

**VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL**

**3.ª Divisão**

**CIRCULARES DE 1921 a 1927**

---

**VOLUME 7      ANO 1927**

CIRCULAR N.º 1

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

**GRADUAÇÃO DE FREIOS NOS  
POSTOS DE VISITA**

Apezar de reiteradas as ordens prohibindo a utilização de pregos e tirefonds na graduação dos freios dos carros e vagões, continúa se reproduzindo o abuso destas ordens da parte dos visitadores a tal ponto que a 4.ª Divisão, prejudicada no desvio daquelles materiaes, se dirigiu em carta a esta chefia, pedindo as devidas providencias.

Nestas condições, dermino que reiteréis as minhas ordens junto aos chefes de depositos e visitadores, dando-lhes instrucções para que de todos os vehiculos sejam retirados os pregos e tirefonds **que existirem servindo de pinos de graduação e immediatamente substituidos por pinos apropriados e justos nos furos das barras, com os respectivos contrapinos.**

Os visitadores deverão communicar por escripto ao chefe de deposito, ao qual estão subordinados, o numero dos vagões que chegarem em seus postos com os freios graduados com pregos em vez de pinos.

Estas communicações enviareis ao inspector da ultima secção pela qual transitou o vehiculo, que, apurado o infractor, o responsabilizará.

Serão severamente punidos os infractores da presente ordem.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 3 de janeiro de 1927.

Visto:

*Octacilio Pereira*  
Director Geral

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

P. 53  
i/l.



CIRCULAR N.º 3

*Srs Chefes de Oficinas e Inspectores de Tracção*

**ROSCAS USADAS NAS LOCOMOTIVAS NS. 801 — 825**

Para uso das Officinas e Depositos, junto vos envio uma tabella em papel prussiato pela qual se verificam todos os typos de roscas usadas nas locomotivas Mountain ns. 801 a 825.

Verifica-se nessa tabella, que:

- 1) as roscas com diametro até 10 mm., devem ser roscas "metricas";
- 2) as roscas com diametro superior a 10 mm., devem ser Withworth;
- 3) as roscas de gaz devem ser do typo Withworth para tubos;
- 4) as roscas para a tubulagem e peças concernentes devem ter 14 fios por pollegada;
- 5) além das roscas acima, existem tambem roscas espezias.

Encontra-se nessa tabella, o numero de fios por pollegada das roscas para diversas peças, conforme o diametro das mesmas.

Peço tomardes em consideração a presente tabella, servindo-vos da mesma, sempre que fizerdes uma rosca em qualquer uma das peças das locomotivas ns. 801—825.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 3 de janeiro de 1927.

G: CD/ATL/AJL-1-2.  
Annexo  
File 53

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

CIRCULAR N.º 4

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

**INSTRUÇÕES SOBRE A REMESSA DOS GRAPHICOS DOS VELOCIMETROS**

Remetto-vos annexas, em folheto (\*), as "Instrucções sobre a remessa dos graphicos dos velocimetros", que devem ser annexadas, de modo seguro, á caderneta da circular n.º 10/240, de 11 de novembro de 1925.

A quantidade remettida a cada Inspectoria corresponde ao instructor e ao numero de machinistas existentes; entretanto, se vierem a faltar desses folhetos, deveis pedir a este escriptorio o devido supprimento.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 7 de janeiro de 1927.

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

P. 10  
f/3.

(\*) O folheto alludido é a circular n.º 10/365, de 30 de novembro de 1926, já incluída no lugar competente desta collecção.

CIRCULAR N.º 5

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção*

**GUIA DO MACHINISTA**

Esta Divisão adquiriu para uso dos seus auxiliares, Instructores e Machinistas o "Guia do Machinista e do fogueiro de locomotivas", de auctoria do eng.º José Victor Duro Sequeira, em dois volumes.

Trata-se de um livro de grande utilidade principalmente para os Chefes de Depositos, Instructores e Machinistas.

No livro texto encontram-se claramente estudados e expostos todos os assumptos referentes ás locomotivas.

O atlas, methodicamente organizado, facilitará a comprehensão do pessoal ávido de aperfeiçoar os seus conhecimentos.

O referido guia, que pertence ao archivo das officinas, Inspectorias e Depositos, custa 24\$000 e deve ser convenientemente encapado para não soffrer estragos.

Fica portanto, esclarecido que em caso remoção os exemplares não devem ser levados pelo funcionario removido.

Recommendo-vos, ainda a conveniencia dos chefes de Depositos proporcionarem a leitura desse "Guia" nas escolas nocturnas.

A distribuição dos exemplares é a seguinte:

1 para cada Ajudante de Divisão .....	2
1 para o Chefe da Secção Technica .....	1
1 para cada Chefe de Officinas .....	3
1 para cada Inspector de Tracção .....	6
1 para cada Chefe de Deposito .....	17
1 para cada Instructor de Machinista .....	5
Total .....	34

Deveis accusar o recebimento desta circular e dos exemplares recebidos.

Escritorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 3 de janeiro de 1927.

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

C: DR/AJL-1-2/ATL  
c/2.  
File 2.



CIRCULAR N.º 7

*Srs. Chefes de Officinas*

**OBSERVAÇÕES SOBRE LICENÇAS PARA  
TRATAMENTO DE SAÚDE**

Recommendo-vos que nas folhas de vencimentos, na columna **Observações**, quando se tratar de licenciados para tratamento de saúde, conste a data da communicação feita pela 1.ª Divisão.

Essa data constará nos formularios L-62 desta Divisão, de ora em diante, antes dos nomes a que se refere.

Porto Alegre, 19 de janeiro de 1927.

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

C: CEL/FEL/AK  
f/1.  
P. 18.

CIRCULAR N.º 8

*Srs. Chefes de Officinas*

**REVISÃO NOS CYLINDROS DE FREIO**

Recommendo-vos que, por ocasião da reparação dos vagões, os cylindros de freio sejam completamente desmontados e revisados, afim de serem removidos quaesquer defeitos existentes.

Por varias vezes têm sido substituidos cylindros de freios em vehiculos recentemente sahidos das Officinas, por estarem furados na parte superior, o que demonstra não terem sido estes retirados para o devido exame.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 10 de janeiro de 1927.

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

File 27  
C: DR  
f/3.

CIRCULAR N.º 58/11

*Srs. Chefes de Officinas*

**BOCCAES DE MANGOTES DE FREIO A VACUO**

Tendo-se verificado existirem em serviço boccaes de freio a vacuo fóra de bitola, dermino que todas as Officinas, Depositos e Postos de Visita tenham em seu poder, para servir de modelo dois boccaes legitimos Gresham and Craven da fabrica ingleza Vacuum Brake Co. Estes boccaes tem gravados os seguintes dizeres:

Gresham & Craven Ltd. G & C Ltd. 4/24 V. B. Co. 18

De posse desses boccaes, as Officinas, Depositos e Postos de Visita controlarão todos os boccaes em serviço nas locomotivas e vehiculos, substituindo aquelles que não apresentarem medidas eguaes aos legitimos e não engatarem convenientemente.

Todos os boccaes defeituosos e avariados devem ser remettidos ás Officinas que servem as respectivas secções de Inspectorias, afim de serem soldados, reparados e ajustados de accordo com os modelos originaes da fabrica ingleza.

Dentro em breve receberéis copias de um estudo feito pelos Engenheiros especialistas da firma Gresham & Craven e Vacuum Brake Co. e que em dezembro p. p. pessoalmente examinaram as condições do freio do material de tracção e rodante.

Devemos melhorar as condições technicas, bem como a conservação das installações do nosso freio a vacuo afim de obtermos resultados cada vez mais positivos com o seu eficiente funcionamento nos trens conforme recommendam e indicam os referidos especialistas.

Quando estiver concluída a montagem dos poucos vagões que ainda restam a montar nas Officinas de Rio Grande, a

existencia total de carros e vagões da Viação Ferrea, inclusive os vehiculos de firmas particulares, será de 3343 vehiculos.

Desse numero de vehiculos, 1675, estão munidos de freio a vacuo completo e em pleno funcionamento ou sejam, 50 % do total de vehiculos existentes; 245, estão munidos de freio a vacuo incompleto, ou seja, 7 % do total de vehiculos existentes.

Dahi resulta que, si completarmos a installação de freio a vacuo nos 245 vehiculos que possuem a installação, porem com a falta de algumas peças, teremos que a percentagem de vehiculos munidos de freio a vacuo em pleno funcionamento subirá a 57 %.

Nesse caso, a percentagem de vehiculos desprovidos de freio a vacuo ficará reduzida a 43 % do numero total de vehiculos existentes.

Conto portanto que vos interessareis pessoalmente, não só para que seja completada a installação nos 245 vehiculos onde falta acrescentar algumas peças, como tambem que vos dedicareis á conservação das installações que se acham em pleno funcionamento.

Desta forma, dentro de prazo razoavel, veremos regularizada a boa conservação de freio a vacuo, assegurando assim o seu perfeito funcionamento, indispensavel a boa marcha e segurança de cada trem.

Por sua vez, esta Chefia tomou providencias no sentido de que o material de borracha adquirido, seja de primeira qualidade, ficando assim garantida essa importantissima parte para o bom funcionamento do freio.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 11 de janeiro de 1927.

C: DR/CHD/CHF/ATL/AJL/INT.  
a/2.

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



CIRCULAR N.º 66/12

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**PASSES LIVRES OU COM ABATIMENTO**

A partir do corrente mez a relação de passes livres deverá obedecer ao modelo que junto vos envio.

Essa relação será confeccionada nos escriptorios das Oficinas e inspectorias, e deverá ser escripta á machina.

No fim da relação dareis em resumo o numero de passes emittidos em 1.ª e 2.ª classe, por motivos de serviço, remoção ou doença, e o total. O numero de passes simples ou de ida e volta.

Tambem, de accordo com o annexo, deveis fazer uma relação dos requerimentos de passes com abatimento, que, por motivo de urgencia, forem por vós despachados, dando, no fim, um resumo por classe, simples ou de ida e volta, e o total de passagens concedidas.

Essas relações deverão estar neste Escriptorio Central até o dia 8 do mez seguinte.

Ficam, pois, sem effeito as ordens contidas em circulares anteriores sobre relação de passes livres, bem como a circular que manda communicardes a esta Chefia, por carta, concessões feitas por vós, em caso de urgencia, de passes com abatimento.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 14 de janeiro de 1927.

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

Annexos  
C: DR  
ak/3.

CIRCULAR N.º 43

*Srs. Chefes de Oficinas*

**PRECAUÇÕES NA REPARAÇÃO DE VEICULOS**

1) — Recommendo-vos a necessidade da rectificação continua das mangas e franges dos eixos de carros e vagões, obedecendo-se para o furo do centro do eixo o calibre standard representado no desenho ZA-521, annexo.

2) — Recommendo-vos que todos os rodados cujas bandagens são torneadas nos tornos **rapidos** não sejam suspensos pelos centros e sim pelas buchas de que está provido cada torno.

3) — Recommendo-vos que os bronzes para os eixos dos vehiculos sejam fundidos em diferentes mandris para sempre ter em **stock** bronzes de todas as medidas.

Porto Alegre, 14 de janeiro de 1927.

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

Annexo  
P-27  
C: ATL/AJL-2/INM  
a/l.

CIRCULAR N.º 44

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO  
INCORPORADO À VIAÇÃO FERREA**

Communico-vos que, de accordo com o requerimento do sr. Evaristo dos Santos, deferido por S. Excia. o sr. Presidente do Estado, passaram á propriedade da Viação Ferrea, em data de 11 de setembro de 1926, os seguintes vehiculos e locomotivas, importados por aquelle industrialista nos termos do contracto lavrado a 20 de março de 1924:

**Locomotivas:**

4 Mikado, classe K. S. 38, da Baldwin Locomotive Works, ns. de fabricação: 58.156, 58.157, 58.158 e 58.159; ns. da Viação: 531 a 534.

2 Mallet, classe M. S. 60, da Baldwin Locomotive Works, ns. de fabricação: 58.160 e 58.161; ns. da Viação: 631 e 632; total, 6 locomotivas.

**Vagões:**

80, typo plataformas, de 24 toneladas de lotação, construidos pela Societé Anonyme les Ateliers Metallurgiques Nivelles; ns. da Viação Ferrea: 10.116 a 10.195.

Destes vehiculos, que foram importados em numero de 100, ficaram ainda em poder da firma adquirente 20, de ns. 10.096 a 10.115.

O letreiro Evaristo Lopes dos Santos, existente nos 80 vagões de ns. 10.116 a 10.195, deve ser apagado, pintando-se a longarina com a mesma cor que tem.

Esse serviço deverá ser feito pelos postos de visita de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy e nas Officinas das mesmas localidades, quando algum dos vehiculos entrar em reparação.

A respeito tomareis as devidas providencias.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 19 de janeiro de 1927.

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

File — 40  
C: DR/CHD/CHF/CHV/AJL-1-2/ATL  
f/3.



2.ª e 3.ª Divisão

Trafego e Locomoção

CIRCULAR N.º 156

*A todo o pessoal*

### MANOBRAS NAS ESTAÇÕES

Continuamos verificando avarias no material rodante, especialmente nos aparelhos de engates, por occasião das manobras nas estações. E' isto devido, em grande parte, ao elevado numero de vehiculos de que é formado cada trem, principalmente dos que são rebocados por locomotivas de grande capacidade.

Para evitarmos taes avarias, fica determinado que as manobras dos trens de tal natureza nas estações, sejam feitas com o maximo cuidado e o trem dividido em partes, afim de que não seja preciso de cada vez movimentar com o trem inteiro.

Porto Alegre, 19 de janeiro de 1927.

*Celso Pantoja*

*Frederico von Bock*

Eng.º Chefe da 2.ª Divisão Int.º Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Visto.

*Octacilio Pereira*  
Director Geral.

Pasta 2.

CIRCULAR N.º 15

*Srs. Inspectores*

### CONDUÇÃO DE TRENS DE CARGA

Transcrevo, para o vosso conhecimento e devidos fins, a carta n.º D/50/1696, de 28 de dezembro ultimo, que o sr. Inspector de Tracção da 2.ª secção dirigiu aos chefes de depósitos de sua jurisdicção:

“Com o novo typo de locomotivas, os trens de carga se compõe de muitos vehiculos, fazendo grande comprimento; além disto, geralmente, parte dos trens trafegam com os carros ligados a freio a vacuo.

“Nestas condições, preciso que recommendeis aos machinistas o maximo cuidado nas manobras e nos arranques dos trens, afim de evitar avarias no material, como vem se dando seguidamente: carros com para-choques quebrados e outras avarias de maior monta.

“Deveis recommendar aos machinistas para, em manobras, não fazerem uso do freio rapido, pois o choque que os vehiculos da cauda, não ligados a freio a vacuo, recebem é grande e dahi provem a avaria do material.

“O freio rapido só deve ser usado em caso extremo de accidente ou perigo imminente.

“Convém tambem que os machinistas não manobrem com os trens grandes em uma só parte; nestes casos é mais conveniente demorar mais um pouco e dividir o trem em 2 ou 3 partes para manobral-o, evitando, assim, avariar o material e os accidentes com o pessoal que faz os engates dos carros.

Neste sentido peço ao sr. Ajudante da 3.<sup>a</sup> Sub-Divisão providenciar junto á chefia do Trafego, para que o serviço de manobras nas estações, com trens compridos, seja regularizado de modo a garantir a sua efficiencia.

“Dou copia da presente ao sr. Instructor de machinistas da 2.<sup>a</sup> secção, para que em suas viagens dê as melhores instrucções aos machinistas, evitando assim a continuação das irregularidades que se vêm observando. — (a) O. Lima”.

Essas instrucções são boas e devem, por isso, ser observadas nas demais secções, cumprindo a cada inspector dar ordens identicas a respeito.

Em circular desta Chefia e da do Trafego, está sendo determinada a divisão de trens compridos, quando em manobras.

Escriptorio Central da 3.<sup>a</sup> Divisão em Porto Alegre, 20 de janeiro de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.º

File — 2  
1/3.

CIRCULAR N.º 46

*Srs. Instructores de Machinistas*

**VEHICULOS COM TAMPAS DE LATA  
DE KEROZENE NAS CAIXAS DE  
GRAXA**

Confirmo, a seguir, o telegramma n.º 85 que, em data de 18 do corrente, vos dirigi:

“Verifica-se constantemente vehiculos com tampas de lata de kerozene nas caixas de graxa, pratica esta já prohibida mais de uma vez. Tomae energicas providencias abolindo este systema fazendo com que cada posto de visita substitúa estas folhas por tampas em condições. Deveis, outrosim, tomar providencias para que todos postos de visita estejam munidos de tampas e para que os reparadores apertem bem os parafusos para que estes não sejam perdidos na linha. Aos infractores da presente proporeis multa a esta Chefia. Accusae.”

Escriptorio Central da 3.<sup>a</sup> Divisão em Porto Alegre, 24 de janeiro de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.º

File — 3  
C: DR/AJL-2/CHO  
3.



CIRCULAR N.º 17

*Srs. Chefes de Oficinas*

**MESINHAS DOS CARROS DE 1.ª CLASSE  
FAMILLEUREUX E DEMAIS CARROS  
DE 1.ª CLASSE COM FOLLES DE LI-  
GAÇÃO**

Em additamento a minha carta n.º 26/2280, de 6 de outubro de 1926, communico-vos que ficou resolvido mais a seguinte alteração:

Toda mesinha deve levar na parte inferior um batente de 65 mm. de altura, com uma almofada de couro, conforme detalha o desenho D-124, que vos envio annexo. Este batente tem por fim evitar as avarias das mesinhas quando, abaixadas, forem, indevidamente, apertadas pelos passageiros.

O sr. Inspector do Material Rodante vos deverá informar telegraphicamente a quantidade de batentes a confeccionar para cada officina, que, depois de aprompta-los, os entregarão respectivamente aos postos de visita de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy, onde se fará a sua collocação no mais curto praso possivel. Concluido o serviço, dar-me-eis conhecimento.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 24 de janeiro de 1927.

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

File — 26  
C: DR/ATL/INT

T-ORDEM DE SERVIÇO N.º 89.  
L-CIRCULAR N.º 18.

*A todo o pessoal*

**AVARIAS DE MANGOTES E BOC-  
CAES DE FREIOS A VACUO**

Apezar do uso do freio a vacuo constituir apreciavel segurança na marcha dos trens, temos verificado que nem todo o pessoal dos trens e de manobras costuma collocar os mangotes nos respectivos supportes, occasionando essa falta de zelo pelo material grande numero de avarias de mangotes e boccaes em manobras, choques contra outros vehiculos ou para-choques nos fins de linhas mortas.

Reiterando ordens anteriores, vos recommendamos o maximo cuidado com os mangotes, que devem ser sempre em manobras, collocados nos supportes respectivos, afim de que as installações dos freios a vacuo possam ser aproveitadas, com efficiencia cada vez maior.

Os infractores das ordens acima expressas serão punidos com severidade.

Porto Alegre, 25 de janeiro de 1927.

*Celso Pantoja* *Frederico von Bock*  
Eng.º Chefe da 2.ª Divisão Int.º Eng.º Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Visto:

*Octacilio Pereira*  
Director Geral.

CIRCULAR N.º 18 A

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**REQUERIMENTOS DE LICENÇA E  
JUSTIFICAÇÃO DE FALTAS**

Em additamento á minha circular n.º 18/37, de 15 de fevereiro do anno p. passado, communico-vos que os requerimentos de justificação até 8 dias de faltas ao serviço, por motivo de doença, **devem ser feitos na data em que o empregado se apresentar ao serviço.**

Como têm chegado a este Escriptorio Central muitos requerimentos de licença, em prorrogação, feitos depois de expirada a licença anterior, transcrevo abaixo, para vosso conhecimento, a 2.ª parte do art. 58, do decreto n.º 3281, de 29 de fevereiro de 1924:

“As prorrogações devem ser requeridas antes da expiração da licença”.

Deveis tomar as necessarias providencias para que as instrucções acima citadas sejam rigorosamente cumpridas, pois, a partir desta data, todas as licenças que não forem requeridas nos prazos regulamentares, serão indeferidas.

Reitero, tambem, as ordens sobre as informações dos requerimentos de licença e de justificação de faltas, pois, têm-se recebido inumeras petições que estão em desaccôrdo com o exemplo contido na minha circular n.º 18/95, de 27 de abril do anno p. passado.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 31 de janeiro de 1927.

C: DR  
P — 18  
K/l.

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

CIRCULAR N.º 20

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

**PEDIDOS DE MATERIAES EM A-10**

Afim de facilitar o serviço de pedidos de peças, em A-10, junto vos envio alguns folhetos (LA-2) em azul prussiato e intitulos “Relação numerica dos modelos de fundição enviados á fabrica de aço Paulista”, para serem fornecidos aos chefes de depositos e postos de visita.

Nesse caderno constam as peças de locomotivas, carros e vagões que, estando sujeitas a desgastes, periodicamente devem ser substituidas por peças novas.

Todas essas peças são de aço fundido.

Sempre que fôr pedida uma peça constante na relação do referido caderno, deverá ser indicado no pedido A-10 ou telegramma, além do nome da peça o numero do modelo correspondente, constante na relação.

Para o archivo das inspectorias já foram ha tempos remetidas relações identicas.

Porto Alegre, 14 de janeiro de 1927.

*A. Amaral*  
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

File — 10  
Annexo  
h/3.  
C: ATL



CIRCULAR N.º 21

*Srs. Inspectores de Tracção*

**AVARIAS DE LOCOMOTIVAS**

As comunicações sobre avarias de locomotivas como actualmente são feitas, incompletas e obscuras, não correspondem absolutamente ás necessidades que tem esta Divisão de conhecer precisa e pormenorizadamente essas occorrencias.

O modo pelo qual os Inspectores de Tracção e chefes de depositos preenchem os impressos L-39, destinados a essas informações, e a irregularidade com que são elles remetidos para o Escriptorio Central, torna-os, em parte, completamente inuteis para o julgamento dos casos de avarias que diariamente se registram.

Sendo a função principal da Locomoção, conservar e reparar o material rodante e de tracção para proporcionar ao trafego trens no horario e com lotação completa, é evidente que o assumpto em fóco deve merecer de cada funcionario, um interesse especial e, principalmente, dos srs. Inspectores de Tracção e chefes de depositos.

Nestas condições, para a normalização do serviço de comunicação sobre avarias de locomotivas, controle dessas occorrencias e providencias que se tornarem necessarias, ficam estabelecidas as seguintes disposições que entram em vigor a partir de 1.º de fevereiro proximo entrante.

1.º) — Ao ser verificada a avaria de uma locomotiva em viagem, e nas estações, o machinista deve telegraphar ao chefe do deposito a que pertence, com copia ao Inspector da secção, Ajudante da Tracção e ao Chefe do Deposito mais proximo do local, se para isso houver necessidade.

O telegramma em questão deve ser redigido da forma seguinte:

**Exemplo 1**

Telegramma n.º 4 — Do machinista da loc. 386 ao CD-13  
C: AJL-2 — INT-2

Effectuando trem M-53, no kilom. 14, ramal SCE, as 9 horas, constatei vasamento de diversos tubos da locomotiva 386. Seguirei com a mesma loc. até RPE, sendo necessario outra loc. para effectuar o trem M-54.

(a) David

**Exemplo 2**

Telegramma n.º 20 — Do machinista da loc. 452 ao CD-12  
C: AJL-2 — INT-3 — CD-6

Effectuando trem P-20, ao chegar estação Carumbé, as 6,19 horas, quebrou eixo de traz do truck da frente da loc. 452, devido estar o mesmo trincado de modo imperceptivel.

Necessito de outra loc. para continuar com o trem.

(a) Soares

Pelos exemplos citados se verificará que o machinista deve redigir o seu telegramma logo após constatada a avaria da locomotiva, nelle constando o **numero do trem, numero da locomotiva, posição kilometrica, hora em que se deu a occorrenca, cauza, medidas tomadas e providencias que devem ser tomadas pelos seus superiores.**

2.º) — Tomando conhecimento do telegramma do machinista deve o Chefe do deposito respectivo, após tomar as providencias necessarias, telegraphar ao Inspector da secção, com copia ao Ajudante da Tracção, nos seguintes termos:



### Exemplo 3

Telegramma n.º 7 — Do CD-13 ao INT-2, c/AJL-2

Referente aviso n.º 4 do machinista loc. 386, communico-vos que a loc. 386 chegou ao Dep. de Coulo com 12 tubos vassando, devido tempo serviço dos mesmos e qualidade da agua de RPE.

Para effectuar o trem M-54 foi escalada a loc. 129. Não houve atrazo desse trem. Segue L-39.

(a) Rosa

### Exemplo 4

Telegramma n.º 27 — Do CD-12 ao INT-3, c/AJL-2

Referente aviso n.º 20 do machinista loc. 452 communico-vos que essa loc. foi substituida em Carumbé pela loc. 412, originando um atrazo de 1,28 horas para o trem P-20.

Enviei um rodado para substituir o eixo avariado, devendo a loc. 452 chegar hoje mesmo em UGE.

O trem 3024 que era effectuado pela 412 foi supprimido. Segue L-39 indicando cauza exacta da avaria.

(a) Carnacini.

Na redacção dos referidos avisos o chefe do deposito deve se preocupar, como se observa nos exemplos referidos, em indicar as providencias tomadas para a reparação ou substituição da locomotiva avariada, atrazo do trem, atrazo ou suppressão de outros trens, cauza da avaria e responsabilidades.

3.º) — Tomando conhecimento dos telegrammas do machinista e do Chefe do Deposito, deve o Inspector dar as suas providencias para se certificar da occorrença, telegraphando ao Ajudante da Tracção nos moldes dos seguintes exemplos:

### Exemplo 5

Telegramma n.º 201 — Do INT-2 ao AJL-2

Referente aviso n.º 7 do CD-13 que trata avaria loc. 386, communico-vos que estou de accôrdo com a cauza apontada.

Acho conveniente recolher-se a loc. 386 ao Dep. Principal, afim de ser feita a substituição dos tubos, devendo neste caso ser substituida nos trens M-53 e 54 pela loc. 330.

L-39 sobre avaria loc. 386 segue amanhã.

(a) Lima

### Exemplo 6

Telegramma n.º 304 — Do INT-3 ao AJL-2

Referente aviso 27 do CD-12 que trata avaria loc. 452, communico-vos que verifiquei tratar-se de eixo trincado em lugar invisivel. Esta locomotiva que foi avariada no dia 12, desde dia 13 está em serviço.

Não ha responsabilidade do pessoal. L-39 seguiu hontem.

(a) Chaves

Os telegrammas do Inspector, ampliando as informações do Chefe do Deposito e do machinista, devem pois esclarecer o assumpto de fórma que a sub-divisão competente possa tomar as providencias necessarias com toda a rapidez.



4.º) — De regresso ao deposito e no prazo maximo de 12 horas, a contar da hora de sua chegada e antes de effectuar outra viagem, o machinista prehencherà, de modo claro e preciso, todos os itens do impresso L-39 destinado ás communições de avarias de locomotivas.

Cumprindo essa disposição, o machinista, depois de citar, nos lugares indicados, o numero do trem, numero da locomotiva, o seu nome e do foguista e a data da occorrença, relatará a avaria soffrida pela locomotiva, esclarecendo se houve atrazo do trem, se a lotação foi reduzida, se a locomotiva foi substituida, se a locomotiva foi recolhida ao deposito, escoteira, rebocada ou effectuando o trem, etc.

Prehencherà, em seguida, com toda a exactidão, os demais itens situados na parte final da primeira pagina do impresso, referente á composição do trem, etc., etc.

5.º) — De posse do impresso L-39 o chefe do deposito verificará, primeiramente, se a informação do machinista está completa, isto é, se contém as observações referentes á composição do trem, atrazos constatados, lotação rebocada antes e depois da avaria da locomotiva. No verso do impresso deve então o chefe do deposito indicar **precisamente** a natureza da avaria, citar os nomes dos empregados responsáveis, orçar a despesa com a reparação da locomotiva e propor as punições respectivas.

Na mesma data que o impresso L-39 for organizado pelo machinista, deve pois o chefe do deposito envia-lo para o Inspector da Secção com as informações já indicadas, não sendo pois acceitavel que os referidos impressos sejam apenas assignados.

6.º) — Dentro de cinco dias, no maximo, a contar da data da avaria da locomotiva o referido impresso deve estar no Escriptorio Central da Locomoção, com as observações **claras e completas** do Inspector da Tracção.

**Informações claras e completas**, querem dizer que o Inspector não deve se limitar a assignar o impresso ou a deixar a punição ao alvitre desta chefia.

7.º) — Sómente em casos excepcionaes deve o impresso L-39 ser acompanhado de carta especial; do contrario toda a occorrença e demais observações devem ser registradas em um ou mais impressos.

A confecção do L-39, nas condições acima referidas, **dispensa a remessa do L-38** que é destinado a outras communições referentes á marcha dos trens quando não fôr caso de avaria de locomotivas.

8.º) — Para facilitar o registro das avarias no livro especial que para esse fim fica creado no Escriptorio Central, todos os impressos depois de prehenchidos regularmente devem ser numerados a tinta ou a machina da fórmula seguinte:

(a) **Do lado esquerdo** do impresso, no espaço comprehendido entre as palavras **Viação Ferrea e Avaria**, o **Chefe do Deposito** indicará o numero correspondente ao mez e, separado por um traço inclinado, o numero de avarias de locomotivas do seu deposito verificadas durante aquelle mez.

(b) **Do lado direito** do mesmo impresso, no espaço comprehendido entre as palavras **Sul e Locomotiva**, o Inspector de Tracção indicará o numero correspondente ao mez, e, separado por um traço inclinado, o numero de avarias de locomotivas da sua Secção, durante aquelle periodo.

(c) Na parte superior do impresso, em cima da inscripção "Viação Ferrea do R. G. do Sul", no lado esquerdo, deve sêr indicado pelo chefe respectivo o deposito a que pertence a locomotiva avariada e do lado direito, pelo Inspector de Tracção a secção respectiva.



Exemplo 7

Mod. L-39

Deposito de Bagé

4.<sup>a</sup> Secção

VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

3.<sup>a</sup> Divisão (Locomoção)

3/2

3.<sup>a</sup> Sub-Divisão (Tracção)

3/7

Avaria de Locomotiva

Locomotiva	Trem	Machinista: <u>A. Silva</u>	Data
N. <sup>o</sup> 324	4025	Foguista: <u>G. Alves</u>	30/3/27

Pelas indicações se verificará facilmente que, durante o mez de março (3), a locomotiva 324 foi a segunda (2) do Deposito de Bagé e a setima (7) da 4.<sup>a</sup> Secção, que soffreu avarias.

Em outras palavras, a numeração registrada no L-39, indicará que, durante o mez de março de 1927, avariaram-se 2 locomotivas do Deposito de Bagé e sete locomotiva da 4.<sup>a</sup> Secção. Isto é, as cinco restantes pertencerão aos depositos de Piratiny ou R. Grande, da mesma Secção.

9.<sup>o</sup> — Todas as informações contidas nos referidos impressos devem ser registradas em livro especial nos escriptorios das inspectorias, de modo que cada Inspector possa acompanhar assiduamente e com toda segurança, a marcha

do serviço de conservação das locomotivas nos depositos de sua Secção.

Estas medidas constituem uma organização semelhante à das escalas telegraphicas e existencia de combustiveis, com a qual ficarão rapidamente controlados todos os casos de avarias de locomotivas.

Certo é, porém, que para ser facilitada e assegurada a conservação regular das locomotivas nos depositos, aquelle controle deve ser rigoroso, isto é, todas as pesquisas e informações sobre as cauzas das avarias, devem ser estudadas metulosamente.

Assim, pois, se são repetidas as rupturas de certa peça de locomotiva de tal typo, o Inspector deverá frizar esse ponto, indicando as modificações convenientes; se uma locomotiva é avariada varias vezes na linha, sem que tenha havido defeito do material o Inspector deverá acentuar o caso, instruindo o machinista responsavel ou punindo-o se se tratar de descuido ou desleixo; se a natureza da avaria de certa locomotiva indicar que o material não é resistente, deve o Inspector affirmar essa anomalia solicitando as necessarias providencias e enviando, se fôr possível, ao Escriptorio Central ou ás officinas, parte da peça avariada, afim de comprovar a sua opinião.

Claro está que para todos os casos de avaria ha sempre uma cauza, quer dependente do material, quer do serviço das officinas e depositos e quer dos machinistas, de modo que, nenhum motivo justifica a ausencia da sua segura indicação.

Fica, ainda, determinado, que nos casos de avarias cauzadas por accidentes, como descarrilamentos, tombamentos, choques, abalroamentos, etc., é indispensavel a organização do L-39, além do processo do accidente.



As ordens contidas nesta circular, devem ser distribuídas, profusamente, a todos os interessados, de modo que possam ser conhecidas no menor prazo possível.

Tomae vossas providencias a respeito, accusando o recebimento da presente.

Escriptorio Central da 3.<sup>a</sup> Divisão em Porto Alegre, 31 de janeiro de 1927.

Visto:

*Octacilio Pereira*  
Director Geral

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

C: AJL-2  
c/l.

CIRCULAR N.º 29/21 A

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

**REVISÃO E CONSERVAÇÃO DOS  
TRENS DE LASTRO E LENHA**

Tendo esta chefia verificado a má conservação em que se encontra grande numero de vehiculos que compõem os trens de Lastro e Lenha, determino o seguinte:

1.º) — A revisão dos vehiculos desses trens deverá ser procedida da mesma forma como se procede com vehiculos dos trens de carga.

2.º) — A conservação deverá ser a melhor possível, devendo ser retirados e convenientemente reparados e lubrificados todos os vehiculos que não estiverem em boas condições, substituindo-os por outros em bom estado.

3.º) — Para esta revisão e conservação cada Inspectoria zelará pelos vehiculos que compõem os trens de lastro e lenha de suas Secções.

Outrosim, determino a maior fiscalização de vossa parte. Dareis plenas instrucções aos chefes de depositos de vossas Secções e tomareis, a respeito, as providencias necessarias.

Em vossos relatorios mensaes deveis vos referir a este assumpto.

Accusae recebimento.

Porto Alegre, 5 de fevereiro de 1927.

Visto:

*Octacilio Pereira*  
Director Geral

*A. Amaral*  
p. Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

C: CHD/CHF/CHV/CHO  
h/l.

CIRCULAR N.º 22

*Srs. Chefes de Officinas*

**BORDAS NAS CABECEIRAS DOS VAGÕES PLATAFORMAS DE TRANSPORTE DE LENHA**

Tendo-se constatado que a altura de 1<sup>m</sup>,00 das bordas das cabeceiras dos vagões plataformas de 13 e 16 toneladas destinados ao transporte de lenha é insufficiente para o bom carregamento e ao mesmo tempo perigoso por dar lugar a accidentes em consequencia da queda de achas de lenha na linha, dos carros carregados, esta chefia resolveu augmentar para 1<sup>m</sup>,20 a altura das bordas das cabeceiras destes carros.

