grande quantidade de material que ultimamente aqui foi recebido.

Em virtude disso, todo o serviço de reforma, e tambem as installações novas em vehiculos que ainda não têm este typo de freio, devem ser feitas por "Conta de capital".

Os pedidos de materiaes devem ser feitos no impresso de modelo A-10, intitulados como acima indiquei e assignados por vós.

Nos pedidos A-10 deve constar tambem o n.º de cada vagão.

Mensalmente enviareis uma relação dos vagões que durante o mez receberam installações novas ou nos quaes reformaram-se as installações antigas.

Afim de se estornar da conta de custeio o material empregado para os freios dos vagões, a partir de 14 de março do corrente anno, data em que, por circular n.º 60/57*), determinei fossem postos em boas condições de funcionamento os freios de todos os vagões de 28,24 toneladas (e posterior-

*) Derogada pela presente.

mente de 20 tons.), deveis enviar-me uma relação em que conste o numero de todo pedido A-35 mediante o qual retirastes material de freio a vacuo para os vagões.

Os pedidos a que me refiro são, portanto, de 15 de março até a presente data, isto é, até a data do recebimento desta circular.

Quanto á mão de obra, enviareis uma relação da despesa feita.

Quanto aos carros de trens de passageiros, as reparações da installação do freio a vacuo continuarão sendo feitas por conta de custeio.

Exceptuam-se as installações completamente novas, que naturalmente correrão por conta de Capital.

Providenciae e accusae.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 21 de maio de 1925.

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

C: DR/CHD/ATL/CEL.
FvB/AS.

CIRCULAR N.º 27/146

Srs. Chefes de Oficinas

CARROS COM RODADOS TYPO "O"

Confirmo o seguinte telegramma, que vos dirigi em data de 18 do corrente:

"Tendo-se em vista os ultimos accidentes verificados até em trens de passageiros, confirmo minhas determinações anteriores para que nenhum carro de passageiro typo Standard ou de longarinas de aço saia das officinas com rodado typo "O" e sim com rodado de 28 toneladas. Os srs. Inspectores da 2.ª e 3.ª secção não deverão receber taes carros de passageiros cujos eixos não sejam de 28 toneladas. — (a)"

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 20 de junho de 1925.

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

C: ATL/Int 1 a 5.
MR/AS.

CIRCULAR N.º 93/149

Srs. Inspectores de Tracção

CONSUMO DE COMBUSTIVEIS

Em vossos relatorios trimestraes, e a partir daquelle que se refere ao 2.º trimestre deste anno, deveis fazer constar tambem o consumo de combustiveis nos postos de abastecimento ao longo da linha, e não sómente o consumo dos depositos, como tendes feito. —

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 24 de junho de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

C: P-1.
VHL/AS.

CIRCULAR N.º 26/153

Srs. Chefes de Officinas

**ALTERAÇÕES NOS CARROS
DE PASSAGEIROS**

Junto á presente, o desenho F-176, da nova disposição dada aos lanternins dos carros de passageiros, *typo standard*, para evitar a entrada de agua no interior dos vehiculos, nos dias de chuva.

Como vêdes, a chapa de zinco, estende-se até a parte superior da moldura **C** collocada para augmentar a altura do battente do caixilho do lanternin.

E' necessario dar-se maior altura a esse battente, pois contrariamente nas curvas de forte sobrelevação, devido ao jogo e inclinação do vehiculo, a agua penetrará no seu interior.

Nos carros já construidos, a moldura **C** deverá ser sobreposta ás peças **A** e **B**; nas novas construcções porém e tambem nos carros em reparação, cujas obras attinjam a essa parte do lanternin, a moldura **C** já deverá ser cortada junto ás partes **A** e **B** conforme explica o desenho.

O sr. Chefe das Officinas de S. Maria, deverá portanto annullar o desenho de igual numero (F-176) que lhe foi enviado annexo á carta n.º 26/3858, de 20 de novembro do anno passado, e no qual a disposição dada ao zinco da cobertura, não permittia a abertura dos caixilhos do lanternin. —

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 26 de junho de 1925.

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

Annexo.
C: ATL
TP/AS.

CIRCULAR N.º 27/154

Srs. Inspectores de Tracção

**JUNTAS ESFERICAS DOS CANOS
CONDUCTORES DE LOCOMOTIVAS
MALLETT**

Tendo-se notado vazamento nas juntas esfericas dos canos conductores das locomotivas Mallet Simplex, Henschel e Baldwin, recommendo que seja feita constante revisão nessas peças, que devem ser cuidadosamente conservadas.

Em caso de vazamento, as sobrepostas devem ser reapertadas, collocando-se, se for necessario, novas gachetas, pois do contrario não se obterá funcionamento duradouro e perfeito.

Como sabeis, com a continuação do trabalho, a sobreposta e a propria gacheta de segurança da esphera gastam-se e é imprescindivel o reaperto para restabelecer o contacto com a esphera e, de conseguinte, o bom funcionamento. Se assim não se fizer, o vazamento augmentará e a junta ficará sujeita á ruptura

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 26 de junho de 1925.

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

C: CHO
VHL/AS.

CIRCULAR N.º 14/156

Srs. Inspectores de Tracção

**CONSERVAÇÃO DAS BALANÇAS
NOS DEPOSITOS**

Deveis chamar a atenção dos sr. chefes de depositos sobre a conservação e limpeza das balanças de seus depositos.

Muitas balanças estão imprestaveis, por falta de cuidado, tornando-se difficil, desse modo, serem as mesmas utilizadas por occasião de balanços e etc.

Espero ver esse serviço, completamente regularizado com as ordens, que, nesse sentido, ides dar.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 30 de junho de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

TTF/AK

CIRCULAR N.º 2/157

Srs. Inspectores de Tracção

**REGULAMENTO PROVISORIO PARA
O PESSOAL DE TRENS**

Annexo vos envio um exemplar contendo o "Regulamento provisorio para o pessoal de trens". Devem estas instruções entrar em immediata execução. De accordo com os desejos do sr. eng.º Chefe da 2.ª Divisão, quaesquer suggestões tendentes a esclarecer ainda mais, esse regulamento virão com a pratica diaria. Assim, estudando os pontos referentes aos serviços de trafego-tracção, mandareis as observações que julgardes acertadas.

O que não resta duvida é que é um trabalho bem feito e claro, mostrando o empenho que todos temos que o serviço corra da melhor fórma.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 7 de julho de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

Annexo.
AM/AK
C: CHF.

CIRCULAR N.º 2/162

Srs. Inspectores de Tracção

**GRADUAÇÃO DAS VALVULAS DE
SEGURANÇA DAS CALDEIRAS**

Para vosso conhecimento transcrevo a circular enviada pelo sr. eng.º Inspector da 1.ª Secção aos seus Chefes de deposito:

“Tem-se verificado que contrario ás ordens severas da Chefia, alguns machinistas tem abusivamente alterado, quando em viagem na linha, a pressão de regimen das caldeiras das locomotivas que conduzem, fechando a graduação das valvulas de segurança, quando por motivos quaesquer não podem vencer com trens lotados as rampas fortes nos trechos que percorrem. Ignorando certamente com este procedimento irregular, as consequencias gravissimas que dahi podem surgir, deveis comunicar-lhes que, no interesse da Viação e delles proprios, ser-lhes-ão applicadas as penas mais severas todas as vezes que for constatada uma irregularidade desta gravidade.

“Outrosim, deveis ordenar aos vossos ajudantes, que sómente com o vosso conhecimento poderão fazer alteração na pressão de regimen das caldeiras, communicando em seguida a esta Inspectoria.

“Aos srs. Instructores de machinistas chamo a attenção de fiscalisarem em suas viagens esta parte e communicar-me qualquer irregularidade encontrada, instruindo os machinistas sobre as consequencias graves que poderão surgir do não cumprimento destas determinações. (a) G. Becker.”

