





INFORMATIVO ELETRÔNICO MENSAL

ANO XIX • NÚMERO 205 • MAIO DE 2020 • www.abpf.com.br - boletim@abpf.com.br

EDITORIAL

Nesse mês de maio de 2020 o ABPF Boletim publica as realizações dos últimos 30 dias da ABPF e suas Regionais que continuam realizando trabalhos de reforma e manutenção mesmo no período de paralisação dos passeios de trem devido a pandemia doCOVID 19.

A Pandemia tem afetado de sobremaneira as atividades da ABPF, principalmente devido a paralisação de todos os trens, que são a principal fonte de renda para que a associação realize seus trabalhos.

Mesmo diante desse quadro, as regionais estão se esforçando e mantendo a manutenção das vias e do material rodante em dia bem como realizando alguns serviços de reforma.

Em Campinas locomotivas a vapor estão recebendo manutenção, além dos carros de passageiros que circulam nos trens. Paralelamente, prossegue a reforma do carro de aço carbono ex. EFVM.

Em Cruzeiro foi recebida a locomotiva nº10 para uma reforma completa. Prosseguem as reformas da GE15ton e da ALCO RSD-8.

O NURVI comemora o centenário da locomotiva 232 com um histórico sobre a reforma e operação dessa locomotiva.

Lembramos que toda colaboração relacionada a preservação ferroviária - no país ou no exterior (artigos, fotos etc...) ao ABPF Boletim é bem vinda e deve ser encaminhada para o e-mail: boletim@abpf.com.br

DESTAQUES DESTE MÊS

Reforma do carro ex. EFVM em Campinas;

Locomotiva 10 ex. SPR em Cruzeiro.

Centenário da locomotiva 232



♦ O casal Ana e Patrick Dollinger em uma de suas viagens de trem

Nota de falecimento

A ABPF informa com profundo pesar o falecimento da sra. Ana Dollinger, esposa do sr. Patrick Dollinger, fundador da associação. Dona Ana faleceu no último dia 26/05 aos 73 anos de idade. Nossas condolências aos familiares e amigos.

"Agradecimento profundo é a forma que achei para dizer sobre a mudança de plano espiritual de Ana Dollinger. Agradeço por ter dividido conosco seu marido Patrick, no grande projeto chamado Associação Brasileira de Preservação Ferroviária, o qual gerou grandes frutos, a ponto do próprio governo prestar mais a atenção não só na história ferroviária mas na própria ferrovia em si. E teve certeza de que fomos capazes a continuar o projeto, nos tornando referência mundial na atividade. Como sempre o acompanhava nas viagens de recreio ou a trabalho pela ABPF, também nutriu gosto pelo nosso trabalho, sempre nos elogiando quando nos visitava. Essa é uma simples forma de dizer OBRIGADO, ANA, QUE DEUS A TENHA EM PAZ."

Antonio Edson, em nome dos associados da ABPF.

REGIONAL CAMPINAS: chegada da locomotiva nº 10 e obras na via



◆ Reparos no fundo do tender da locomotiva 604

A regional Campinas continua com suas atividades paralisadas devido a pandemia do novo corona vírus. Estamos aguardando pronunciamento das Prefeituras para voltarmos com as operações.

Somente 3 colaboradores estão trabalhando nas oficinas de locomotivas a vapor, aproveitando e fazendo reparos diversos. No mês passado foi entregue a locomotiva 338 reparada, e iniciamos reparos diversos na 604, que durante este mês, teve por concluído a adaptação do novo injetor Comodoro, reparo na caixa do tender, e assoalho do mesmo, substituição das torneiras de prova por novas, reparos diversos na cabina, e está em conclusão a substituição dos feixes de mola do trole guia e rodas motoras.



♦ A 215 em Carlos Gomes

Junto iniciamos os serviços de ajustagem das braçagens da locomotiva 215, que já foi feita a troca dos tubos da caldeira. Será refeito ou ajustados todos os mancais, buchas e pinos, bem como reforma total dos paralelos dos cilindros. A 215 trabalhos nos últimos 10 anos como help nos trens mais pesados em Anhumas. Após os serviços das braçagens, receberá nova pintura.

Na parte de carros de passageiros, estão trabalhando apenas um colaborador e os associados Helio Gazetta Filho, Antonio Edson Laurindo, Eric P. Gazetta e Rodrigo Cunha. Já foi concluído os serviços de troca e adaptação dos novos truques do CA-25. Já saiu no trecho para os devidos testes e o trabalhos ficou muito bom. Enfim mais um carro da frota com novo conjunto de freios, bem como novas rodas.



♦ Mecanismos da 215 sendo desmontados e lavados para reparação.



◆ Em destaque o outro truque do CA-25



◆ CA-25 com os truques SM e gerador acoplado

O carro da EFVM prossegue mesmo com a falta de colaboradores. A pintura do forro foi concluída, bem como a instalação de suas luminárias pelo Rodrigo Cunha.