Providenciae, pois, desta data em diante, para que em todos os vagões plataformas de 13 e 16 toneladas, destinados ao transporte deste combustivel, que se acharem em reparação em vossas officinas, sejam collocadas bordas nas cabeceiras com a altura acima fixada.

Sobre os vagões em trafego os srs. Inspectores de Tracção combinarão comvosco a sua retirada por lotes de 2 ou 3 de cada vez, sem prejuizo do transporte de lenha, para que sofram a mesma alteração.

Porto Alegre, 16 de fevereiro de 1927.

*A. Amaral*

p. Chefe da 3.ª Divisão Int.º

P-26

C: INT/INM/CHD/CHF

j/l.

CIRCULAR N.º 23

*Srs. Inspectores de Tracção*

**FORNECIMENTO DE MATERIAES**

Confirmo o meu telegramma n.º 378, de 17 do corrente, recommendando citardes o numero e a data do formulario A-10, sempre que fizerdes reclamação sobre a falta de fornecimento de materiaes.

Escriptorio Central em Porto Alegre, 18 de fevereiro de 1927.

*A. Amaral*

Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

C: FEL

g/4. —

P. 9



CIRCULAR N.º 25

*Srs. Inspectores*

**AUGMENTO DE FOLGA DE APOIOS  
LATERAES DE 200 VAGÕES FECHADOS**

Confirmo o telegramma que vos enderecei, de Santa Maria, a 18 do fluente e sob o n.º 78:

“Afim de augmentar a folga de cada apoio lateral dos duzentos vagões fechados de 24 tons. ultimamente importados, providenciareis para que sejam retirados os calços de ferro situados entre cada apoio lateral e o truck. Este serviço deve ser feito em todos os postos de visita, visto tratar-se de um trabalho simples e rapido. Torna-se, apenas, necessario tirar os contra-pinos e porcas, e depois de removidos os calços de ferro collocar e reapertar as porcas e collocar os contra-pinos. Para este fim o carro pode estar vasio ou carregado, pois nada impede a remoção dos calços que se acham assentados nos trucks. Accusae. (a).”

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 22 de fevereiro de 1927.

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

C: INM/CHO/DR/ATL.  
1/3.

CIRCULAR N.º 26

*Srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Oficinas*

**LUBRIFICAÇÃO DE LOCOMOTIVAS**

Para os devidos fins, envio-vos copia do relatorio sobre a lubrificação das locomotivas da V. F. R. G. S. apresentado á S. A. Oleo Galena — Signal pelo seu eng.º Chefe, dr. J. Urie.

Trata-se de um relatorio minucioso e de alto valor e que nos indica o caminho a seguir para obtermos um serviço eficiente e economico de lubrificação de nossas locomotivas.

Estando inteiramente de accôrdo com as alterações indicadas pela Galena, a serem feitas nas locomotivas, bem como a respeito das providencias a serem tomadas junto aos machinistas, afim de se evitarem completamente os espediços de oleos, determino que se proceda como segue:

1.º — As locomotivas deverão ser apparelhadas nas condições apontadas pelo eng.º Urie, devendo os srs. Inspectores tomar providencias immediatas a respeito. Para este fim o sr. Representante da Galena, sr. W. Wheeler, estará presente em cada Deposito de locomotiva para verificar as alterações em uma locomotiva de cada typo. Depois de estar o sr. W. Wheeler de accôrdo com a alteração feita na primeira locomotiva de cada série, providenciareis para que as demais locomotivas sob as vossas ordens sofram, immediatamente, as mesmas alterações.

2.º — Cada machinista deve lubrificar pessoalmente a sua locomotiva, observando estritamente as instrucções da Galena.

3.º) — Os Chefes de Depositos providenciarão para que sejam afixadas nos Depositos as instrucções e cartazes annexos, que, para esse fim, devem ser collocados em molduras com vidro.

4.º) — Os machinistas instructores bem como os srs. Chefes de Deposito darão, ainda, pessoalmente, instrucções aos machinistas sobre o modo economico e efficiente da lubrificação de sua locomotiva, de accôrdo com as indicações da Cia. Galena.

5.º) — Os instructores de machinistas fiscalizarão severamente as condições dos apparatus das locomotivas e do trabalho dos machinistas na linha e relatarão ao sr. Inspector, com copia ao respectivo Chefe de Deposito, todas as irregularidades notadas.

6.º) — Os srs. Inspectores enviarão á 3.ª Sub-Divisão, semanalmente, uma relação de toda locomotiva que soffreu as alterações e reparações indicadas pela Galena. Na ultima relação, depois de todas as locomotivas assim reformadas, recapitularão todas as locomotivas alteradas, declarando que não possuem mais locomotivas a alterar.

7.º) — Os Chefes de Officinas providenciarão para que toda a locomotiva qe estiver em reparação nas Officinas seja entregue á Tracção de accôrdo com as exigencias da Galena. Deverão, para este fim, estar sempre em contacto com o sr. Representante da Galena.

Estou certo de que todos comprehendem a necessidade da verificação, reforma parcial e standardização do apparelha-

mento de lubrificação de nossas locomotivas e que dentro de pouco tempo as nossas locomotivas, com o esforço efficaz de todos vós, estarão nas condições recommendadas pela Galena.

Porto Alegre, 23 de fevereiro de 1927.

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

P. 3  
C: CD/IMA/DR/AJL  
GALENA/ATL.  
a/l.



Annexo da circular n.º 26, de 23 de fevereiro de 1927.

São Paulo, 13 de janeiro de 1928.

Sociedade Anonyma de Oleo Galena-Signal,

**SÃO PAULO**

*Prezados senhores:*

**VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL**

De accôrdo com as instrucções recebidas, o abaixo-assinado investigou as condições existentes no serviço de lubrificação na Estrada acima, e, durante a inspecção, visitou os seguintes depositos de locomotivas e estações de revisão de vehiculos: —

Gravatahy	Couto	Cacequy	Bagé
Taquara	Santa Maria	Alegrete	Piratiny
Garibaldi	Cruz Alta	Uruguayana	Pelotas
Montenegro	Passo Fundo	Sant'Anna	Rio Grande.

Com o resultado da inspecção acima mencionada o abaixo assignado é de opinião que uma economia de 20 %, mais ou menos, da presente média total do consumo de oleo Engine em todas as locomotivas, poderá ser feita.

Essa porcentagem representa desperdicio, de modo que a economia poderá ser feita sem, de maneira alguma, intervir com a lubrificação efficiente das locomotivas.

Para se obter este resultado, será essencial para a Estrada, dar consideração cuidadosa ás suggestões seguintes: —

1) Todos os reservatorios de lubrificação, desnecessarios, devem ser dispensados.

2) Os machinistas devem ser obrigados, quando recolherem suas machinas, ao terminar o serviço, a levantar todas as méchas de cauda, accessiveis, e fechar as valvulas dos copos graduados á rosca.

3) Nas locomotivas que têm reservatorios de oleo sómente com méchas de cauda, os machinistas devem exercer muito cuidado, afim de não enchel-os, além do topo do tubo do syphão.

4) Nas locomotivas que têm estopa saturada nos reservatorios de oleo, devem os machinistas, ao enchel-os, verificar com cuidado que os mesmos não contemham oleo em excesso, pois, quando a locomotiva completar o seu percurso, este oleo será desperdiçado.

Os machinistas em pouco tempo, saberão a quantidade de oleo que o lubrificador póde gastar, evitando assim, facilmente, este desperdicio.

5) Todas as valvulas dos copos de oleo da braçagem e puxavantes, devem ser examinadas periodicamente, afim de verificar que não estejam vasando e desperdiçando o oleo.

Actualmente, uma grande parte dessas valvulas está em condições inefficientes.

6) Os machinistas devem cuidar que sejam bem enchimentados todos os copos, nas diversas peças das valvulas de distribuição, intencionados para funcionar com estopa saturada.

7) O uso do oleo Valve, sem ser para lubrificação de valvulas e cylindros, deve ser evitado.

8) Todos os macacos da braçagem e hastes de distribuição com gasto excessivo, devem receber attenção, para prevenir o desperdicio de oleo e a entrada de pó nos mesmos.



9) Os canos conductores entre o lubrificador hydrostático e os cylindros, quando envergados, devem ser endireitados, para ter um declive uniforme, assegurando assim a eliminação de ondulações, que prejudicam o funcionamento efficiente do lubrificador.

10) Todos os canos de lubrificação dos cylindros com juntas mal vedadas e vasando, devem receber cuidadosa atenção.

11) Devem ser removidos todos os canos de lubrificação, superfluos, entre o lubrificador e os cylindros.

12) A locação dos lubrificadores e canos em muitas locomotivas é prejudicial á lubrificação efficiente das valvulas e cylindros.

13) Os lubrificadores não estão sendo devidamente operados.

14) Deve-se tomar muito cuidado para assegurar que as tampas com molas, das caixas de eixos do truck trazeiro da locomotiva, sejam bem ajustadas para prevenir a entrada de pó ou cinzas.

15) Os machinistas devem ter o cuidado de não desperdiçar o oleo, azeitando desnecessariamente suas locomotivas.

16) Os machinistas devem ser avisados de que o oleo Galena Engine, não é tão viscoso como o oleo Engine óra em uso; portanto, será necessario augmentar a espessura de todas as torcidas nos copos de oleo e graduar novamente todas as valvulas lubrificadoras dos puxavantes, braçagens, etc., afim de evitar o consumo excessivo e desperdicio de oleo.

Será tambem necessario esgotar todo o oleo velho e limpar todos os reservatorios, antes de começar o uso do oleo Galena Engine.

17) Devido a menor viscosidade do oleo Galena Engine, em comparação com o oleo actualmente em uso, os machinistas não terão mais necessidade de guardar suas almotolias perto da caldeira, como fazem presentemente, pois o oleo Galena Engine é perfeitamente adaptavel ás condições climáticas reinantes no Rio Grande do Sul, e, aquece-lo de modo acima citado, sómente resultará em acrescimo de consumo e desperdicio.

18) Os machinistas devem evitar cuidadosamente a pratica de collocar graphite, graxa ou qualquer outra materia, nos copos lubrificadores, juntamente com oleo Galena Engine.

19) Ao encher os copos de oleo nos puxavantes, braçagens, etc., os machinistas devem evitar desperdicio, não pon-do quantidade excessiva, pois, procedendo desse modo, a quantidade em excesso é descollocada e perdida na occasião de atarrachar a tampa em posição.

Os itens acima mencionados serão agora tratados detalhadamente.

**Item 1:** — Todas as locomotivas são munidas com copos de oleo para a lubrificação externa das hastes dos embolos e das valvulas de distribuição; sendo estas peças effectivamente lubrificadas, em ambas as locomotivas com vapor saturado ou superaquecido, pelo oleo suspenso no vapor das camaras das valvulas e cylindros, do mesmo modo que os pistões e valvulas; o uso de oleo Engine para sua lubrificação externa é totalmente desnecessario e o oleo consumido nos copos acima mencionados é desperdiçado.

Fica provado pelo numero de locomotivas na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, que a lubrificação das hastes é, effectivamente, provida pelo vapor, em cujas locomotivas fôra perdido o tubo entre o copo e ás hastes; um exame das mesmas demonstrará que a lubrificação é perfeitamente satisfactoria.



Estes copos de oleo são de muito desperdicio, pois, devido á sua proximidade dos cylindros, aquecem, e o seu conteúdo é logo perdido no chão.

Nossa experiencia referente ao assumpto é tal, que podemos, sem a minima esitação, recomendar que todos os depositos de locomotivas devam receber instrucções para remover, quanto antes, todos os copos de oleo para a lubrificação das hastes dos pistões e das valvulas de distribuição.

Um exame nos varios typos de locomotivas na Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, demonstrará que um grande numero possui sómente um lubrificador de oleo no paralelo superior para lubrificar a cruzeta, ao passo que muitos possuem dois para o mesmo fim.

E' logico que, se este serviço pôde ser feito com, sómente, um copo, e as proprias locomotivas da Viação assim dão prova, um copo adicional sem utilidade só cria desperdicio desnecessario de oleo.

Usando-se só um copo de oleo, é importante que a sua posição esteja devidamente locada.

A sua posição sobre o paralelo superior, deve ser tal que quando o calço da cruzeta está no seu ponto mais avançado, o centro do orificio do oleo deve estar afastado uma pollegada da beirada trazeira da sapata, em direcção ao centro da cruzeta.

Deste modo evita-se perder o oleo que pinga em cima do puxavante e quaesquer gottas que cáem são utilizadas na lubrificação do paralelo inferior.

Como quasi todas as locomotivas da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul funccionam para frente, não ha necessidade de provisão para um copo de oleo na sapata inferior da cruzeta, pois algumas gottas applicadas pelo machinista, antes da partida, o oleo que gravita do paralelo superior do pino da cruzeta, é sufficiente para este fim, como será provado por um exame nas locomotivas, muitas das quaes não possuem copos de oleo na sapata inferior da cruzeta.

Em vista disso, todos os copos de oleo deste typo, devem ser supprimidos. Os copos de oleo, maiores, com tampa de correr, na sapata inferior da cruzeta, nas locomotivas modernas, que são particularmente as que desperdiçam oleo, pois seus conteúdos são atirados fóra, durante as primeiras revoluções das locomotivas.

Os copos das partes fronteira e trazeira da fornalha das locomotivas do typo "Mountain", para o fim de lubrificar o suporte de dilatação da caldeira e tambem todos os copos do tendeiro, para a lubrificação do peão dos trucks, devem ser dispensados.

Os copos com valvulas dos pinos connectores verticaes da braçagem, nas locomotivas typo "Mountain", são tambem responsaveis por desperdicio consideravel de oleo, e, seria muito mais efficiente ter a lubrificação destes pinos provida da mesma maneira da dos pinos de junção horizontaes ao seu lado, pois o movimento de ambas as junções é praticamente o mesmo.

Nas mesmas locomotivas ha tambem tres outros copos que são muito inefficientes, devido a má posição em que são collocados, dois destes fornecem oleo ás cruzetas da valvula de distribuição e o outro é para o fim de lubrificar o pino radial do truck trazeiro.

Os primeiros são collocados em cima das camaras de vapor e vasam logo, devido a alta temperatura, com o resultado que, em muitas locomotivas examinadas, o alto das cruzetas das valvulas e guias das hastes das valvulas, mostraram signaes muito distinctos da falta de lubrificação.

Este typo de copo podia ser substituido por um menor, ajustado com uma mécha de cauda, ao mais perto possivel da cruzeta da valvula de distribuição.

Alem das locomotivas typo "Mountain", a maioria das locomotivas modernas possui copos desta natureza.



O outro copo de oleo citado, está collocado na beirada da frente da fornalha, onde o calor faz o oleo esgotar-se muito depressa.

A lubrificação dos pinos radiaes do truck, o peão do jogo de guia nas locomotivas e tendeiros e nos pinos da junta mestre, entre os trucks das locomotivas "Mallet", podem ser effectivamente lubrificadas mais efficientemente com graxa Galena "Center Plate".

Os copos de oleo, grandes, de bronze, em cima dos quadrantes das locomotivas modernas são usados poucas vezes, podendo ser supprimidos e o bronze aproveitado para outro fim, sendo o oleo applicado directamente nos copos menores no bloco do quadrante pelo machinista; esta pratica é bastante e muito mais economica.

Outro copo que é responsavel pelos desperdicios de oleo é aquelle na alavanca de combinação nas locomotivas modernas, para o fim da lubrificação do pino na parte inferior da alavanca.

Este copo é munido de mécha e é o costume geral de encher-o com oleo que é atirado no chão, quando a locomotiva está em andamento.

E' pena que a lubrificação deste pino não seja provida do mesmo modo que os outros, isto é, por meio de um pequeno copo para enchimento de estopa e bujão de atarrachar.

O copo actual é demasiadamente grande para o fim desejado, visto que muito pouco oleo é necessario para a lubrificação deste pino, como foi demonstrado com um dos recentes "Mikados" que estava em serviço sem os lubrificadores acima mencionados.

Até que o referido copo não seja modificado, os machinistas devem receber instrucções de encher-o completamente com estopa saturada e applicar sómente uma pequena quantidade de oleo quando lubrificam suas locomotivas.

Com referencia ao assumpto sobre os copos de oleo superfluos, a sua breve remoção é muito essencial, pois, enquanto estiverem nas locomotivas, alguns machinistas insistem em desperdiçar oleo, enchendo-os.

**Item 2:** — Os machinistas que trabalham em locomotivas nas quaes os copos tem méchas para syphonar o oleo, ou com lubrificadores de valvulas, e que, na terminação do serviço, negligenciam a remoção das méchas de cauda e de fecharem as valvulas, são responsaveis pelo desperdicio desnecessario de oleo.

De facto, a quantidade desperdiçada sob as circumstancias acima mencionadas é equivalente ao oleo gasto por uma locomotiva que tem de parar esperando ordens.

Em todas as estradas determinam certa quantidade de oleo para as locomotivas paradas sob pressão á espera de ordens, e, na clausula 12 do contracto de lubrificação, será notado que é fixado o correspondente ao serviço de 6 kilometros por hora, sob estas circumstancias.

Como essa negligencia de parte dos machinistas é geral na Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, um prejuizo muito consideravel, deve ter lugar durante o periodo de um anno, e, deve-se chamar a attenção de todos os interessados para esta pratica reprehensivel.

Os copos dos paralelos e outros semelhantes, nos quaes usam estopa saturada, teriam infelizmente sempre um desperdicio de oleo, e seria vantajoso para essa Estrada, substituir este typo de copo por alguns dos superfluos com torcida de cauda, mencionados no item 1.

Pode-se evitar uma grande parte do desperdicio de oleo, proveniente dos copos com estopa saturada, pelos machinistas arranjamem para não acabarem o serviço com quantidade excessiva de oleo nos mesmos.



Os copos grandes, abertos, contendo estopa saturada para a lubrificação, das guias das hastes das valvulas, nas locomotivas "Mallet" compostas, americanas e allemãs, são muito inefficientes, pois, no tempo secco enchem-se de poeira, e, quando chove o oleo no fim do percurso, torna-se imprestavel.

Uma grande economia no custo da lubrificação dessas guias da haste da valvula de distribuição, podia ser feita usando alguns copos superfluos, dos pequenos, com méchas de cauda.

**Item 3:** — Quando um copo de oleo fôr enchido além do tópo do tubo de syphão, o gasto é augmentado e o desperdicio terá lugar.

Com referencia aos copos grandes de oleo, semelhantes aos dos paralelos, e munidos com torcidas de cauda, será importante notar que o tubo do syphão não deve exercer o comprimento de 1,  $\frac{1}{2}$ "', pois, este é, mais ou menos, o limite no qual funcionará uma torcida de lã.

E' essencial tambem que o tubo do syphão esteja quasi na altura do copo, para evitar os desperdicios de oleo, que terão lugar quando fôr collocado muito abaixo.

**Item 4:** — Não ha necessidade de mais commentarios.

**Item 5:** — Idem.

**Item 6:** — Pelo o exame feito mostrará que muitos dos copos pequenos com bujão rosqueado, nas diversas peças da distribuição, para conter estopa saturada, não continham estopa alguma, resultando dahi, gasto excessivo e desperdicio de oleo atirado fóra, quando a locomotiva se achava em marcha.

A perda de oleo, devido a este defeito, foi muito notada em algumas das locomotivas do typo "Mountain".

Quando estes copos estiverem enchimentados, muito pouco oleo será necessario para a lubrificação das peças acima citadas.

**Item 7:** — O uso do oleo Valve nos lubrificadores com valvulas não deve ser permittido e, se um mancal com um lubrificador dessa discripção, estiver sujeito a aquecimento, será muito preferivel remover a causa deste, em lugar de usar oleo Valve ou qualquer outra mistura, pois o uso destes de nenhuma forma ajudará a remediar o defeito, que está occasionando o aquecimento.

**Item 8:** — Em algumas locomotivas, esta materia requer attenção.

**Item 9:** — Num grande numero de locomotivas, os canos de oleo estão muito tortos e contem numerosos syphões que prejudicam a lubrificação efficiente das valvulas e cylindros, é essencial que estes canos devam sob todas as condições de funcionamento, ter uma queda uniforme até as valvulas e cylindros.

**Item 10:** — Este é importante, pois são numerosas as juntas, mal vedadas, nos canos dos lubrificadores hydrostaticos das locomotivas da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

**Item 11:** — Quando um lubrificador hydrostatico fôr installado segundo as condições recommendadas pelos fabricantes, a valvula de distribuição e o cylindro, em ambas as locomotivas com vapor superaquecido ou saturado, poderão ser efficientemente lubrificádos por um jacto do lubrificador hydrostático, e a maioria das locomotivas da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, é bem lubrificada desta maneira.



Nas locomotivas de typos:

551

701

632 — Baldwin Mallet — Machina trazeira —

podia ser removido, a qualquer tempo, os canos do lubrificador hydrostático aos cylindros, sem prejuizo da lubrificação do mesmo.

Em lugar de remover estes canos seria mais vantajoso se o jacto alimentador a estes, fosse cortado de maneira tal, que privasse os machinistas de abrirem as valvulas de oleo.

Dahi, enquanto o lubrificador estiver operando, haverá um constante supprimento de vapor (drifting stean) do lubrificador aos cylindros, sob todas as condições de funcionamento, não havendo occasião para intervir com este supprimento de vapor, quando a locomotiva pára nas estações.

Este supprimento de vapor será encontrado muito efficaz, evitando a passagem de fuligem, fumaça e cinzas, da caixa de fumaça aos cylindros, causando depositos carbonáceos que ahí são formados quando o machinista fecha o regulador para parar nas estações, ou, quando a locomotiva está descendo uma rampa com o regulador cerrado.

E' importante que uma arruela com um furo de  $\frac{1}{8}$ " de diametro, seja collocada na extremidade destes canos que entram nos cylindros.

**Item 12:** — Os lubrificadores com seus canos e obturadores foram collocados em todas as locomotivas, modernas alle-mãs, de maneira totalmente diversa das instrucções dadas pelo fabricante sobre a sua installação, resultando disto, não ser satisfactoria a lubrificação das valvulas e cylindros.

Ha, tambem, outro factor nestas locomotivas que prejudica a lubrificação dos cylindros, que provém da operação do freio de contra-pressão Riggerbach.

O estado dos cylindros das referidas locomotivas é tal que requer sejam tomadas, promptamente, medidas para melhorar as condições da lubrificação.

O abaixo assignado fará um relatorio especial sobre a lubrificação defeituosa das valvulas e cylindros, já referida, na qual serão incorporadas suggestões para melhora-la.

**Item 13:** — Foi notado que, em algumas locomotivas, os lubrificadores hydrostáticos não estavam sendo devidamente operados por não estarem conservando totalmente a valvula principal do vapor da caldeira ao lubrificador, a valvula do vapor deste, assim como a valvula d'agua, que, não sendo feito, o lubrificador deixa de ser efficiente.

Cartazes dando instrucções sobre o modo correcto de operar os lubrificadores hydrostáticos Detroit, com ou sem valvula de contról, foram entregues no escriptorio do Superintendente da Locomoção, em Porto Alegre.

Esses cartazes deviam ser collocados em logar bem visivel, em todos os depositos de locomotivas, para que os interessados possam tornar-se familiares com as instrucções e como devem fazer funcionar devidamente o lubrificador.

**Item 14:** — Sobre este item já foram feitos os necessarios commentarios.

**Item 15:** — Prevalece uma doença com alguns machinistas em todas as partes do mundo, os symptomas da qual é ser o desejo dos mesmos, quando a sua machina pára em qualquer estação, de rodeal-a com a almotólia na mão, collocando oleo nas peças que não requerem.

Esta é razão principal do consumo de oleo, das locomotivas com frequentes paradas, ser maior do que o consumo nas locomotivas de trens de longo curso.



Infelizmente, ha evidencias que alguns machinistas na Viação Ferrea do Rio Grande do Sul soffrem da molestia acima.

**Item 16:** — Sobre este item importante, já foram feitos os necessarios commentarios.

**Item 17:** — Idem.

**Item 18:** — Numa das locomotivas examinadas, o reservatorio de oleo na braçagem, continha uma composição grossa e oleosa.

**Item 19:** — Outros commentarios neste item não são necessarios.

Com referencia ao consumo de oleo Valve, exceptuando-se o das locomotivas já mencionadas, nas quaes é excessivo, devido a serem providas de alimentações desnecessarias de oleo aos cylindros, etc., não deve ser alterado por ser já bastante reduzido para se obter uma lubrificação efficiente.

Quanto ao consumo de oleo Engine, deve-ser adiar o confectionamento de novas tabellas, até que as diversas recommendações para eliminar o actual desperdicio de oleo, feitas neste relatorio, sejam adoptadas.

Este relatorio abrange sómente o serviço de lubrificação das locomotivas, porquanto o serviço de tendeiros e vehiculos será tratado em outro.

Em conclusão, tenho o prazer de deixar notada a minha apreciação das facilidades dadas pelo Dr. Octacilio Pereira, assim como a assistencia e cortezia a mim dispensadas pelos varios membros da repartição da locomoção com os quaes estive em contacto.

Sou com toda estima,

De VV. SS.

amo. atto. obro.

(a) *J. J. Urie*

Engenheiro Chefe — Brasil —

CIRCULAR N.º 58/28

*Srs. Inspectores*

#### DEVOLUÇÃO E TRANSFERENCIA DE MATERIAES

Para vosso conhecimento e devidas providencias, remetovos annexas copias da carta n.º C/A/58, de 18 do fluente, do sr. eng.º Chefe do Almojarifado, destinadas ás inspectorias e aos depositos onde estão installados sub-armazens, e contendo instrucções sobre a devolução de materiaes aos Armazens por parte dos sub-armazens dos depositos, e sobre a transferencia de materias entre estes sub-armazens.

Para cada sub-armazem seguem dois modelos de devolução, (A-10 e A-15) e outro de transferencia.

Nesta data remetto ao Almojarifado uma requisição de brochuras A-15, que serão remettidas directamente a cada um dos depositos que têm sub-armazens.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 26 de fevereiro de 1927.

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

Annexos

C: CHX

1/3.



Annexo da circular n.º 28, de 26 de fevereiro de 1927.

G: A/58

Porto Alegre, 18 de fevereiro de 1927.

Srs. CD-2 - Montenegro

CD-3 - Bagé

CD-5 - Passo Fundo

CD-6 - Cacequy

CD-7 - Taquara

CD-9 - Cruz Alta

CD-10 - Piratiny

CD-11 - Sant'Anna

CD-12 - Uruguayana

CD-13 - Couto

CD-16 - Alegrete

Communico-vos que, quando tiverdes algum material novo do stock e que por um motivo qualquer deva ser por vós devolvido aos nossos armazens, torna-se necessaria a emissão da nota de remessa modelo A-15 assim como um pedido modelo A-10.

As primeira e segunda vias do A-15 devem ser remetidas ao destinatario e a terceira ao Almoxarifado, acompanhada da primeira, segunda e terceira vias do A-10, no qual fareis o debito ao armazem de destino.

No corpo dos referidos formularios deve ser observado o motivo porque é devolvido o material, outrosim, quando se tratar de transferencia de material novo, entre um e outro sub-armazem deve ser, tambem, emitida a nota de remessa com a devida observação.

Ao Sr. Eng.º Chefe da 3 Divisão solicito o obsequio de mandar observar as instrucções acima e emittir A-10 para o fornecimento de uma brochura A-15 a cada deposito.

Annexo um exemplo de devolução aos nossos armazens e um de transferencia entre dois depositos.

Saudações

J. Soeiro

Eng.º Chefe do Almoxarifado.

C: CHL-Int-1, Int-2, Int-3, Int-4 e Int-5.  
VC/MS.

CIRCULAR N.º 15/29

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores

#### READMISSÃO DE EMPREGADOS

Afim de providenciardes de accôrdo, pois não serão pagos vencimentos de pessoal admittido indevidamente, dou-vos conhecimento da circular n.º 21, de 22 do corrente, do sr. Director Geral:

“Verifica-se a facilidade com que os empregados demittidos das diversas divisões, por motivos mais ou menos graves, são readmittidos, mesmo após alguns dias do acto da demissão.

“Este systema adoptado, seja por uma tolerancia qualquer, seja por uma necessidade ou conveniencia do serviço, não deixa de trazer más consequencias para este sob todo e qualquer ponto de vista.

“Nessas condições, tenho por bem recommendar aos srs. engenheiros chefes de divisão a conveniencia de recorrerem ao acto de demissão, como o ultimo recurso em materia de applicação de penalidades.

“Applicada a demissão, convém dar desse acto copia a todas as divisões, sempre que os motivos forem de certa gravidade, afim de que o funcionario demittido não possa facilmente ingressar no serviço de outra divisão.

“Nos casos de maior gravidade, deve-se continuar o methodo até aqui adoptado, isto é, communicar á directoria, pedindo a expedição de circular a todo o pessoal.



“Em todo o caso fica determinado que, o funcionario demittido por qualquer motivo, ou mesmo aquelle que tenha solicitado sua demissão, em nenhum caso poderá ser readmittido antes de decorrido o prazo de tres mezes, após o acto de demissão, salvo autorização especial do director.

“Peço dardes conhecimento aos vossos auxiliares desta solução da directoria. (a) Octacilio Pereira, Director Geral”.

Esriptorio Central da 3.<sup>a</sup> Divisão em Porto Alegre, 28 de fevereiro de 1927.

*F. von Bock*

Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

C: DR/AJL-1-2/ATL/SCL/CEL

f/3.

CIRCULAR N.º 30

*Srs. Inspectores de Tracção*

**PLATAFORMAS PARA O TRANSPORTE DE CARVÃO**

Tendo-se verificado ultimamente uma grande morosidade na marcha dos carros de transporte de carvão, o que tem acarretado enormes prejuizos para a descarga desse combustivel e consequentemente para o abastecimento dos diversos depósitos, determino que cada inspector envie quinzenalmente um quadro no qual conste todos os depositos de vossas secções, o numero dos carros recebidos, a tonelagem de carregamento e a data da chegada do vehiculo ao deposito e da devolução do mesmo, vasio, ao porto de descarga.

Esses quadros, que deverão obedecer ao modelo que anexo vos envio, devem dar entrada neste Esriptorio, o relativo á primeira quinzena até o dia 20 do mesmo mez e o relativo á segunda, até o dia 5 do mez seguinte, o mais tardar.

A presente ordem entrará em vigor no dia 15 do corrente.

Accusae recebimento da presente.

Esriptorio Central da 3.<sup>a</sup> Divisão, em Porto Alegre, 5 de março de 1927.

*F. von Bock*

Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

File — 1

Annexo

C: DR

h/3.





CIRCULAR N.º 32

*Srs. Inspectores de Tracção*

**AVARIAS DE LOCOMOTIVAS**

Refiro-me á minha circular n.º 21, de 31 de janeiro do corrente anno.

O registro de avarias de locomotivas, organizado neste Escriptorio, continúa a ser prejudicado, devido as Inspectorias não prestarem informações telegraphicas sobre muitas avarias que se dão nas respectivas secções, e quando as prestam é, muitas vezes, com regular atraso, o que vem prejudicar da mesma fórma aquelle serviço.

Chamo mais uma vez a vossa attenção para este assumpto, e determino que, além das communicações telegraphicas, acima mencionadas, dareis, tambem, d'ora avante, por telegramma, um resumo das avarias occorridas diariamente em vossas secções, indicando o numero total de avarias registradas.

Esses telegrammas devem ser passados até ás 11 horas do dia posterior.

Dou-vos a seguir dois exemplos de como devem ser redigidas taes communicações:

**Telegramma n.º 120 — Do INT-1 ao AJL-2**

**Hontem, dia 25,** deram-se as seguintes avarias de locomotivas nesta Secção:

Locomotiva 511 do Dep. de MNT fazendo trem PN-4 teve avariada a tampa do cylindro lado L.

Locomotiva 391 do Dep. de GV trem 220 teve quebrada a longarina lado R.

**Total: duas locs. avariadas.**

(Assignado INT-1)

**Telegramma n.º 128 — Do INT-2 ao AJL-2**

**Hontem, dia 25,** não houve avarias de locs. nesta Secção.

(Assignado INT-2)

Note-se que a palavra **hontem** e o **dia** do mez, sublinhadas nos dois exemplos acima, teem por fim evitarem-se mutilações telegraphicas das datas; **devem,** pois, ser sempre indicadas nos avisos.

Da mesma fórma, o total de avarias occorridas deve ser tambem sempre mencionado, conforme indica o exemplo acima.

A presente ordem deverá ser cumprida á risca, isto é, sem atraso, afim de não causar embaraços ao serviço deste Escriptorio.

Accusae.

Porto Alegre, 26 de março de 1927.

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

C: DR/AJL-2

P-37

h/l.





CIRCULAR N.º 35

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

**ACCRESCI MO NO NUMERO DE ACCIDENTES**

Confir mo o telegramma n.º 143, que vos enderecei a 1.º do fluente:

“Está aumentando assustadoramente o numero de accidentes em todas as secções desta Divisão. Como as causas em grande parte são attribuidas á má revisão do material rodante, verifico que apesar de minhas ordens verbaes e escriptas e dos meios proporcionados para a efficiencia dos serviços de revisão e conservação do material rodante e de tracção, os resultados têm sido deficientes.

“Ainda em circ. 44/366 de 29/11/26 voltei ao assumpto e posteriormente o ajudante desta Divisão vos tem recommendado este serviço de tão grande importancia. Em face do exposto determino agirdes com o maximo rigor e exercerdes a mais severa fiscalisação sobre o pessoal propondo medidas radicaes, pois desejo normalizar este assumpto custe o que custar.

“Transcrevo na íntegra o telegramma do sr. DR sobre este assumpto:

“— Os diarios accidentes que se vêm registrando nas linhas e estações estão exigindo de vossa parte medidas represivas as mais energicas possiveis. As causas vem sendo attribuidas á falta de revisão do material rodante, a defeito da linha e descuidos do pessoal de manobras. Espero que reagireis com o maximo rigor, dando ordens e instrucções immediatas e severas. — Sauds. — (a) Octacilio Pereira”.

Porto Alegre, 2 de abril de 1927.

C: DR  
f/1.

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

CIRCULAR N.º 36

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

**NUMERAÇÃO DOS LUGARES DOS  
CARROS DE PASSAGEIROS DE  
1.º CLASSE**

Como sabeis, todos os nossos carros de 1.ª classe têm os assentos numerados.

Esta numeração, ha pouco terminada, vem se fazendo ha annos nas Officinas.

Ha agora necessidade de se fazer uma alteração na numeração, pois se verificou que esta não obedeceu a uma mesma regra. Assim, existem carros onde o lugar n.º 1 fica no centro e o lugar n.º 2 em uma das extremidades.