Estou inteiramente de accordo, e acrescento que absolutamente nenhuma alteração será permittida sem ordem desta Sub-Divisão. Cada Chefe de deposito organizará um caderno especial, onde será annotada a pressão com que a locomotiva é recebida das officinas, comparando com a pressão marcada na caldeira. A pressão de sahida das officinas não deve ser alterada. De tempos em tempos serão revisadas as valvulas pelo Chefe de deposito e annotadas as observações na caderneta.

Assim se fará controle seguro, sobre assumpto de magna importancia, de cujas irregularidades e abusos podem resultar graves prejuizos e responsabilidades criminaes.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de julho de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

AM/AK

CIRCULAR N.º 93/169

Srs. Inspectores de Tracção

RELATORIOS MENSAES

Afim de dar outra feição aos relatorios mensaes, determino que todos obedeçam a uma mesma disposição geral dos assumptos.

Devem ser elaborados do dia 28 até o dia 30 de cada mez, de fórma que do dia 30 ao dia 3 estejam nesta sub-divisão.

Fica abolido o quadro de viagens, devendo constar com detalhes os seguintes assumptos:

1) — **Locomotivas.** — Tudo o que se referir a locomotivas: estado, modificações, substituições, etc.

2) — **Combustivel.** — Tudo o que se referir, dando o consumo de combustivel em toda a secção no mez anterior e uma previsão para o proximo mez, exemplo:

Consumo de combustivel em junho

S. Maria	— B	100	N	3000	L	4000
Couto	— B		N	100	L	1000
Bexiga	— —		—		L	1000
Philippson	— —		—		L	1000
C. Alta	— —		—		L	2000
Total	— B	100	N	3100	L	9000

Previsão para agosto

S. Maria	— B ?		N ?		L ?
Couto	— B ?		N ?		L ?
Bexiga	— B ?		N ?		L ?
Total	— B ?		N ?		L ?

— Devem constar os depositos ao longo da linha, pois, sobre estes geralmente nenhuma indicação se recebe das inspectorias.

3) — **Material Rodante.** — Tudo o que se referir ao material rodante. Notas que devem diminuir em grande parte a correspondencia, e ser feitas com clareza. Deve constar:

a) O serviço de lubrificação;

b) O numero de carros em que foram postos os freios a vacuo em condições;

c) Observações diversas.

4) — **Pessoal.**

Operarios — Considerações

Machinistas — Considerações

Praticantes — Considerações

Foguistas — Considerações

5) — **Diversos serviços.**

Lubrificantes — Commentarios sobre existencia, etc.

Trafego — Numero de trens, etc.

Accidentes — Considerações.

Edificios — Considerações.

Estas instrucções entrarão em execução a partir do mez corrente.

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 13 de julho de 1925.

Afonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

AAM/AS.

CIRCULAR N.º 60/170

Srs. Inspectores de Tracção

**AUXILIO DOS GUARDA-CHAVES AOS
REPARADORES DE CARROS**

Ha dias, fui consultado sobre o auxilio que os guarda-chaves devem prestar aos reparadores de carros.

Informo-vos que o assumpto já ha muito tempo tem solução com a circular n.º 62 (ex 463) do sr. eng.º Chefe da 2.ª Divisão, de 31 de janeiro de 1923. Não sendo até esta data revogada aquella circular, continúa a mesma em vigor. *)

Escriptorio Central da 3. Divisão em Porto Alegre, 13 de julho de 1925.

Afonso A. Madureira
Eng.º Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

AAM/Vas.
C: CHF.

*) A circular citada é a seguinte:

TRAFEGO

Aos Srs. Agentes

CIRCULAR N.º 463

**AUXILIO DOS GUARDA-CHAVES AOS
REPARADORES DE CARROS**

Para facilitar o quanto possivel o serviço de reparação de carros nas estações onde não existe Posto de Visita, evitando-se, portanto, demoras prolongadas que tanto prejudicam o movimento das cargas e o aproveitamento do material rodante, fica determinado que os guarda-chaves auxillem no serviço dos reparadores de carros, sempre que isto não prejudicar a função de guarda-chaves.

Deste modo, a Locomoção em muitos casos poderá reduzir de um homem o numero de empregados que envia para ligeiros reparos de carros nas estações.

O guarda-chaves fará o serviço de ajudante na medida do possivel.

Saudações.

Porto Alegre, 31 de janeiro de 1923.

Fernando Pereira,
Eng.º Chefe do Trafego.

CIRCULAR N.º 26/171

Srs. Chefes de Officinas

**MODIFICAÇÃO NOS ENGATES DA
FRENTE DAS LOCOMOTIVAS**

Tendo sido verificadas frequentes rupturas dos mangotes de ligação do freio dos carros e vagões motivadas pelos limpa-trilhos das locomotivas, quando á frente destas são ligados os vehiculos e dando-se isto em virtude do pouco comprimento dos aparelhos de engate das locomotivas, torna-se necessario tomarem-se as devidas providencias, para remediar este inconveniente.

Para isto, a solução aceitavel será a de dar maior comprimento aos dispositivos que supportam os aparelhos de engate, sejam estes automaticos, sejam de pino e manilha.

Junto portanto os desenhos ZB-97 e C-72, respectivamente do para-choque "standard" para engate com manilha e bolsa de engate "standard" para engates automaticos.

O primeiro, que se destina ás locomotivas não providas de engates automaticos, é de ferro fundido e deve portanto ser desde já confeccionado nas officinas.

Quanto ás bolsas para engates automaticos, typo Major Junior, são de aço fundido e por isso sómente após serem feitas as installações para a fundição de aço, nas Officinas de Santa Maria, é que poderão ser fabricadas.

Pelo desenho C-72, podeis ver que foram conservadas as mesmas linhas geraes das bolsas actualmente em uso nas locomotivas Pacific, Mikado e Mallet 621 a 632, tendo-se apenas dado maior comprimento á mesma; assim se fez para poder adoptar os mesmos engates automaticos (Major Junior), actualmente em serviço.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 17 de julho de 1925.

C: ALT
TP/VAS

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

CIRCULAR N.º 32/174

Srs. Inspectores de Tracção

**RODADOS SUBSTITUIDOS EM VA-
GÕES DE OUTRAS ESTRADAS**

Confirmo o telegramma n.º 120, que vos enderecei hon-tem:

“Acontece frequentemente que vehiculos de outras estradas, especialmente da São Paulo—Rio Grande, quando em nossa rede, têm um ou mais de seus rodados substituidos, seja, por exemplo, por terem friso fino. Taes eixos montados que são marcados com as iniciaes da estrada a que pertencem, têm de ser devolvidos á estrada a que pertence o vehiculo. Deveis dar ordens aos depositos para que quando substituirem um eixo em taes condições dêem conhecimento ao sr. Inm com copia a esta chefia e nessa occasião dar-se-ha então destino ao rodado. Sob forma alguma deveis empregar esse eixo montado em nossos vehiculos afim evitar-se extravios. Accusae recebimento expedindo as ordens precisas. (a)”

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 30 de julho de 1925.

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

C: CHO/INM
VHL/AK

CIRCULAR N.º 53/177

Srs. Inspectores de Tracção

SERVIÇO DE MANOBRAS

Para o vosso conhecimento e devidos fins, transcrevo a circular expedida pelo sr. eng.º Chefe da 2.ª Divisão aos inspectores do trafego, em data de 29 do passado:

“Communico-vos que fica terminantemente prohibido ao pessoal dos desvios particulares fazer manobras com os carros dentro das nossas linhas.

“Esse serviço deve ser dirigido exclusivamente pelo pessoal da Estrada que fica responsavel pelas avarias que se derem em consequencia de manobras mal feitas.

“Muito recommendo-vos a presente ordem e conto com as vossas providencias a respeito.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 3 de agosto de 1925.

Homero Dias
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

VHL/AK

CIRCULAR N.º 32/179

Srs. Inspectores de Tracção

**DEBITO DE DESPESAS COM VEHICU-
LOS DA BRASIL GREAT SOUTHERN**

Para os devidos fins, communico-vos que quaesquer despesas de reparação, substituição de enchimento, etc., nos vagões pertencentes á ex-Brasil Great Southern Ry., ora administrada pelo Governo Federal, devem ser debitadas á conta "Brasil Great Southern", conforme titulo aberto nos livros da Contabilidade.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 4 de agosto de 1925.

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

C: CHO/CEL c/annexo
VHL/AK

CIRCULAR N.º 53/187

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção

DEVOLUÇÃO DE VIDROS VASIOS

Havendo falta de vidros no Almojarifado, recommendo-vos dardes ordens aos depositos para que devolvam, quando vasio, os vidros de tinta, endereçando-os ao Armazem de Papelaria, nesta capital. —

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 21 de agosto de 1925.

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

C: INLC/INM
MR/AS.

CIRCULAR N.º 12/191

Srs. Chefes de Officinas

**EXPERIENCIAS DE CALDEIRAS E
AFFERIÇÃO DE MANOMETROS**

Com referencia á minha circular n.º 53/255, de 27 de outubro de 1924, lembro-vos os dizeres do art. 49 do decreto n.º 15673, de 7 de setembro de 1922, sobre experiencias de caldeiras e manometros:

“Art. 49. — As caldeiras das locomotivas serão experimentadas, a juizo da fiscalização, com a frequencia recomendada pelo tempo de uso e pelo estado de conservação, por meio de pressão hydraulica, 40 % maior que a pressão de regimen e feita com o forro da caldeira levantado.

“Anualmente, com o relatorio a que se refere o art. 6.º, a estrada enviará á fiscalização uma relação das caldeiras examinadas durante o anno, indicando as pressões do regimen e de experiencia e os resultados desta.

§ 1.º Os manometros das locomotivas deverão ser aferidos uma vez por anno, pelo menos, usando-se para esse fim de manometro-padrão, que a estrada deverá possuir e conservar sempre em perfeito estado e que a fiscalização examinará annualmente.

§ 2.º Os manometros das locomotivas deverão ter marcada por um traço vermelho, a pressão de regimen, depois da qual as valvulas de segurança devem descarregar. Será marcada, tambem, no manometro a data de sua ultima aferição.”

Determinava ainda na citada circular que se fizesse comunicação especial toda vez que a caldeira de uma locomotiva soffresse prova hydraulica ou que um manometro fosse aferido.

Como até a presente data nada tenha sido recebido, peço tomardes as necessarias providencias para fazel-o em tempo.

Junto vos envio a relação das pressões de regimen das nossas locomotivas, verificadas em fins do anno passado; deveis communicar qualquer alteração que seja necessario effectuar e bem assim remetter a relação das caldeiras experimentadas a contar daquella data até a data de hoje e as respectivas pressões de regimen.

Aguardo vossas informações urgentes.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 26 de agosto de 1925.

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

Annexo.
C: ATL
PID/AK

CIRCULAR N.º 10/192

Srs. Chefes de Officinas

DADOS SOBRE BANDAGENS DE LOCOMOTIVAS, CARROS E VAGÕES

Junto vos envio o livro LB-3 contendo todas as informações sobre as bandagens em uso no material rodante e de tracção desta Viação.

De hoje em diante sómente terão valor as folhas desse livro e convém que todos os desenhos, que sobre o assumpto, estiverem em vosso poder, sejam devolvidos a este escriptorio, afim de evitar confusões ou mal entendidos. Da mesma fórma toda referencia ao numero da bandagem ou ao numero de etiqueta deverá ser feita, de hoje em diante, para os **numeros novos sómente.**

Os srs. armazenistas já têm ordens a esse respeito.

Peço accusardes recebimento e fazer-me communicação sobre qualquer divergencia encontrada na pratica. —

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 31 de agosto de 1925.

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

C: CHD/ATL
Annexo.
IDO/AS.

CIRCULAR N.º 26/206

Srs. Chefes das Officinas Mechanicas

RIO GRANDE
SANTA MARIA

SUBSTITUIÇÃO DAS GACHETAS METALLICAS NAS LOCOMOTIVAS MALLET E MIKADO HENSCHEL

Tendo sido constatado que as gachetas metallicas das hastes dos embolos das locomotivas Mallet e Mikado Henschel enjambram facilmente, devido possuirem uma grande superficie de ferro afastada da haste do embolo de 0,1 mm. apenas, determino seja feita a substituição dessas gachetas por outras do typo "The United States Metallic Paching" usadas nas locomotivas Mallet serie 601 a 617 e já experimentadas na locomotiva 623 com bons resultados.

Annexo vos envio dous desenhos dessas gachetas, um para as locomotivas Mikado o outro para as Mallet, os quaes dão todas as dimensões a serem observadas na sua confecção.

Deveis fazer a substituição das gachetas actualmente em uso nas referidas locomotivas, toda a vez que taes locomotivas derem entrada em vossas Officinas, para reparação.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 21 de setembro de 1925.

Affonso A. Madureira
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Annexos.
C: ATL/INT-1 a 5
JAF/Vas.

CIRCULAR N.º 73/207

Srs. Inspectores de Tracção e Material Rodante

FOLHAS DE REMOÇÃO

Afim de evitarmos embaraços constantemente verificados com os ordenados de empregados removidos duma secção para outra, fica determinado:

As folhas de qualquer empregado removido de uma secção para outra, devem trazer os vistos dos dois inspectores, preenchidos todos os espaços de cada folha, inclusive o respectivo ordenado. —

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 23 de setembro de 1925.

Afonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

C: CEL.
AAM/AS.

CIRCULAR N.º 93/209

Srs. Instructores de Machinistas

**Gravatahy — Montenegro
Santa Maria — Cacequy
Bagé — Passo Fundo**

RELATORIO SEMANAL SOBRE APROVEITAMENTO DOS PRATICANTES

Para melhor uniformisar a elaboração dos relatorios semanaes, sobre o aproveitamento dos praticantes, transcrevo integralmente o relatorio feito pelo sr. Julio Mignot, instructor interino da 1.ª Secção. Deverá servir de modelo para todos os instructores, afim de que melhor e mais rapidamente se possa fiscalisar o serviço:

(Modelo)

Illm.º sr. Inspector de Tracção

Montenegro.

Relatorio semanal do aproveitamento dos praticantes de machinistas em serviço na linha, do dia 20 a 26 de setembro de 1925.

Nomes	Dias de viagem	Aproveitamento
João Manoel de Castro	7	Nesta semana tem trabalhado na manobra do quadro da estação de Gravatahy.
Julio Candido da Silva	7	Aguarda classificação.
João Honorio da Silva	7	Continúa trabalhando bem.
Getulino A. Alves	7	Vae em bom progresso de aperfeiçoamento.

Apreciações diversas

Ultimamente venho trabalhando com esta turma de tres praticantes e tenho notado bons serviços de parte delles. Tem-se registrado algumas difficuldades em viagem, taes como descarrilamentos e outras avarias e procuro fazel-os se tornarem senhores dos defeitos e corrigil-os, o que muito tem adeantado para elles.

Gravatahy, 26 de setembro de 1925.

(a) *Julio Mignot*

Instructor de machinistas Int.º

Aguarda classificação, significa que o praticante está apto para ser promovido.

Nas apreciações diversas, registrareis as vossas observações pessoaes sobre capacidade, interesse e intelligencia de cada praticante.