Desejamos organizar um serviço pratico de orientação aos passageiros, que nas estações poderão escolher, pela planta do carro, o lugar que mais lhes convir. Para este fim, todas as estações possuirão um livro com a planta de todos os nossos carros, em que se verifica o n.º e posição de cada assento.

Annexo á presente vos remetto as plantas dos diversos typos de carros de passageiros de 1.ª classe, onde figuram os lugares com a devida numeração.

A regra adoptada para essa numeração é a seguinte:

**Regra n.º 1**

A numeração dos lugares de todo e qualquer carro deve começar no extremo opposto ao das “toilets”, seguindo da esquerda para a direita.

E' necessario que tomeis providencias immediatas para que as placas numericas actualmente existentes nos carros de 1.ª classe sejam collocadas obedecendo a regra acima e os “croquis” annexos.

### Regra n.º 2

As placas numericas devem ser fixadas na aresta superior dos encostos dos assentos, na linha central de cada lugar.

A esta regra fazem excepção:

a) os poucos carros cujos assentos tenham encosto fixo; neste caso as placas numericas devem ser fixadas immediatamente abaixo da aresta superior do encosto;

b) os 30 carros Familleureux nos quaes a disposição permanece como está actualmente.

### Regra n.º 3

Serão empregadas placas numericas já em uso, isto é, de bronze fundido fixadas por meio de 2 parafusos de fendas.

O fundo destas placas deve ser pintado de vermelho, ficando o numero em alto relevo e brilhante.

A execução da numeração dos lugares será assim distribuida e deverá achar-se prompta até 30 de abril deste anno.

1.º) O sr. Inspector do Material Rodante providenciará sobre a numeração dos carros de 1.ª classe, pertencentes á 2.ª Secção de Tracção.

2.º) O sr. Inspector de Tracção da 1.ª Secção providenciará sobre a numeração dos carros de 1.ª classe, pertencentes á 1.ª Secção de Tracção.

3.º) O sr. Inspector de Tracção da 4.ª Secção providenciará sobre a numeração dos carros de 1.ª classe pertencentes á 4.ª Secção de Tracção.

4.ª) Os srs. Inspectores de Tracção das 3.ª e 5.ª Secções providenciarão sobre a numeração dos carros de 1.ª classe, de reserva, existentes nessas Secções.

5.º) Os srs. Chefes de Officinas providenciarão sobre a numeração dos carros de 1.ª classe que se encontram em reparação nas mesmas.

Fareis communicação a esta chefia toda a vez que tiverdes executado esse serviço em um ou mais carros de 1.ª classe, informando o seguinte:

a) numero do carro;

b) trecho em que trafega o carro;

c) numero de lugares;

d) declarar se a disposição dos assentos está de accôrdo com as plantas annexas. No caso contrario, enviar "croquis" da disposição real;

e) possivelmente, dar o nome do fabricante do carro;

f) declarar se a numeração está completa; caso contrario informar quantas placas numericas são necessarias e a numeração das mesmas.

Providenciae de accôrdo, com a maxima brevidade.

Porto Alegre, 5 de abril de 1927.

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

Annexo  
C: DR/CHF/AJL/ ATL  
a/d/l.



CIRCULAR N.º 39

*Srs. Inspectores*

**DEBITO DA LENHA FORNECIDA  
A' COOPERATIVA**

Com relação á minha carta-circular n.º 57, de 31 de março proximo, findo communico-vos que, para effeitos de contabilidade e estatistica, o fornecimento de lenha a empregados, mediante ordens da Cooperativa de Consumo, deve ser feito por meio de pedidos de modelo A-10-S, os quaes serão enviados á Sub-Divisão de Estatistica.

Na parcella desse impresso designada "Para a Repartição", escrever-se-á: **Cooperativa**; na casa "Conta a debitar", lançar-se-á tambem: "Cooperativa", e no espaço "Destinatario" — o nome do empregado.

Todo fornecimento de lenha a empregados ou aos "buffets" da Cooperativa deve ser escripturado nas relações diarias de sahida de combustiveis, modelo A-269-bis, e nos resumos dezenaes do movimento de combustiveis, modelo A-269.

As ordens da Cooperativa de Consumo serão enviadas ao Almoxarifado, juntamente com os resumos dezenaes A-269, em que forem includidos.

Porto Alegre, 8 de abril de 1927.

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

C: DR/CHD/CHX/STD/FEL/CEL  
e/l.

CIRCULAR N.º 40

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

**DENOMINAÇÃO DOS TRENS DE LENHA**

Communico-vos, para os devidos fins, que os trens de lenha terão, de ora em diante, as iniciaes telegraphicas TL e serão numerados do modo seguinte:

- 1.ª Secção ..... TL-10 até TL-19
- 2.ª Secção ..... TL-20 até TL-29
- 3.ª Secção ..... TL-30 até TL-39
- 4.ª Secção ..... TL-40 até TL-49
- 5.ª Secção ..... TL-50 até TL-59.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 8 de abril de 1927.

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

C: CD/AJL-2/CHO  
1/4.  
File 53.

CIRCULAR N.º 41

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

**RELATORIO SOBRE O FREIO A VA-  
CUO GRESHAM & CRAVEN**

Referindo-me á minha circular n.º 58/41, de 10 de janeiro p. p., vos envio agora a traducção portugueza do relatorio sobre o freio a vacuo Gresham & Craven que nos foi apresentado em lingua ingleza pelos engenheiros representantes das fabricas Gresham & Craven e Vacuum Brake Co.

O estudo que nós apresentaram esses technicos especialistas sobre as condições do freio de nossos carros, é de grande valor para nós.

Os referidos engenheiros especialistas não sómente nos aponlaram os defeitos e a falta de "standardização" das nossas installações de freio, como tambem nos indicaram o caminho que devemos seguir para eliminar todos os inconvenientes que actualmente se registram.

E' tão minucioso e instructivo o **relatorio** apresentado, que até aponta o methodo que se deve empregar para collocar, no cylindro de freio, o embolo e o anel rolante.

A Secção de Estudos Technicos está preparando os desenhos e normas para a "standardização" das installações de freio a vacuo em todos os differentes typos de vehiculos e assim que estiverem promptos vos serão enviados.

Ao sr. Chefe das Oficinas de Santa Maria, já em dezembro do anno p. passado havia entregue o relatorio em lingua ingleza, afim de que já se aproveitasse o que fosse possivel, com o intuito de corrigirmos quanto antes os defeitos das nossas installações.

Já fez, entre outros, o sr. Chefe das Oficinas de S. Maria, a **apparelhagem** para experimentar aneis rolantes, de accôrdo com as instrucções e desenho VB-1, do presente relatorio, e já nos foi possivel experimentar e conhecer a qualidade de borracha e bitolla do anel rolante da fabrica Merkur, de Santa Cruz; verificou-se que o anel é bom, prehenchendo a todas exigencias estabelecidas pela fabrica Gresham & Craven.

Ao sr. Chefe das Oficinas de Rio Grande foi enviado ha mais ou menos um mez um exemplar do relatorio em portuguez, afim de providenciar para que os 100 vagões gradeados de 28 toneladas recentemente importados já fossem entregues ao serviço com a installação de freio de accôrdo com as recommendações dos engenheiros especialistas.

Enviando-vos agora o relatorio, estou certo de que o estudareis minuciosamente e que tomareis as providencias que estiverem ao vosso alcance para normalisarmos as condições do freio de nossos vehiculos e locomotivas.

Porto Alegre, 13 de abril de 1927.

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

C: CD/AJL 2-ATL.  
a/l.



CIRCULAR N.º 59/42

*Srs. Ajudantes das 2.ª, 3.ª e 4.ª Divisões*  
*Chefe do Movimento*  
*Inspectores das 2.ª, 3.ª e 4.ª Divisões*  
*Engenheiros Residentes*  
*Chefes de Oficinas*  
*Secretarios das 2.ª, 3.ª e 4.ª Divisões*  
*Chefes de Secção de Contas das 2.ª e 4.ª Divisões*  
*Chefe da Secção de Escripuração da 3.ª Divisão*  
*Fiscal da Escripura das Sub-Divisões da 3.ª Divisão*  
*Mestres de Linha*

**REQUISIÇÃO DE SERVIÇO ENTRE DIVISÕES**

Uso do Impresso de modelo X-14

Verifica-se que em algumas inspectorias e officinas estão sendo usados, para requisição de serviços a outras divisões, impressos de modelo X-14, que são privativos das chefias de divisões.

De ora em diante fica prohibido o uso desses impressos em vossas repartições.

Quando se tratar do supprimento urgente de materiaes de construcção, feito pela 4.ª Divisão, ou de qualquer outro trabalho de necessidade immediata, deveis fazer o pedido em **memorandum** ou **telegramma**, com copia a chefia de vossa divisão para que, em caso de necessidade, seja organizada a requisição de modelo X-14.

Porto Alegre, 14 de março de 1927.

*Celso Pantoja*  
Chefe da 2.ª Divisão Int.º

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

*Dario Lassance*  
Chefe da 4.ª Divisão Int.º

C: DR

CIRCULAR N.º 43

*Srs. Chefes de Oficinas, Inspectores,*  
*Residentes e Mestres de Linha*

**INFORMAÇÕES SOBRE LICENÇAS EM  
CASOS DE REMOÇÃO**

De ora em deante, sempre que houver remoção de empregados de uma repartição para a outra, quer na mesma Divisão, quer para outra, deveis informar, em carta, ao chefe da repartição que recebe o removido quaes as licenças por este obtidas durante o prazo de um anno anterior á remoção.

Dessa carta dareis copia ao Escritorio Central.

Porto Alegre, 25 de abril de 1927.

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

*Dario Lassance*  
Chefe da 4.ª Divisão Int.º

C: DR/CEL/FEL/SVP/CVP

P. 18.

f/l.

File 15.

CIRCULAR N.º 44

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**DIARIAS DE VIAGEM**

Annexo vos remetto um quadro dando a demonstração graphica das instrucções contidas na circular n.º 162, de 14 de setembro de 1926, para applicação da tabella de diarias de viagem, cujo quadro foi organizado com o fim de evitar os constantes e avultados enganos que apparecem nos impressos de modelo C-86 — Diarias de viagem.

Como esse quadro é de facil consulta, dou-vos apenas um exemplo do seu uso, que vos servirá para todos os demais casos.

Desejando saber-se a quanto tem direito um empregado que iniciou a viagem ás 2 horas e voltou á séde até as 6 horas do mesmo dia, percorre-se a columna horizontal, a partir do numero 2 (hora da partida) até a columna vertical cujo numero corresponda á hora da chegada, e vê-se que tem direito a **P**, ou seja á taxa da noite; se, porém, voltar depois das 6, até ás 11, terá direito a  $P \frac{1}{3}$ , ou seja um terço da diaria completa e mais a taxa da noite; finalmente, se chegar depois das 11, até as 24, terá direito a **C** ou seja diaria completa (dia e noite).

O horario deve ser rigorosamente annotado nas partidas e chegadas á séde, não sendo necessaria essa annotação nos dias intermediarios, salvo nos casos das letras D e G do numero 3 da circular citada, em que os empregados dos trens, sempre que tiverem de afastar-se do extremo de sua secção ou 100 kilometros além deste, serão obrigados a declarar no impresso C-86 a hora exacta em que o fizeram.

Porto Alegre, 25 de abril de 1927.

Annexo  
P. 21  
R/l.

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

CIRCULAR N.º 45

*Srs. Agentes e Machinistas*

**VEHICULOS DEIXADOS NAS ESTAÇÕES**

**POR ESTAREM COM BRONZES QUEIMADOS**

Frequentemente, ao chegarem os trens de carga nas estações, são retirados vagões que estão com bronzes queimados, sem que se dê disso conhecimento ao machinista, que muitas vezes até ignora ter sido deduzido o vehiculo do comboio.

Esse systema é irregular, pois, além de prejudicar-se a lotação dos trens, retirando vehiculos que em muitos casos podem ser reparados pelo proprio machinista, e continuar viagem, onera a 3.ª Divisão, que tem de mandar reparadores ao local, afim de fazer concertos, com prejuizo do serviço dos depositos e accrescimo de despesas de diarias de viagem.

Fica, por isso, estabelecido que nenhum vagão avariado seja deduzido dos trens sem primeiramente ser examinado pelos machinistas respectivos.

Constatada a natureza da avaria, o machinista providenciará a sua immediata reparação, se para isso forem sufficientes os recursos de que dispõe em vigem.

Não lhe sendo possivel evitar a paralyção do vehiculo, deve o machinista avisar telegraphicamente ao chefe de deposito do trecho e ao inspector de tracção, descrevendo precisamente as avarias.



Tereis por muito recommendadas estas ordens, que serão fiscalisadas pelos srs. Inspectores.

Porto Alegre, 4 de maio de 1927.

*Celso Pantoja*  
Chefe da 2.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

Visto.

*Octacilio Pereira*  
Director Geral

C: INF/IPM/INT/INM/IMA/DR  
c/l.  
Pasta 27

CIRCULAR N.º 54/46

*Srs. Inspectores de Tracção*

**LICENÇAS DE TRENS**

Dou-vos copia da ordem de serviço n.º 117, expedida pelo sr. eng.º Chefe da 2.<sup>a</sup> Divisão, a 28 de abril p. p., aos srs. Agentes de estações e conductores de trens:

“Chamo a vossa attenção para as instrucções contidas na circular n.º 117 (antigo 896), de 28 de outubro de 1925, que determina serem as licenças para a marcha de todo e qualquer trem, entregues pelo agente da estação ao conductor do trem e este pessoalmente ao machinista, depois de a examinar.

Alguns conductores de trens têm o habito de entregar essas licenças ao foguista, contrariando, assim, aquella ordem.

A licença do trem deve ser entregue directamente pelo conductor ao machinista.” (a) Celso Pantoja.

Porto Alegre, 9 de maio de 1927.

*A. Amaral*  
Ajudante da 3.<sup>a</sup> Sub-Divisão.

1/2.

CIRCULAR N.º 48

*A todo pessoal*

#### ADMISSÃO DE PESSOAL

Em virtude de deliberação desta Directoria, a partir de 1.º de maio corrente, ficará regularizada a admissão de pessoal, na Viação Ferrea, pela fôrma que se segue:

#### EXAME DE SAUDE

Não será admittido empregado algum na Viação Ferrea, sem que haja sido submettido a inspecção medica e attestadas as suas boas condições de saúde.

Para os effeitos da presente determinação deverão ser observadas as seguintes normas:

1.º — Quando a vaga se dêr em local que seja séde dos medicos da Caixa de Aposentadorias e Pensões, a admissão em serviço, só se fará mediante a apresentação do respectivo attestado medico.

Para esse fim os srs. inspectores, residentes, mestres de linha, chefes de officinas, e depositos, sub-inspectores do telegrapho, agentes de estação, agente de combustiveis, chefes de armazens e recebedores, encaminharão os candidatos aos srs. medicos, solicitando o exame.

2.º — Quando a vaga se dêr em local onde não haja medico, como postos de visitas, turmas de conservação, estações, etc., e seja urgente o seu preenchimento, o candidato será admittido provisoriamente, si as suas condições apparentes de saude, forem boas, devendo, porém, o funcionario que o admittir, dirigir-se, por es-

cripto, ao medico da Caixa mais proximo do local, pedindo-lhe que em sua proxima viagem á linha, estacione no local em que trabalha o empregado, designando o numero da turma, situação kilometrica, estação, deposito ou posto de visita, afim de ser procedido o respectivo exame medico.

As divisões tomarão providencias no sentido de regularisar no menor espaço de tempo, as admissões do pessoal admittido sem exame medico.

Mensalmente, as respectivas divisões extrahirão relações nominaes dos empregados cujas admissões devem ser regularisadas, as quaes deverão ser enviadas ao Director Geral e ao Chefe da 1.ª Divisão.

- 3.º — Não será, assim, necessario fornecer passe aos empregados para se submeterem a inspecção.
- 4.º — O attestado medico deverá acompanhar a folha de admissão a ser enviada ao escriptorio central, salvo o caso previsto no item 2.º.
- 5.º — No caso previsto no item 2.º, verificado que seja que o candidato não gosa saúde, deverá ser demittido immediatamente, e enviada a folha de demissão juntamente com o attestado medico.
- 6.º — Qualquer demora por parte do srs. medicos em attender aos pedidos de exame deverá ser communicada ás Chefias das Divisões.

#### ADMISSÃO DE MENORES

A admissão de menores fica sujeita ás seguintes condições:

- 1.º — Só serão admittidos, como empregados da Viação Ferrea, menores com idade não inferior a 15 annos e de boa compleição physica, salvo praticantes de telegraphia, a juizo do Chefe da 2.ª divisão.



2.º — Deverá constar em ponto essa situação de menoridade.

3.º — De um modo geral não serão abonados aos menores vencimentos iguaes aos adultos. Excepcionalmente, porém, quando a producção em serviço, a juizo de seus superiores immediatos, inspectores, residentes, chefes de officinas e depositos, fôr igual a de um adulto, como acontece com os limpadores de caldeiras de locomotivas, britadores de pedra e outros, poderão ser concedidas as mesmas vantagens pecuniarias que cabem a estes.

#### ADMISSÃO DE EMPREGADOS IDOSOS

Não serão admittidos empregados com mais de 40 annos de idade, principalmente operarios, salvo quando tiverem habilitações especiaes, a juizo do Director e do Governo do Estado.

A presente circular, tendo character geral, revoga as ordens contidas em circulares dos chefes de divisão sobre o mesmo assumpto.

Porto Alegre, 11 de maio de 1927.

*Octacilio Pereira*  
Director Geral

*Fernando Pereira*  
Eng.º Chefe da 1.ª Divisão

*Fr. von Bock*  
Eng.º Chefe da 3.ª Divisão

*Celso Pantoja*  
Eng.º Chefe da 2.ª Divisão

*Dario Lassance*  
Eng.º Chefe da 4.ª Divisão

CIRCULAR N.º 49

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

#### APROVEITAMENTO DE MOLAS EL- LIPTICAS STANDARD PARA OS 30 CARROS FAMILLEUREUX

O sr. Inspector do Material Rodante teve que substituir as molas ellipticas do carro Familleureux n.º 604, procedentes da fabrica.

Na falta de molas novas typo Familleureux, empregou molas ellipticas "Standard", usadas nos nossos carros standard e que são mais fortes.

Para essa adaptação foi necessario fazer as alterações indicadas no desenho E-214, que junto vos envio, e que se resumem no seguinte:

- 1) — Recortar as braçadeiras das molas de 4 millimetros de cada lado, afim de se encaixarem no suporte das molas vindas da fabrica;
- 2) — Confeccionar penduraes novos de accordo com o desenho;
- 3) — Fazer tubos novos, de accordo com o desenho;

Portanto, sempre que for necessario substituirdes as molas ellipticas nos 30 carros Familleureux, deveis applicar molas ellipticas "Standard" obedecendo ao desenho citado.

Fareis as devidas communicações a respeito.

Não serão encommendadas molas Familleureux.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 16 de maio de 1927.

File - 26  
Annexo  
C: AJL-2/INM/ATL  
d/3.

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

CIRCULAR N.º 50

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**JOIA DE EMPREGADOS READMITTIDOS**

Para os devidos fins, transcrevo abaixo a carta n.º 16/502, de 17 do corrente, da Secretaria da Caixa de Aposentadorias e Pensões:

“O Conselho Administrativo, em sessão realizada no dia 22 de abril p. passado, deliberou não exigir nova joia quando são readmittidos os empregados que pedem demissão ou abandonam o serviço. Estes devem, sómente, pagar a importancia que faltar para completar a joia primitiva e o augmento de vencimentos.” (a).

Porto Alegre, 26 de maio de 1927.

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

Pasta: 67.  
e/2.

CIRCULAR N.º 52

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

**CONSTRUCCÃO OU MODIFICAÇÃO  
DE EDIFICIOS**

Communico-vos para os devidos fins, que afim de regularisar de vez o serviço de construcção e reforma de edificios, fica determinado o seguinte:

1.º — Nenhuma construcção de edificios ou modificação dos actuaes pode ser feita, sem que tenhaes recebido desta Chefia a ordem de serviço (X-45) acompanhada de planta devidamente approvada.

2.º — Nenhuma despesa deverá ser levada ao debito da conta 13, da 4.ª Divisão, (Conservação de edificios) sem que para isso haja expressa autorização em ordem de serviço (X-45).

3.º — Todo o projecto que implique em qualquer alteração nos actuaes edificios da Viação deve ser previamente proposto a esta Chefia, que, depois do devido entendimento com a 4.ª Divisão, dará ou não a approvação.

A 4.ª Divisão vae reorganisar o cadastro de todos os edificios e ficará habilitada a acompanhar e fiscalisar tudo quanto diz respeito á sua conservação, motivo por que as determinações acima devem ser rigorosamente observadas.

Providenciareis para que esta ordem seja cumprida á risca.

Accusae recebimento.

Porto Alegre, 8 de junho de 1927.

Pasta - 90  
C: DR/AJL-1-2-Cel.  
f/3.

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



CIRCULAR N.º 53

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**MULTAS E RESPONSABILIDADES**

A partir do recebimento da presente circular, as propostas de multas ou responsabilidades não devem mais ser feitas em carta, como até agora, mas nos impressos de modelo X-20, cujos talões vos remetto com a presente.

Esses talões, para uso exclusivo das Officinas e Inspectorias, devem ser numerados a seguir até o fim de cada anno, começando-se do n. 1.

O nome, cargo e matricula do empregado devem ser escriptos com clareza e exactamente de accordo com o livro de matricula. As alterações de cargo e vencimento só devem ser tomadas em consideração, quando já approvadas por esta chefia.

A quantidade de dias deve ser escripta com clareza e por extenso, nunca em algarismos. Quanto á importancia respectiva, será calculada na Secção de Escripuração deste Escriptorio.

O mesmo talão servirá tanto para multas como para responsabilidades, não se devendo abrir novo talão sem que este já o anterior completamente terminado.

Terminados os talões que ora vos remetto, providenciais sobre o pedido de outros ao Armazem da Papelaria, remettendo a este escriptorio o impresso de modelo A-10.

A remessa desses impressos a este escriptorio deve ser em duas vias, logo após os factos que determinarem a sua emissão.

No fim de cada mez, depois de remettido o livro do ponto, as punições de empregados que tenham deixado o serviço, devem ser propostas em telegramma, como se está fazendo actualmente.

Porto Alegre, 15 de junho de 1927.

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

Pasta - 17  
C: SCL/CSL/ATL/FEL.  
G/2.

CIRCULAR N.º 54

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**EXECUÇÃO DE OBRAS**

Para os devidos fins, transcrevo a circular n.º 297, que o sr. Director Geral, em 31 do mez p. passado, dirigiu aos srs. chefes de serviço:

“A bem dos interesses da Viação Ferrea e, para bôa e regular marcha dos serviços atacados por essas divisões, recomendo-vos a maxima attenção na escolha do encarregado e responsavel por taes serviços.

“O que se verifica na Viação Ferrea é que, na maioria dos casos, os trabalhos são morosos e, consequentemente, caros, embora bem acabados.

“E’ preciso escolher o “homem” para cada caso, responsavel e competente, capaz de bem dirigir com energia, rectidão, acerto, economia e honestidade os trabalhos que, na maioria dos casos, ficam em condições de não poderem, frequentemente, ser bem fiscalizados pelo engenheiro dirigente ou responsavel.

“O encarregado deverá mensalmente apresentar os dados das despesas com pessoal e a relação exacta do material applicado, em stock ou que fôr necessario encómmendar com a precisa antecedencia para que o andamento da obra não soffra a minima paralysação.

“E’ preciso que o custo apresentado, de uma certa obra, represente o seu custo real, evitando-se o velho systema de descarregar em tal custo outras despesas não autorizadas, embora honestamente executadas.

“O que se verifica é que o encarregado nem sempre fornece dados seguros. Quanto aos pedidos de materiaes, uma vez encaminhados, não reclama pelo atrazo que se vem verificando com a chegada dos mesmos. Deveis recommendar que a insistencia, na reclamação por tal atrazo, é necessaria e indispensavel, revellando isso zelo pelo serviço, interesse pela rapida conclusão da obra.

“Orientado como sois, conhecedor perfeito de todos os serviços da vossa divisão, dedicado como os que mais o sejam pelo desenvolvimento da Viação Ferrea, estou certo de que bem interpretareis as minhas indicações, feitas com o intuito de auxiliar-vos na obra que tão alevantadamente vindes executando com a reorganização dos trabalhos da vossa divisão. — (a.) Octacilio Pereira”.

E’ esta circular bem explicativa, sendo desnecessario maiores esclarecimentos.

Contando com a vossa dedicação ao serviço, estou certo de que bem interpretareis as palavras do sr. Director Geral e de modo que os serviços affectos a esta Divisão cada vez mais se regularisem e sempre progridam dentro das melhores normas e de systematica economia.

Porto Alegre, 16 de junho de 1927.

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

C: AJL/ATL  
a/l.



CIRCULAR N.º 55

*Srs. Inspectores de Tracção*

**RECEBIMENTO DE CARVÃO  
PELOS DEPOSITOS**

Afim de evitarmos continuas reclamações do Almojarifado, determino que toda vez que algum deposito de vossa secção retirar carros de carvão que forem destinados a outros depositos, deverá ser feita immediata communicação telegraphica pelo chefe do deposito que assim proceder, ao sr. Ajudante da 3.ª sub-divisão, com copia ao Inspector de tracção respectivo e Chefe do Almojarifado, devendo constar dessas communicações o numero dos carros, a tonelagem de carregamento e o deposito a que eram destinados.

Essas communicações, algumas vezes, eram feitas unicamente ao Ajudante da 3.ª sub-divisão, de sorte que o Almojarifado ignorava o destino de certos carros de carvão guiados para um determinado deposito no qual não eram descarregados.

O sr. chefe do deposito principal, sempre que reenviar carros de carvão destinados ao seu deposito, para o de Cruz Alta, deverá fazer identica communicação. Da mesma forma deverá proceder o sr. Inspector da 3.ª secção, ao fazer a distribuição de carvão para os depositos de sua secção, pois os carros serão destinados unicamente para Cacequy.

Torna-se indispensavel tambem, que os depositos deem entrada ao combustivel no mesmo dia em que o receberem, e de accôrdo com a tonelagem que constar da guia da remessa.

Si, entretanto, houver divergencia entre o carvão recebido e a tonelagem que constar da guia, o sr. chefe do deposito deverá enviar uma reclamação ao sr. Inspector de Tracção, o qual, por sua vez, a encaminhará por carta, ao Escritorio Central.

Providenciareis para que a presente ordem seja observada com regularidade.

**Accusae o recebimento.**

Porto Alegre, 17 de junho de 1927.

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

C: CHD/CHX.  
T/l.

CIRCULAR N.º 56

*Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas*

**RESPONSABILIDADES**

O sr. Director Geral dirigiu, a 30 do passado, aos srs. Chefes de divisão a circular n.º 53, concebida nos seguintes termos:

“E’ costume, muito commum, certos funcionarios de categoria e responsabilidade technica se limitarem a remetter dados solicitados pelos chefes respectivos, sem as informações claras, precisas e necessarias que os devem esclarecer e apresentar sob a verdadeira forma.

D’ahi o facto de, muitas vezes, no escriptorio não ficar o chefe habilitado a resolver com segurança e accerto certos problemas de responsabilidade, que ficam assim susceptiveis de erros compromettedores e, quiçá, evitaveis se os dados recebidos fossem enviados com as devidas informações.

N’essas condições peço-vos providencias immediatas, mediante circular dirigida aos vossos auxiliares de maior responsabilidade, para que essa attitude seja mudada, tomando cada um a seu cargo a responsabilidade que lhe compete, sem temores de desagradar pelo facto de fornecer informações que representam o seu proprio juizo, o seu criterio profissional.

O facto de não serem taes informações, muitas vezes acceitas, em nada diminue a autoridade do funcionario que as fornecer cumprindo o seu dever, tal qual o deverá, sempre cumprir” (a.)

Recommenda-vos a exacta observancia dessa determinação.

Porto Alegre, 17 de junho de 1927.

C: AJL-1-2/ATL

SCL/CEL

Pasta: 73

f/2.

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

CIRCULAR N.º 57

*Srs. Inspectores de Tracção*

**LICENÇAS DE TRENS DE LENHA  
E AUTOS DE LINHA**

Transcrevo para vosso conhecimento e devidos fins, a carta endereçada pelo sr. eng.º Chefe da 2.ª Divisão ao sr. Chefe do Movimento, a 31 do passado, sob n.º 93/1405.

“Com referencia ao vosso memorandum n.º 56/65/5274 de 25 do corrente mez, determino providenciardes para que sejam annunciados, pelo menos, meia hora antes, os trens de lenha e automoveis de linha, afim de se evitar que os mesmos avancem sem licença, principalmente quando se trata de estações que não possuem telegraphistas.

Muito recomendo-vos a presente ordem.” (a).

Porto Alegre, 18 de junho de 1927.

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

File: 54

f/2.



CIRCULAR N.º 58

*Srs. Chefes de Oficinas*

**CORRENTES DE SEGURANÇA NOS TRUCKS  
DOS CARROS DE PASSAGEIROS**

Providenciae para que todos os carros e vagões que trafegam em trens de passageiros, quando entrarem em reparação, saíam **com correntes de segurança nos trucks.**

Esta providencia é urgente e inadiavel, pois ultimamente temos verificado diversos accidentes motivados pela falta de correntes de segurança nos trucks.

Porto Alegre, 24 de junho de 1927.

*Affonso A. Madureira*  
Ajudante da 2.ª Sub-Divisão.

Pasta - 26  
C: INM  
b/3.

CIRCULAR N.º 59

*Srs. Chefes de Oficinas*

**ALTERAÇÃO NA PORTA DA CARVOEIRA  
DOS TENDERS DAS LOCOMOTIVAS  
MOUNTAIN NS. 801 - 825**

Para facilitar a passagem do pessoal da locomotiva para o tender das locomotivas Mountain, devem se fazer as alterações que adiante indico.

Junto vos envio o prussiato E-94, no qual se acha representada a alteração na porta da carvoeira desses tenders.

Verificareis que a chapa de ferro que fecha o vão, acima da porta corredeira, será substituida por 3 taboas de 30 millimetros de grossura por 230 de largura por 880 millimetros de comprimento cada uma, e com 8 entalhes semicirculares, proprios para a introdução dos dedos da mão. Essas 3 taboas são introduzidas em um encaixe feito de ferro (L) cantoneira, rebitado ás chapas já existentes no tender, conforme indica o desenho.

Do lado direito (lado do machinista) do tender haverá uma alça de ferro chato, propria para receber as 3 taboas, quando removidas da sua posição no vão da frente da carvoeira.

E' importante que a serie de rebites assignalados com 1 e 3, existentes nas arestas da porta da carvoeira, sejam escareados, afim de não impedir o movimento livre das 3 taboas.

Abaixo das taboas, ficará livre um vão de 448 × 800 millimetros, sufficiente para a descarga do carvão da carvoeira.

Providenciareis para que todos os tenders das locomotivas Mountain soffram esta alteração por occasião de reparação nas Officinas.

Porto Alegre, 23 de junho de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.º

Pasta: 26  
Annexo  
C: AJL-1/ATL/INT-1-2-3  
a/3.

CIRCULAR N.º 60

*Srs. Inspectores de Tracção*

#### VELOCIMETROS "TELOC"

Verifica-se que a porcentagem de velocímetros que funcionam mal é ainda muito elevada. Disso se conclue que a conservação e lubrificação desses aparelhos, assim como a maneira de pôl-os em funcionamento, de collocar e retirar a fita graphica, não estão sendo convenientemente cuidadas e observadas, pois não é possível que o numero de aparelhos defeituosos seja tão elevado.

Chamo por isso novamente a vossa attenção para as instruções contidas na circular n.º 10/240 de 11 de novembro de 1925 e instruções aos chefes de depositos e instructores de machinistas, certificando-vos de que ellas são bem comprehendidas e executadas devidamente.

A collocação das fitas nos aparelhos constitue um dos pontos de maior importancia. Ella deve ser collocada de maneira que fique na posição recta, isto é, perfeitamente horizontal; os dentes destinados a marcar os kilometros devem poder furar convenientemente a fita e a peça que os contém deve ter livre movimento de rotação; do contrario ter-se-ão omissões na marcação ou a fita poderá vir a ser rasgada; a capa cylindrica do lado esquerdo, destinada a apertar a fita para fazel-a mover, deve ser collocada com o maximo cuidado, verificando-se si de facto se acha por ella sufficientemente segura e evitando-se dessa fórma possiveis escorregamentos.

Todas as demais particularidades que dizem respeito ao funcionamento e lubrificação dos velocímetros devem merecer a vossa especial attenção.



Recommendo-vos tambem que, todas as vezes que fôr verificado que um velocimetro se acha de facto com algum defeito, seja elle immediatamente substituido por outro, pois de nada serve, que uma locomotiva trafegue com apparatus cujas indicações não possam ser tomadas em consideração.

Deveis, pois, verificar sempre, se os velocimetros collocados nas locomotivas se acham em bom estado de funcionamento, exercendo para isso rigoroso controle, auxiliado pelos chefes de depositos e principalmente pelos instructores de machinistas.

E' ainda indispensavel que os chefes de depositos mostrem aos machinistas o modo de ser retirada a fita graphica do velocimetro, serviço este aliás muito simples e indicado com muita clareza na parte interna da tampa dos apparatus. Espero não ser necessario voltar ao assumpto.

Porto Alegre, 29 de junho de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.º

Pasta - 76  
C: CHO  
t/3.

CIRCULAR N.º 61

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**REINTEGRAÇÃO DE SORTEADOS  
NO SERVIÇO**

Para regularidade do serviço da Contabilidade, onde são organizadas as folhas de vencimentos respectivas, recomendo-vos que aviseis immediatamente a este escriptorio quando se apresentarem ao serviço quaesquer empregados que estejam com licença por terem sido sorteados para o serviço militar.

Essa communicação é indispensavel.

Os srs. inspectores de tracção devem dar as necessarias ordens aos srs. chefes de depositos.

Porto Alegre, 2 de julho de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.º

Pasta - 87  
C: CHD/CSL  
f/3.

CIRCULAR N.º 62

*Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas*

**LEITOS DOS CARROS DORMITORIOS**

Communico que a faculdade que assiste aos funcionarios de requisitarem leitos, conforme circular do Trafego n.º 115, de 8 de outubro de 1925, limita-se, apenas, aos casos de viagens **em serviço**, e não é extensiva ás pessoas das familias dos funcionarios a que a alludida circular se refere.

Sempre que os mesmos se fizerem acompanhar de suas familias poderão, por sua conta, mandar reservar leitos, effectuando o indispensavel deposito de accordo com as ordens em vigor.

Escriptorio Central da 3.ª Divisão em Porto Alegre, 5 de julho de 1927.

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

Pasta - 66  
C: ATL/FEL  
g/3.

CIRCULAR N.º 62 a

*Srs. Chefes de Oficinas*

**ESFERAS DE ROLAMENTO NO PRATO  
CENTRAL E ROLOS LATERAES NOS  
TRUCKS FAMILLEUREUX**

Em inspecção ás Oficinas de Santa Maria, verifiquei que as **esferas de rolamento dos pratos centraes dos trucks** Familleureux não estão produzindo trabalho util devido se deformarem pela falta de resistencia; além disso, os proprios pratos ficam ovalizados. Não ha solução para o caso. Por isso, quando os carros Familleureux entrarem em reparação, os pratos devem ser substituidos pelo nosso typo **Standard**.

O mesmo que observei nas esferas centraes, dá-se com os rolos de apoio lateral. Ovalizam-se, não preenchendo os fins previstos, pelo contrario difficultando o deslocamento lateral do carro. Neste caso devem os rolos ser nas suas partes gastas, cheios com solda, retorneados e cimentados.

Porto Alegre, 5 de julho de 1927.

*Afonso A. Madureira*  
Ajudante da 2.ª Sub-Divisão.

Pasta - 10  
b/3.



CIRCULAR N.º 63

*Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas*

**COLLOCAÇÃO DAS PLACAS NUMERICAS  
NOS CARROS DE 1.ª CLASSE**

Junto vos envio o prussiano B-177, que representa a collocação das placas numericas nos carros de 1.ª classe.

As placas numericas actualmente fixadas na aresta dos assentos, na parte superior dos encostos, correspondentemente aos logares acham-se em posição impropria, porquanto ficarão encobertas uma vez que se colloquem as capas de pano sobre os encostos. Por isto é necessario retirar todas as placas numericas fixas na aresta superior dos encostos dos assentos, e fixal-as nas posições indicadas no desenho B-117.

Conservando em vigor a regra n.º 1 da circular n.º 36 de 5 de abril do corrente, que reza: "A numeração dos logares de todo e qualquer carro deve começar no extremo opposto ao das "toilettes", seguindo da esquerda para a direita", devem-se observar agora as disposições seguintes:

**1.º — Para os logares juntos ás janellas**

Em todos os carros, excepto os 30 carros Familleureux, ns. 595 e 601 a 615, nos quaes a numeração permanecerá inalterada, as placas numericas correspondentes aos logares juntos ás janellas, devem ser fixadas na **parede do carro**, na linha central de cada janella, sobre o sarrafo que atravessa immediatamente embaixo das janellas, conforme o desenho B-117.

**2.º — Para os logares juntos ao corredor**

a) — Nos carros munidos de bancos standard, as placas numericas devem ser fixadas na parte de madeira que sustenta o apoio para o braço, conforme se acha indicado no desenho B-177.

b) — Nos carros munidos de bancos typó Belga antigo, as placas numericas devem ser fixadas na parte de madeira que fecha a almofada para o encosto da cabeça, conforme o desenho B-177.

c) — Nos carros munidos de bancos especiaes, isto é, nos 5 carros Familleureux ns. 573 a 577, as placas numericas devem ser fixadas na parte de ferro em que é aparafusado o encosto, conforme já ficou combinado verbalmente.

**Prazo para conclusão**

As presentes instrucções já foram dadas ha semanas aos srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante, e muitos carros já soffreram estas alterações.

As officinas providenciarão para que sejam obedecidas as presentes instrucções em todos os carros que soffrerem reparação nas officinas.

Determino que este serviço esteja completamente terminado até o dia 15 do corrente, nos carros que se acham em trafego.

Accusae.

Porto Alegre, 5 de julho de 1927.

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

Pasta - 2  
C: ATL/AJL-1-2  
t/3.



CIRCULAR N.º 64

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspector  
do Material Rodante*

**CONSERVAÇÃO DA COBERTURA DOS  
30 CARROS FAMILLEUREUX 581 A  
395 E 601 A 615**

Em data de 29 de janeiro deste anno, enviei a seguinte carta ao sr. Administrador Gerente da Sté Anonyme des Ateliers de Construction de Familleureux, fabrica onde foram adquiridos os 30 carros de passageiros, 15 sem buffet (ns. 581 a 595) e 15 com buffet (601 a 615):

“Revido vossas cartas de n.º 1849, de 14 de fevereiro, e de 14 de agosto de 1925, endereçadas ao dr. Octacilio Pereira, mandámos traduzir e annexo vos enviamos um excerpto das prescripções que fizestes acerca da collocação e conservação da cobertura “Icopal” das toldas dos 30 carros adquiridos pela Viação a essa fabrica.

“Com os vehiculos, recebemos o **enduit special**, o qual foi posto em seguida nas toldas.

“Os primeiros carros foram postos em trafego em dezembro de 1925. De accordo com a prescripção 3.ª da carta de 14 de agosto, deveremos applicar-lhes depois de dois annos, isto é, em dezembro de 1927, uma nova camada de **enduit special**.

“Precisamos, porém, que nos forneçaes esclarecimentos mais completos, pois estamos em duvida si, após os dois annos, devemos apenas renovar o **enduit special**, ou si são necessarias tambem as camadas de tinta e de areia prescriptas sob os itens 3.º, 4.º e 5.º da carta de 14 de fevereiro.

“Eis porque vos pedimos a fineza de nos transmittirdes as vossas suggestões, afim de que a conservação das toldas seja feita exactamente como indica a fabrica fornecedora de **Icopal**.

“Agradecendo de antemão etc. (a) F. von Bock.”

Com data de 29 de março, recebi esta resposta, que vae devidamente traduzida:

“Temos a honra de accusar a recepção de vossa carta de 29 de janeiro p. passado, n.º 10/326, pela qual nos pedis algumas instrucções referentes á conservação das coberturas de Icopal, que applicamos nos 30 carros de 1.ª classe que fornecemos á vossa reputada empreza.

“Respondendo, vos informamos, que não deve ser tomado em consideração o que vos escrevemos a este respeito, em nossa carta de 14 de fevereiro de 1925.

“A conservação das coberturas de que acima tratamos, deve ser feita conforme as instrucções que vos remettemos com nossa correspondencia de 14 de agosto de 1925 e, por consequinte, é sufficiente que depois de dous annos de serviço dos carros, seja renovada a camada de **enduit special** applicada ás toldas.

“Chamamos a vossa attenção especialmente sobre a necessidade de não cobrir as toldas com tinta ordinaria.

“Queira acceitar, sr. Chefe de Divisão, etc. (a)”.

As instrucções a que se refere o signatario, estão resumidas na carta de 14 de agosto, da Familleureux ao sr. dr. Octacilio Pereira, então em Berlim, que, entre outros itens, consta do seguinte:

“Notamos vosso accordo sobre o que vossas officinas do Brasil procederão a pintura das toldas na chegada dos carros ao destino.



“Com effeito nós vos expuzemos a necessidade de fazer esta pintura um certo tempo após a collocação do “Icopal”.

“Nosso fornecedor de “Icopal” disse haver conveniencia em deixar as toldas tal como se encontram durante 2 annos e applicar em seguida uma camada de **enduit special** que não deve ser renovado sinão depois de 5 annos.

“Nós forneceremos na primeira expedição o **enduit special** necessario á pintura, das toldas, no destino; para diversas vezes.

“Nós vos pedimos de seguir os conselhos do nosso fornecedor pois desta forma garantireis ás toldas uma duração de mais de 10 annos **sem alguma reparação.**”

De accordo, pois, com o que acima fica esclarecido, sómente depois de 2 annos, isto é, em fins de 1927 vigente, se deve collocar nova camada de “enduit special” nos 30 carros.

Já se encontram em Rio Grande e serão distribuidos aos armazens dali e de Santa Maria, 750 kilos de “enduit special” encomendados para o recobrimento deste anno.

De agosto p. entrante em diante, as Officinas de Santa Maria e Rio Grande, unicas que ficam autorizadas a recobrir a cobertura com “enduit special”, começarão a fazel-o nos alludidos 30 carros, cabendo ao sr. Inspector do Material Rodante, em Santa Maria, retiral-os, um a um, e fazer as devidas communicações.

Segundo informa o sr. Chefe das Officinas de Rio Grande, em cada carro empregam-se 25 kilos do liquido “enduit special”. Essa quantidade deve ser toda aproveitada em cada carro, dando-se as demãos necessarias.

Depois de recobertos todos os carros com o “enduit special”, devem-se deixar transcorrer 5 annos sem collocar na

cobertura qualquer outro liquido, o que quer dizer que a camada de “enduit”, que se vae collocar agora, em 1927, deverá resistir sem alteração até fins de 1932. Então, fazendo-se novo cobrimento, a cobertura dos carros deverá durar em boas condições até fins de 1937 ou seja até 10 annos depois do recobrimento que ora vae ser feito.

Devem-se ter em vista as recommendações da fabrica, na clausula acima transcripta.

Porto Alegre, 7 de julho de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

Pasta - 10  
C: INT/DR/ATL  
1/3.

CIRCULAR N.º 65

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**MOTIVOS DE DEMISSÃO DE EMPREGADOS**  
(Impressos X-17)

Recommendo-vos declararades explicitamente, nas folhas de demissão, de modelo X-17, os motivos de demissão dos empregados.

As declarações: “por serem prescindiveis os seus serviços”; “ordem superior”; “por não satisfazer ás exigencias do serviço”; “por ser inconveniente ao serviço”; “por conveniencia do serviço”, etc., — causam embaraços quando se tem de prestar informações á Caixa de Aposentadorias e Pensões e quando são propostas admissões de substitutos dos dispensados.

Se um empregado é demittido “por serem prescindiveis os seus serviços”, não se poderá dar-lhe substituto, ou, então, admissão, que deu lugar á vaga, foi descabida.

Deve-se, pois, precisar o motivo e declará-lo na folha de demissão: “por mau desempenho de suas funções”; “por incompetencia para o desempenho do cargo”, etc.

Quanto aos direitos do demittido junto á Caixa de Aposentadorias e Pensões, é preciso ter em vista as disposições legais, afim de não prejudicar o empregado exonerado.

As restituições só se farão nos casos estabelecidos nos artigos 18 e 25 do decreto n.º 4.682, de 24 de janeiro de 1923. As disposições do art. 18 abrangem todas as importancias (joia e mensalidades) com que o empregado houver entrado para a Caixa e as do art. 25 apenas as contribuições mensaes (3 %).

Assim, nos casos previstos nessas disposições, os motivos de demissões serão os seguintes:

- 1.º **Por serem prescindiveis os seus serviços.** (Art. 18.)  
(Este caso dar-se-á apenas quando houver excesso de pessoal, ou por conclusão de trabalho especial, para o qual haja sido admittido.)
- 2.º **Por motivo de economia.** (Art. 18.)
- 3.º **Por mau desempenho de seus deveres no exercicio de seu cargo.** (Art. 25.) (Nesta categoria se incluem os negligentes, os remissos ao cumprimento de seus deveres, os maus profissionaes, etc.)

A Secção de Escripturação providenciará sobre a devolução das folhas de demissão que não observarem as presentes instrucções.

Porto Alegre, 8 de julho de 1927.

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

C: DR/FEL/SCL/CSL/AJL  
e/1.



CIRCULAR N.º 66

*Srs. Inspectores de Tracção*

**FOLGA LATERAL DOS VAGÕES DE CARGA**

A maioria de nossos vagões de carga estão com absoluta falta de folga lateral; urge, pois, que todos os postos de visita iniciem imediatamente a correcção desse defeito.

Todo o vehiculo deve ter uma folga nos batentes lateraes de 5 millímetros de cada lado, ou sejam 10 millímetros, de um só lado, quando vasios.

Determino que esse serviço seja executado principalmente pelos seguintes postos de visita: Taquara, Caxias, Couto, Passo Fundo, Marcellino Ramos, Uruguayana, Alegrete, Sant'Anna, Piratiny e Pelotas.

Os postos de visita citados retirarão diariamente os vagões, que deverão soffrer a reparação na medida que possam attender, sem immobilizar mais de um dia cada vagão.

Os demais postos de visita são igualmente obrigados a dar folga lateral em todos os vagões que soffrerem lubrificação periodica, e em todos os que ficarem retirados do serviço para pequenos reparos.

Os srs. inspectores de tracção deverão enviar, cada fim de mez, em carta com copia ao sr. Inspector do Material Rodante, uma relação dos vagões que soffrerem modificação e cujas folgas estiverem nas condições exigidas, indicando o Deposito que effectuou o serviço.

Espero vêr esse serviço regularizado completamente no mais curto praso.

Porto Alegre, 13 de julho de 1927.

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

Pasta - 29  
C: CD/VZTP/VZT-CX/VZT-PTE/INM  
bf/3.

CIRCULAR N.º 67

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**REGULAMENTO PROVISORIO DE OCUPAÇÃO DE CASAS NA VILLA BELGA, EM S. MARIA**

Em additamento á circular n.º 49/255, de 9 de setembro de 1926, em que foram transmittidas instrucções sobre a occupação das casas da Viação Ferrea, communico-vos que quer em Santa Maria, quer em Garibaldi, não devem ser tomados em consideração os pedidos feitos em favor de empregados que sejam possuidores de casa, quaesquer que sejam as suas dimensões, na localidade em que pretenderem a casa.

Assim, á condição 1.ª, da alludida circular deve ser acrescentado o item.

- h) — não possuir o pretendente ou pessoa por elle sustentada e que consigo pretenda residir na casa da estrada, nenhuma casa, mesmo pequena, na localidade.

Porto Alegre, 20 de julho de 1927.

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

Pasta - 49  
C: DR/AJL/ATL/SCL/CSL  
f/1.

CIRCULAR N.º 68

*Srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Officinas*

**PESO ESPECIFICO DOS OLEOS  
A, B e C "GALENA"**

Para os devidos fins, communico-vos que os pesos especificos dos oleos A, B e C "Galena", actualmente em uso nesta Viação, são os seguintes:

Oleo A — 0,895.223 kgs. por litro

Oleo B — 0,922.670 kgs. por litro

Oleo C — 0,917.869 kgs. por litro

ou:

Oleo A — 1,117.040 litros por kilo

Oleo B — 1,083.811 litros por kilo

Oleo C — 1,089.480 litros por kilo

A presente circular annula todas as communicações anteriores, feitas nesse sentido.

Porto Alegre, 22 de julho de 1927.

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

Pasta - 3  
C: INM/CD/CHX  
h/3.

CIRCULAR N.º 69

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

**UTILIZAÇÃO DE EIXOS DA VIAÇÃO  
EM VEICULOS DE OUTRAS  
ESTRADAS**

Para os devidos fins, vos communico que é expressamente prohibida a utilização de trucks ou eixos montados pertencentes á Viação Ferrea em vehiculos de outras estradas, sem prévio conhecimento desta chefia.

Sempre, pois, que se avariarem em nossas linhas, vehiculos de outras estradas, quer necessitem de reparação geral ou substituição de trucks, eixos montados, engates, aparelho de freio, etc., deveis consultar a esta chefia, previamente, esclarecendo na mesma consulta as causas das avarias e em que estas consistem.

Porto Alegre, 23 de julho de 1927.

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

C: AJL/CHO  
c/1.



CIRCULAR N.º 70

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção*

**CASAS DA ESTRADA**

Em additamento á minha circular n.º 49/255, de 9 de setembro de 1926, transcrevo, para o vosso conhecimento, e devidos fins, a carta que, sob n.º 335, o sr. Director Geral, em data de 30 do transacto, endereçou ao sr. Chefe da 1.ª Divisão:

“Em resposta á carta AP 1/1566, de 12 de novembro de 1926, que vos dirigiu o sr. Chefe da Contabilidade, a proposito do estudo que vos incumbi de apresentar sobre a elevação de alugueis dos predios occupados por funcionarios de ordenado igual ou superior a 600\$000 mensaes e, ainda em resposta a carta AP 1/305, de março deste anno, do mesmo sr. Chefe da Contabilidade, fica resolvido o seguinte:

1) — A partir de 1.º de julho proximo, poderão ser occupadas, até dez das casas da Villa Belga de Santa Maria, por funcionarios com ordenado igual ou superior a 600\$000 mensaes.

2) — Para os occupantes de taes casas serão estes os alugueis mensaes:

a) — para os que percebem 600\$000 mensaes, os preços actuaes accrescidos de 10 %, (arredondando-se para multiplos de 5\$000, afim de facilitar o desconto em folhas e o troco no pagamento);

b) — para os que percebem ordenados superiores a .... 600\$000, os actuaes preços com accrescimento na proporção dos seus ordenados, tendo por base 600\$000.

3) — Emquanto não estiverem occupadas as dez casas de aluguel superior, para as primeiras casas vagas que se dérem terão preferencia os funcionarios de ordenado não inferior a 600\$000.

4) — Vagando uma destas dez casas, se não tiver locatario de ordenado igual ou superior a 600\$000, poderá ser cedida a qualquer locatario da Viação Ferrea. (a)”.

O aluguel que devem pagar os occupantes que percebem ordenado superior a 600\$000 e de que trata a letra b do n.º 2, deve ser calculado da seguinte fórmula:

$$\frac{\text{Vencimentos} \times \text{actual aluguel}}{600}$$

Porto Alegre, 28 de julho de 1927.

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

Pasta - 49  
C: AJL/ATL/SCL/CSL  
g/3.

CIRCULAR N.º 71

*Srs. Chefes de Oficinas*

**NUMERAÇÃO DOS LUGARES DOS CARROS  
DE PASSAGEIROS DE 1.ª CLASSE**

Conforme consta de minha carta n.º 2/2190, de 28 do passado, ao sr. Director e da qual vos dei copia, foi organizado, em data de 21 do mesmo mez, um caderno contendo os "croquis das disposições e numeração dos assentos dos carros de passageiros de 1.ª classe da Viação Ferrea", de que tambem recebestes um exemplar.

Nesse caderno apparecem os croquis que não foram alterados e acompanharam a circular n.º 36, de 5 de abril ultimo, e os outros, modificados, por se relacionarem a carros cujos assentos duplos se acham do lado opposto aos primeiros.

A ordem e numeração dos assentos dos carros fica assim estabelecida definitivamente, devendo a nova collecção de croquis ser uniformemente observada, em todos os carros que entrarem em reparação.

Porto Alegre, 4 de agosto de 1927.

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

Pasta - 2  
C: INT/INM/ATL  
f/3.

CIRCULAR N.º 72

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**EMPREGADOS SERVINDO EM CLASSE  
SUPERIOR SEM PRÉVIA AUTORI-  
ZAÇÃO**

Reitero as determinações da circular n.º 15/231, de 28 de agosto de 1926, que prohibe a inclusão, nos livros de ponto, de empregados com categorias diferentes das que realmente occupam, sem prévia autorização superior.

Essa determinação tem por fim evitar, além de outras irregularidades, que se reproduza o facto, que tem chegado ao conhecimento desta Chefia, de operarios de categoria inferior executarem serviços que competem a officiaes de classe superior, com evidente prejuizo de vencimentos para o empregado subalterno.

Os vencimentos devem retribuir o trabalho realmente prestado, tendo-se em vista, na sua fixação, a natureza do serviço, as difficuldades de execução, a responsabilidade que acarreta ao profissional e o valor em que é reputado.

Quando faltem operarios de determinada classe para o serviço effectivo e o quadro do pessoal não permitir o acrescimo da categoria, deveis propor a modificação do quadro, justificando a necessidade, afim de ser regularizada a situação.

Normalizada esta, far-se-ão as promoções convenientes, aproveitando os empregados inferiores que mereçam accesso.

Não se referem estas instrucções aos casos de substituições, previstos no Regulamento da Viação Ferrea, arts. 67 a 69.

Accusae, informando-me a respeito.

Porto Alegre, 31 de julho de 1927.

C: AJL-1-2-CEL.  
e/3.

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



CIRCULAR N.º 73

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**DEBITO AS CIAS. DE SEGUROS**

Alé agora se tem feito debito de despesas, provenientes de reparação de vehiculos incendiados, ás companhias de seguros. Como, porém, deste modo de proceder tem surgido alguns inconvenientes no serviço de escripturação, fica prohibido debitar-se qualquer despesa ás companhias de seguros.

As reparações de vehiculos avariados em incendios deverão ser debitadas á conta de custeio, convindo, no entretanto, tomardes nota em separado, para effeito de estorno. Para isso, sempre que fizerdes um desses debitos, communicar-me-eis em carta.

Dessa communicação dareis copia á Inspectoria do Material Rodante.

Porto Alegre, 4 de agosto de 1927.

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

Pasta - 43  
C: CSL/FEL  
g/3.

CIRCULAR N.º 74

*Srs. Inspectores de Tracção*

**FORNECIMENTO DE LENHA**

Communico-vos que, de accordo com o que ficou combinado, a Cooperativa dos Empregados da Viação Ferrea cobrará o preço de 9\$000 por metro cubico de lenha cedida pelos depositos de locomotivas áquella Cooperativa, para ser fornecida ao pessoal.

Porto Alegre, 8 de agosto de 1927.

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

File - 1  
C: CHO  
g/3.

CIRCULAR N.º 76

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

**ALTERAÇÃO DE PONTO**

A partir do mez em curso, o telegramma dando a alteração de ponto deve ser redigido da seguinte fórma:

Alteração de ponto no mez de agosto.

Cortar:

Mat. 11.091, Pedro Antonio, dia 29 e 30, total dois dias.  
Mat. 11.104, Antonio Pedro, dias 26 a 31, total seis dias.  
Mat. 12.046, João Victor, dia 27, total um dia.

Apontar:

Mat. 16.004, Manoel Antonio, dias 26 a 31, total seis dias.  
Mat. 16.073, Antonio Manoel, dias 26 e 27, total dois dias.

Peço dardes instrucções ao pessoal sob vossa direcção.

Porto Alegre, 11 de agosto de 1927.

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

C: CHO/CSL.  
r/2.

CIRCULAR N.º 78

*Srs. Inspectores de Tracção*

**REFORÇO DAS BORDAS DAS CABE-  
CEIRAS DOS VAGÕES PLATAFORMAS**

Alguns depositos estão empregando tubos velhos de caldeira como diagonaes, para servir de reforço das bordas das cabeceiras dos vagões plataformas. Esses tubos são collocados sem nenhuma pintura e apresentam mau aspecto.

Esse systema deve ser completamente abolido, empregando-se cantoneiras de ferro em vez de tubos, com o devido cuidado, afim de que, além de maior resistencia, offereçam melhor apparencia.

Porto Alegre, 19 de agosto de 1927.

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

C: DR/CHF/CHO.  
Pasta: 27  
b/2.



CIRCULAR N.º 79

*Srs. Inspectores de Tracção*

**EMPRESTIMO DE COMBUSTIVEIS**

Deveis recommendar aos chefes de depositos que, em caso de qualquer empréstimos de combustivel, — que aliás sómente podem ser feitos mediante prévia autorização desta chefia, — façam constar em formulario A-269-bis tanto a sahida como a entrada, por occasião de ser devolvido o material.

Porto Alegre, 19 de agosto de 1927.

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

Pasta: 35  
C: CHD, c/annexos  
f/4.

CIRCULAR N.º 80

*Srs. Inspectores de Tracção*

**DESCANÇO DE MACHINISTAS, FOGUISTAS E AJUDANTES**

Confirmo o telegramma que vos enderecei a 19, sob n.º 242:

“Chamo a vossa attenção para os termos da circular 56/191 de 30 de julho do anno passado sobre descanso dos machinistas, foguistas e ajudantes. Referida circular regulamenta de fórma precisa a folga completa que esses empregados devem ter por mez.

Verifico entretanto que não está sendo cumprida, o que de fórma alguma se justifica. Deveis, pois, tomar immediatas providencias, de modo seja dado referido pessoal justo descanso. Accusae e remettei copia das instrucções dadas aos chefes Depositos.”

Porto Alegre, 23 de agosto de 1927.

*A. Amaral*  
Ajudante da 3.ª Sub-Divisão.

Pasta: 56.  
f/2.

CIRCULAR N.º 82

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**ATTITUDE DISCIPLINAR DO PESSOAL**

Como medida disciplinar e de cortezia, determino que, toda a vez que os empregados de locomotivas estiverem em viagem e o seu trem cruzar com um outro especial, devem formar o machinista, o foguista e o ajudante, ao lado da sua locomotiva e, ao defrontar com as autoridades que no especial viajarem, levar a mão á pala do bonet, em attitude de continencia.

Assim tambem os empregados que estiverem sentados, á passagem dos superiores devem levantar-se e cumprimental-os. Deveis inculcar-lhes na mente que tal maneira de proceder não demonstra baixaza nem submissão, e sim cortezia, delicadeza e disciplina, o que só tem a enaltecer os seus actos.

Muitos costumam falar aos seus superiores com cigarros na bocca, pratica essa que deve ser immediatamente abolida, pois demonstra falta de respeito.

Os srs. chefes de depositos, instructores de machinistas e visitantes devem fazer recommendações assiduas sobre este assumpto ao pessoal sob suas ordens.

Ao ser admittido um empregado novo, deve ser instruido sobre as normas disciplinares que lhe cumpre observar.

Porto Alegre, 8 de setembro de 1927.

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

Pasta: 53  
m/2.

CIRCULAR N.º 83

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**CONCESSAO DE PASSES GRATUITOS**

Para vosso conhecimento, transcrevo a circular n.º 77, que o sr. eng.º Director Geral dirigiu aos srs. engos. chefes de divisão, em data de 23 de agosto ultimo:

“As vantagens de passes gratuitos outorgados aos empregados da Viação Ferrea, são extensivas apenas ás pessoas das familias que residem sob o mesmo tecto e economia.

“Não obstante, têm sido encaminhados a esta directoria com parecer favoravel, pedidos de passes de funcionarios que desejam afastar-se de sua séde, afim de attenderem parentes residentes em outras localidades.

“Assim, dora avante, não serão concedidos passes em semelhantes condições, o que vos communico para os devidos fins.

“(a) O. Pereira, Director Geral.”

Assim, sómente serão concedidos passes livres por esta chefia a empregados ou pessoas de suas familias, que viverem sob o mesmo tecto e economias, devendo ser indeferidos os que a vós forem apresentados, sem estarem naquellas condições.

Porto Alegre, 12 de setembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta - 66  
C: AJL-1-2/ATL/SCL/CSL/AK  
q/3.



CIRCULAR N.º 84

*Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas*

**OMISSÃO EM FOLHAS DE PAGAMENTO**

Apparecendo, seguidamente, nas justificações que acompanham as folhas de pagamentos verbas com a denominação de "omissão do mez tal", motivadas por não terem sido pagos empregados em folhas de vencimentos, providenciareis para que sejam evitadas taes omissões, devendo os funcionarios por ellas responsaveis, ser punidos em 5 ou 10 dias de multa.

Quando forem admittidos empregados após a remessa a este escriptorio das cadernetas de ponto, os chefes de depositos e inspectores, no mesmo telegramma de alteração de ponto, devem isso communicar, citando o nome do admittido, data da admissão, categoria, vencimentos e o nome do empregado substituido.

Porto Alegre, 16 de setembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta - 73  
C: CSL/FEL/DR.  
j/l.

CIRCULAR N.º 85

*Srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante*

**VACUOMETROS**

Até aqui a revisão dos apparatus de freio a vacuo tem sido feita com alguma morosidade, devido á falta de um apparatus especial que facilitasse a determinação de vasamentos nos conductos, mangotes, juntas dos encanamentos etc.

Com os apparatus que se denominam **vacuometros** e que serão entregues, agora, aos vizitadores dos depositos de Gravatahy, Cacequy, Passo Fundo, Bagé, Rio Grande, Porto Alegre e Santa Maria, esse serviço melhora muitissimo, pois facilitará a determinação rapida do vehiculo que apresentar vasamentos, quando ligado a um trem com freios em funcionamento.

Annexo vos envio algumas copias das instrucções, para o uso dos vacuometros, afim de distribuides aos vizitadores dos postos acima mencionados.

Deveis, porém, instruil-os pessoalmente antes de fazerem uso de taes apparatus.

Outrosim, é indispensavel declarar-vos tratar-se de um apparatus de precisão e de elevado custo, e que, portanto, deve merecer o maior cuidado da parte do pessoal, que o irá utilizar.

Porto Alegre, 12 de setembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Annexo  
File - 2  
C: CD/CDP  
h/3.

Annexo da circular n.º 85, de 12 de setembro de 1927.

## INSTRUÇÕES PARA USO DO APPARELHO REGISTRADOR DE VACUO

### Dos seus fins

Os vacuômetros são aparelhos destinados a medir o vacuo formado nas conductas de freio dos vehiculos, localizando os vasamentos, si houver.

### Do uso do aparelho

Para usar-se o vacuometro, devem-se seguir as seguintes instruções:

1.º Quando uma locomotiva for engatada a um trem e ligados os freios, o visitador verificará, no manometro da locomotiva, a pressão do vacuo formado nas conductas de freio. Si esta pressão não for superior a 15 pollegadas ou a 38 centímetros, é porque existe vasamento. Neste caso, deve ser utilizado o vacuometro.

2.º Para localizar o vasamento, o visitador collocará o vacuometro no mangote, do ultimo vehiculo do trem, e verificará, então, a pressão do vacuo.

3.º Si nesse ultimo vehiculo o vacuo for inferior ao estipulado no n.º 1, o visitador desligará o freio do mesmo, fazendo identica operação nos demais vehiculos que compuzerem o trem, sempre no sentido da cauda para a locomotiva, até encontrar a pressão não inferior a 15 pollegadas ou 38 centímetros.

4.º Encontrada a pressão indicada, fica provado que o vasamento está localizado no vehiculo que foi desligado por ultimo, devendo se proceder, então, á reparação.

5.º Feita a reparação, o visitador deve ligar, novamente, todos os freios, procedendo á nova verificação da pres-

são do vacuo, no vehiculo da cauda do trem. Sendo esta pressão satisfactoria, é desnecessario proceder-se á verificação nos demais vehiculos.

### Da conservação do aparelho

6.º Sendo o vacuometro um aparelho de precisão e de elevado preço, é necessario que seja conservado com todo o cuidado, obedecendo-se as seguintes prescrições:

a) Deve ser guardado no escriptorio do visitador, em lugar resguardado e isolado, de modo a não ser avariado por qualquer objecto ou material.

b) Apesar de poder ser usado em qualquer occasião, não deve ficar exposto á chuva, pois poderá se avariar.

c) Os visitadores serão os responsaveis pelo aparelho, cujo custo é de 77\$600, e avarias que se verificarem devido ao pouco cuidado.

d) Os srs. inspectores de tracção e chefes de depositos deverão fiscalisar o uso dos vacuômetros e sua conservação, instruindo pessoalmente os visitadores.

e) Em caso de avarias, os depositos da 1.ª, 2.ª e 5.ª secção devem remetter os vacuômetros avariados ás officinas de Santa Maria e os da 3.ª e 4.ª secção ás officinas de Rio Grande, que providenciarão sobre a reparação respectiva.

Porto Alegre, 12 de setembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º



CIRCULAR N.º 86

*Srs. Chefes de Officinas*

**CONDUCTA E MANGOTE DE FREIO  
A VACUO NA FRENTE DAS LO-  
COMOTIVAS**

De accôrdo com as actuaes necessidades do serviço, todas as locomotivas dotadas de freio a vacuo precisam dispor de conducta e mangotes de freio a vacuo na frente.

Assim, providenciareis para que todas as locomotivas dotadas de freio a vacuo, quando entrarem em reparação, sejam dotadas de encanamentos e mangotes na frente.

Muito recommendo a disposição do mangote, que deve ficar collocado de fórma a não soffrer avarias, devido engates, etc.

Porto Alegre, 16 de setembro de 1927.

*Afonso A. Madureira*  
Ajudante da 2.ª Sub-Divisão.

G: AJL-2  
k/1.

CIRCULAR N.º 87

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**PROCESSO DE CONTAS A PAGAR**

Communico-vos que de ora em diante não serão mais encaminhadas a processo quaesquer facturas que não estejam visadas pelo funcionario sob cuja responsabilidade tiverem sido feitos os serviços ou fornecimentos constantes das facturas.

A 1.ª Divisão já tem ordem de não dar andamento aos processos que não tenham obedecido a essas prescripções.

Assim, não deveis remetter a este escriptorio nenhuma factura que não esteja devidamente visada, pois, si assim vier, será devolvida.

Porto Alegre, 16 de setembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta - 73  
G: ATL/SCL/CSL  
b/3.

CIRCULAR N.º 88

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores  
do Material Rodante*

**LANTERNINS DOS CARROS DE  
PASSAGEIROS**

Tendo em vista os ultimos resultados obtidos em experiencia com diversos typos de tela metallica nos lanternins dos carros de passageiros, chegou-se á conclusão de que todos os typos experimentados não satisfazem as exigencias do nosso serviço por serem de pouca durabilidade. Com a deteriorisação continua dessas telas, os carros apresentam mau aspecto, o serviço de reparação é sobrecarregado e as despesas, por conseguinte, são augmentadas.

Tomando-se em consideração os bons resultados obtidos com a adaptação feita pelas Oficinas de Gravatahy, nos lanternins dos carros de serviço n.º 124 da Inspectoria da 1.ª secção de Tracção e n.º 142 Pagador, de chapas perfuradas, utilizadas actualmente nos cata-fagulhas de locomotivas, fica solucionado o assumpto.

Determino, pois, que seja, daqui por diante, utilizado esse material em todos os carros de 1.ª e 2.ª classe que necessitam de substituições das telas dos lanternins e que forem retirados para reparação.

Porto Alegre, 5 de outubro de 1927.

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

C: INT  
e/1.

CIRCULAR N.º 89

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**DESPESAS DE LICENÇAS COM VENCIMENTOS PARA TRATAR DA SAÚDE**

Pelo trabalho de confronto que acaba de ser feito na Secretaria da Directoria, verifica-se que no primeiro trimestre deste anno houve, nesta Divisão, um accrescimento de ..... 13:011\$050 sobre a despesa do ultimo trimestre de 1926 e relativa ás licenças com vencimentos para tratamento da saúde do pessoal.

Houve, assim, uma solução de continuidade nos resultados que se vinham alcançando, pois do 2.º trimestre de 1926 em diante e até o fim desse anno, as despesas com laes licenças vinham decrescendo successivamente.

Em circular de 23 do passado, o sr. Director recommendou aos srs. medicos as necessarias providencias sobre o caso, de modo a que seja limitada e bem fiscalizada a concessão de attestados.

Entretanto, é mistér que continueis a exercer cuidadosa fiscalização sobre os requerentes de licenças, prazo do tratamento, natureza da molestia, etc., para que estejaes em condições de secundar a acção dos medicos e advertil-os dos abusos que eventualmente occorrem, seja quanto á falsidade da doença, seja quanto ao excesso de tempo que for pedido para o tratamento.

Emfim, espero que vos interesseis no sentido de reduzir ao limite indispensavel as despesas alludidas, que oneram improductivamente a receita da Viação.