E' inutil a repetição e mencionamento de todas as instrucções dadas.

Tomareis em boa conta esta recommendação e accentúo que o relatorio é semanal.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 1.º de outubro de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

G: INT
AM/AK

80

CIRCULAR N.º 58/218

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção

TUBOS DE GAZ CARBONICO E OXYGENIO

Afim de procederdes da mesma forma, dou-vos, a seguir, copia da circular n.º 889, do sr. eng.º Chefe da 2.ª Divisão:

“Para evitarem-se enganos na entrega de tubos de gaz carbonico e oxygenio, deveis indicar nas respectivas notas de expedição a numeração que cada tubo desses trazer gravada ou em etiqueta, sempre que isto fôr possível”.

Nas officinas e nos depositos deve ser organizado um registro dos tubos de gaz carbonico e oxygenio, mais ou menos da seguinte forma:

Numero do tubo	Oxygenio ou gaz carbonico?	D A T A S		Numero da guia
		do recebimento	da devolução	

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 16 de outubro de 1925.

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

MR/AK

CIRCULAR N.º 58/220

Srs. Inspectores de Tracção

DEVOLUÇÃO DE BRONZES VELHOS

Como é de vosso conhecimento, nos ultimos mezes, tem augmentado consideravelmente a media de bronzes queimados e consequentemente as remessas de bronzes novos feitas pelas officinas aos diversos depositos têm sido avultadas. Entretanto, tem-se notado que, apezar dessa situação anormal quanto ao elevado numero de bronzes substituidos, diminuiu sensivelmente a devolução de bronzes velhos ás officinas.

Chamo portanto a vossa attenção, afim de que providencieis sobre a regularisação desse serviço, observando aos chefes de depositos, que vos são subordinados, o fiel cumprimento das ordens que sobre este assumpto se acham em vigor.

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 22 de outubro de 1925.

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

C: CHO-1-2-3 Lm
TFP/AS.

CIRCULAR N.º 62/224

Srs. Inspectores de Tracção

**ACOMPANHAMENTO DOS TRENS
DE PAGADORES**

Chamando a vossa attenção para as ordens contidas em circulares ns. 62/137, de 12 de junho de 1924, 62/117, de 18 de maio e 62/152, de 24 de junho do corrente anno, transcrevo, na integra, a de n.º 100, de 20 do corrente, do sr. Director Geral:

“Chegou ao conhecimento desta Directoria que não têm sido cumpridas as instrucções em vigor, relativamente á representação das divisões junto aos trens pagadores.

Segundo se vê de uma communicação feita pelo thesoureiro, ao Chefe da Contabilidade, os inspectores e residentes delegam, muitas vezes, poderes para representalos nos trens de pagadores, a funcionarios cujas categorias não correspondem a essas funcções e mais, que, em alguns casos, até mestres de linha tem deixado de acompanhar os pagadores, sendo substituidos por feitos, muitas vezes, analfabetos.

Essas irregularidades não só são assáz prejudiciaes aos serviços, como diminuem a garantia aos dinheiros da Estrada, em transitio nesses trens.

Reitero-vos, pois, as recommendações feitas em circulares anteriores e declaro-vos que sómente em casos excepcionalissimos os srs. residentes e inspectores poderão deixar de acompanhar os trens pagadores, mas, nesse caso, devem designar funcionarios de categoria.

Deveis providenciar para que esta circular tenha exacta e fiel execução. — (a) A. Pestana”.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 24 de outubro de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.^a Sub-Divisão.

MR/AS.

CIRCULAR N.º 44/228

Srs. Inspectores de Tracção

**DESCARRILAMENTO DE LOCOMOTIVAS E
CARROS NOS PATEOS DAS ESTAÇÕES**

E' commum, para facilitar o encarrilamento de locomotivas e carros, nos pateos de estações, puxarem sobre as chaves.

Tal pratica sempre occasiona avaria nos apparatus de chaves, além de na realidade nenhuma vantagem offerecer ao systema de encarrilamento pelo macaco. Fica, portanto, expressamente prohibido o encarrilamento de qualquer vehiculo pelo processo de “puxar sobre a chave”.

Qualquer inobservancia verificada á presente ordem será severamente punida.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 27 de outubro de 1925.

Affonso A. Madureira
Ajudante da 3.^a Sub-Divisão.

AAM/Vas.
C: CHV

CIRCULAR N.º 53/234

Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores de Tracção

PRISÕES NO RECINTO DA VIAÇÃO

Para o vosso conhecimento e providencias analogas, junto aos rondas desta Divisão, transcrevo o memorandum expedido a 27 do transacto ao Inspector da 2.ª Secção do Trafego pelo sr. eng.º Chefe da 2.ª Divisão:

“Ao vosso mem. n. F/448/5257 de 13 do corrente.

“Providenciae no sentido de poder a policia entrar no recinto da estação quando perseguindo turbulentos, empregados ou não, que para alli fogem afim de escaparem á correção. A prisão póde ser effectuada no recinto da estação, pois esta não deve, sob pretexto algum, servir de refugio aos desordeiros.

“Os rondas das entradas do recinto da estação devem ter instrucções severas para impedirem fugitivos, podendo mesmo prendel-os ao transporem a entrada, entregando-os no mesmo instante á policia municipal ou estadual, independente de qualquer outra formalidade que só servirá para delongas e assim facilitar a fuga do turbulento. (a) M. Parreira.”

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 3 de novembro de 1925.

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

VHL/AK

CIRCULAR N.º 74/236

Srs. Inspectores de Tracção

TRANSPORTE DE LOCOMOTIVAS PESADAS NOS TRECHOS DE PONTES FRACAS

Consultando á 4.ª Divisão sobre o transporte de locomotivas pesadas, como sejam as Mallet, Mikado Baldwin e Henschel, e as Mountain, em trechos onde temos pontes fracas e onde o trafego dessas locomotivas é prohibido, obtive, entre outras, as seguintes informações:

“PARA SOLUCIONAR ESSA QUESTÃO ACHAMOS QUE ELLAS PODERÃO SER REBOCADAS (ATE' MONTENEGRO) COMTANTO QUE VENHAM O MAIS POSSIVEL ALLIVIADAS, SEPARANDO-SE O TENDER E INTERCALANDO ENTRE CADA LOCOMOTIVA, INCLUSIVE A QUE REBOCA O TREM, 4 CARROS PLATAFORMAS VASIOS DE 12 M. DE COMPRIMENTO. A VELOCIDADE NAS PONTES NÃO DEVE ULTRAPASSAR 4 KMS. POR HORA, SER UNIFORME, QUER DIZER DEVE SER EVITADA TODA A MANOBRA QUE PRODUZA CHOQUES ETC., COMO AUGMENTO OU DIMINUIÇÃO DE VELOCIDADE SOBRE AS PONTES, DEVENDO-SE EVITAR PRINCIPALMENTE A APPLICAÇÃO DOS FREIOS DURANTE A PASSAGEM SOBRE QUALQUER PONTE.”

Dareis as necessarias instrucções aos srs. Chefes de Depositos, Instructores de machinistas e Machinistas, para que as presentes instrucções sejam rigorosamente cumpridas.

Outrosim, fica estabelecido que nos trechos mencionados os transportes destas locomotivas devem sempre ser acompa-

nhados pelos Instructores de machinistas, ou de outros funcionarios especialmente designados para esse fim.

Accusae o recebimento.

Escritorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 6 de novembro de 1925.

F. von Bock

Eng.^o Chefe da 3.^a Divisão Int.^o

C: DR/CHF/CHV/CHO-2
FvB/Vas

*CIRCULAR N.^o 40/240

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

VELOCIDADE DAS LOCOMOTIVAS MOUNTAIN. — VELOCIMETRO TELOC

Com a entrada em serviço das locomotivas Mountain, chamo a vossa attenção para a circular n.^o 141, de 8 de maio de 1922, que regularisa a velocidade maxima permittida para os trens nos diversos trechos de linha.