Porto Alegre, 1.º de outubro de 1927.

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

Pasta - 18  
C: CSL/SCL



CIRCULAR N.º 73/90

*Srs. Inspectores e Chefes de Oficinas*

#### ORÇAMENTO E CUSTO REAL DE OBRAS

Dou-vos conhecimento da carta n.º 498, de 27 do passado, do sr. Director Geral aos srs. chefes de divisão:

“Srs. engs. Chefes da 2.ª, 3.ª e 4.ª divisão. Estanto em vigor ordens para que a execução de certas obras obedeça á aprovação prévia do respectivo orçamento, medida essa que vem sendo posta em pratica com todo o rigor, cumpre-me declarar-vos que se torna necessario e indispensavel saber-se qual o custo real da obra, uma vez executada.

Certamente, providencias são tomadas para que todas as despesas sejam escripturadas mensalmente, tanto com materiaes como com mão de obra, de modo a poder-se, após a conclusão da obra, determinar precisamente o custo real da mesma, comparativamente com os dados do orçamento.

Assim, todo o orçamento approved, deve voltar a esta directoria após a execução da obra respectiva, acompanhado da relação das despesas realmente executadas, dando os custos parcial e total.

O Almojarifado fornecerá, á divisão que solicitar, os dados competentes e necesarios, quanto aos custos de materiaes, pois, poderá organizar tabellas de preços para cada divisão, e que vigorarão por tres ou mais mezes, conforme julgar mais acertado.

Com tal medida, visa esta directoria preparar elementos reaes para a organização de uma tabella de preços dos trabalhos, que se approxime, tanto quanto possivel, da realidade.

Além disto, por essa fórma, se poderá saber o custo de cada obra orçada, como indicação necessaria ao bom controle dos serviços estudados, orçados e executados pelas divisões. (a).”

Assim, depois de terdes recebido ordem de iniciar qualquer trabalho, deveis communicar a este escriptorio as datas em que foi iniciado e concluido o serviço. Nessa ocasião enviareis tambem uma relação discriminada e exacta dos materiaes realmente consumidos, afim de ser aqui calculado o custo do trabalho executado. A alludida relação deve ser feita sem se ter em vista a previsão que serviu de base ao orçamento, e sim com a preocupação de indicar o gasto realisado.

Quanto á mão de obra, será aqui apanhada de accordo com as indicações constantes da caderneta de ponto, quando se tratar de depositos, e das cadernetas e facturas quando se tratar de officinas.

Recommendo-vos cuidado na organização e pontualidade na remessa de taes dados.

Porto Alegre, 8 de outubro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: DR./Csl.  
e/2.

CIRCULAR N.º 54/91

*Srs. Chefes de Officinas*

**PHAROLETES DE SIGNAES**

Confirmando ordens anteriores, determino que todas as locomotivas providas de turbina electrica que sahirem da reparação devem ser dotadas de pharoletes nos tenders.

Esses pharoletes deverão ser confeccionados de latão, e obedecerão ao typo actualmente em uso.

A presente ordem deverá ser rigorosamente observada.

Porto Alegre, 7 de outubro de 1927.

*Affonso A. Madureira*  
Ajudante da 2.ª Sub-Divisão.

G: INLC.  
e/2.

CIRCULAR N.º 92

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**SIGILLO SOBRE CONCORRENCIAS**

Tendo chegado ao seu conhecimento que, por mais de uma vez, pessoas estranhas á Viação têm feito commentarios sobre o andamento de concorrencias publicas ou particulares, ainda não solucionadas, o sr. Director recommenda providencias no "sentido de ser terminantemente evitada a divulgação de actos de natureza interna, como preceitúa o art. 75, item g, do Regulamento".

Transmittindo-vos essa recommendação, espero que fareis ver ao pessoal sob vossas ordens o dever que lhe cabe de manter estricito sigillo sobre quaesquer assumptos que digam respeito ao interesse privado da Viação Ferrea, sob pena de serem responsabilizados e punidos regulamentarmente os transgressores.

Porto Alegre, 10 de outubro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta 2  
G: DR/AJL/ATL  
SCL/CSL.  
b/3.



CIRCULAR N.º 93

*Srs. Chefes de Oficinas*

**PINTURA DAS LOCOMOTIVAS E TENDERS**

Para a uniformização do typo de pintura das locomotivas e tenders desta Viação, determino que seja adoptado como "standard" o typo de pintura e letreiros das locomotivas Mountain série 821 a 825 importadas ultimamente.

Este typo é adoptado por ser bastante simples e esthetico.

As caldeiras das locomotivas que estiverem revestidas de "chapa russa", não deverão ser pintadas, e, as que não estiverem revestidas desse typo de chapa, deverão ser pintadas de preto e envernizadas.

Dessa fórmula os "domos" e "arceiros" de todas as locomotivas deverão ser pintados de preto e não de côr cinza como dantes.

Os tenders que não forem do typo das locomotivas Mikado e Mallet Henschel ou das Mountain, deverão levar sómente o numero correspondente. Pela falta da borda alta, não levarão o letreiro V. F. R. G. S.

Esse letreiro será collocado, sómente, nos tenders que estejam providos de bordas altas identicas aos pertencentes ás locomotivas Mikado e Mallet Henschel e Mountain.

Providenciareis para que em todas as locomotivas que necessitarem de pintura geral, sejam observadas, com todo o rigor, as presentes instrucções.

A presente circular substitue a de n.º 53/29, de 5 de fevereiro de 1926, que fica annullada, bem como as demais ordens anteriores nesse sentido.

Porto Alegre, 11 de outubro de 1927.

Pasta 53  
C: INT/ATL  
e/1.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

CIRCULAR N.º 67/94

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**UTILIZAÇÃO DE AUTOMOVEIS DA  
CAIXA DE APOSENTADORIAS**

Dou-vos conhecimento, por copia a seguir, para os devidos fins, da carta n.º 96, de 27 de setembro, que me dirigiu o sr. eng.º Director Geral, sobre utilização de automoveis da Caixa de Aposentadorias e Pensões:

"Recommendo-vos que toda a vez que houver necessidade, por parte das divisões, de se recorrer aos autos da Caixa de Aposentadorias e Pensões, seja entregue ao chauffeur do mesmo, a necessaria requisição por escripto, explicando-se claramente o fim da viagem, si o auto deve levar pessoas extranhas e qual o seu numero, citando-se, ainda, a autorização superior, quando esta se der." (a) Octacilio Pereira.

Porto Alegre, 11 de outubro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta 67  
C: AJL/SCL/CEL/ATL/FEL.  
c/2.





CIRCULAR N.º 77/99

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

**STANDARDISAÇÃO DE PINOS DE ENGA-  
TES E DOS FUROS NOS ENGATES**

Existem actualmente na Viação Ferrea dois typos de pinos de engates, tendo o primeiro typo um diametro de 32 millimetros e o outro um diametro de 35 millimetros.

Afim de evitar os inconvenientes que dahi podem decorrer, como sejam a impossibilidade de se empregar pinos de 35 mm. nos engates providos de furos de menor diametro, o que actualmente acontece frequentemente, torna-se necessario uniformisar os diametros de todos os pinos e de todos os furos dos engates, sejam estes automaticos ou communs.

Fica portanto determinada a adopção das seguintes dimensões que dora avante serão o Standard:

Diametro de todos os pinos de engate 35 mm. = 1 $\frac{3}{8}$ "

Diametro dos furos em todo e qualquer engate commum ou automatico 38 mm = 1 $\frac{1}{2}$ "

As demais dimensões do pino de engate "Standard" figuram no desenho B-347 annexo.

Os srs. Chefes de Officinas providenciarão para que todos os engates dos vehiculos que sahirem das Officinas, tenham furos de 38 mm. de diametro.

Os engates que tiverem furos maiores de 38 mm. até 45 mm. continuarão sem alteração.

Os furos de engates, maiores de 45 millimetros, devem ser fechados para a bitola Standard estabelecida que é de 38 millimetros.

Os pinos de 32 mm. de diametro, actualmente em uso, continuarão no serviço, até que todos os engates tenham furos de diametro Standard de 38 millimetros.

Accusae recebimento desta circular.

Porto Alegre, 10 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: DR/CHD/CHF/CHV/ATL.  
Annexo  
a/2.

CIRCULAR N.º 101

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**RECTIFICAÇÃO DE NOMES**

Os requerimentos de rectificação de nomes de empregados devem vir sempre instruídos de documentos que comprovem o verdadeiro nome do interessado.

Na vossa informação deveis declarar:

- 1) — o numero da matricula, o cargo e a secção em que trabalha o requerente;
- 2) — o nome que figura no ponto;
- 3) — a razão da divergencia no nome;
- 4) — se ha funcionarios contemporaneos da admissão do requerente que saibam do truncamento, inexactidão ou omissão no nome;
- 5) — se os documentos que instruem o requerimento pertencem de facto ao peticionario;
- 6) — o que souberdes a respeito e o vosso parecer sobre a petição.

Sem esses esclarecimentos, o despacho dos requerimentos retardar-se-á até se completarem as informações.

E' dispensavel a informação, habitualmente exarada nos requerimentos de rectificação de nome, sobre os vencimentos do impetrante.

Porto Alegre, 4 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta 53  
C: DR/FEL  
c/1.

CIRCULAR N.º 102

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

**CORRENTE PARA ACCIONAMENTO DE ENGATES AUTOMATICOS**

Remetto-vos com a presente o desenho n.º G-192, mostrando a fixação de uma corrente para accionar engates, em substituição ás hastes que se usam actualmente.

Como explica o desenho, a corrente tem um metro de comprimento e deve ser fixada, uma extremidade, na ancora do aparelho de engate, e a outra, na cabeceira do vehiculo, numa distancia, em linha horizontal, de 800 mm. da ancora.

Em caso, porém, de **não ser possivel a fixação** na cabeceira na distancia indicada de 800 mm., a fixação far-se-á numa distancia variavel de 700 a 900 mm., mas isto sómente quando não se puder observar a de 800 mm. devido aos parafusos dos tirantes longitudinaes, ou outros quaesquer obstaculos.

Quanto ás demais particularidades da fixação da corrente, o desenho annexo indica claramente.

**Vehiculos em que deve ser adoptado o systema de corrente**

Essas correntes sómente devem ser adoptadas nos carros, vagões e tenders, cujas chavetas das unhas dos engates são accionadas pela **parte inferior por meio da ancora**.

**Vehiculos em que não se devem collocar correntes**

Nos vagões, tenders e locomotivas, cujos engates têm as **chavetas das unhas accionadas pela parte de cima**, não se deve empregar o **systema de corrente** descripto, continuando inalterado o systema actual com que se acham providos.



Não se deve também alterar, por ora, o lote de 200 vagões fechados de ns. 3501 a 3700 e de 100 vagões gradeados de ns. 6310 a 6409, construídos pela fábrica Dyle et Bacalan e ultimamente importados, apesar de serem os seus engates de accionamento pela parte inferior.

Torna-se conveniente e necessário normalisar-se o systema de accionamento de engates, em virtude de se terem verificado cortes de trens durante a marcha, exclusivamente por se acharem em más condições os puxadores do typo até agora em uso. Outrosim, constatamos que, presentemente, é difficil encontrar-se dois vehiculos do mesmo typo que apresentem igual systema de puxadores, exceptuando-se, naturalmente, os vehiculos recentemente importados.

Existem puxadores de inumeras fórmas e grossuras, bem como supportes de puxadores de todos os feilios, dos quaes a maioria apresenta defeitos e inconvenientes para o serviço, não havendo um **standard**, como é necessário, para um detalhe de tal importancia.

Introduzindo-se agora o novo **standard** de accionamento de engates por meio de correntes, torna-se necessário que sejam observadas, a rigor, não sómente as **dimensões e typo da corrente**, como a sua **collocação** nas condições indicadas no desenho C-192.

E' essencial que a mão de obra seja bem acabada e o serviço controlado pelos srs. chefes de officinas e inspectores.

Porto Alegre, 5 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

Pasta 26  
Annexos  
C: DR/CHD/CHF/CHX/ATL/CD  
j/g/1.

CIRCULAR N.<sup>o</sup> 103

*Srs. Chefes de Officinas*

**BAIXA NOS VEHICULOS IMPRESTAVEIS**

Tendo-se organizado este anno um pedido de baixa para mais de 200 vehiculos, conforme copias em vosso poder, não deveis mais pedir baixa á Inspectoria do Material Rodante para vehiculos cuja reconstrucção não convenha.

Sempre que tiverdes vehiculos em condições de darem baixa, deveis deixal-os de parte, pois, em tempo opportuno, o sr. Inspector do Material Rodante vos pedirá a relação dos citados vehiculos, para depois de julgados, serem organizados os termos de baixa, do que vos será dado aviso.

Fica, portanto, entendido que os vehiculos imprestaveis não serão reparados, e sim ficarão aguardando o pedido de baixa, constando porém, em situações mensaes até receberdes autorização para eliminal-os.

Porto Alegre, 12 de novembro de 1927.

*Affonso A. Madureira*  
p. Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

Pasta 13  
IZ/1.

CIRCULAR N.º 104

*Srs. Chefes de Oficinas*

**POLIMENTO DE METAES**

Verifica-se que os metaes amarellos dos carros de passageiros em geral, não nickelados, não são polidos nas officinas. Quando os carros saem da reparação, os metaes amarellos se encontram de tal fórma que só mais tarde, com grande trabalho, adquirem brilho.

Sendo assim, providenciareis para que todos os metaes amarellos sejam polidos nas officinas, afim de que quando os carros entrem em trafego já possuam brilho.

Porto Alegre, 19 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: INM/CHF/AJL 2.  
Pasta 27  
k/1.

CIRCULAR N.º 105

*Srs. Chefes de Oficinas*

**MESAS PARA OS CARROS DORMITORIOS**

A pratica tem demonstrado que as actuaes mesas usadas nos carros dormitorios são muito grandes, o que difficulta muito o serviço do Encarregado do carro, sem trazer maiores vantagens aos passageiros.

Assim sendo, confirmo o que pessoalmente vos fallei em minha ultima viagem: todos os carros dormitorios ao sahirem da reparação deverão levar um jogo de 4 mesas desmontaveis, com a largura igual á usada nos carros "standard" e com o comprimento de 40 cms.

Providenciareis para que os carros dormitorios actualmente em reparação já saiam com as mesas indicadas.

Porto Alegre, 18 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: DR/CHF/ATL/INM.  
Pasta 26  
k/1.



CIRCULAR N.º 106

*Srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Officinas*

**DISPOSIÇÕES ADEQUADAS DO APPARELHAMENTO DAS LOCOMOTIVAS PARA A UTILIZAÇÃO ECONOMICA DOS COMBUSTIVEIS**

Em carta n.º L-8-1466, de 27 de setembro p. p., o Inspector de Tracção da 2.ª Secção, sr. Octavio Lima, enviou-nos os resultados das experiencias que realizou com a locomotiva Mallet Simplex Baldwin n.º 631, em setembro p. p., no trecho de linha de Santa Maria a Cruz Alta.

Os resultados obtidos foram muito bons, pois verifica-se que com as alterações nos dispositivos da caixa de fumaça e outros, feitos com muito acerto por aquelle Inspector, se obteve uma redução approximadamente de 5 % no consumo de combustiveis por essa locomotiva.

Como bem sabeis, a despesa com o combustivel é a mais onerosa da verba orçamentaria da Locomoção, pois attinge annualmente a mais de 13.000:000\$000, e por esta razão, toda e qualquer economia que se realizar no consumo de combustiveis, seja essa mesmo apenas de pequena percentagem, será de consideravel influencia na despesa de custeio da Viação Ferrea. Assim, a aparentemente insignificante economia de 5 % no consumo de combustiveis de cada locomotiva representa uma redução total superior a 650:000\$000 na despesa annual de custeio.

Por esse motivo tem sido e continua sendo preocupação constante desta chefia a utilização economica do combustivel, aparelhando, após estudos e experiencias especiaes, as diversas séries de locomotivas de dispositivos adequados ao fim colimado.

Nesse sentido realizou-se, por iniciativa desta chefia, em março p. p., uma série de experiencias, no trecho de Piratiny a Cerro Chato, com as locomotivas Mikado Henschel de ns. 521 a 530. As alterações estudadas pela Secção de Estudos Technicos e executadas pelo Chefe das Officinas de Rio Grande, sr. Victorio Biasoli, em primeiro lugar nas locomotivas ns. 526 e 529, deram a redução média de 40 % no consumo de carvão nacional comparado ao consumo verificado nas mesmas locomotivas antes da alteração. As referidas experiencias foram realizadas pelo auxiliar tecnico desta Divisão, eng.º Hildebrand e pelo Instructor de Machinistas sr. Augusto Schultz. Das dez locomotivas desta série, nove (9) já soffreram as alterações para tornal-as mais economicas, faltando, portanto, apenas uma, que é a de n.º 530.

Identicos estudos foram feitos pela Secção de Estudos Technicos relativos ás locomotivas Mallet Simplex Henschel ns. 621 a 630. O Chefe das Officinas de Rio Grande, sr. Victorio Biasoli, executou as alterações indicadas, em primeiro lugar, na locomotiva Mallet n.º 621 e effectuou com esta locomotiva uma série de experiencias entre Rio Grande e Capão Secco que determinaram ainda outras alterações nos dispositivos da caixa de fumaça.

As experiencias foram proseguidas no trecho de Bagé a Cerro Chato pelo sr. Inspector de Tracção da 4.ª Secção, eng.º José Borges de Leão, que verificou a necessidade de ainda modificar aquelles dispositivos, conseguindo, finalmente, uma redução, de 25 % no consumo de combustivel sobre a média conseguida anteriormente por este typo de machina.

Dentro de breve tempo receberéis os desenhos que estão sendo elaborados na Secção de Estudos Technicos, illustrando as **novas disposições do aparelhamento das locomotivas, adequadas de accôrdo com as experiencias realizadas.**



As **disposições do aparelhamento** indicadas nos desenhos **não devem** ser alteradas sem expressa determinação desta chefia, pois que foram as que apresentaram melhores resultados após longas e trabalhosas experiencias, sendo por isso consideradas como **disposições normaes**, isto é, economicas e convenientes.

Bem podeis comprehender o alcance desta prohibição, baseada no intuito de conservar o que foi conseguido com tanto esforço e na necessidade de controlar rigorosamente as disposições do aparelhamento das locomotivas.

Com esse objectivo, já conseguimos determinar as disposições convenientes dos aparelhamentos das séries de locomotivas que seguem:

521 a 530

621 a 630

631 e 632

Resta portanto conseguirmos, mediante experiencias rigorosas, as **disposições normaes** para as **demais séries de locomotivas**, afim de organizarmos os desenhos respectivos.

Antes, porém, de determinar a realização de experiencias officiaes, remetterei aos srs. inspectores e chefes de officinas desenhos com questionario para serem devidamente preenchidos e referentes ás demais séries de locomotivas destacadas nas respectivas secções e officinas.

Sendo, para a economia de combustiveis, de maxima influencia as boas e adequadas disposições do aparelhamento das machinas, não deixa de ser tambem de capital importancia a pericia e dedicação do pessoal, factor este que sempre mereceu especial cuidado por parte da administração.

Contamos com machinistas e foguistas competentes e interessados em alcançar os melhores resultados no consumo de combustiveis. Ha, porém, outros que, não comprehen-

dendo o alcance economico do emprego racional dos combustiveis, pouco se interessam em reduzir o seu consumo. Outros ainda ha que, apesar de boa vontade, não dispõem da necessaria pratica e instrucção.

A estes dous ultimos grupos devem os srs. instructores de machinistas especialmente dedicar-se, orientando-os e preparando-os convenientemente, pois é certo que os resultados não se farão esperar. Nesse sentido, são relevantes os serviços que têm prestado os srs. **instructores de machinistas**.

Não posso deixar de mencionar a dedicação dos srs. chefes de depositos, auxiliando os srs. inspectores com as suas observações praticas e suggestões para alcançar-se os fins que se têm em vista, bem como a sua acção directa junto ao pessoal de machinas e operarios.

Nas instrucções ao pessoal é conveniente fazer-lhe comprehender que as economias realizadas não aproveitam somente á Viação Ferrea, — revertem em beneficio do paiz e, portanto, de todos nós, membros dessa collectividade.

Porto Alegre, 19 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.º

C: DR/ATL/AJL

g/1.

Pasta 26



CIRCULAR N.º 407

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores de Tracção*

**INJECTORES DAS LOCOMOTIVAS**

Mikado American 501 a 520  
Mikado Henschel 521 a 530  
Mikado Baldwin 531 a 534  
Mallet Henschel 621 a 630  
Mallet Baldwin 631 e 632  
Mountain Schwartzkopff 801 a 825

Como é de vosso conhecimento, as locomotivas das séries acima enumeradas estão munidas de injectores para alimentação de agua, modelo "Simplex", n.º 8, da fabrica Nathan.

Estes aparelhos não devem ser substituidos sob pretexto algum, por injectores de outros typos ou fabricantes.

Os srs. chefes de officinas controlarão seguidamente as existencias desses aparelhos nos armazens, communicando á sub-divisão competente sempre que fôr necessario renovar o "stock".

Os srs. inspectores de Tracção devem providenciar para que os depositos, onde se acham destacadas as locomotivas citadas, tenham sempre de reserva um ou dois injectores "Simplex".

Dareis pleno conhecimento destas instrucções ao pessoal sob vossas ordens.

Porto Alegre, 21 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta 53  
C: DR/CHD/CHX/AJL/ATL  
h/g/1.

CIRCULAR N.º 67/108

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**CONTRIBUIÇÃO DE AUMENTO DE  
VENCIMENTOS PARA A CAIXA  
DE APOSENTADORIAS**

Transmitto-vos, para os devidos fins, a seguinte circular que, sob n.º 105, expediu o sr. eng.º Director Geral, em data de 11 do vigente:

"Communico-vos que, a partir do corrente mez e de accordo com o que determina o artigo 4.º, letra E do regulamento que baixou com o decreto 17.941, de 11 de outubro p. findo, os aumentos de vencimentos que, pela lei anterior eram descontados, em 24 prestações, para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, passarão a sel-o integralmente, isto é, de uma só vez e no primeiro mez.

Nesse sentido, solicito vossas providencias." (a) Octacilio Pereira.

Porto Alegre, 21 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

C: CSL/FEL.  
Pasta 62  
c/2.

CIRCULAR N.º 109

*Srs. Chefes de Oficinas*

**DEPOSITOS DE AGUA POTAVEL NOS  
CARROS DE PASSAGEIROS**

Muitos carros de passageiros de 1.ª classe e 2.ª classe que não estão dotados de filtros Neptuno, têm sabido da reparação sem depositos para agua potavel.

A existencia de um **deposito de agua potavel** bem proporcionado, de fórma que possa com facilidade ser limpo, é imprescindivel, principalmente onde, como aqui, se fazem sentir os rigores da estação estival. Assim, tomareis providencias para que todos os carros de passageiros que não possuem filtros Neptuno, sejam dotados de depositos de agua potavel iguaes aos usados nos carros "standard" de 1.ª classe e que possam com facilidade ser limpos nos pontos de abastecimento de agua.

Porto Alegre, 18 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta 27

C: DR/CHF/ATL/INM/INT.

k/1.

CIRCULAR N.º 110

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

**COLLOCAÇÃO DE FUEIROS E CORRENTES  
EM VAGÕES PLATAFORMAS PA-  
RA TRANSPORTE DE MADEIRA.**

De accordo com as ordens do sr. Director Geral e em solução ao officio de fevereiro deste anno, apresentado pelo Congresso de Madeireiros, realizado em Carasinho, o Ex. sr. Presidente do Estado determinou que se tratasse de dotar os vagões plataformas, que transportam madeira, de fueiros de madeira de lei, com as respectivas correntes de segurança.

Excluindo-se os plataformas que estão empregados nos serviços de trens de lastro, lenha e transporte de carvão, temos 700 plataformas para o serviço geral do trafego.

Estes 700 vagões plataformas devem ser dotados de fueiros e correntes, de accordo com o desenho n.º E-343, cujas illustrações e instrucções são claras, sendo desnecessario maiores esclarecimentos.

Fica, pois, determinado que as Oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Gravatahy dotem todos os vagões plataformas, que soffrerem reparação, de fueiros com correntes, exceptuando-se, apenas, os empregados nos serviços da Estrada e acima enumerados.

A tracção compete conservar e zelar rigorosamente, a boa conservação dos fueiros.

Estão sendo elaboradas, pela administração da Viação Ferrea, instrucções especiaes para o zelo dos fueiros, em serviço na linha e em carregamento e descarga dos vehiculos, cobrando-se a indemnisação de 20\$000 por extravios ou inutilização injustificavel de cada fueiro com corrente.



Os srs. inspectores de tracção e o sr. Inspector do Material Rodante deverão exercer a maxima fiscalisação, para que, em todos os depositos e postos de visita, sejam revisados, concertados e substituidos os fueiros e pertences (correntes e parafusos da parte superior do fueiro), ficando terminantemente prohibido que, por descuido ou outras desculpas, os plataformas dotados dessas peças trafeguem desfalcados de um ou mais fueiros.

Tendo-se adoptado um unico typo de fueiro, o qual é considerado "Standard", determino mais que cada Sub-Armazem e Posto de Visita esteja provido de alguns fueiros, correntes e parafusos para as substituições immediatas.

Conforme ficou assentado com a 1.ª Divisão, os fueiros serão confeccionados nas Officinas, mediante lotes de serviço.

Torna-se desnecessario esclarecer que as caixas dos fueiros, de accordo com ordens anteriores, obedecem a um typo "standard", cuja secção interior é de 90 × 95 millimetros, conforme está indicado no desenho. Se, porventura, algum plataforma não estiver ainda provido de caixa de fueiro "standard", providenciareis para que isso seja feito.

Para fins convenientes, faço a seguinte distribuição dos desenhos E-343:

Chefe das Officinas de Santa Maria .....	2	exemplares
Chefe das Officinas de Rio Grande .....	2	"
Chefe das Officinas de Gravatahy .....	2	"
Inspector do Material Rodante .....	2	"
Inspector de Tracção da 1.ª Secção .....	3	"
Inspector de Tracção da 2.ª Secção .....	3	"
Inspector de Tracção da 3.ª Secção .....	3	"
Inspector de Tracção da 4.ª Secção .....	3	"
Inspector de Tracção da 5.ª Secção .....	3	"
	23	"

Em caso de necessitardes maior numero de exemplares, deveis requisital-os.

Peço providenciardes, accusando recebimento da presente circular.

Porto Alegre, 21 de novembro de 1927.

*Fr. von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Annexos  
Pasta 26  
C: DR/CHD/CHF/CHV/CHX/ATL com annexos.  
g/3.

CIRCULAR N.º 141

Srs. Chefes de Oficinas

**STANDARDISAÇÃO DAS INSTALAÇÕES  
DE FREIO A VACUO**  
Vagões ns. 6250—6309

Referente á circular n.º 41, de 13 de abril p. passado, dou-  
vos abaixo as instrucções necessarias para effectuardes as mo-  
dificações nas installações do freio a vacuo nos 60 vagões ns.  
6250 a 6309, procedentes da fabrica Wumag, sempre que um  
destes vagões soffrer reparação nessas Officinas.

**1.º — Eixo do freio**

O eixo do freio deve ser baixado 64 millimetros, deven-  
do, para isto, ser baixados os supportes.

**2.º — Alavanca do eixo do freio**

A alavanca do eixo do freio deve ser encompridada de  
60 millimetros, por meio da solda.

Comprimento entre furos da alavanca { actual... 240 mm.  
modificada 300 mm.

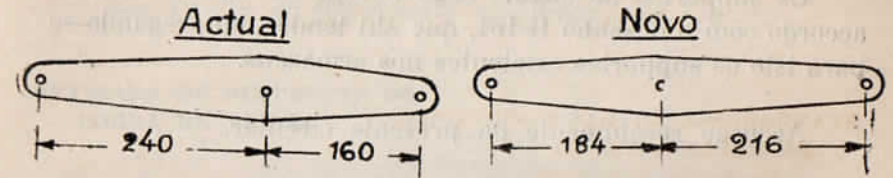
**3.º — Alça do cylindro**

No cylindro do freio deve ser adaptada uma alça, con-  
forme o desenho H-305, que ahí tendes, afim de garantir um  
jogo livre de 1/2 pollegada ao embolo.

**4.º — Relação das alavancas**

Afim de reduzir a relação das alavancas, deve ser aber-  
to novo furo nas alavancas horizontaes, fechando-se o actual  
com solda. As distancias actuaes entre furos são 240 milli-  
metros e 160 millimetros, devendo as distancias novas ser:  
184 millimetros e 216 millimetros.

Haverá, portanto, um deslocamento do furo do meio, de  
56 millimetros, conforme "croquis" abaixo.



**5.º — Barra entre as alavancas horizontaes**

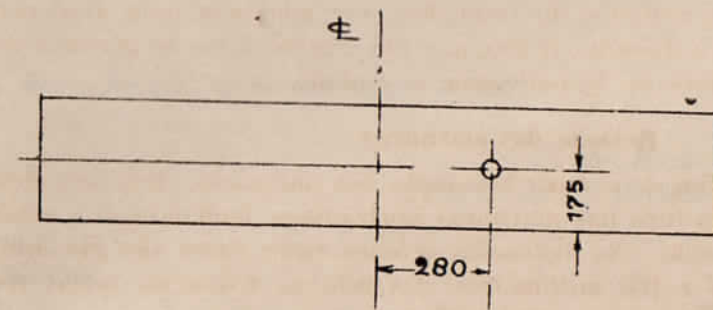
A barra entre as alavancas horizontaes deve ser encur-  
tada de 18 millimetros.

Comprimento entre furos { actual ..... 350 mm.  
novo ..... 332 mm.

**6.º — Curvas da conducta**

As curvas da conducta devem ser levantadas de 225 mil-  
limetros.

Para isto deve ser aberto um furo de 2 1/2 pollegadas de  
diametro na cabeceira, no ponto indicado no "croquis" abai-  
xo:





7.º — **Supportes de engate cego**

Os supportes de engate cego devem ser modificados de accordo com o desenho H-161, que ahi tendes, empregando-se para isto os supportes existentes nos armazens.

Accusae recebimento da presente circular.

Porto Alegre, 21 de novembro de 1927.

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

Pasta 26  
C: DR/ATL/INT/INM  
a/3.

CIRCULAR N.º 112

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção*

**RETIRADA DE SUPPORTES DE  
CORDA DE SIGNAL**

Confirmo o telegramma n.º 230, que vos dirigi a 18 do fluente:

“Até o dia 30 do corrente mez devem ser retirados dos carros de 1.ª e 2.ª classe, dormitorios e restaurantes dos trens de passageiros os supportes para cordas de signal, visto que não utilizaremos mais cordas nos trens passageiros a partir da mesma data.

“Referidos supportes devem porém ser conservados nos carros que trafegam nos trens mixtos.

“Dos supportes retirados  $\frac{2}{3}$  devem ser enviados para as officinas e  $\frac{1}{3}$  deve ser depositado nos postos de visita encarregados da conservação dos carros dos trens mixtos.

“Providenciareis, ainda, para que ao serem retirados os supportes não fiquem signaes no tecto dos carros. Avisareis á Sub-Divisão competente o cumprimento destas ordens. — (a) F. von Bock”.

Porto Alegre, 22 de novembro de 1927.

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

Pasta 26  
C: DR/CHF  
b/1.

CIRCULAR N.º 113

*Srs. Chefes de Officinas*

**STANDARDIZAÇÃO DAS INSTALAÇÕES  
DE FREIO A VACUO — 40 VAGÕES FE-  
CHADOS DE 28 TONELADAS NS. 3301-  
3340, FABRICADOS PELA SOCIÉTÉ  
ANONYME LES ATELIERS METAL-  
LURGIQUE — NIVELLES**

Referente á minha circular n.º 41, de 13 de abril p. p., abaixo vos dou as instrucções para as modificações que deveis effectuar nas installações de freio a vacuo dos vagões fechados ns. 3301 - 3340 sempre que estes soffrerem reparações em vossas officinas.

**1.º) — Adaptação de uma alça no cylindro do freio.**

Afim de garantir um curso livre inicial de  $\frac{1}{2}$  pollegada, ao embolo, deve ser adoptada uma alça ao cylindro, conforme indica o desenho H-305, que ahí tendes.

**2.º) — Modificação da fixação da curva da conducta.**

Deve ser aberto um furo de  $2\frac{1}{2}$  pollegadas de diametro, nas cabeceiras do vagão, a uma distancia de **115 mm.** da face inferior da cabeceira e **300 mm.** da linha central do vagão, para a passagem dos extremos da conducta e fixação das respectivas curvas. As correntes de segurança, de ambos os lados do engate, devem ser fixadas a uma distancia de **500 mm.** da linha central do vagão.

**3.º) — Supportes de engate cego.**

Afim de aproveitar os supportes de engate cego, actualmente em uso nestes vagões, estes supportes devem ser fixa-

dos á face inferior da cabeceira com dois parafusos de  $\frac{1}{2}$ ". Deverá ser observada a distancia "standard" entre o centro do parafuso do bujão e o centro da conducta, que é de **508 mm.**, conforme o desenho H-161, que ahí tendes. Assim tambem deveis observar o **angulo** que faz o bujão com a **horizontal** e que deve ser de **5 grãos.**

Accusae.

Porto Alegre, 23 de novembro de 1927.

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

Pasta 60

C: DR/ATL/INM/INT/AJL

d/a/1.



CIRCULAR N.º 114

*Srs. Ajudantes de Sub-Divisão, Chefes de Secções do  
Escriptorio Central, Chefes de Officinas e Inspectores*

**DESPACHOS E INFORMAÇÕES**

Transcrevo, para serem por vós cumpridas, as seguintes instruções do sr. eng.º Director Geral, expedidas em circular n.º 106, de 21 do corrente:

“Em additamento á minha circular n.º 42, de 27 de abril ultimo, declaro-vos que as instruções contidas na circular alludida devem ser applicadas internamente, isto é, quando se tratar de documentos dirigidos a qualquer departamento da Viação Ferrea.

“Nos casos em que se tratar de documentos que hajam baixado para receber informação desta directoria, ou que tenham de ser encaminhados a despacho superior, as informações devem ser prestadas em papeleta, conforme modelo anexo.

“Exceptuam-se os requerimentos de licença, que devem ser informados de accordo co mas instruções constantes da circular citada. — (a) Octacilio Pereira”.

Porto Alegre, 23 de novembro de 1927.

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

Pasta 73  
C: FEL/AJSCL  
c/1/3.

CIRCULAR N.º 115

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**CONSERVAÇÃO E LIMPEZA DOS LUSTRES,  
TULIPAS E LAMPADAS DOS CARROS  
DE 1.º E 2.º CLASSE, DORMITORIOS E  
RESTAURANTES**

Pela presente fica determinado que os lustres, tulipas e lampadas dos carros de passageiros, dormitorios e restaurantes sejam completamente limpos por ocasião da reparação nas officinas.