Accentúo novamente que essas instrucções sobre a velocidade maxima devem ser cumpridas rigorosamente, sob pena de serem tomadas as mais severas medidas disciplinares.

As locomotivas Mountain devem viajar sempre com os velocímetros Teloc em perfeito estado e com a fita registradora em perfeito funcionamento.

Observareis rigorosamente as instrucções já expeditas sobre o funcionamento do velocímetro Teloc e bem assim quanto ás notas que deverão ser feitas nas proprias fitas, afim de que se possa saber o numero do trem e da locomotiva, data, horario effectuado etc.

Após cada viagem redonda da locomotiva, o sr. Chefe de Deposito, a que pertence a locomotiva, antes de fazer a entrega da fita ao sr. Inspector, deve examinal-a com relação ao excesso de velocidade.

Sempre que constatar excessos de velocidade, notificará dessa irregularidade, immediatamente, ao machinista, participando o caso ao sr. Inspector, por occasião da remessa da fita.

O Inspector, depois de verificar as fitas e tomar as providencias que se tornarem necessarias, remettel-as-á ao sr. Ajudante da 3.^a Sub-Divisão, juntando as informações necessarias, se para isso houver motivo.

Em cada Deposito, onde existirem locomotivas providas de aparelhos velocimetros, deve haver em stock duas fitas completas para cada locomotiva. Sempre que uma das fitas de reserva for empregada, deve ser em seguida pedida outra ao Almojarifado, mediante pedido em formulario A-10. Dessa fórma evitar-se-á a paralysação do aparelho registrador por falta de fita.

Afim de garantir o bom funcionamento dos velocimetros, os Depositos, que tiverem a seu cargo locomotivas providas desses aparelhos, devem ter um velocimetro Teloc de reserva.

O aparelho Teloc, que se avariar em viagem, ou que não funcionar bem, será immediatamente substituido pelo de reserva. Os aparelhos avariados, pertencentes ás locomotivas da 1.^a, 2.^a, 3.^a e 5.^a secções, serão remettidos ás Officinas de Santa Maria e os aparelhos avariados pertencentes ás locomotivas da 4.^a Secção, ás Officinas de Rio Grande.

As officinas providenciarão o concerto, com a maior urgencia possivel, e os fornecerão, a pedido, em troca de outros que necessitarem de reparação.

A remessa dos velocimetros deve ser feita em caixas onde os aparelhos sejam bem acondicionados e protegidos contra avarias. Tanto as officinas como os depositos deverão ter um livro de registro especialmente para os velocimetros, onde tomarão nota do: numero do aparelho Teloc; data da entrada em serviço; numero da locomotiva em que trabalha; estado do aparelho etc., conforme instrucções que a respeito serão dadas.

As ordens acima dadas, referentes ao velocimetro Teloc, tornam-se extensivas a todas locomotivas providas desses aparelhos.

Quanto ás disposições sobre a velocidade estabelecida na circular n.º 141, de 8 de maio de 1922, declaro-vos que continuam em pleno vigor para todas as locomotivas.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 11 de novembro de 1925.

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

C: CHO-1,2,3/DR/CHF/CHV/ AJL-2/ATL
FVA/AK

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.ª Divisão

Locomoção

INSTRUÇÕES SOBRE O VELOCIMETRO TELOC

Annexas á circular n.º 10/240, de 11/11/1925.

FINS DO VELOCIMETRO TELOC

O velocimetro Teloc tem por fim:

1.º — Indicar a velocidade momentanea da locomotiva, e registral-a numa fita de papel devidamente graduada;

2.º — Indicar as horas e minutos do dia, e registral-os na fita de papel, correspondentemente ás velocidades;

3.º — Marcar os kilometros percorridos pela locomotiva:

O mecanismo da velocidade funciona independentemente do tempo. O mecanismo do tempo é constituído de um relógio commum, tendo porém mostrador dividido em 24 horas em vez de 12, como é habitual.

INSTRUÇÕES PARA O USO DO VELOCIMETRO

Deve-se dar corda, ao relógio do velocimetro, todos os dias, isto é, de 24 em 24 horas. Para isto, se torce a chave de borboleta que se acha na frente, á direita do aparelho.

Devem-se acertar os ponteiros pela hora official da Viação. Para isto, puxa-se a chave de borboleta citada, um pouco para fóra e torce-se, fazendo os ponteiros se moverem para frente. Não se devem torcer os ponteiros para traz, pois, assim fazendo, damnifica-se o aparelho.

Antes do inicio de cada viagem, deve-se verificar que o relógio do velocimetro esteja com corda e marque a mesma hora do relógio da estação.

O contador, que se acha na parte inferior do aparelho, indica o numero total de kilometros percorridos pela locomotiva e registra até 99.999 kilometros.

Além desses cinco algarismos, existem tres outros encarnados, á direita dos primeiros. Estes tres algarismos encarnados servem para marcar os kilometros percorridos numa viagem redonda e contam até 999 kilometros. Sempre que se iniciar uma nova viagem, deve-se, por meio do botão que se acha á direita do velocimetro, levar a zero as tres casas encarnadas do contador.

LUBRIFICAÇÃO DO VELOCIMETRO

Para garantir o seu funcionamento normal, é indispensavel que o velocimetro seja lubrificado periodicamente.

A lubrificação deve ser feita:

1.º — pelo lado externo do aparelho, no seu mecanismo, deitando-se no pequeno reservatorio B, indicado á figura 1 do desenho annexo, oleo fino, usado nos aparelhos telegraphicos;

2.º — no eixo vertical de rotação, com graxa patente, que será posta no copo de graxa A, representado á figura 1 do desenho;

3.º — nas caixas de engrenagens que contêm as rodas dentadas conicas, com oleo B, que deve encher a caixa até ao meio;

4.º — com oleo B, em todos os eixos e pinos que transformam o movimento rectilíneo alternativo dos braços de conjugação em movimento rotativo.

OBRIGAÇÕES DOS INSPECTORES, CHEFES DE DEPOSITOS E MACHINISTAS

Aos machinistas compete:

1.º — dar corda ao relógio do velocímetro, todos os dias, isto é, de 24 em 24 horas;

2.º — acertar os ponteiros pela hora do relógio da estação, antes da partida para uma nova viagem;

3.º — levar a zero as tres casas encarnadas do contador, toda vez que a locomotiva tiver concluido uma viagem redonda e estiver prestes a sair para outra viagem;

4.º — attender cuidadosamente á lubrificação do velocímetro e do seu movimento, observando as seguintes normas:

a) semanalmente deitar óleo fino no reservatorio B e dar diariamente um pequeno aperto no copo de graxa A. Verificar a quantidade de graxa contida no copo A e renovar-a quando estiver prestes a se exgollar;

b) cuidar que o óleo B esteja sempre ao meio na caixa de engrenagem que contém as rodas dentadas conicas. O óleo deverá ser renovado sempre que se verificarem impurezas accumuladas;

c) toda vez que lubrificar o movimento de distribuição de sua locomotiva, lubrificar, tambem, com óleo B, todos os eixos e pinos do movimento de transmissão do velocímetro.

5.º — apresentar ao respectivo chefe do Deposito, até segunda ordem, um memorandum contendo o horario effectuado numa viagem redonda.

Aos Chefes de depositos compete:

1.º — fiscalisar e fazer cumprir pelos machinistas as disposições acima, afim de assegurar o bom funcionamento do velocímetro.

2.º — retirar do velocímetro, depois de cada viagem redonda da locomotiva, a fita graphica.