As mesmas peças dos carros em trafego devem ser tambem convenientemente conservadas e limpas, de accôrdo com as seguintes disposições:

- 1) Dos carros de 1.ª e 2.ª classe, pelos limpadores de carros, onde não houver pessoal sufficiente da Inspectoria de Electricidade;
- 2) Dos carros dormitorios, pelos respectivos camareiros, conforme ordens do sr. eng.º Chefe da 2.ª Divisão;
- 3) Dos carros restaurantes, pelos limpadores de carros, onde não houver pessoal sufficiente da Inspectoria de Electricidade.

Regulado o serviço dessa fórma, laes peças devem sempre apresentar o melhor aspecto de limpeza que é o fim desta circular.

Recommendo, pois, aos srs. chefes de officinas e inspectores, de Electricidade, Tracção e Material Rodante, que fiscalizem assiduamente esse serviço, communicando a esta chefia as irregularidades que forem notadas.

Porto Alegre, 22 de novembro de 1927.

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

Pasta 29  
C: DR/CHF/CHOV  
h/1.

CIRCULAR N.º 116

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

#### INDICAÇÕES NOS EIXOS MONTADOS

As especificações técnicas para a encomenda de eixos montados, elaboradas pela Secção de Estudos Technicos da 3.ª Divisão, em 23 de abril de 1925, determinam que todos os eixos encomendados tragam estampadas, **nas duas faces das arruellas das mangas, as iniciaes da Viação Ferrea (V. F. R. G. S.), o nome do fabricante e a data da fabricação.**

Afim de se conhecer a procedencia dos demais eixos que existem na Viação Ferrea, é necessario proceder á marcação, tanto nos eixos que estão em trafego, como nos que, de hoje em diante, forem montados nas officinas.

I — Para os eixos que estão em trafego, bastarão que sejam estampadas as iniciaes V. F. R. G. S., pois para estes eixos se torna difficil determinar o nome do fabricante e os demais dados.

II — Para os eixos que forem montados nas officinas, estes devem trazer os seguintes dizeres, estampados nas duas faces das arruellas das mangas:

- a) As iniciaes da Viação Ferrea do Rio Grande do Sul — V. F. R. G. S.
- b) O nome do fabricante.
- c) O anno da aquisição.
- d) As iniciaes das officinas da Viação Ferrea onde foi montado e a data da montagem.

A marcação, em todos os casos, deve ser effectuada nas duas faces das arruellas de cada eixo e com letras de 5 milímetros de altura, de accordo com o presente desenho.

O nome do fabricante e o anno da aquisição dos eixos que forem retirados dos armazens para serem montados nas officinas, serão fornecidos pelos srs. armazenistas, que para isso teem instrucções especiaes.

Torna-se desnecessario salientar a grande vantagem que representa para o serviço em geral e para o intercambio com outras estradas o perfeito conhecimento dos dados acima indicados.

Junto vos envio o desenho n.º A-328, afim de providenciardes de accordo.

Accusae recebimento.

Porto Alegre, 23 de novembro de 1927.

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

Pasta 26  
Annexo  
C: DR/CHD/ATL  
a/3.



CIRCULAR N.º 417

Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção e do Material Rodante

**ADAPTAÇÃO DE FOLLES NOS CARROS DE PASSAGEIROS.**

**Alturas standard sobre o topo dos trilhos**

Em separado vos remetto copias do desenho D-186 elucidativo das alturas "standard" maximas, medias e minimas entre o centro do engate e o topo dos trilhos e entre a chapa do passadiço do folle ao topo dos trilhos, para os carros de passageiros munidos de folles de intercommunição.

As instrucções contidas no desenho são por si bastante claras; entretanto, discrimino os seguintes dados importantes:

- 1) A distancia entre o centro do engate e a chapa do passadiço do folle é **constante** para todos os carros, isto é, de 300 millimetros.
- 2) A altura do centro do engate ao topo dos trilhos, é variavel, entre 750 mm. (minimo) a 770 mm. (maximo).
- 3) A altura da chapa do passadiço do folle ao topo dos trilhos é variavel, isto é, 1050 mm. (minimo) e 1070 mm. (maximo).

Desse modo e daqui por diante essas medidas devem ser rigorosamente observadas para os carros que estão em reparação nas officinas.

Cabe aos srs. Inspectores de Tracção e do Material Rodante tomarem immediatas providencias para que os carros que estão em trafego sejam postos nas condições indicadas quanto á altura dos engates.

Afim de evitar duvidas, faço ainda referencia ao desenho B-542 relativo aos calibres para medição das alturas dos centros dos engates dos vehiculos, distribuidos conforme minha carta-circular n.º 35 de 22 de fevereiro do corrente anno.

Nesse calibre a altura minima foi fixada em 730 millimetros e a altura maxima em 770 millimetros.

Havendo, portanto, differença entre os limites estabelecidos nos desenhos D-186 e B-542, fica esclarecido o seguinte:

Limite de altura dos engates	Vehiculos com folles	Vehiculos sem folles
Maximo .....	770 mm	770 mm
Medio.....	—	750 mm
Minimo.....	750 mm	730 mm.

Os limites para altura da chapa do passadiço do folle já foram citados e estão claramente indicados no desenho n.º D-186.

Para facilitar a medição das alturas das chapas do passadiço, os calibres actuaes serão convenientemente adaptados de accordo com o desenho que ides receber dentro de poucos dias.

As copias do desenho D-186, que remetto em numero sufficiente, devem ser distribuidas sem demora aos vossos auxiliares de modo que estas instrucções sejam por todos conhecidas.

Porto Alegre, 23 de novembro de 1927.

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

Annexos  
Pasta 26  
C: DR/CHF/AJL-1-2/ATL  
h/3.

CIRCULAR N.º 418

*Srs. Inspectores do Trafego, Movimento, Tracção, engenheiros Residentes, Chefe da 3.ª Secção do Almoarifado (Recebimento de Madeiras e Combustiveis), Agentes de estações, chefes de depositos, Instructores de machinistas, mestres e feitores de linha, fiscaes e conductores de trens e machinistas.*

#### TROLLEYS APANHADOS NA LINHA

Continuamente se registram accidentes de trolleys apanhados por trens na linha, sem que, na maioria das vezes, se possa apurar si houve ou não responsaveis.

E' que, de ordinario, na primeira estação após o local do accidente, o machinista, ao communicar a occorrença, informa a seus superiores que ou não havia a bandeira encarnada de protecção, ou, si havia, não estava na distancia regulamentar.

Assim, de facto, succede ás vezes, mas nem sempre, passado o caso, é possível averiguar seguramente a procedencia das informações.

Para sanar esta difficuldade, fica estabelecido o seguinte:

I) Toda vez que fôr apanhado um trolley, ou quando mesmo o accidente fôr evitado, immediatamente após a parada do trem, o machinista, o feitor e o conductor devem verificar, em conjuncto, a distancia entre a bandeira e o local do accidente, ou, quando este tiver sido evitado, entre a bandeira e o trolley, verificando neste caso tambem a distancia entre o trolley e a locomotiva.

II) O feitor fica autorizado a embarcar no proprio trem ou locomotiva quando escolteira até a primeira estação e ali, em telegramma que assignará juntamente com o machinista e o conductor, communicará o accidente aos seus superiores hierarchicos das quatro divisões (1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª).

III) Fica entendido que, quando o trem parar normalmente antes da bandeira, nenhuma verificação precisa ser feita.

IV) Verificado que houve culpa do feitor na collocação irregular dos signaes, ou do machinista na falta de observancia delles e no excesso de velocidade, cumpre aos srs. engenheiros residentes ou inspectores de Tracção tomar as devidas providencias, propondo as punições cabiveis.

Porto Alegre, 29 de novembro de 1927.

*Fernando Pereira*  
Chefe da 1.ª Divisão

*Celso Pantoja*  
Chefe da 2.ª Divisão

*Frederico von Bock*  
Chefe da 3.ª Divisão Int.º

*Dario Lassance*  
Chefe da 4.ª Divisão

Visto.

*Octacilio Pereira*  
Director Geral.



CIRCULAR N.º 419

*Srs. Chefes de Oficinas*

**SERVIÇOS REQUISITADOS A' INSPECTORIA DE ELECTRICIDADE**

Sempre que requisitardes qualquer trabalho á Inspectoria de Electricidade, deveis indicar o modo por que deve ser feito o debito, declarando o numero da ordem de serviço (X 45) ou da carta que recebestes desta Sub-Divisão, autorizando a execução do trabalho.

Aliás, quando a ordem for dada em carta, dar-se-á copia desta á alludida inspectoría.

Porto Alegre, 29 de novembro de 1927.

*Afonso A. Madureira*  
Ajudante da 2.ª Sub-Divisão.

Pasta 59  
C: Inlc/Csl  
b/3.

CIRCULAR N.º 420

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

**STANDARDISAÇÃO DAS INSTALLAÇÕES DE FREIO A VACUO NOS 6 CARROS WUMAG NS. 378 A 380 E 578 A 580**

Referente á circular n.º 41, de 13 de abril p. p., vos dou a seguir, as instrucções para effectuardes as modificações das installações de freio a vacuo nos 3 carros de 2.ª classe ns. 378 a 380 e 3 carros de 1.ª classe ns. 578 a 580, procedentes da fabrica Wumag.

**1.º — Eixos do freio**

Os dous eixos do freio devem ser baixados de 50 millimetros. Para este fim, aproveitar-se-ão os mesmos supports já existentes nestes carros, soldando-lhes nas extremidades dos braços um acrescimo de 5 centimetros de comprimento. Os furos actuaes nos supports, para fixação destes nas longarinas, deverão ser fechados á solda.

**2.º — Alavancas dos eixos de freio**

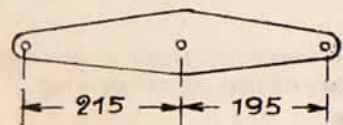
A alavanca dos eixos de freio, que se acha ligada ás alavancas horizontaes por meio de um liranle, deve ser encompridada, ficando com uma distancia entre furos de 340 millimetros.

**3.º — Alavancas horizontaes**

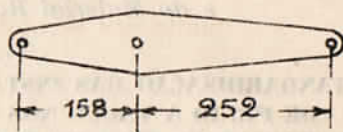
Afim de diminuir o esforço de frenagem desses carros, que actualmente excede de 100 % da tara dos mesmos, deverão ser deslocados os furos do centro das alavancas horizontaes, de accordo com os croquis abaixo.

a) carros ns. 378 a 380:

Actual

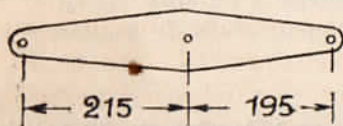


Modificada

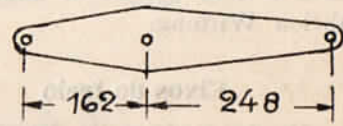


b) carros ns. 578 a 580:

Actual



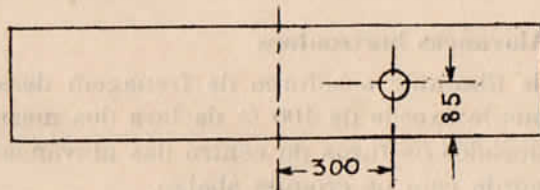
Modificada



Portanto, para os carros ns. 378 a 380, o furo do meio das alavancas horizontaes, será deslocado de  $195 - 158 = 37$  millímetros e para os carros ns. 578 a 580, será deslocado de  $195 - 162 = 33$  millímetros. Os furos do meio, actuaes, devem ser fechados a solda.

4.º — **Curvas da conducta**

As extremidades da conducta, com as curvas, devem ser levantadas de 125 millímetros. Para este fim, nas cabeceiras dos carros, deverão ser abertos furos de  $2\frac{1}{2}$  pollegadas de diametro, na posição indicada pelo croquis abaixo:



As correntes de segurança de ambos os lados do engate, devem ser deslocadas, fixando-as a uma distancia de 500 millímetros da linha central do vagão.

5.º — **Supportes de engate cego**

Os supportes de engate cego devem ser modificados de accordo com o desenho H-161, devendo ser a distancia entre o centro da conducta e o parafuso de fixação do bujão de engate cego de 508 millímetros, e o angulo do bujão com a horizontal de 5 graus.

Outrosim, o suporte do engate cego deverá ser fixado á cabeceira, de accordo com o desenho G-209.

O sr. Chefe das Officinas de Rio Grande providenciará para que este serviço seja effectuado nas Officinas de Rio Grande, logo que estes carros sejam recolhidos a reparação.

Accusae o recebimento da presente circular.

Porto Alegre, 5 de dezembro de 1927.

*Afonso A. Madureira*  
p. Chefe da 3.ª Divisão Int.º

Pasta 60  
C: DR/AJL/ATL  
d/2.  
Annexo



CIRCULAR N.º 122

*Srs. Inspectores de Tracção e Chefes de Officinas*

**DETENTORES DE FAGULHAS  
DE LOCOMOTIVAS**

Ultimamente, tem crescido extraordinariamente o numero de principios de incendio de mercadorias e vehiculos, cujas causas são attribuidas a fagulhas de locomotivas, o que em parte se attribue a estarem os seus detentores e cata-fagulhas em más condições.

Em minha circular n.º 4, de 4 de janeiro de 1921, transcrevendo-o, chamou-se a vossa attenção para o Decreto n.º 4201, de 12 de dezembro de 1920 e que é concebido nos seguintes termos:

“O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil.

“Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

“Art.º 1.º — E’ prohibido nas Estradas de Ferro, sejam particulares, sejam da União, dos Estados ou dos Municipios, o emprego de locomotivas desprovidas de redes protectoras (peneiras) capazes de impedir o incendio, por fagulhas, nas plantações, pastagens, mattas ou quaesquer outras bemfeitorias ou vestimentas dos terrenos marginaes da Estrada.

“Art.º 2.º — As Estradas deverão construir e manter fechos em ambos os lados das linhas, em toda a sua extensão.

“Art.º 3.º — A falta do apparelho protector a que se refere o art. 1.º assim como a falta e má conservação dos fechos a que se refere o art. 2.º importa para as Empresas particulares na multa de 500\$000 a 1:000\$000 além da satisfação do damno causado.

“§ Unico — Nas Estradas Officiaes a falta dessesapparelhos e dos fechos constitue contravenção punivel com a mesma multa, que recahirá sobre o funcionario directamente responsavel pela omissão ou pela negligencia dos seus subalternos (art. 82 da Constituição Federal), sem prejuizo das responsabilidades civis.

“Art.º 4.º — E’ PROHIBIDO LANÇAR RESIDUOS INCANDESCENTES DAS FORNALHAS A’S MARGENS DAS ESTRADAS. O LANÇAMENTO DESSES RESIDUOS IMPORTA PARA OS MACHINISTAS E FOGUISTAS EM CONTRAVENÇÃO PUNIVEL COM A MULTA DE 200\$000 A 600\$000 réis.

“Art.º 5.º — As multas estabelecidas nesta lei serão cobradas executivamente e entregues á Municipalidade do lugar onde se deu a infracção, para serem applicadas exclusivamente a obras pias, hospitaes, casas de caridade, e, na falta destas, á instrucção Publica Primaria.

“Art.º 6.º — Revogam-se as disposições em contrario.

“Rio de Janeiro, 1.º de dezembro de 1920, 99.º da Independencia e 32.º da Republica. (a) Epitacio Pessoa — J. Pires do Rio”.

Em circular n.º 392, de 20 de dezembro de 1920, entre outras medidas para evitar incendio de carros e vagões, determinou-se o seguinte quanto ás locomotivas:

“1.º — O Chefe ou Encarregado do Deposito deve providenciar sobre a boa conservação dos detentores de fagulhas de suas locomotivas, reparando immediatamente os defeitos que apresentarem. Exercerão a maxima vigilancia dos detentores das locomotivas que queimam lenha.

“2.º — Os machinistas são, da mesma fórma, responsaveis pelos detentores de fagulhas de suas locomotivas.



livas, devendo, por esta razão, zelar pela sua boa conservação.

Deverão certificar-se sempre, antes de cada viagem, de que a porta do detentor esteja fechada”.

Apezar dessas recommendações e outras feitas posteriormente, os incendios se têm verificado ainda com frequencia, o que é de extranhar porque as condições dos detentores de fagulhas melhoraram consideravelmente sendo pois de attribuir que ha descuidos na conservação de alguns apparatus por parte dos srs. chefes de depositos.

Os srs. inspectores de tracção e instructores de machinistas, em suas viagens, devem fiscalizar os detentores de fagulhas, tomando todas as providencias para a sua boa conservação.

Para auxiliar a extincção de incendios as locomotivas devem ser dotadas de um estojo de folha com 3 baldes de lona, com a capacidade de 10 litros cada um.

Esses baldes existem em “stock” nos armazens do Almo-xarifado, de onde devem ser retirados mediante formularios A-10 pelos srs. inspectores de tracção e chefes de officinas. Este estojo fará parte das ferramentas e accessorios pertencentes á locomotiva.

Accusae recebimento da presente.

Porto Alegre, 15 de dezembro de 1927.

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

Pasta 43

C: DR/CHD/CHF/CHV/CHX/ATL.

j/g/l.

CIRCULAR N.º 123

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

**ENTREGA DE VEICULOS REPARADOS  
PELAS OFFICINAS A' TRACÇÃO**

Já foram reguladas as normas que a Tracção deve seguir para entrega de vehiculos ás officinas e do mesmo modo já foram estabelecidas as regras para o recebimento pela Tracção dos vehiculos reparados nas officinas.

Como, no entretanto, tem surgido duvidas no tocante a esse assumpto, taes serviços passam a ser regulados pelas instrucções que a seguir vos transmitto:

**Entrega de vehiculos para reparação nas officinas**

Os vehiculos retirados, para reparação, quer se trate de carros de passageiros ou de vagões de mercadorias, nos diversos depositos ou postos de visita, serão entregues ás officinas por intermedio do Posto de Visita de Santa Maria, e pelos Depositos de Rio Grande e Gravatahy, respectivamente.

Sómente, pois, em casos especiaes e a juizo desta chefia as officinas poderão receber directamente, do trafego, vehiculos para reparações ou outros serviços.

Os Depositos de Rio Grande e Gravatahy e o Posto de Visita de Santa Maria, além de collocarem nos vehiculos a etiqueta correspondente aos vehiculos retirados para as officinas (impresso L-14), communicarão por memorandum aos respectivos chefes de officinas, com copia ao Inspector da secção, ao sr. Inspector do Material Rodante e ao Agente da estação, o numero de cada vehiculo entregue, discriminando os que foram avariados em accidentes ou incendios.



Exemplo do memorandum:

“Do CD-4 ao CHO-2

c/ int-4/INM.

**“Veículos para reparação nas oficinas**

“Communico-vos que nesta data foram retirados para as oficinas, afim de serem reparados, os carros ns. 556, 465 e 307 e os vagões ns. 2142, 3051 e 4012. Este ultimo foi avariado em accidente. —

(a) O. Varella  
CD-4”.

De posse desse memorandum o chefe das oficinas tomará as providencias necessarias, não podendo mais a Tracção ou o Trafego lançar mão desses vehiculos sem previo conhecimento do chefe das oficinas.

**Entrega de vehiculos reparados pelas oficinas á Tracção**

São as seguintes as normas que regem esse serviço:

1) — São competentes para entregar vehiculos á Tracção os chefes de oficinas e seus respectivos ajudantes.

2) — São competentes para receber vehiculos das oficinas, como representantes da Tracção, o Inspector do Material Rodante e o seu Ajudante, os Inspectores de Tracção das 1.<sup>a</sup> e 4.<sup>a</sup> secções e no impedimento destes os Chefes de Depositos de Rio Grande e Gravatahy.

3) — Para entrega dos vehiculos as oficinas avisarão, com a necessaria antecedencia, aos representantes da Tracção para que possam assistir a experiencia.

4) — A experiencia de que trata o numero 3, consiste em uma pequena viagem dos vehiculos, para o que ficam estabelecidos os seguintes trechos:

**Officinas de Santa Maria**

Trecho de Santa Maria a Bocca do Monte  
ou de Santa Maria a Colonia.

**Officinas de Rio Grande**

Trecho de Rio Grande a Junção  
ou de Rio Grande a Maritima.

**Officinas de Gravatahy**

Trecho de Gravatahy a Canoas.

5) — A presença dos representantes da Tracção nessas experiencias é obrigatoria, devendo ser cuidadosamente examinados durante essas provas, especialmente os trucks, aparelhos de freio, de engates, de iluminação e de hygiene.

6) — Na falta do comparecimento do representante da Tracção, as oficinas realizarão da mesma forma as experiencias, dando sciencia desse facto a esta chefia que tomará então as medidas necessarias.

7) — Julgados em condições os vehiculos examinados, os representantes da Tracção darão sciencia aos chefes de oficinas e os entregarão ao Trafego, dando-lhes destino quando fôr o caso.

8) — Cabe aos representantes da Tracção recusarem os vehiculos que não estiverem em boas condições, assim como compete aos chefes de oficinas recolher-os novamente e executar os serviços julgados necessarios.

Porto Alegre, 16 de dezembro de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.º

Pasta 27  
C: DR/ATL/AJL-1-2/CHF  
h/1.

CIRCULAR N.º 124

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**DESPESAS RESULTANTES DE ACCIDENTES NO TRABALHO**

Transmitto-vos, por transcrição a seguir, para vossa sciencia, a circular n.º 112, que em data de 8 do corrente o sr. eng.º Director Geral dirigiu aos chefes de divisão.

“Communico-vos que, de accôrdo com o que dispõe o artigo 27 da lei que baixou com o decreto n.º 5.109, de 20 de dezembro de 1926 e ora regulamentada, as despesas decorrentes de accidentes no trabalho correrão por conta da Viação Fereira, embora seja a victima contribuinte da Caixa de Aposentadorias e Pensões, isso até um anno, de conformidade com a lei n.º 3.724, de 15 de janeiro de 1919.

“De um anno em diante é que a assistencia correrá por conta da Caixa de Aposentadorias e Pensões. — (a) Octacilio Pereira”.

Porto Alegre, 15 de dezembro de 1927.

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

Pasta 46  
C: AJL/ÇSL/FEL/MR  
c/1

CIRCULAR N.º 125

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**UTILIZAÇÃO DOS AUTOMOVEIS DE LINHA**

Para os devidos fins, transcrevo a seguir a circular n.º 109, de 30 de novembro ultimo, do sr. Director Geral:

“Communico-vos, para as devidas providencias, que os srs. medicos da Caixa de Aposentadorias e Pensões, poderão, em caso de urgencia e quando estejam sem os respectivos automoveis, lançar mão dos autos pertencentes ás residencias, sub-inspectorias do Telegrapho ou inspectorias hydraulica, ouvidos os respectivos chefes, isto é, residentes ou inspectores.

“Torna-se, assim, desnecessario em taes casos, a consulta prévia aos srs. chefes de divisão, como se fazia até então. — (a) Octacilio Pereira”.

Porto Alegre, 16 de dezembro de 1927.

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

Pasta 2  
T/1.



CIRCULAR N.º 126

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores de Tracção*

**DISPOSIÇÃO "STANDARD" DOS APPARELHOS DAS LOCOMOTIVAS DE TIPO MIKADO DA SÉRIE 521 A 530**

Junto vos remetto o desenho n.º B-106, representando a disposição "standard" dos aparelhos seguintes das locomotivas Mikado da série 521 a 530, construídas pela fabrica Henschel & Sohn, de Cassel:

1.º — O pharol deve ser montado sobre a porta da caixa de fumaça, na linha central da caldeira.

2.º — A placa numerica deve ser fixada em baixo do pharol.

3.º — O sino deve ser montado entre o dõmo e o purificador de agua de alimentação.

4.º — O revestimento do purificador da agua de alimentação deve ter as mesmas dimensões como o do dõmo.

5.º — A valvula do freio "Riggenbach" deve ser deslocada para a frente, afim de obter o numero minimo de curvas dos tubos. A valvula silenciadora fica supprimida, visto que a descarga do ar é feita pela chaminé.

6.º — O corrimão deve ser alterado convenientemente.

7.º — Devem ser confeccionados 2 areeiros lateraes e ser montados sobre os estrados da caldeira.

8.º — A chaminé deve ser munida de um cylindro de reduccão do diametro indicado no desenho especial.

A locomotiva n.º 526, ha pouco sahida das Officinas de R. Grande, já soffreu estas alterações, com excepção das do item 1.º.

Opportunamente, assim que o sr. Chefe das Officinas de Rio Grande me enviar os desenhos dos novos areeiros lateraes e das respectivas alavancas, vos enviarei copias dos mesmos.

Os srs. Chefes de officinas providenciarão para que todas as locomotivas desta série obedeçam, rigorosamente, á disposição dos aparelhos representados no desenho B-106, o que será feito quando entrarem em reparação geral nas officinas, de accõrdo com o que ficou assentado com o sr. Director Geral.

Porto Alegre, 16 de dezembro de 1927.

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

Pasta 26  
Annexo  
C: DR/AJL/ATL/INLC  
g/1.

CIRCULAR N.º 127

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**FORMATO DE DESENHOS**

Para os devidos fins, communico-vos que, para facilitar e tornar mais praticas as consultas, tomou-se a resolução de fazer em formato pequeno e adequado todo e qualquer desenho que, por sua natureza especial, não necessite ser de dimensões grandes.

Afim de permittir o colleccionamento, em capa adequada, dos desenhos de formato igual, cada exemplar apresenta, ao lado esquerdo, uma margem para a perfuração.

Assim, dentro de pouco tempo, tereis collecções convenientes, illustrando peças do material rodante e de tracção, calibres e outros, que facilmente podeis manusear para as vossas consultas, muitas vezes frequentes.

Porto Alegre, 22 de dezembro de 1927.

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

Pasta 2  
C: DR/ATL/AJL  
g/1.

CIRCULAR N.º 128

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

**AVARIAS NO MATERIAL RODANTE MOTIVADAS POR INCENDIO E POR GOTTEIRAS**

Tem se verificado, ultimamente, grande numero de incendios em vagões, ficando muitos delles bastante avariados, além de inutilizarem em grande parte as mercadorias nelles contidas.

Grande é o numero tambem de mercadorias avariadas por gotteiras nos vagões, que ainda cooperam para avariar os vehiculos, apodrecendo o madeiramento.

Os incendios em geral são motivados por fagulhas das locomotivas, que, penetrando pelas frestas existentes nas paredes e toldas, vão alojar-se sobre os envolucros das mercadorias, alastrando-se o fogo sobre as mesmas e attingindo as paredes do vagão.

Chamando vossa atenção para esses casos, que se repetem em grande numero, espero que tomareis as devidas providencias quanto á revisão nos postos de vizita e nas officinas, por occasião das reconstrucções.

E' necessario examinardes cuidadosamente as paredes dos vagões, suas toldas e principalmente os sarrafos protectores das portas, contra fagulhas.

Em grande parte dos vagões, esses sarrafos se encontram em mau estado, não vedando convenientemente o espaço existente entre a porta e a parede, ou por estarem quebrados ou mal ajustados, ou, o que em geral se dá, por estarem com falta de trincos, que os obriguem a ficar juxtapostos á parede.



Espero que com essa medida obtenhamos resultados satisfactorios.

Porto Alegre, 23 de dezembro de 1927.

*F. von Bock*  
Chefe da 3.<sup>a</sup> Divisão Int.<sup>o</sup>

C: DR/CHF.  
Pasta 26  
m/1.

CIRCULAR N.<sup>o</sup> 129

*Srs. Inspectores de Tracção*

**CAIXAS DE FUMAÇA E DISPOSIÇÃO DE SEUS ORGAOS**

Em additamento á circular n.<sup>o</sup> 106, de 19 de novembro do corrente anno, relativa ás **disposições adequadas do aparelhamento das locomotivas para a utilização economica dos combustíveis**, junto vos envio copia do desenho n.<sup>o</sup> F-53, do **estudo para a disposição definitiva das caixas de fumaça e de seus orgãos**, para cada typo de locomotiva.

Como bem sabeis, as dimensões e a disposição desses orgãos exercem consideravel influencia sobre a efficiencia das locomotivas, quanto á utilização economica dos combustíveis.

Outrosim, entre as locomotivas de uma mesma serie, encontram-se differenças na fórma, dimensões e disposição dos referidos orgãos, differenças estas que devem ser corrigidas afim de uniformisarmos, o mais possivel, o nosso material.

Para este fim foi confeccionado o desenho F-53, o qual deve ser preenchido meticulosamente e com a maior exactidão possivel.

Conforme verificareis no desenho, este contém um quadro com uma serie de columnas, designadas pelas letras A até V. Cada uma dessas columnas subdivide-se em tres **columnas parciaes X-Y-Z**, nas quaes serão escriptos os dados que forem encontrados. Conforme consta no mesmo desenho, destinam-se:

as columnas com a letra X — as medidas da fabrica.

as columnas com a letra Y — as medidas actualmente existentes;

as columnas com a letra Z — as medidas propostas.

A significação das letras A até V acha-se indicada pelos dous croquis ao alto da tabella, e são as seguintes:

- A — Diametro interno do boccal de escapamento;
- B — Diametro interno da chaminé na parte superior;
- C — Diametro interno minimo da chaminé;
- D — Diametro interno na extremidade inferior da chaminé;
- E — Diametro interno da parte cylindrica da sobre-saia;
- F — Diametro interno da extremidade inferior da parte conica da sobre-saia;
- G — Altura da bocca de escapamento sobre o fundo da caixa de fumaça;
- H — Distancia entre a bocca de escapamento e a extremidade inferior da sobre-saia;
- I — Altura da parte conica da sobre-saia;
- J — Altura da parte cylindrica da sobre-saia;
- K — Altura total da sobre-saia;
- L — Distancia entre a extremidade superior da sobre-saia e a extremidade inferior da chaminé;
- M — Extensão da parte da chaminé que penetra na caixa de fumaça;
- N — Altura da chaminé sobre a caixa de fumaça;
- O — Altura total da chaminé;
- P — Distancia entre o boccal de escapamento e a extremidade superior da chaminé;
- Q — Distancia entre o boccal de escapamento e a extremidade inferior da chaminé;
- R — Distancia entre o centro da columna de escapamento e a extremidade anterior da caixa de fumaça;

- S — Distancia entre o centro da columna de escapamento e a placa tubular;
- T — Comprimento total interior da caixa de fumaça;
- U — Diametro interno da caixa de fumaça;
- V — Distancia entre a aresta inferior do diafragma e o fundo da caixa de fumaça.

Estas medidas com as letras A até V devem ser tiradas na locomotiva mais economica da cada typo, e em cada Deposito, devendo-se inscrever o numero da locomotiva de que foram tiradas as medidas, na columna correspondente no quadro. Tambem deve ser anotada a data em que foram tiradas as medidas.

Afim de completardes este serviço com a maior brevidade possivel, dou-vos mais os seguintes esclarecimentos:

1.º — Compete aos srs. chefes de deposito:

a) — Preencher o quadrinho II do desenho F-53;

b) — Tirar ou fazer tirar por **pessoa competente**, as medidas X e Y das letras A até V exigidas pelo desenho F-53 e dar as instrucções que se tornarem necessarias. Para isto, dever-se-á distinguir o melhor possivel entre as **medidas da fabrica** e as **medidas actualmente existentes**.

c) — Fiscalisar a tomada das medidas nas locomotivas.

d) — Inscrever clara e nitidamente os dados collidos, no logar correspondente da tabella.

e) — Remetter os quadros F-53 aos seus inspectores.

2.º) — Compete aos srs. chefes de officinas:

a) — Preencher o quadrinho III do desenho F-53.

b) — Tomar as mesmas providencias como os srs. chefes de depositos quanto:



às locomotivas que se acharem em reparação nas officinas, na data em que receberem as presentes instrucções;

c) — Remetter os desenhos F-53 preenchidos ao sr. Ajudante da 2.ª Sub-Divisão, até o dia 15 de janeiro p. entrante.

3.º) — **Compete aos srs. inspectores de tracção:**

a) — Preencher o quadrinho I do desenho F-53.

b) — Enviar os desenhos F-53 aos srs. chefes de depositos e recebê-los depois de preenchidos com os dados correspondentes á sua secção.

c) — Controlar os dados recebidos.

d) — Remetter os quadros preenchidos ao sr. Ajudante da 3.ª Sub-Divisão até o dia 15 de janeiro p. entrante.

Até o dia 15 de janeiro proximo devem achar-se os desenhos F-53 devidamente preenchidos, neste Escriptorio.

Si bem que, á primeira vista, os trabalhos exigidos appareçam de grande monta, tal não se verifica na pratica, como vereis pela seguinte ellucidação:

Consideremos por exemplo o maior dos depositos, que é o de Santa Maria:

As locomotivas existentes nesse deposito são as seguintes: ns. 1, 83, 90, 111, 116, 128, 152, 156, 181, 182, 236, 242, 246, 303, 383, 517, 522, 523, 528, 529, 531, 532, 533, 534, 601, 603, 604, 606, 609, 610, 612, 613, 615, 631, 632, 801, 803, 805, 807, 809, 810, 842, 813, 815, 818, 819. Total: 46 locomotivas.

As series a que pertencem estas locomotivas são as dos numeros seguintes:

1

81 a 90

111 a 116

124 a 130

151 a 163

181 a 183

231 a 253

301 a 341

381 a 388

501 a 520

521 a 530

531 a 534

601 a 617

631 e 632

801 a 825

N.º total de series ..... 15

Destas locomotivas deve-se escolher a mais economica de cada serie para tirar as medidas. Portanto, as medidas são tiradas apenas de 15 locomotivas, das 46 ali existentes.

Nos demais depositos, o serviço a fazer é ainda muito menor.

Vê-se pois que os trabalhos exigidos bem poderiam ser terminados dentro de 15 dias, quando dou um prazo de 30 dias.

Para os devidos fins, envio junto os exemplares do desenho F-53, sendo para os srs.:

Cho-1 .....	2 copias
Cho-2 .....	2 copias
Cho-3 .....	2 copias
Int-1 .....	5 copias
Int-2 .....	3 copias
Int-3 .....	4 copias
Int-4 .....	4 copias
Int-5 .....	2 copias

Total ..... 24 copias

Os srs. inspectores de tracção devem remetter a cada um dos chefes de depositos de sua secção uma copia deste desenho com as **devidas instrucções**. O sr. Inspector de Tracção da 1.ª Secção enviará ainda uma destas copias ao sr. chefe das Officinas de Garibaldi

Deveis agir **imediatamente**, afim de obter-se os dados com a maior brevidade possivel.