3.º — indicar na fita graphica os seguintes dados:

a) n.º da locomotiva e do trem;

b) viagem effectuada;

c) data da sahida da locomotiva e de seu regresso ao ponto inicial;

d) numero de kilometros percorridos na viagem redonda, indicados pelos numeros encarnados do velocímetro;

4.º — exigir do machinista o horario effectuado numa viagem redonda;

5.º — fazer a entrega das fitas e de todos esses dados ao Inspector de Tracção;

6.º — sempre que constatar excessos de velocidade, notificar dessa irregularidade, immediatamente, ao machinista, participando o caso ao sr. Inspector, por ocasião da remessa da fita.

Aos Inspectores de Tracção compete:

1.º — fazer cumprir as disposições acima;

2.º — verificar as fitas recebidas do Chefe de Deposito e remettel-as ao sr. Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

Sempre que for necessario, tomará as providencias que lhe couberem e fará o commentario ao eng.º Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

EXPLICAÇÕES SOBRE A FITA GRAPHICA

Para maior clareza, junto uma parte da fita graphica, registrada pelo velocímetro da locomotiva Mallet n.º 623, em 11 de março do corrente anno, quando effectuava um trem de Cerro Chato a Bagé. O trecho ahi representado é o de Biboca a Rio Negro.

Como se vê, a fita de papel é dividida na parte inferior, por 10 linhas horizontaes, parallelas, equidistantes, correspondentes ás velocidades de zero a 90 kms/hora.

Esta parte inferior da fita é destinada ao graphico da velocidade, que é a linha irregular preta desenhada pela ponta metallica do velocimetro. Os numeros V V V indicam o numero de kilometros percorridos por hora. A parte superior da fita está dividida por 7 linhas horizontaes correspondentes de 0 até 30 minutos; o espaço entre 2 linhas adjacentes corresponde, portanto, a 5 minutos.

Os numeros m m m indicam o numero de minutos a que corresponde cada linha horizontal.

Os numeros h h h indicam as horas a que corresponde cada uma dessas mesmas linhas.

A linha irregular preta que cobre a parte superior da fita, é o graphico do tempo, isto é, o horario effectuado pelo trem.

A cada 30 minutos, uma outra ponta metallica descreve uma linha vertical; portanto, o espaço comprehendido entre 2 verticaes é sempre igual a 30 minutos.

As horas do dia lêem-se por um pequeno furo f, situado 6 millimetros á esquerda da linha vertical dos 30 minutos traçada pela ponta metallica. Os minutos se lêem pela linha horizontal que é cortada pela linha do graphico do tempo, baseado nos números m m m.

Os furos, equidistantes de 5 em 5 millimetros, ao longo de toda a fita, e representados na linha dos zéros kilometros, na linha dos 90 kilometros e na linha dos 30 minutos ou 24 horas, marcam o numero de kilometros percorridos pela locomotiva.

O afastamento entrè 2 pontos, que, como se disse, é de 5 millimetros, corresponde a 1 kilometro.

EXEMPLO:

O exemplo seguinte esclarecerá melhor o que acima ficou exposto:

Supponhamos o trem num certo ponto da linha, indicado no graphico pela linha pontuada S S e vejamos o que o graphico nos pode dizer sobre a marcha do trem.

EM PRIMEIRO LUGAR,

verificamos que entre o ponto S e Rio Negro, existem 11 pontos, marcados na linha dos 0 kilometros: isto significa que o trem se achava a 11 kilometros antes de Rio Negro.

EM SEGUNDO LUGAR,

observamos que a linha S S corta a linha irregular da velocidade num ponto J muito proximo á linha correspondente á velocidade de 20 km/hora. Isso quer dizer que o trem ia nesse ponto com a velocidade de 19 km/hora.

EM TERCEIRO LUGAR,

constatamos que a ultima hora marcada em relação á linha S S, (ponto f) foi a de 21 horas; depois dos 30 minutos o velocimetro marcou a linha vertical das 21 horas e 30 minutos e finalmente a linha S S vae encontrar a linha irregular do tempo, perto da linha correspondente aos 15 minutos (ponto K no graphico), não chegando a attingil-a. Deduz-se então que são 14 minutos, que, addicionados aos 30 minutos já decorridos, perfazem $30 + 14 = 44$ minutos. Logo o trem estava no ponto S, ás 21 horas e 44 minutos.

Concluindo, o graphico nos indica que quando o trem se achava a 11 kilometros exactos distantes de Rio Negro, eram 21 horas e 44 minutos e sua velocidade era de 19 kilometros por hora.

UM INCIDENTE

Observando a linha irregular da velocidade, verificamos que depois de 4 kilometros, além de Biboca e 1 km. 400 m. além de Santa Rosa, essa linha chega a zéro km. e ao mesmo tempo se eleva perpendicularmente chegando no 1.º caso (ponto h) a 21 km/hora e no 2.º caso a 26 km/hora (ponto h_1): isto quer dizer que a locomotiva patinou nesses dois pontos da linha.

Desejando-se saber a hora em que se deram estas duas patinações, basta considerar as duas perpendiculares h e h_1 , em relação á linha do tempo; verifica-se então que a patinação além de Biboca se deu ás 20 horas e 2 minutos e a patinação além de Santa Rosa ás 21 horas e 7 minutos.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 11 de novembro de 1925.