Scientifico-vos que não deve ser feita experiencia para verificar qual a locomotiva mais economica de cada serie, para tirar as medidas e nem para o fim de fazer proposta para as novas medidas a serem registradas nas columnas Z. E' isto desnecessario, pois vós e todos os srs. chefes de depositos e instructores de machinistas conheceis as locomotivas mais economicas de cada serie. As medidas das columnas Z, podem ser baseadas em experiencias anteriores ou no conhecimento pratico de cada um de vós.

Como disse na minha circular n.º 106 de 19 de novembro do corrente anno, serão feitas, opportunamente, depois de possuir as informações que ora vos peço, experiencias minuciosas com uma locomotiva de cada serie, antes de **determinar, definitivamente, as medidas standard a adoptar.**

Peço accusardes o recebimento da presente circular, informando se está bem clara.

Porto Alegre, 24 de dezembro de 1927.

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

Annexos  
Pasta 26  
C:-DR/CHO/CDP/CD

CIRCULAR N.º 130

*Srs. Ajudantes da 3.ª Divisão, Chefe da Secção de E. Technicos, Inspectores de Tracção, Electricidade, Material Rodante e Secretario da 3.ª Divisão.*

#### ARTIGOS SOBRE A VIAÇÃO FERREA

Transcrevo, para vosso conhecimento e devidos fins, a circular n.º 117, de 28 do corrente, do sr. Director Geral aos srs. Chefes de Divisão:

"Attendendo a constantes pedidos de Directores de Revistas technicas, pela presente peço que vós e vossos auxiliares immediatos, como ajudantes, inspectores, residentes, etc., escrevam artigos de ordem technica sobre a Viação Ferrea, não só no que se refere a melhoramentos executados ou em execução, como a suggestão sobre a melhoria ou execução de qualquer serviço.

Esta Directoria se encarregará de enviar ás revistas technicas do Rio de Janeiro taes artigos.

Desse modo poderá ficar em evidencia o grau de cultura technica dos ferroviarios riograndenses." (a) Octacilio Pereira.

Quaesquer trabalhos que desejardes publicar, devem ser enviados a esta chefia, que os encaminhará ao sr. Director.

Porto Alegre, 30 de dezembro de 1927.

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

Pasta 41  
b/2.



CIRCULAR N.º 131

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

**COLLOCAÇÃO DE FUEIROS E CORRENTES EM VAGÕES PARA TRANSPORTE DE MADEIRA**

Em additamento á minha circular n.º 110, de 21 de novembro de 1927, relativa a collocação de fueiros e correntes em vagões plataformas para transporte de madeira, junto vos envio o desenho A-329, representando um detalhe do desenho E-343 que, annexo a circular citada, vos foi enviado.

Como sabeis, a altura do carregamento varia com a tonelagem de cada vagão. E' adoptada, para os vagões de 24 e de 28 toneladas uma altura de carregamento de 1,600 metros e para os vagões de menor tonelagem, uma tal de 1,000 metro.

Tem-se verificado que, usando-se os fueiros Standard, com gancho a 1,650 metros de altura nos vagões de menor tonelagem, tendo uma altura de carregamento de 1,000 metro, os encarregados do carregamento desses vagões procuram obter a necessaria segurança da carga, pregando sarrafos na face interna superior de cada fueiro. Para evitar tal pratica foi projectado o detalhe representado no desenho A-329, indicando a collocação do gancho em diversas alturas, de accordo com a tonelagem o vagão. Cada fueiro deve levar um **furo para o gancho** na posição correspondente á altura do carregamento do vagão a que se destina. Assim os fueiros destinados aos vagões de 24 e de 28 toneladas, levam o furo para o gancho, a 1.665 millimetros de altura acima do soalho e os fueiros destinados aos vagões de menor tonelagem, levam o furo para o gancho a 1.065 millimetros de altura. Os fueiros que as officinas fabricam por conta do lote e que se destinam

aos Postos de Visita, para prover os vagões em trafego devem levar dois (2) furos para o gancho, um a 1.065 millimetros e outro a 1.665 millimetros, devendo o gancho ser collocado pelo Visitador, no furo superior, se o vagão a que se destinar o fueiro fôr de 24 ou de 28 toneladas e no furo inferior, se o vagão fôr de menor tonelagem.

Dou a seguinte distribuição ao desenho A-329:

Chefe das Officinas de S. Maria .....	2 copias
Chefe das Officinas de R. Grande .....	2 copias
Chefe das Officinas de Gravatahy .....	2 copias
Inspector do Material Rodante .....	2 copias
Inspector da 1.ª Secção .....	3 copias
Inspector da 2.ª Secção .....	3 copias
Inspector da 3.ª Secção .....	3 copias
Inspector da 4.ª Secção .....	3 copias
Inspector da 5.ª Secção .....	3 copias
Total .....	23 copias

No caso de necessitardes maior numero de copias deveis requisital-as.

Providenciae e accusae o recebimento da presente circular.

Porto Alegre, 30 de dezembro de 1927.

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

Pasta 26

C: DR/CHD/CHF/CHV/CHX/ATL

Annexos

d/2.

CIRCULAR N.º 132

*Srs. Inspectores*

**SIGNAES COM BANDEIRAS  
PARA AS TURMAS**

Para o vosso conhecimento e devidos fins, transcrevo a circular n.º 145, de 26 do expirante, do sr. Ajudante da 2.ª Sub-Divisão da 4.ª Divisão aos srs. engenheiros residentes;

“Fica estabelecido o uso de 2 bandeiras encarnadas collocadas na linha nos casos de impedimento desta, a direita e a esquerda, isto é, do lado do machinista e do lado do foguista.

“O regulamento de signaes não estabelece claramente o numero de bandeiras no mesmo ponto, porém o uso das 2 bandeiras tem suas vantagens a saber:

- “1) — Para ser visto tanto pelo machinista como pelo foguista;
- “2) — Quando a locomotiva viér de tender, póde ser visto pelo machinista na sua posição contraria;
- “3) — No caso de ter cahido uma bandeira, sempre tem a outra para assignalar o impedimento da linha.

“Deveis, pois, dar instrucções neste sentido a todas as turmas de conserva, trens de lastro e outras turmas extraordinarias.

Porto Alegre, 31 de dezembro de 1927.

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

Pasta 54  
b/1.

CIRCULAR N.º 133

*Srs. Chefes de Officinas e Inspectores*

**VANTAGENS DA CAIXA DE APOSEN-  
TADORIAS E PENSÕES**

Declaro-vos, para os devidos fins, que, de accordo com o art. 14 da lei n.º 5.109, de 20 de dezembro de 1926, só terão direito ás vantagens offerecidas pela Caixa de Aposentadorias e Pensões os empregados que tiverem entrado para os cofres dessa instituição com as contribuições que lhes competirem e estipuladas no art. 3.º.

Embora, pois, o empregado conte mais de 150 dias uteis de serviço, não se lhe deferirão direitos enquanto não se tornar effectivamente contribuinte da Caixa.

Porto Alegre, 31 de dezembro de 1927.

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

Pasta 67  
C: DR/AJL/ATL/SCI/CSI/FEL  
c/2.



CIRCULAR N.º 134

*Srs. Chefes de Oficinas e Inspectores*

**TRANSMISSÃO DE ORDENS**

Recommendo-vos accusardes em seguida qualquer ordem que receberdes desta chefia, por telegramma, carta ou circular, informando sempre sobre as providencias tomadas para o seu cumprimento.

Porto Alegre, 31 de dezembro de 1927.

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

Pasta 73

C: DR/AJL/ATL/SCL/CSL/FEL

c/2.

APPENDICE

ORDEM DE SERVIÇO N.º 403

*Aos Srs. Chefes e Inspectores do Movimento, do Trafego, da Tracção, Chefes de depositos, Instructores de Machinistas e agentes de estações.*

**REBOQUE DE LOCOMOTIVAS**

Fica terminantemente prohibido o reboque de locomotivas no centro dos trens.

Quando possivel, de accôrdo com as condições da Via Permanente, poderão vir as locomotivas juntas, na frente do trem.

Em hypothese alguma poderão vir tres locomotivas juntas.

A unica excepção a esta ordem é o reboque de locomotivas, quando recolhidas ás officinas para soffrerem reparações, as quaes poderão ser rebocadas no centro dos trens.

Assim, quando o serviço do Movimento o exigir, as locomotivas deverão correr escoteiras.

O movimento deve tomar todas as providencias no sentido de evitar, o mais possivel, a circulação das locomotivas escoteiras.

Porto Alegre, 2 de março de 1927.

*Celso Pantoja*  
Eng.º Chefe do Trafego, Int.º

*Frederico von Bock*  
Eng.º Chefe da Locomoção Int.º

C: CHO/1-2-3



## REGULAMENTO

### Sobre o uso da luz electrica nos carros de passageiros

1.º — E' terminantemente prohibido a qualquer pessoa, sem ser o chefe do trem, manipular as luzes.

2.º — Para produzir a luz vira-se a chave para a posição vertical e para a apagar torce-se á posição horisontal. Nunca deve ficar em posição angular.

3.º — As meias-luzes, inclusive as duas lampadas das plataformas, devem ser accesas 20 minutos e a luz completa 10 minutos antes da partida do trem da estação.

4.º — A ligação dos tomadores de corrente deve ser feita no momento de accender-se as lampadas, e deve ser retirada quando em viagem durante o dia, para evitar avarias nosapparelhos.

5.º — Ao chegar a uma estação terminal, e depois da retirada dos passageiros e de toda a bagagem, o chefe do trem apagará as luzes.

No caso que o trem pare de noite, por qualquer motivo, durante um tempo consideravel, só meia-luz deve ser usada, até continuar viagem.

6.º — Durante a limpeza dos carros só meia-luz se deve utilizar.

Os infractores d'esta ordem serão severamente punidos.

7.º — O chefe do trem está munido de um amarrado de chaves, connexões necessarias entre os carros e d'um regulamento sobre o uso da luz electrica, e será responsabilisado pelas faltas destes objectos.

8.º — Qualquer defeito que se notar nosapparelhos electricos, deve ser communicado pelo chefe de trem, mediante um memorandum, aos agentes das estações terminaes, afim d'estes providenciarem immediatamente.

9.º — A falta de observancia d'este Regulamento importará em severa punição dos responsaveis.

Santa Maria, 1.º de novembro de 1920.

*A Directoria.*

NOTA — Este Regulamento será affixado em cada carro de bagagem.

## INDICE ALPHABETICO POR MATERIAS

As epigraphes em typo preto correspondem á classificação da correspondencia, por assumptos, adoptada no archivo da 3.ª Divisão.

Os algarismos que se seguem ás epigraphes referem-se ao numero da circular; entre-parenthesis vae o anno a que corresponde a circular.

Abreviaturas adoptadas:

Circ = circular. Ord. serv. = ordem de serviço. App. = Appendice.  
An. = annexo. Div. = Divisão.

### A

#### Accidentes na linha

Comunicações sobre accidentes — devem ser sempre ende-reçadas a Porto Alegre, 297 (1926) .....	774
Descarrilamentos de locomotivas e vehiculos nos pateos das es-tações — prohibe puxal-os sobre as chaves para facilitar os encarrilamentos, 228 (1925) .....	567
Informações sobre accidentes — dá o modelo a ser observado nas - comunicações, 266 (1926) .....	744
Providencias recommendadas para restringir o numero de acci-dentes, 35 (1927) .....	896

#### Accidentes no trabalho

Apresentação de empregados feridos em serviço — manda de-clarar se são ou não contribuintes da Caixa, 45 (1926) ....	604
Aproveitamento de operarios indemnizados por accidentes no trabalho — pode ser feito si a incapacidade fôr parcial, 262 (1924) .....	501
Despesas com as victimas durante um anno — pertencem á Via-ção, 124 (1927) .....	1014
Despesas de funeraes por conta da Viação — estabelece o ma-ximo de 100\$, 271 (1921) .....	89
Vencimentos das victimas de accidente — Ver Empregados — vencimentos do pessoal — 244 (1925) .....	582

#### Animaes e vehiculos apanhados na linha

Recommendações a serem feitas aos machinistas no sentido de restringir os accidentes, 205 (1922) .....	161
--	-----



**Assumptos diversos**

Alteração nos vencimentos do pessoal — communicações a serem feitas á Cooperativa, 251 (1926) .....	737
Artigos sobre a Viação Ferrea, quaesquer, escriptos por funcionarios superiores, serão encaminhados ás revistas technicas, 130 (1927) .....	1027
Annuncios nos carros de passageiros — accordo estabelecido com a firma contractante, 127 (1926) .....	644
Arborização nas proximidades das casas occupadas por pessoal da 3. <sup>a</sup> Divisão, 247 (1926) .....	735
Dados fornecidos a particulares — é preciso previa autorização superior, 343 (1926) .....	799
Denominação dos trens de lenha — indica as iniciaes por que serão designados, 40 (1927) .....	901
Descarga de cinzas das fornalhas — prohibe-a sobre os aparelhos de desvios, 254 (1921) .....	83
Descarga de cinzas e escorias das fornalhas — reitera as recommendações da antecedente, 56 (1922) .....	119
Encaminhamento de requerimentos — deve ser feito por intermedio dos chefes immediatos, 236 (1924) .....	493
Excesso de altura no carregamento de vehiculos, 150 (1921) .....	43
Execução de obras — instrucções sobre a responsabilidade pessoal dos trabalhos, 54 (1927) .....	918
Fixação de avisos nas paredes — prohibição, 312 (1926) .....	784
Fornecimento de roupa aos carros serviço — responsabilidade pela conservação, 106 (1923) .....	303
Hortas e jardins nas casas de moradia — determina o plantio e cuidado, 321 (1926) .....	791
Ingresso no recinto da Viação em Santa Maria — instrucções, 22 (1924) .....	419
Moveis para uso de diversos operarios — discriminação e instrucções, 360 (1926) .....	805
Omissões em folhas de vencimentos — manda evital-as e punir os responsaveis por ellas, 84 (1927) .....	956
Ordens de serviço ao pessoal — recommenda a remessa de copia dessas ordens, 255 (1922) .....	180
Pessoal afastado do trabalho, em occupações particulares — prohibição, 226 (1926) .....	726
Pintura das locomotivas e tenders — para uniformizal-a, adopta um typo standard, 93 (1927) .....	968

Prisões no recinto da Viação — manda facilital-as, 234 (1925) ..	568
Rectificação de nomes — determina o modo de prestar informações nos requerimentos, 101 (1927) .....	974
Regulamentação do serviço de carros de administração, serviço, especiaes e passageiros, 293 (1926) (Ver Regulamentos e instrucções geraes) .....	766
Relações com os chefes de serviço — recommendações para que sejam esperados os chefes de outras divisões, 215 (1921) ..	59
Serviço de manobras — os particulares não podem manobrar vehiculos nas linhas da Viação Ferrea, 177 (1925) .....	553
Serviço do pessoal de machinas nos depositos — quando de folga, esse pessoal deve permanecer no deposito, 20 (1924) ..	416
Subscripções de donativos — prohibe-as terminantemente, 36 (1922) .....	111
Troca de correspondencia — estabelece as normas a serem observadas pelos chefes de depositos, 17 (1922) .....	105
Troca de correspondencia — estabelece as normas a serem observadas pelos inspectores e chefes de officinas, 18 (1922) ..	106
Uso de armas no trabalho — prohibição, 170 (1922) .....	156
Viagens de inspecção dos instructores de machinistas, 165 (1921) ..	47
Viagens de inspecção — recommendações aos instructores para acompanharem o serviço do pessoal dos trens, 166 (1921) ....	48
Volumes esquecidos nos trens — recommendações para que os empregados não soneguem os objectos achados, 15 (1921) ..	13

**Atrasos de trens**

Communicações a serem feitas diariamente sobre os atrasos de trens de passageiros da vespera, 109 (1925) .....	535
Fornecimento moroso de combustiveis ás locomotivas de trens especiaes de passageiros, 168 (1921) .....	49

**Attestados diversos**

Prohibição do fornecimento de attestados de serviço por parte dos chefes immediatos, 2 (1921) .....	9
---	---

**C**

**Caixa de Aposentadorias e Pensões**

Automoveis da Caixa — instrucções sobre a sua utilização, 94 (1927) .....	969
Contagem de tempo de serviço — encaminhamento dos requerimentos, 251 (1923) .....	360



Contribuições de augmento de vencimentos — modo de descontal-as, 108 (1927) .....	985
Escripturação dos descontos para a Caixa de Aposentadorias e Pensões, 205 (1923) .....	336
Fallecimento de empregados — communicações a serem feitas, 18 (1924) .....	415
Fiscalização da assistencia prestada pela Caixa, 170 (1926) .....	683
Honorarios de medicos estranhos á Caixa, 219 (1926) .....	718
Hospitalização de empregados — communicações sobre a classe da assistencia, 88 (1925) .....	527
Joia de ingresso — os readmittidos não devem tornar a pagal-a, 50 (1927) .....	914
Vantagens da Caixa — só têm direito os que pagarem as contribuições regulamentares, 133 (1927) .....	1031

**Casas para empregados**

Ver — **Empregados.**

**Combustiveis**

Arrecadação pelos machinistas das segundas vias dos pedidos de combustiveis organizados pelos agentes e capatazes, 129 (1922) .....	141
Assignatura de pedidos de combustiveis — recommendações aos machinistas, 137 (1922) .....	143
Assignatura de pedidos de combustiveis — reitera as ordens da precedente, 110 (1924) .....	457
Avaliação do combustivel recebido pelos machinistas, 279 (1922) .....	482
Brochuras do novo modelo de pedidos de combustiveis A-226 <sup>b</sup> , 101 (1922) .....	130
Combustivel atirado ao longo da linha — prohibição, 350 (1926) .....	803
Debito de lenha fornecida á Cooperativa — instrucções sobre o modo de fazel-o, 39 (1927) .....	900
Empilhamento de lenha — pilhas feitas muito proximo da linha, 300 (1926) .....	775
Empilhamento do carvão briquette em pyramides, 151 (1922) .....	150
Emprestimo de combustiveis — recommenda que a sahida e entrada constem do formulario A-269 <sup>bis</sup> , 79 (1927) .....	952
Fornecimento de combustiveis pelas estações (instrucções), 124 (1922) .....	138

Fornecimento moroso de combustiveis (ver Atrasos de trens) 168 (1921) .....	49
Fornecimento de lenha pelos armazens da Cooperativa — fixa o prego estabelecido, 74 (1927) .....	949
Intensificação no consumo de lenha — recommendações para reduzir as despesas, 218 (1926) .....	716
Pedidos em formularios A-226 <sup>b</sup> — as segundas vias não devem ser destacadas pelos depositos, 179 (1922) .....	158
Pilhas de lenha em baixo das linhas telegraphicas, 39 (1924) .....	439
Recebimento de carvão pelos depositos, instrucções para os casos em que um deposito retira vagões de carvão destinados a outro, 55 (1927) .....	920
Tomada de lenha não recebida — reitera as ordens prohibitivas, 157 (1924) .....	464
Tolerancia na medição dos carros de lenha, 135 (1922) .....	142
Vagões do transporte de carvão — manda organizar relações quinzenaes para fiscalizar-lhes a marcha, 30 (1927) .....	889
Vagões idem idem — manda fiscalizar-lhes a utilização, afim de que não sejam occupados em serviços estranhos, 34 (1927) .....	894
Vehiculos para transporte de carvão — alterações indevidas nos letreiros, 227 (1923) .....	347

**Composição de trens**

Ligação de carros de carga nos trens de passageiros, 100 (1926) .....	628
Conservação de locomotivas — ver <b>Locomotivas.</b>	
Conservação do material rodante — ver <b>Material Rodante.</b>	
Reboque de locomotivas — prohibe que seja feito no centro do comboio, 0.103 (1927) .....	1035

**Conta de capital**

Ver — **Despesas por conta de capital.**

**Dados estatísticos**

Atrasos na remessa dos impressos de modelo L-214, 308 (1923) .....	391
Dados fornecidos aos engenheiros fiscaes — devem sel-o por intermedio da chefia, 43 (1921) .....	18
Experiencias de caldeiras e aferição de manometros, 191 (1925) .....	505
(ver Experiencias de locomotivas) .....	550
Parte diaria dos machinistas — Ampliação e instrucções sobre o formulario L-214, 113/39 (1921) .....	16
Registo do tempo em paradas e manobras nas estações, 51 (1921) .....	20



**Despesas da 3.ª Divisão**

Classificação das despesas de custeio — remette o folheto, 24 (1924) .....	423
Debito de despesas — proíbe descarregar despesas de um em outro serviço, 188 (1924) .....	475
Despesas com doentes — onus á Viação pela extinção da Caixa de Socorro, 170 (1923) .....	329
Economia de luz electrica — fiscalização a ser exercida, 223 (1926) .....	720
Facturas de fornecimentos á Viação — devem ser examinadas e visadas pelos chefes immediatos, 117 (1921) .....	31
Facturas de hospitalização — devem vir a debito da Viação, 193 (1924) .....	476
Fiscalização dos pedidos de materiaes, 217 (1926) .....	714
Reducção de despesas — as vagas de aposentados só são prehendidas com autorização superior, 239 (1926) .....	732
Reducção de despesas — recommendações sobre medidas de economia, 206 (1926) .....	709

**Despesas por conta de capital**

Designação a ser dada á conta que supporta as despesas, 217 (1923) .....	341
Materiaes de conta capital — sómente com autorização superior podem ser retirados dos armazens, 180 (1924) .....	472

**Diarias de viagem**

Ver — <b>Empregados</b> — Diarias de viagem	
Quadro demonstrativo das instrucções dadas em circular n.º 162, de 1926, 44 (1927) .....	906

**E**

**Empregados**

<b>Casas occupadas por empregados.</b>	
Alugueres das pertencentes á Viação — modo de calculal-os, 70 (1927) .....	944
Declaração a exigir dos inquilinos obrigando-se a desoccuparem-nas, no prazo estipulado, 378 (1926) .....	919
Debitos á conta n.º 13 — proíbe a construcção de casas a debito dessa conta, 248 (1924) .....	495

Entrega de casas da Viação aos pretendentes — declara que a chefia a fará de accordo com as propostas dos chefes immediatos, 240 (1926) .....	733
Occupação das casas da Villa Belga em S. Maria — disposição a accrescer ao regulamento provisorio, 67 (1927) .....	941
Regulamento provisorio de occupação de casas na Villa Belga, em S. Maria, 255 (1926) .....	738
Typo "standard" de casas para o pessoal da Tracção, 109 (1924) .....	456

**Convocação de empregados.**

Declaração da palavra <b>convocado</b> na columna de observações das folhas de vencimentos, 80 (1926) .....	611
Direitos dos empregados provisorios, 134 (1926) .....	650
Empregados sorteados — aviso que deve ser dado quando regressam ao trabalho, 61 (1927) .....	929
Proibição do preenchimento de qualquer vaga por pessoa sujeita ao sorteio militar, 120 (1921) .....	32

**Demissão a bem do serviço.**

Readmissão de empregados sahidos de outras divisões — deve ser precedida de autorização superior, 256 (1926) .....	741
--	-----

**Descanso de pessoal.**

(Ver Locomotivas, escala de, 80 (1927) .....	953
--	-----

**Diarias de viagem dos machinistas.**

Diarias do pessoal de machinas dos trens pagadores, 16 (1926) .....	599
Diarias abusivas — recommendações para evitar irregularidades constatadas, 356 (1926) .....	804
Instrucções para a applicação de diarias a vigorar a partir de 15-9-26, 162 (1926) .....	668

**Escolas de empregados.**

Instituição de aulas nos depositos — instrucções sobre o modo de ministrar o ensino, 292 (1922) .....	190
Material escolar — estabelece os livros e objectos a serem adoptados nas aulas, 72 (1923) .....	291
Punições por faltas ás aulas — restabece o regimen de multas e, na reincidencia, demissão, 311 (1926) .....	783
Só serão promovidos operarios que saibam ler, escrever e as quatro operações, 358 (1923) .....	401
Uniformização dos relatorios mensaes dos professores, 374 (1926) .....	818



<b>Irregularidades commettidas pelos empregados.</b>	
Carros collocados na frente das locomotivas — prohibição dessa medida sem expressa autorização, 109 (1923) .....	304
<b>Licenças aos empregados.</b>	
Assignatura de requerimentos — devem ser do proprio punho, 16 (1924) .....	414
Attestados medicos viciados — recommendações, 38 (1926) ....	602
Despachos de requerimentos — autorização dada aos chefes immediatos, 230 (1923) .....	350
Despesas de licenças com vencimentos para tratar da saúde — recommenda providencias para restringil-as, 89 (1927) .....	963
Documentos viciados — recommendações, 208 (1924) .....	480
Endereço de requerimentos — dispensa a indicação da localidade, 209 (1924) .....	481
Ferías annuaes — instrucções, 69 (1924) .....	442
Ferías annuaes — os requerentes devem consultar previamente aos seus superiores, 173 (1924) .....	470
Observações a serem feitas nas folhas de vencimentos, 7 (1927) ..	840
Prazo em que devem ser feitos os requerimentos de licença ou justificação de faltas, 18 <sup>a</sup> , (1927) .....	854
Protocollo de requerimentos, 144 (1924) .....	462
Requerimentos de licença — instrucções sobre as informações a prestar, 95 (1926) .....	616
Requerimentos de licença — recommendações, 135 (1926) ....	652
Requerimentos de licença para tratamento de saúde, 123 (1926) ..	639
Requerimentos — não devem conter mais de um pedido, 78 1925 .....	523
Requerimentos retardados — recommendações, 37 (1926) .....	601
<b>Movimento do pessoal.</b>	
Admissão de menores em cargos de adultos, 108 (1926) .....	630
Admissão de pessoal — estabelece as normas que a devem preceder, 48 (c) (1927.) .....	910
Admissões precedidas de exame medico, 361 (1926) .....	808
Alterações de ponto — dá exemplo das communições telegraphicas, 76 (1927) .....	950
Apresentação de empregados removidos — memorandum a ser feito indicando os dados que lhes são relativos, 73 (1925)..	521
Demissão de empregados — instrue sobre as causas que devem ser indicadas nas folhas, 83 (1925) .....	524

Demissão de empregados — faz notar a falta de observancia das ordens da entecedente, 237 (1926) .....	731
Demissão de empregados — recommenda a declaração explicita dos motivos de demissões, 65 (1927) .....	938
Direitos dos empregados provisorios, 134 (1926) .....	650
Distribuição de vencimentos de pessoal que sahe entre o que fica — prohibe essa pratica, 89 (1926) .....	613
Dispensa de empregados — não póde ser feita sem approvação da chefia, 71 (1923) .....	290
Foguistas servindo de machinistas — é necessaria a autorização da chefia, 155 (1923) .....	326
Licenças em casos de remoção — informações a serem prestadas por uma a outra Divisão, 43 (1927) .....	905
Observancia de categorias nos livros de ponto, 231 (1926) .....	727
Observancia das categorias nos livros de ponto — prohibe a designação, sem autorização previa, de empregados para servir em classe superior, 72 (1927) .....	947
Parentes subordinados em serviço — prohibição, 241 (1926) ..	734
Provisamento de vagas — manda adoptar, nas promoções, o criterio da antiguidade e só excepcionalmente o de merecimento, 165 (1924) .....	466
Readmissão de empregados — indagações a respeito dos motivos por que deixaram a repartição anterior, 257 (1925) .....	589
Readmissão de empregados — reitera recommendações sobre o prazo a ser observado, 29 (1927) .....	887
Remoção de empregados — devem viajar em trens de passageiros, indo a bagagem no vagão, 103 (1925) .....	531
<b>Pedidos de emprego.</b>	
Registro aberto no Escriptorio Central para inscripção de candidatos, 251 (1921) .....	82
<b>Praticantes de machinistas.</b>	
Instrucções sobre o modo de preparar candidatos a machinistas, 56, (1923) .....	271
<b>Referencias a empregados.</b>	
Manda declarar categorias, sempre que se referir a empregados, 3 (1922) .....	101
<b>Vencimentos do pessoal.</b>	
Abonamento de dias de serviço não realizado — prohibição, sem ordem superior, 134 (1921) .....	36



**Inventarios**

Baixa de vehiculos imprestaveis — instrucções ás officinas, 103 (1927) .....	977
Material rodante imprestavel — relação dos vehiculos que devem dar baixa, 136 (1926) .....	653
Termo de baixa de 32 locomotivas e 305 vehiculos — relação e instrucções, 279 (1923) .....	376

**Irregularidades commettidas pelo pessoal**

Ver — Empregados.

**Licenças a empregados**

Ver — Empregados.

**Licenças de trens**

Antecedencia com que devem ser annunciados os trens de lenha e autos de linha, 57 (1927) .....	923
Entrada de trens nas chaves — signaes necessarios, 130 (1926) .....	648
Guarda das licenças durante um mez por parte dos machinistas, 208 (1921) .....	57
Interrupção das linhas telegraphicas — signaes a serem dados aos feitores, 290 (1926) .....	763
Licenças de côr branca com recommendações especiaes — devem ser remettidas á chefia, 110 (1922) .....	132
Licenças de passagem nos desvios desprovidos de guarda-chaves, 324 (1926) .....	794
Reitera ordens para que as licenças sejam entregues pessoalmente pelos agentes aos conductores e por estes aos machinistas, 46 (1927) .....	909

**Locomotivas**

**Avarias de locomotivas.**

Bandagens quebradas (informações a serem prestadas sobre), 132 (1926) .....	649
Estancamento de estais quebrados por meio de tarugos (prejuizos decorrentes de tal pratica), 328 (1922) .....	216
Guarda-fogo nas portas das fornalhas das locomotivas Borsig, 412 (1923) .....	409

Instrucções sobre o modo de fazer communições de avarias, 21 (1927) .....	856
Instrucções idem, idem, additamento á precedente, 32 (1927)....	892
Placa tubular das fornalhas de locomotivas, (emprego de chapas de aço) 15 (1926) .....	598

**Condições das locomotivas.**

Conservação das locomotivas dos trens de lastro e lenha, 114 (1926) .....	634
Copos lubrificantes de braceria (medidas para evitar as perdas), 48 (1923) .....	268
Descuido na conservação das caldeiras, 101 (1925) .....	530
Disposição do "peticoat-pipe" das locomotivas Mikado 501 a 520 e diametro minimo permittido na bocca de escapamento, 238 (1921) .....	80
Experiencias de caldeiras e aferição de manometros, 255 (1924) (vêde experiencias) .....	496
Mangas dos eixos das locomotivas da Viação (dimensões estabelecidas) 68 (1923) .....	289
Nomenclatura official da locomotiva e suas partes, 327 (1922) .....	214

**Escalas de locomotivas.**

Descanso de machinistas, foguistas e ajudantes, 191 (1926) ....	698
Descanso do pessoal de locomotivas; manda observar as ordens vigentes, 80 (1927).....	953
Instrucções sobre a organização das escalas telegraphicas (introdução do formulario L-40), 311 (1922) .....	198
Locomotivas ao serviço dos trens de lastro, lenha e carvão, 194 (1923) .....	332
Locomotivas viajando fóra de seu trecho habitual (modo de fazel-as figurar em escala), 262 (1923) .....	364

**Experiencias de locomotivas.**

Exame das locomotivas antes de serem reparadas, 380 (1922) ....	229
Exame das locomotivas antes e depois de cada reparação geral, 394 (1922) .....	233
Experiencias de caldeiras e aferição de manometros, 255 (1924) .....	496
Experiencias de caldeiras e aferição de manometros, 191 (1925) .....	556
Trechos de linhas em que devem ser feitas as experiencias, 47 (1926) .....	605

**Incorporação de locomotivas.**

Material rodante e de tracção adquirido ao cel. Evaristo Lopes dos Santos, 14 (1927) .....	846
--	-----



**Modificação de locomotivas.**

Apparelhamento das locomotivas para a utilização economica dos combustiveis — instrucções ao pessoal, 106 (1927) ..... 980

Apparehos das locomotivas Mikado 521 a 530; disposição standard, 126 (1927) ..... 1016

Caixas de fumaça e disposição de seus órgãos; instrucções, 129 (1927) ..... 1021

Detentores de fagulhas (recommendações sobre a limpeza), 311 (1923) ..... 393

Engates da frente das locomotivas (medidas para evitar a ruptura dos mangotes), 171 (1925) ..... 551

Gachetas metallicas das locomotivas Mallet e Mikado Henschel substituição), 206 (1925) ..... 559

Limpa-trilhos das locomotivas de manobra, 76 (1925) ..... 522

Mancaes de guia das hastes de Slide da machina de baixa pressão das locomotivas Mallet, 172, (1923) ..... 330

Peças nos tenders para pendurar dois baldes, 25 (1923) ..... 246

Pinos das rodas conjugadas das locomotivas, 288 (1923) ..... 383

Porta da carvoeira dos tenders das locomotivas Mountain — alterações a serem feitas, 59 (1927) ..... 925

Reforço nas cabeceiras dos tenders das locomotivas Borsig, 5 (1924) ..... 413

Reservatorio de vacuo nas locomotivas Borsig, 212 (1923) ..... 338

Sapata de cruzeta das locomotivas ns. 501 a 520 e outras, 51 (1924) ..... 441

Tampas de copos de paralelos (substituição de dobradiças por tampas de folha) 305 (1926) ..... 779

Valvula de aspiração nas locomotivas de gaveta plana, 220 (1923) ..... 343

**Movimento de locomotivas.**

Transporte de locomotivas pesadas nos trechos de pontes fracas, 236 (1925) ..... 569

**Reparação de locomotivas.**

Aproveitamento de material usado por ocasião das reparações instrucções sobre as medidas economicas necessarias), 205 (1924) ..... 477

Autorização necessaria para a retirada de locomotivas destinadas a reparações demoradas, 62 (1926) ..... 607

Boletins de reparação de locomotivas e tenders (impressos de modelos L-55 e L-49 que as devem acompanhar), 224 (1924) ..... 488

Classificação das reparações — ver Serviço de escriptorio, 386 (1922) ..... 230

Freio Gresham and Craven (obrigatoriedade de sua adopção em todas as locomotivas), 160 (1924) ..... 465

Injectores das locomotivas Mikado, Mallet e Mountain — os do typo Nathan não devem ser substituidos, 107 (1927) ..... 984

Intensificação na reparação de locomotivas (produção que deve dar cada Officina), 8 (1925) ..... 511

Juntas esphericas dos canos conductores de locomotivas Mallet, 154 (1925) ..... 543

Numeração dos tenders (uniformização dos typos), 248 (1923) ..... 359

Pressão de regimen da locomotiva n.º 161, 425 (1923) ..... 410

Sobretampas da caixa de valvula de distribuição — adopção em todas as locomotivas — 148 (1923) ..... 322

Solda a oxygenio de cantoneiras nas caixas de graxa dos tenders das locomotivas Borsig, 290 (1921) ..... 98

Tirantes internos de segurança da caldeira e fornalha (recommendações sobre o exame a ser feito) 258 (1924) ..... 500

**Situação das locomotivas.**

Observações sobre o modo irregular como são feitos os quadros quinzenaes das situações das locomotivas, 82 (1921) ..... 24

**Lotação de trens.**

Aproveitamento de locomotivas — communicações a serem feitas, 33 (1923) ..... 248

Excesso de lotação em rampas — divisão de um trem em duas ou mais partes, T-578-L-305 (1923) ..... 386

Justificação do machinista quando sua locomotiva não puder rebocar a lotação completa, 360 (1923) ..... 402

Locomotivas escoteiras por conta da tracção — seu grande numero, recommendações, 275 (1923) ..... 370

**Lubrificantes.**

Consumo de Oleo C — recommendações para que seja reduzido, 63 (1923) ..... 285

Detalhes de lubrificação — chama a attenção para o excesso de consumo de oleos e dá instrucção a respeito, 103 (1924) ..... 452

Detalhes de lubrificação — remette o desenho E. C.-49, 108 (1924) ..... 455



Enchimento armazenado; precauções para conservar-lhe uniforme a saturação, 31 (1927) .....	891
Lubrificação de vehiculos — excessivo numero de bronzes queimados, 255 (1925) .....	587
Lubrificação dos centros dos trucks; apoios lateraes e roscas de freio com graxa, 13 (1923) .....	242
Lubrificação de locomotivas; relatorio do eng.º chefe no Brasil, da S. A. Oleo Galena Signal, 26 (1927) .....	869
Lubrificação periodica — additamento ás instrucções vigentes, 175 (1926) .....	684
Lubrificação periodica — modificação das instrucções, 279 (1926) .....	756
Oleos Galena A, B, C; determina-lhes o peso especifico, 68 (1927) .....	942
Reaproveitamento de oleo e estopa contidos no enchimento velho, 307 (1926) .....	780
Tabella de consumo de kerozene — desenho T-23, 264 (1923) ..	366
Tabella de consumo de oleo nas locomotivas ns. 521 a 530 — 531 a 534 — 621 a 630 — 631 e 632 — 801 a 825, 151 (1926) ..	665
Tampas de lata de kerozene nas caixas de graxa; prohiibe a collocação, 16 (1927) .....	851

**M**

**Machinas e ferramentas.**

Apparelhos de rectificar eixos, 52 (1922) .....	117
Apparelhos de limpar tubos, 127 (1923) .....	314
Ferramentas e accessorios pertencentes ás locomotivas (modelo L-17) 42 (1923) .....	249
Ferramentas, idem, idem, idem, idem 43 (1923) .....	254
Ferramentas, " " " (organização) 46 (1923) .....	258
Ferramentas, " " " (instrucções) 47 (1923) .....	264
Ferramentas, " " " (latas de correspondencia), 114 (1923) .....	309
Ferramentas de postos de vizita, 110 (1923) .....	305
Pedidos de ferramentas, 234 (1924) .....	489

**Material rodante.**

<b>Alteração na numeração do material rodante.</b>	
Comunicações das Officinas aos agentes, 254 (1923) .....	361
Duplicatas — Recommendações sobre factos observados, 95 (1925) ..	529

**Avarias no material rodante.**

Abá da cobertura do zinco amassada, 370 (1922) .....	227
Descuido e responsabilidade do pessoal, 78/9 (1921) .....	12
Entrada do pessoal dos postos de vizita nos carros, 188 (1926) ..	696
Medidas contra as que se dão por incendio ou por gotteiras, 128 (1927) .....	1019
<b>Conservação do material rodante.</b>	
Apoios das bordas dos vagões plataformas, 398 (1922) .....	236
Apoios lateraes stucki, 236 (1926) .....	730
Bronzes para os vagões gradeados da serie 6250 a 6309, 39 (1926) ..	603
Cobertura dos carros Familleureux; instrucções sobre a applicação do Enduit special, 64 (1927) .....	934
Conservação e limpeza dos lustres, tulipas e lampadas dos carros; modo de fazel-as, 115 (1927) .....	997
Correntes de segurança nos trucks dos carros de passageiros; todos estes vehiculos, ao serem reparados, devem levar-as, 58 (1927) .....	924
Desgaste minimo permittido nas mangas dos eixos de vehiculos, 322 (1922) .....	212
Falta de ferragens nos vehiculos, 257 (1923) .....	363
Folgas nos apoios lateraes dos trucks de vehiculos, 195 (1922) ..	160
Folga lateral dos vagões de carga — manda uniformizar em 5 millimetros de cada lado a folga nos batentes lateraes, 66 (1927) .....	940
Frisos cortantes nas bandagens, 64 (1923) .....	286
Graduação de freios nos postos de vizita; prohiibe a utilização de pregos e terefondes, 1 (1927) .....	835
Higiene nos carros de classe, 236 (1923) .....	335
Lavagem dos carros, 234 (1923) .....	353
Letreiros e numeração illegiveis nos vehiculos, 159 (1922) .....	153
Limpeza interna dos vagões gradeados, 281 (1922) .....	188
Mangas dos vagões adquiridos á E. F. Paulista, 231 (1923) .....	351
Mau estado dos freios dos vagões de carga, 242 (1922) .....	178
Pára-choques automaticos pequenos (Henricot), 113 (1923) ....	307
Pinos dos trincós das portas de vagões de carga, 100 (1922) ....	128
Regulamento do serviço de pinos e manilhas, 224 (1922) .....	168
Revisão e conservação dos vehiculos de trens de lastro e lenha — devem ser feitas como nos trens de carga, 21.ª (1927) ..	865
Saboneiteiras para sabão liquido nos carros de classe, 239 (1923) ..	356
Sarrafos no assoalho dos vagões gradeados, 306 (1922) .....	196
Segurança e limpeza de vehiculos nas estações, 9 (1923) .....	239



Trincos das janellas de carros, 323 (1926) .....	793
Vagões com gotteiras, 245 (1923) .....	358
Vidros quebrados (communicações á Inspectoria do material rodante) 89 (1924) .....	450
<b>Incorporação de material rodante.</b>	
Material rodante e de tracção adquirido ao sr. Evaristo Lopes dos Santos, 14 (1927) .....	846
<b>Intercambio de material rodante.</b>	
Convenio celebrado com a Jewish Colonisation Association, 276 (1921) .....	90
Debito de despesas com vehiculos da Brasil Great Southern Railway, 179 (1925) .....	554
Reparação de vehiculos de outras estradas, 174 (1925) .....	552
<b>Modificações no material rodante.</b>	
Afastamento dos trucks dos carros typo standard, 179 (1924)....	471
Alterações nas mesas dos carros adquiridos á Familleureux, 138 (1926) .....	660
Alterações no material sem ordem superior, 128 (1923) .....	316
Ambulancias para carros de soccorro, de bagagem e pagadores, 303 (1926) .....	776
Apoios das hastes dos freios de vagões plataformas, 100 (1923)	300
Applicação do ferro U para segurança dos pára-choques de vagões, 293 (1922) .....	191
Bordas nas cabeceiras dos vagões plataformas de transporte de lenha — manda augmental-as, de 1 para 1,20 metros, 22 (1927) .....	866
Braços de macacos (modo de fixal-os á mesa), 75 (1922)....	123
Cobertura dos vagões gradeados adquiridos á Wumag, 316 (1926)	786
Correntes de segurança dos vagões de 28 toneladas, adquiridos á E. de Ferro Noroeste do Brasil, 252 (1925) .....	585
Corrente para accionamento de engates automaticos — mostra a respectiva fixação, 102 (1927) .....	975
Cubos de cobre e ferro fundido nos W. C. dos carros (substituição) 292 (1926) .....	764
Cylindros de freios Gresham (aproveitamento dos que estão na sucata), 232 (1923) .....	352
Eixos montados para vagões da serie 7000, 321 (1923) .....	394
Espelho de cabeceira de pára-choques de vagões de 16 toneladas, 388 (1923) .....	406

Esferas de rolamento no prato central e rolos lateraes nos trucks dos carros Familleureux — manda substituir os pratos pelos do typo standard, 62. <sup>a</sup> (1927) .....	931
Folles de intercommunição, 165 (1926) .....	674
Idem, idem, idem, 207, (1926) .....	710
Folles de intercommunição nos carros — alturas standard do topo dos trilhos, 117 (1927) .....	1000
Folga nos apoios lateraes dos 200 vagões fechados de 24 toneladas — manda augmental-a, 25 (1927) .....	868
Fueiros e correntes em vagões plataformas do transporte de madeira — manda adoptar o typo standard, 110 (1927) ....	987
Fueiros, idem, idem — collocação do gancho em diversas alturas, 131 (1927) .....	1028
Gaiolas para transporte de cães nos carros de bagagem, 326 (1926) .....	797
Indicações nos eixos montados; márecação a ser feita nos eixos em trafego e nos que sahem das officinas, 116 (1927) .....	998
Janellas lateraes das cabeceiras dos vagões, 493 (1922) .....	159
Lanternins dos carros de passageiros typo standard, 153 (1925)	542
Idem, idem, idem, 113, (1926) .....	633
Lanternins dos carros de passageiros — determina a adopção das chapas perfuradas, em vez de tela metallica, 88 (1927)	962
Letreiros das portas das patentes dos carros adquiridos á Familleureux e á Wumag, 370 (1926) .....	814
Letreiros e pintura interna dos carros, 214 (1926) .....	712
Medidas contra roubos nos vagões, 74 (1924) .....	445
Mesinhas nos carros de 1. <sup>a</sup> classe dotados de folles de intercommunição — novas alterações a serem introduzidas, 17 (1927)	852
Mesas para os carros dormitorios — manda diminuir-lhes o tamanho e tornal-as desmontaveis, 105 (1927) .....	979
Molas ellipticas standard para os carros Familleureux; seu aproveitamento, 49 (1927) .....	913
Numeração dos lugares nos carros de passageiros; alteração para uniformizar-lhe a disposição, 36 (1927) .....	897
Pára-choques dos vehiculos de trens de passageiros, 24 (1923)	245
Pinos e furos de engates — manda uniformizal-os, conforme o desenho B-347, 99 (1927) .....	972
Porta-toalhas para carros de passageiros, 255 (1923) .....	362
Protecção nos vagões para evitar a entrada de fagulhas, 60 (1923)	281
Idem, 101 (1923) .....	301



Reforço das cabeceiras dos vagões em geral e dos que estão dotados de pára-choques automaticos major junior, 216 (1923)	340
Idem, 265 (1923)	369
Reservatorios de agua nos 30 carros adquiridos á Familleureux, 64 (1926)	608
Idem, idem, idem, 92 (1926)	614
Supportes da corda de signal nos carros de passageiros — manda retiral-os, por estarem em funcionamento as installações de freio a vacuo, 112 (1927)	993
Substituição prohibida de gachetas metallicas por outras de corda, 172 (1922)	157
Supportes de corda de signal, 115 (1921)	30
Tirantes lateraes dos montantes dos carros, 257 (1924)	498
Travessas de descanso dos pés nos bancos de carros de passageiros, 287 (1926)	762
Trincos dos vagões typo E e O, 350 (1923)	399
Valvulas de alarme nos carros de passageiros, 224 (1926)	721
Vestibulos e folles de intercommunição nos carros (installações) 264 (1925)	593
Idem, idem, (instrucções) 137 (1926)	659
Idem, idem, standardização das extremidades dos carros, 225 (1926)	722
Typo standard adoptado para a reconstrucção de carros, 289 (1922)	189
<b>Montagem do material rodante.</b>	
Dispositivo para facilitar a reparação ou substituição das telhas de zinco dos 200 vagões fechados de 24 toneladas da Dyle et Bacalan, 177 (1926)	692
Reforço nos trucks dos 60 vagões Wumag ns. 6250 a 6309, 344 (1926)	800
Ruptura das travessas centraes de ferro U dos 60 vagões gradeados ns. 6250—6309, 269 (1926)	749
<b>Reparação do material rodante.</b>	
Altura dos pára-choques ao nível dos trilhos, 212 (1921)	58
Apoios dos pés nos bancos dos carros de passageiros, 109 (1926)	631
Aproveitamento das laminas das molas, 310 (1923)	392
Autorização necessaria para a reparação de carros de serviço, 119 (1926)	638
Bancos dos carros de segunda classe, 112 (1926)	632

Bordas moveis nos vagões de lastro e de transporte de carvão — manda conserval-as, 97 (1926)	619
Bordas das cabeceiras dos vagões plataformas — manda reforçal-as com cantoneiras de ferro, em vez de tubos, 78 (1927)	951
Carros com rodados typo O, 146 (1925)	540
Composição de gacheta metallica, 297 (1923)	384
Conservação dos tirantes longitudinaes dos vagões gradeados, 136 (1923)	319
Correntes de segurança de que devem estar providos os vehiculos, 72 (1925)	520
Depositos de agua nos carros de passageiros, 60 (1926)	606
Depositos de agua potavel nos carros de passageiros desprovidos de filtros, 109 (1927)	986
Entrega de vehiculos reparados pelas officinas á tracção — instrue sobre o modo de fazel-a, 123 (1927)	1011
Fixação dos montantes das caixas dos vagões gradeados, 215 (1923)	339
Instrucções sobre a conservação e reparação de vehiculos, 211 (1924)	482
Mangas e flanges dos eixos de vehiculos; rectificação constante a ser feita, 13 (1927)	845
Polimento de metaes — manda fazel-o nos metaes amarellos dos carros, 104 (1927)	978
Regularização da entrega de vagões sahidos das officinas, 264 (1921)	87
Reparação de vehiculos das estradas do norte, 310 (1922)	197
Rotulos nos vehiculos retirados do trafego, 156 (1922)	152
Tocos ou cunhas entre os montantes e as diagonaes dos vagões reparados, 44 (1923)	255
Vehiculos deixados nas estações por estarem com bronzes queimados; aviso a ser dado previamente pelos agentes aos machinistas, 45 (1927)	907
<b>Situação do material rodante.</b>	
Fornecimento prohibido de dados relativos ao material rodante, sem autorização superior, 105 (1925)	532
Sahidas de vehiculos reparados discordantes das situações mensaes, 45 (1923)	257

**Materiaes.**

<b>Balanços de materiaes.</b>	
Conservação das balanças nos depositos, 156 (1925)	544



Diferenças entre as existencias reaes e as encontradas nos combustiveis dos depositos, 61 (1923) .....	283
Offertas e encomendas de materiaes. Aferição de tubos de oxygenio, 116 (1926) .....	636
Bandagens de locomotivas e vehiculos (dados sobre) 192, (1925) .....	558
Medidas para evitar a repetição de encomendas, 319 (1926) .....	789
Numeração exclusiva de bandagens, 2 (1926) .....	597
Rebolos de esmeril — caderno em ferro prussiato contendo dados sobre os differentes typos, 380 (1923) .....	403
Relação numerica dos modelos de fundição enviados á fabrica de aço de São Paulo, 281 (1923) .....	382
Tubos para as locomotivas (dados technicos para a encomenda) 37 (1925) .....	514
Vizitas de commerciantes ás Officinas, 139 (1926) .....	661
<b>Remessas e extravios de materiaes.</b>	
Atraso na chegada dos materiaes despachados pelos armazens, 62 (1923) .....	284
Barris de oleo vasio — devolução aos armazens, 296 (1922) ..	495
Boccaes de mangotes avariados — remessa ás Officinas para reparação — 394 (1926) .....	827
Columna de freio a mão dos tenders — reposição das que foram retiradas e remessa das restantes ás Officinas, 81 (1922) ..	124
Devolução aos armazens dos materiaes em excesso nos depositos e postos de visita, 310 (1926) .....	782
Devolução de bronzes velhos — disparidade das quantidades de bronzes novos enviados pelas Officinas, 220 (1925) .....	564
Devolução de bronzes velhos — reiteração das recommendações, 186 (1926) .....	695
Devolução e transferencia de materiaes — instrucções do Almo-xarifado aos sub-armazens, 28 (1927) .....	885
Devolução de material avariado ás Officinas, 111 (1921) .....	27
Devolução de material avariado ás Officinas; as remessas devem ser quinzenaes, 136 (1921) .....	37
Encaixotamento de bronzes remetidos ás Officinas, 42 (1922) ..	113
Fiscalização de materiaes de fundição — instrucções sobre o modo de devolve-os por intermedio dos armazens, 199 (1926) ..	700
Fornecimento de materiaes — manda citar o n.º do formulario A-10 nas reclamações, 23 (1927) .....	867
Mangotes avariados — relação mensal indicando as causas das substituições, 317 (1926) .....	787

Materiaes devolvidos aos armazens — qualquer que seja, deve organizar-se a nota de devolução de modelo A-22, 371 (1926) ..	816
Materiaes violados ou extraviados — instrucções aos destinatarios, 160 (1922) .....	155
Metalação de bronzes — criação de lote — 261 (1926) .....	742
Molas cansadas de locomotivas e vehiculos que devem ser enviadas ás Officinas, 263 (1921) .....	86
Pedidos telegraphicos urgentes de materiaes ás Officinas, 124 (1923) .....	313
Relação numerica dos modelos de fundição enviados á fabrica de aço Paulista; folheto destinado a facilitar os pedidos, 20 (1927) ..	855
Remessa de materiaes de fundição, velhos e usados, e bronzes de caixas de graxa — classificação dos materiaes, 200 (1926) ..	704
Rodados avariados — devolução ás Officinas, 152 (1924) .....	463
Saccos de aniagem recebidos com carvão de forja — devolução aos armazens, 387 (1923) .....	405
Sapatas de freios — verificação de seu reaproveitamento antes de serem devolvidas como imprestaveis, 241 (1923) .....	357
Stock de bronzes nos depositos e postos de visita — dotação de cada posto, 391 (1926) .....	820
Tambores de ferro vasio, de oleo L — devolução aos armazens, 163 (1923) .....	327
Tubos de carbureto vasio — devolução aos armazens, 134 (1923) ..	318
Tubos de gaz carbonico e oxygenio — marcação a ser feita para evitar enganoso, 218 (1925) .....	563
Vidros de tinta vasio; — devolução ao armazem de Papelaria, 187 (1925) .....	555
<b>Requisições de materiaes.</b>	
Concerto de pás de carvão (lote aberto) 304 (1926) .....	776
*Fornecimento de lampadas por intermedio da Inspectoria de Electricidade (instrucções) 55 (1923) .....	270
Organização dos formularios de requisição de materiaes (instrucções) 152 (1921) .....	45
Pedidos por conta da Via Permanente (copia que se lhe deve dar) 295 (1926) .....	773
Pedidos de peças ás Officinas (recommendações para que as poupem) 348 (1922) .....	225
* Pedidos telegraphicos de materiaes (instrucções) 77 (1921)....	22
Pedidos telegraphicos de peças para locomotivas e vehiculos, 98 (1922) .....	127
Pedidos de molas concertadas, de preferencia ás novas, 239 (1926) ..	798
Supprimento e qualidade de materiaes (instrucções) 325 (1926) ..	795



**Movimento do pessoal**

Ver — **Empregados**

**O**

**Obras e edificios**

Alterações ou augmentos nos edificios — aviso a ser dado aos engenheiros residentes, 116 (1923) .....	310
Conservação de edificios — regulamentação da despesa com a substituição de vidros quebrados, 320 (1926) .....	790
Construcção ou modificação de edificios — prohibe-as sem previa audiência da 4.ª Divisão, 52 (1927) .....	915

**P**

**Passes e transportes de bagagem**

Concessão de passes gratuitos e com abatimento — instrucções, 278 (1924) .....	504
Concessão de passes gratuitos — é extensiva apenas ás pessoas residentes sob o mesmo tecto e economia dos empregados, 83 (1927) .....	955
Empregados viajando em trens de carga — autoriza a viagem, nos vagões de mudança, da familia do empregado, (c) 162 (1927) .....	895
Expedição de volumes por conta da Viação — só os materias devem ser guiados, 278 (1926) .....	754
Leitos nos carros dormitorios — as requisições são exclusivamente para viagens de serviço, 62 (1927) .....	930
Passagens com 75 % de abatimento — encaminhamento dos requerimentos — ord. de serv. n.º 26, da 2.ª Divisão (1926 — App.) .....	831
Passes livres e com 75 % — os aposentados não têm direito, 228 (1926) .....	728
Passes livres ou com abatimento — relação a ser organizada nas Officinas e inspectorias, 12 (1927) .....	844
Requerimentos de passes — devem trazer os nomes das pessoas portadoras, 179 (1926) .....	693
Requerimentos de passes para empregados — devem declarar si o interessado tem licença, 271 (1926) .....	750
Transporte de bagagem — prazo em que os empregados devem desoccupar os vagões de sua mudança, 257 (1922) .....	481

Transporte em serviço — recommenda exactidão na pesagem dos materiaes, 82 (1922) .....	126
Viajar em locomotivas — pessoas autorizadas a fazel-o, 234 (1922) .....	169

**Pedidos de emprego**

Ver — **Empregados.**

**Politica**

Qualificação eleitoral — inclusão dos votantes na circumscripção eleitoral em que residem, 117 (1924) .....	459
Qualificação eleitoral — Providencias para que seja promovida por pessoal da estrada, 141 (1926) .....	662

**Praticantes de machinistas**

Ver — **Empregados.**

**Punições e responsabilidades**

Boletins de punição — devolução indispensavel por parte dos empregados, 393 (1923) .....	407
Falta de applicação de punição ao pessoal das Officinas, 114 (1921) .....	28
Pharóes de locomotivas apagados — multas aos machinistas culpados, 47 (1921) .....	19
Multas e responsabilidades — as propostas devem ser feitas em formularios X-20, 53 (1927) .....	916
Propostas de punição — indicação dos numeros de matricula, 50 (1924) .....	440
Propostas de punição — os culpados não devem conhecel-as previamente, 117 (1923) .....	311
Relevação de multas — recommendações para que as propostas de punição sejam estudadas, 84 (1926) .....	612
Responsabilidade nas informações — recommenda franqueza da parte dos funcionarios informantes, 56 (1927) .....	922
Suspensão de empregados — autorização aos inspectores para fazerem-na em casos especiaes, 104 (1926) .....	629

**R**

**Recceita e despesa da Viação**

Ver — **Reducção de despesas** — 206 e 239 (1926).



Ver — Serviço de escriptorio — Orçamento e custo real das obras, 90 (1927) .....	964
---	-----

**Regulamentos e instrucções geraes**

Assignatura do livro de ponto — extracto do regulamento, 114 (1924) .....	458
Attitude disciplinar do pessoal — manda observá-la, pelo pessoal subalterno, em relação aos superiores hierarchicos, 82 (1927) ..	954
Automoveis de linha — sua utilização, em casos especiaes, pe- los medicos da caixa, 125 (1927) .....	1015
Cadernetas de lotações — instrucções aos professores das aulas dos depositos, 198 (1923) .....	333
Competencia das inspectorias do material rodante e de tracção na conservação dos vehiculos, 169 (1926) .....	678
Conducção de trens de carga — instrucções sobre o modo de manobrar trens extensos, 45 (1927) .....	849
Cunhas ajustaveis automaticos Franklin — desenho G-22 e in- strucções, 122 (1925) .....	537
Disciplina e boa ordem — attitudes disciplinares recommenda- das ao pessoal, 161 (1921) .....	46
Formato de desenhos — estabelece uniformidade, 127 (1927) ..	1018
Guia do machinista e do fogueiro das locomotivas — instrucções sobre a conservação e uso do livro, 5 (1927) .....	838
Gradação das valvulas de segurança das caldeiras, 162 (1925) ..	546
Ingresso no recinto da Viação em Santa Maria (Ver <b>Assumptos diversos</b> ) 22 (1924) .....	449
Instrucções e graphics sobre o velocimetro Teloc, 240 (1925) ..	571
Instrucções sobre a conducção efficiente das locomotivas super- aquecidas, 278 (1923) .....	371
Instrucções sobre alguns aparelhos de que estão providas as novas locomotivas Mikado e Mallet Henschel, 114 (1925) ..	536
Instrucções sobre o manejo do freio Riggenbach, 59 (1925) ....	518
Instrucções sobre o manejo do freio Riggenbach, 66 (1925) ....	519
Instrucções sobre o pyrometro thermo-electrico, installado nas locomotivas Mallet e Mikado Henschel e Mountain, 98 (1926) ..	621
Instrucções sobre os deveres que cabem aos instructores de ma- chinistas, 178 (1921) .....	52
Machinistas em estações onde não ha deposito — subordinacão aos agentes, 86 (1923) .....	297
Manobras em via publica — instrue sobre o modo de fazel-as, 96 (1927) .....	971

Manobras nas estações — recommendações para evitar acciden- tes, 156 (1927) .....	848
Numeração dos lugares nos carros de passageiros — allude ao caderno que contém os croquis da disposição e numeração dos assentos, 71 (1927) .....	946
Nomenclatura official da locomotiva — Ver <b>Locomotivas</b> , con- dições das, 327 (1922) .....	214
Parentes subordinados em serviço — Ver <b>Movimento de pessoal</b> , 241 (1926) .....	734
Placas numericas nos bancos dos carros de 1.ª classe; altera a disposição, 63 (1927) .....	932
Pharoletes de signaes — todas as locomotivas providas de tur- binas devem levar-os, 91 (1927) .....	966
Pratos centraes, de esferas, para trucks — desenho G-313, 232 (1926) .....	729
Prohibe a circulação de subscripções de donativos, 9 (1922) ....	103
Quadro a ser fixado, nas cabeceiras, dos carros de passageiros, 228 (1923) .....	348
Regulamentação do serviço de carros de administração, serviço e especiaes de passageiros, 293 (1926) .....	766
Regulamento dos signaes — remette exemplares, 9 (1925) ....	512
Regulamento dos signaes — supportes de lanternas e bandeiras nas locomotivas, 22 (1925) .....	513
Regulamento provisório para o pessoal dos trens, 157 (1925) ..	545
Regulamento do serviço de pinos e manilhas, 215 (1922) .....	164
Revisão de trens — instrucções tendentes a evitar accidentes, 315 (1926) .....	785
Sigillo sobre concorrência — recommenda discreção ao pessoal sobre quaesquer assumptos de interesse privado da Viação, 92 (1927) .....	967
Signaes com bandeiras para as turmas — instrue sobre a colloca- ção de signaes em casos de impedimento da linha, 132 (1927) ..	1030
Sub-armazens dos depositos — instrucções sobre o seu funcio- namento, 285 (1926) .....	759
Tabellas de lotações, de oleos, de estopa e enchimento, 451 (1923) ..	323
Telhado dos depositos — prohibe que os machinistas abram o repuxo das locomotivas no interior nos depositos, 368 (1926) ..	813
Trolleys apanhados na linha — instrue sobre as communicações a serem feitas, (c) 118 (1927) .....	1002
Uniformes do pessoal em serviço — Discriminação, 339 (1922) ..	217
Vacuometros; instrucções sobre o seu uso, 85 (1927) .....	957



Velocímetros Teloc — instrue sobre o seu correcto manejo e eficiente conservação, 60 (1927) .....	927
Velocímetros Teloc — instrue sobre a remessa dos graphicos, 4 (1927) .....	837
Velocímetro Teloc — instrucções sobre a remessa de graphicos, 10/365 (1926) .....	814

**Relatorios diversos.**

Atrasos na remessa dos relatorios das inspectorias de Tracção, 99 (1926) .....	627
Consumo de combustiveis — dados que devem ser incluidos nos relatorios, 149 (1925) .....	541
Dados para relatorios das inspectorias de tracção, 20 (1922)....	109
Relatorios das Officinas — passam a ser trimestraes, 245 (1925)	584
Relatorios de machinistas — instrucções sobre a sua organizaçãõ, 81 (1921) .....	23
Relatorios de viagem dos inspectores de tracção — assiduidade nas viagens, 276 (1926) .....	751
Relatorios dos inspectores de tracção — remessa em duas vias, 263 (1926) .....	743
Uniformização dos relatorios dos inspectores de tracção, 169 (1925) .....	548
Uniformização dos relatorios dos instructores de machinistas, 209 (1925) .....	561
Viagens de inspecção — reitera as ordens para que sejam frequentes, 277 (1926) .....	752

**Remessa de materiaes**

Ver — **Materiaes**

**Reparação de locomotivas**

Ver — **Locomotivas**

**Reparação do material rodante**

Ver — **Material Rodante**

**Serviço de electricidade.**

Confecção de pharões nas Officinas — deve ser observado o modelo da Pyle National Company, 138 (1924) .....	461
Fiscalização dos inspectores de tracção aos serviços executados pelos auxiliares da Inspectoria de Electricidade, 32 (1923)	247

Lubrificação dos turbo-dynamos das locomotivas — recommendações, 206 (1922) .....	162
Luz nos carros buffet — deve ser accesa 30 minutos antes da partida dos trens, 185 (1926) .....	694
Pedidos de pessoal para concertos de installações no edificio do E. Central — devem ser feitos á Chefia, 119 (1923) .....	312
Regulamento sobre o uso de luz electrica nos carros de passageiros, an. (1920) .....	1039
Requisições de serviço á inspectoria de electricidade — devem indicar o modo de fazer o debito, 119 (1927) .....	1004

**Serviço de escriptorio.**

Assignatura de correspondencia pelos escripturarios das inspectorias, 167 (1923) .....	328
Assignatura de correspondencia pelos escripturarios das inspectorias, 120 (1924) .....	460
Classificação das reparações de locomotivas, 386 (1922) .....	230
Construcção de caixões funebres para empregados de pequenos vencimentos, ou pessoas de suas familias, 23 (1924) .....	422
Debito de despesas com combustiveis consumidos nos motores dos depositos e usinas, 122 (1922) .....	136
Demissão de empregados — observancia das causas — Ver — <b>Empregados.</b> Movimento de — demissão de — circular n.º 83 (1925) e 237 (1926) .....	731
Despachos e informações — modo de fazel-os nos documentos, 114 (1927) .....	496
Dias feriados — lista discriminativa, 125 (1926) .....	644
Documentos que não devem ser protocollados, 37 (1922) .....	112
Documentos estatísticos a serem remettidos á nova secção de estatística geral, 81 (1924) .....	449
Documentos sujeitos a sello fixo, 79 (1924) .....	447
Documentos sujeitos a sello, 187 (1924) .....	473
Elaboração de folhas de pagamento — encerramento do ponto no penultimo dia do mez, 90 (1925) .....	528
Escripturação dos descontos para a Caixa — Ver <b>Caixa de A. e Pensões</b> — 205 (1923) .....	336
Escripturação do movimento de combustiveis — modificação e instrucções, 289 (1921) .....	96
Escripturação do movimento de lubrificantes — modificação e instrucções, 288 (1921) .....	94



Folhas de remoção — estabelece o numero de vias em que devem ser feitas, 409 (1923) .....	408
Folhas de remoção de uma secção para outra — visto de ambos os inspectores, 207 (1925) .....	560
Horario dos escriptorios da linha, 91 (1924) .....	451
Informações sobre requerimentos — instrucções, 253 (1924) ....	494
Instrucções para organização de archivos de correspondencia nos escriptorios das sub-divisões, 230 (1921) .....	60
Nomeia fiscal da escripta, 285 (1921) .....	93
Orçamento de despesas — indicações relativas á classificação do Almojarifado, 348 (1926) .....	802
Orçamento e custo real de obras — manda organizar, posteriormente, a relação do material realmente gasto nos trabalhos, 90 (1927) .....	964
Ordens de serviço liquidadas — relação a ser enviada mensalmente, 355 (1922) .....	226
Organização de ponto parcial — instrucções, 35 (1926) .....	600
Organização dos relatorios (L-38) pelos proprios machinistas, 235 (1921) .....	79
Pedidos de combustiveis e lubrificantes — é necessaria a assignatura por extenso, 147 (1921) .....	1736
Ponto dos empregados nos escriptorios centraes — adopção do formulario V. P. 91, 248 (1926) .....	736
Prazos para remessa de documentos ao Escriptorio Central, 142 (1921) .....	39
Remessa de correspondencia — prazos em que deve estar no escriptorio central, 219 (1923) .....	342
Idem, 70 (1922) .....	121
Reparações de vehiculos retirados do serviço — instrucções sobre o preenchimento do formulario L-41, 332 (1923) .....	397
Requisição de materiaes em formularios A-35 pelas secções de electricidade, 40 (1925) .....	515
Serviço de ponto — instrucções, 94 (1923) .....	298
Situação dos carros de passageiros, dormitorios, restaurantes, bagageiros e administração — torna — a mensal e dá instrucções, 223 (1923) .....	345
Stock de formularios A-226, A-226*, A-268 e A-269 nas inspectorias de tracção para fornecer aos agentes e capatazes de fornecimento, 330 (1923) .....	395

Transferencia de lubrificantes e combustiveis — novos impressos de modelos L-30 e L-31, 11 (1923) .....	240
Transmissão de ordens — devem ser accusadas por telegramma, 134 (1927) .....	1032
Troca de correspondencia — ver Assumptos diversos (circs. 17ª e 18 de 1922) .....	106
Uso de tinta anilina em documentos officiaes — annexa o decreto prohibitivo, 170 (1921) .....	50
<b>Serviços extraordinarios.</b>	
Recommendações para que nenhum serviço extraordinario seja feito sem autorização superior, 166 (1924) .....	468
<b>Serviço militar — Ver Empregados — Convocação.</b>	
<b>Serviços para outras divisões.</b>	
Debito das despesas de serviços executados para outras divisões, 188 (1926) .....	937
Exigencia de requisições em formularios X-45 para que seja executado qualquer serviço, 12 (1922) .....	104
Relações de serviço entre os empregados — recommendações dos chefes do Trafego, Almojarifado, Locomoção e V. Permanente, T-157/V-61/A-20/L-131, (1921) .....	33
Requisições de serviço entre divisões — prohibe o uso de formularios, X-14 por parte das inspectorias e officinas, (✱) 42 (1927) .....	904
<b>Serviços por conta de terceiros.</b>	
Autorização e previo orçamento necessarios para a execução de trabalhos destinados a particulares, 364 (1926) .....	810
<b>Serviço telegraphico.</b>	
Comunicações de pernoite, que os funcionarios devem fazer aos encarregados de telegrapho, 50 (1923) .....	269
Instrucções sobre a communicação telegraphica de sahida de vagões, 50 (1922) .....	116
<b>Situação das Locomotivas — ver Locomotivas.</b>	
<b>Situação do Material Rodante — ver Material Rodante.</b>	



**T**

<b>Trens de soccorro.</b> Fornecimento de comestiveis ao pessoal dos trens de soccorro, 112 (1922) .....	133
<b>Levantamento de vehiculos</b> — dados a serem enviados á Inspectoria do Material rodante, 45 (1922) .....	114
<b>Velocidades dos trens.</b> Excessos de velocidade das locomotivas — tabella e instrucções, 141 (1922) .....	144
<b>Instrucções sobre a revisão dos trens pelos machinistas,</b> 235 (1922) .....	173
<b>Vencimentos do pessoal</b> — ver <b>Empregados.</b>	
<b>Vestibulos e folles de intercommunição</b> — ver <b>Material rodante,</b> modificações no.	