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

PID/AK

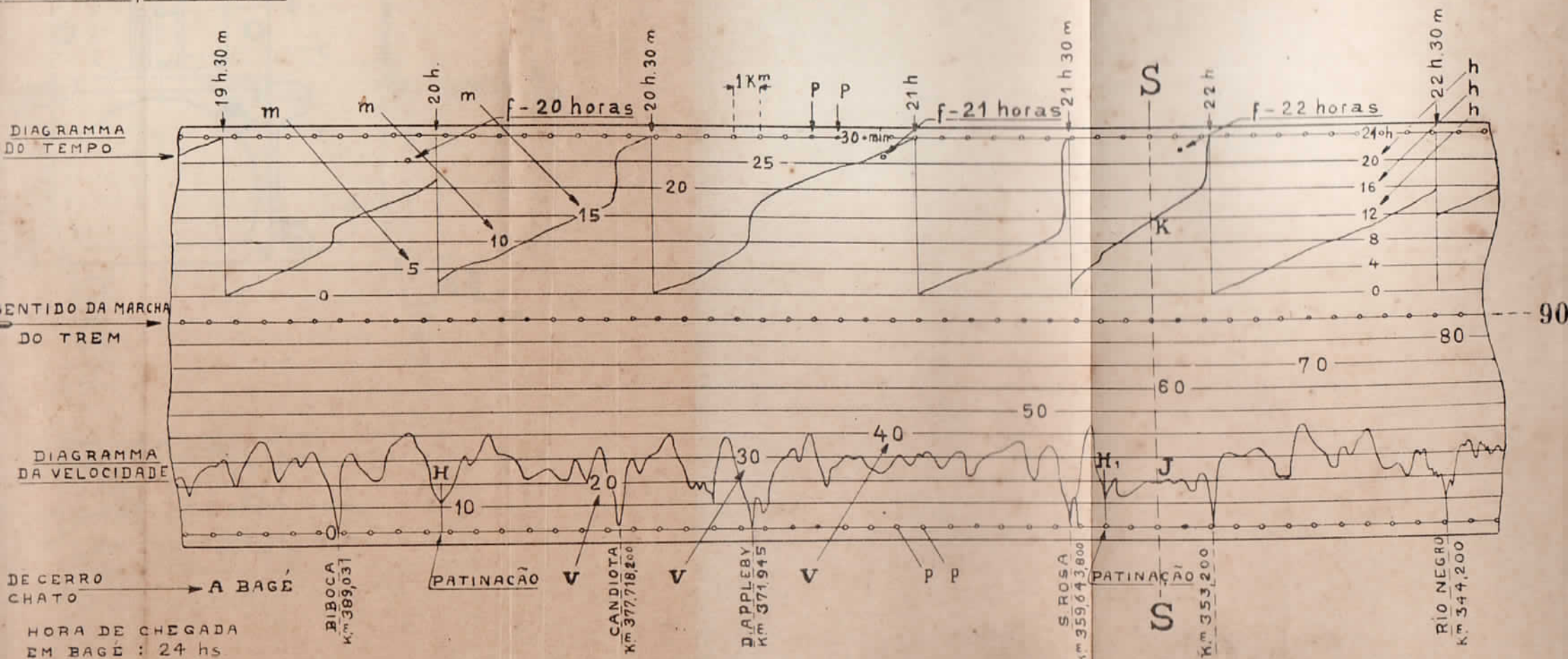
FAC-SIMILE

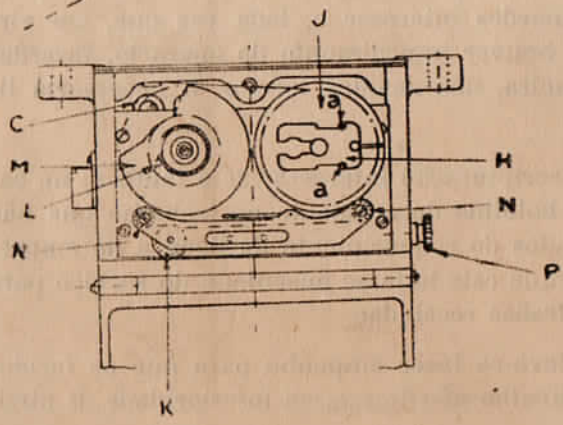
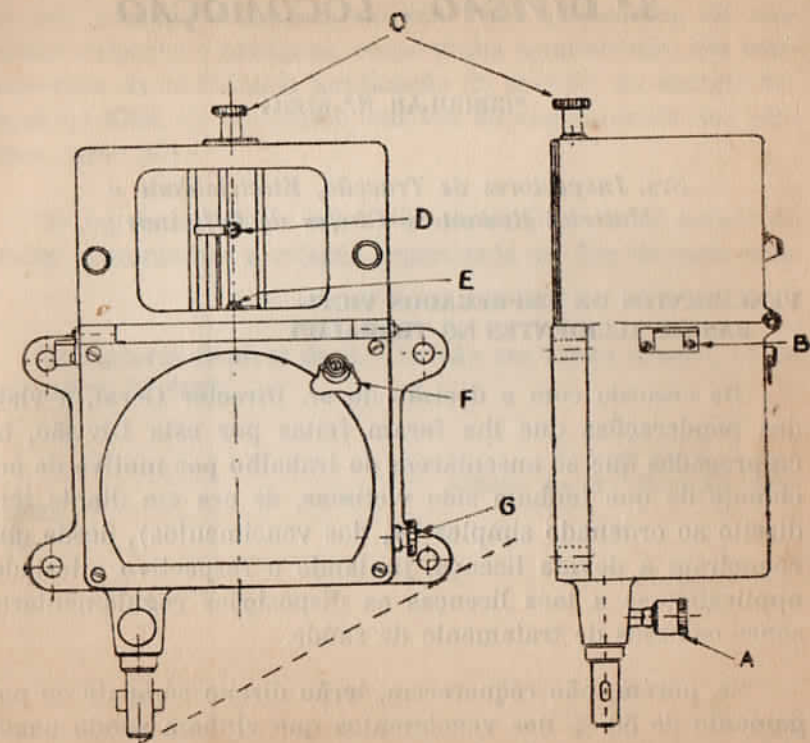
DE UM DIAGRAMMA EXTRAHIDO DO VELOCIMETRO "TELOC".

LOCOMOTIVA Nº 623.

TRECHO BIBOCA A RIO NEGRO.

DATA:
11 DE MARÇO DE 1925





3.ª DIVISÃO - LOCOMOÇÃO

*CIRCULAR N.º 62/244

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

VENCIMENTOS DE EMPREGADOS VICTI- MAS DE ACCIDENTES NO TRABALHO

De accordo com a decisão do sr. Director Geral, á vista das ponderações que lhe foram feitas por esta Divisão, os empregados que se ausentarem do trabalho por motivo de accidente de que tenham sido victimas, de ora em diante têm direito ao ordenado simples ($\frac{1}{2}$ dos vencimentos), desde que requeiram a devida licença, juntando o respectivo attestado, applicando-se a taes licenças as disposições regulamentares sobre os casos de tratamento de saúde.

Se, porém, não requererem, terão direito sómente ao pagamento de 50 % dos vencimentos que vinham sendo pagos até agora. Para evitar, pois, prejuizo aos interessados, recommendo-vos tomardes interesse e, toda vez que, em virtude de accidente, houver impedimento do operario, fazerdes com que elle requeira, nos devidos termos, a necessaria licença.

A Secção de Escripuração interessar-se-á tambem no caso e devolverá os boletins de accidente no trabalho que não vierem acompanhados do requerimento de licença do empregado ferido, desde que este haja se ausentado do serviço para o tratamento das lesões recebidas.

Em resumo, deve-se fazer empenho para que os feridos em accidente no trabalho não fiquem em inferioridade de direi-

tos aos doentes communs, muitas vezes portadores de molestias vulgares e benignas, como vinha acontecendo, em consequencia da indistincta applicação do art.º 9.º do decreto federal n.º 3724, de 15/1/1919, em vez do regulamento dos serviços (art.º 57).

Os requerimentos e o boletim de declaração de accidente devem acompanhar a relação organizada ao fim de cada mez.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 14 de novembro de 1925.

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

C: CEL
VHL/Vas

CIRCULAR N.º 93/245

Srs. Chefes de Officinas

RELATORIOS DOS SERVIÇOS

Para os devidos fins, communico-vos que, a partir de setembro ultimo, os vossos relatorios não devem ser mais organizados mensalmente, e sim trimestralmente, sendo que os 3 ultimos mezes deste anno já devem ser relatados em conjunto.

A relação dos serviços extraordinarios não precisa mais ser enviada diariamente, como vinheis fazendo; basta remetter, junto á folha de vencimentos, uma carta discriminando o total exacto dos trabalhos extraordinarios realizados durante o mez, como aliás já fazeis.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 14 de novembro de 1925.

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

VHL/Vas

CIRCULAR N.º 26/252

Srs. Chefes de Officinas

MODIFICAÇÃO NOS VAGÕES FECHADOS, SERIE 3301 A 3340, DE 28 TONELADAS DE LOTAÇÃO, ADQUIRIDOS A' E. F. NOROESTE DO BRASIL

Tendo-se verificado que as correntes de segurança dos 40 vagões fechados de 28 toneladas de lotação, serie 3301 a 3340, ultimamente adquiridos estragam os mangotes, quando engatados, devido á posição em que estão collocados, isto é, muito proximas aos pára-choques, providenciae para que sejam mudadas para o lado externo dos montantes centraes das cabeceiras, de accordo com o desenho D-319 que junto vos remetto.

Actualmente, a distancia entre centros dessas correntes é de 60 centimetros; com a alteração o afastamento entre as correntes passará a ser de 103 centimetros, que é o mais aproximado possivel, dada a posição dos montantes, da nossa medida "standard", que é 1 metro.

A conducta do freio a vacuo deverá tambem soffrer uma pequena alteração. A' distancia de 35 centimetros, pouco mais ou menos, duma e outra cabeceira, essa conducta soffre uma pequena curvatura. Deverão ser retiradas as duas extremidades dessa conducta, desde as cabeceiras até as luvas existentes nas distancias de 255 centimetros e 212 centimetros das cabeceiras, e ser desfeita a citada curva, de módo que essas partes da conducta se tornem rectas. A distancia entre o centro do mangote e o centro do pára-choque passará, com essa alteração, de 41 centimetros para 33 centimetros.

Essas alterações deverão ser feitas aos poucos, isto é, quando se der ocasião, e de modo que não haja prejuizo na marcha desses vagões.

Communicar-me-heis sempre que effectuardes taes alterações, citando o numero do vagão.

Escriptorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 25 de novembro de 1925.

F. von Bock
Chefe da 3.^a Divisão Int.*

C: ATL/INT/INM/GHO
Annexos: (4 desenhos)
JAF/AS.

CIRCULAR N.º 29/255

Srs. Inspectores de Tracção

LUBRIFICAÇÃO DE VEICULOS

Continuando a ser consideravel o numero de bronzes queimados nos vagões, e tendo-se procurado reduzir essas avarias, verificou-se que, na maior parte dos casos, o metal patente quebra ou fica solto no bronze. Podendo-se attribuir á preparação do bronze ou á má qualidade do metal a causa das avarias, recommendei aos srs. Chefes de Officinas que verificassem se havia qualquer irregularidade nesse trabalho, que entretanto, se constatou ser executado com capricho e material de primeira ordem.

E' evidente, pois, que as queimas de bronze se devem ao pouco cuidado que diversos postos de visita têm com a lubrificação. Parece haver até postos que se limitam a mudar a data da ultima lubrificação, sem tocar o enchimento.

Ora, com os continuos abalos que soffre a massa do enchimento dentro da caixa, este diminue o espaço que occupava, afastando-se da manga do eixo a ponto de deixar entre a manga e o enchimento um espaço livre, de modo que a lubrificação fica sendo nulla. Então começa o aquecimento do bronze, produzido pela fricção da superficie da manga. A camada de metal patente aquece a ponto de fazer a fuzão do estanho que liga a parte do bronze, cuja temperatura de fuzão é inferior á do metal patente, e este vae se quebrando aos poucos até entrar tambem em fuzão, se o vehiculo continuar a sua marcha. Quando esfriar o bronze, o estanho que liga o bronze e o metal patente, não os une mais.

Assim, verifica-se que a soldadura frouxa de estanho e o quebramento do metal patente é, apenas, uma consequencia do aquecimento, mas não a causa.

Com a grande quantidade de enchimento novo fornecido pelas officinas, faz-se necessario exercer rigorosa fiscalisação, fazendo com que os postos de visita tomem o interesse que o serviço de lubrificação merece.

Apurado que uma lubrificação foi mal praticada ou deixou de ser feita, sendo apenas mudada a data, o infractor deve ser severamente punido.

Deveis tomar promptas providencias, pois a queima de bronzes precisa ser reduzida sem demora a uma quantidade insignificante de casos fortuitos.

Escritorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 2 de dezembro de 1925.

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

C: INM/CHO
FVB/AK

CIRCULAR N.^o 15/257

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

READMISSÃO DE EMPREGADOS

Apezar do antigo accordo que ha entre as quatro Divisões desta Viação, para que nenhum empregado seja admitido sem indagar-se se já esteve ao serviço da estrada, em qual repartição e por que motivo a deixou, continuam a ser readmittidos individuos que abandonaram o trabalho aqui ou alli para se eximir de punições em que incorreram.

O resultado é que as medidas disciplinares já não produzem resultado em diversas secções, principalmente em Santa Maria, onde devido a aglomeração de pessoal, se vae tornando habito os empregados abandonarem o serviço desta ou daquela Divisão, com a certeza de serem readmittidos na outra, apenas alguns dias depois.

E' um abuso que deve ser cohibido immediatamente, a bem do serviço commum.

Para isso, deveis exercer severa fiscalisação nas admissões de pessoal, recommendando que os proprios candidatos não sómente sejam interrogados, mas tambem que se indague das repartições vizinhas se os conhecem e se não oppõem algum impedimento á sua admissão. Esta medida é de facil execução, pois estaes em contacto diario e reciproco com os agentes, inspectores do Trafego, residentes, etc., com os quaes sempre procurareis agir de accordo.

Além disso, deve ser rigorosamente cumprida a ordem que estabelece o prazo minimo de tres mezes entre a demissão e a readmissão dos empregados, quando a esta não se oppuzerem os interesses das outras repartições.

E sempre que, por falsas informações ou por qualquer outro motivo, for feita uma readmissão incompatível com outra ou outras divisões, deveis demittir em seguida o empregado, fazendo as communicações devidas.

Escritorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 2 de dezembro de 1925.

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

C: CHD/CHF/CHV/DR
VHL/Vas.

CIRCULAR N.^o 43/259

Srs. Chefes de Officinas

INCENDIOS DE VEHICULOS — RECLAMAÇÕES A'S COMPANHIAS DE SEGUROS

Declaro-vos, para os devidos fins, que todas as despesas de material e mão de obra, effectuadas com a reparação ou reconstrucção de vehiculos damnificados em incendios, devem ser debitadas á conta de "Reclamações ás Companhias de Seguros — Vagão n.^o.....".

Para regularidade do serviço, a Secção de Expediente communicar-vos-á, desta data em diante, os vehiculos que forem presa de incendio.

Escritorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 4 de dezembro de 1925.

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

C: CEL/FEL/INM/PM
AG/AS.

CIRCULAR N.º 62/262

Srs. Chefes de Officinas

SUBSTITUIÇÃO DE EMPREGADOS

Providenciareis para que, de ora em diante, na columna de observação da folha de vencimentos, quando se tratar de diferenças de ordenado por substituições de empregados, conste o nome do substituído. Observar-se-á: "Substituindo o escripturario ou operario de tal classe, F. de Tal."

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 7 de dezembro de 1925.

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

C: CEL
VHL/AK

CIRCULAR N.º 26/264

Srs. Chefes de Officinas

VESTIBULOS E FOLLES DE INTER-COMUNICAÇÃO NOS CARROS DE TRENS DE PASSAGEIROS

Sendo nossa intenção dotar de vestibulos e folles de intercomunicação os carros que entram na composição dos trens de passageiros dos principaes trechos de nossa rêde, fica adoptado o seguinte criterio:

1.º — Em 1.º lugar deve-se dotar de vestibulos e folles os seguintes carros:

Dormitorios
Restaurantes
Cozinha

2.º — Em 2.º lugar os carros de 2.ª classe de procedencia belga, de longarinas de ferro e com 14,650 metros de comprimento e os carros de 2.ª classe typo Standard, ultimamente construidos nas Officinas de Santa Maria.

3.º — Os carros de bagagem-correio typo Standard.

4.º — Os carros de passageiros de 1.ª classe typo Standard e os carros de 1.ª classe de procedencia belga, de longarinas de ferro e de 14,650 metros de comprimento.

Fica assentado que qualquer carro dos mencionados no n.º 1, que estiver em reparação nas officinas, deve receber immediatamente vestibulo e folles.

Quanto aos carros que figuram sob ns. 2.º, 3.º e 4.º sómente se lhes farão os vestibulos e folles quando necessitarem de reparações maiores nas plataformas, quando se tratar de

carros em reconstrução ou sempre que receberdes ordens especiaes desta chefia.

Para a construcção dos vestibulos e folles, obedecereis ao systema adoptado nos 30 carros de 1.^a classe da Familleureux e que se acha representado nos desenhos, dos quaes annexo vos envio copia.

Peço accusardes recebimento.

Escritorio Central da 3.^a Divisão em Porto Alegre, 9 de dezembro de 1925.

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

Annexos.

C: DR/CHF/ATL/INM/INT

FVB/AK

1926