As plataformas da cabeceira foram readaptadas e feitas novas, tentando fazer um ajuste intermediário com a altura dos nossos carros, pois o Santa Matilde é mais baixo. Também o mesmo foi realocado na via dos macacos e já foi suspenso para a retirada dos truques, para a conclusão dos serviços no estrado e para a instalação de nova tubulação de freio e troca do conjunto de válvulas, pelo Edson Laurindo. Os truques estão sendo raspados, e antes da pintura será feito alguns ajustes nas caixas, bem como a troca da graxa dos rolamentos. Os rodeiros estão com meia vida e passaram por reformas pouco antes de parar, estando com a medida dos frisos ainda novos. Também estamos trabalhando na recuperação das colunas de alumínio e acessórios das janelas e venezianas, recuperando os conjuntos que estavam muito degradados devido a corrosão do minério de ferro, para que tudo seja remontado como era originalmente.

Também foi recolhido para as oficinas o carro de aço carbono CA-62, (chumbinho) para fazer o servico de remodelação dos engates, fazendo a adaptação para o mesmo ser abaixado em torno de 150 mm, para assim ficar no padrão da bitola métrica, pois o mesmo era originalmente bitola de 1,60 metros. O vagão da CP também foi para Carlos Gomes para a conclusão dos serviços dos engates, que nada mais é que a colocação das alavancas de abertura dos engates e instalação dos freios manuais, tudo para que fique no padrão e com segurança, pois o mesmo eventualmente é usado.

Em anhumas, a equipe que se reveza no plantão, aproveita o tempo e estão fazendo uma super limpeza interna e externa nos carros, desde o teto até o piso, deixando os mesmos encerados.



◆ Carro EFVM sendo posicionado para a retirada dos truques



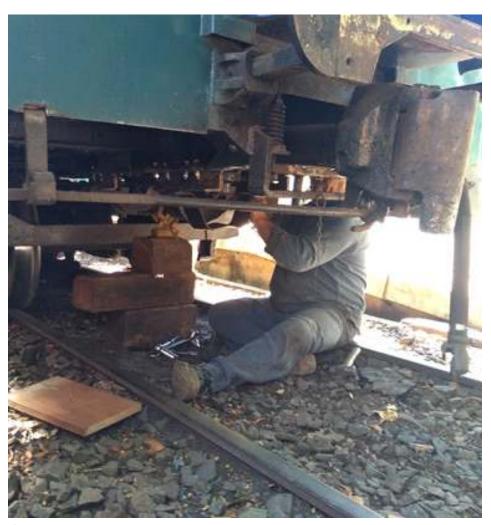
◆ Truques do carro EFVM já retirados sendo palitado (raspado) pelo Eric Gazetta



◆ Adaptação da cabeceira do carro CA-61 EFVM



◆ Cabeceira nova, originalmente em formica desta cor – carro EFVM.



♦ Antonio Edson, fazendo o abaixamento do engate para padrão altura bitola Métrica

Pequenos reparos e retoques também estão sendo feitos, deixando os preparados para o retorno. Agradecemos a participação do Mauricio Polli, Néia e Luciana Macari pela colaboração na tarefa de limpeza dos carros de passageiros.

Também agradecemos o pessoal de Carlos Gomes que mantem a estação e oficinas "vivos" cuidando do pátio, limpeza e organização.

Finalizando agradecemos a fiel participação dos associados: Antonio Edson Laurindo dos Santos, que cuida dos sistemas de freios, Jean Claud Ducombs, Vanderlei Zago nas fotografias, filmagens e operação dos trens, Sr. João Sigrist, que nos ajuda na manutenção das locomotivas diesel e na geração de luz dos carros de passageiros e a liderança nos serviços de recuperação de maquinas e equipamentos. A

empresa MOMBRAS de Piracicaba SP, que sempre colaborou na doação de refratários e uma Forja para uso nas oficinas, a empresa KNORR BRENSE, pela doação e manutenção dos sistemas de freios para carros de passageiros, fundamental para a segurança, a empresa MWL pela seção de rodas para carros de passageiros. Mauricio Alves (Bim Bim), nos serviços das oficinas de carros e na locomotiva diesel, Norberto Tomassoni também na locomotiva diesel, Vanderlei Costa, Cristiano Bueno, Jurair Alves da Silva, Gerson Nogueira Ramos que esta participando dos projetos de reativação da Litorina 5002, Francisco Carlos Bianchi, na fundição de peças, Sr. Albert Blum, assessor da diretoria da VFCJ e nosso elo com a MRS, a empresa GT Locação de Munck Itda., que sempre colabora no carregamento e transporte de material, ao grande amigo Sr. Isaldo, na tornearia de peças para as locomotivas, e o



◆ Pessoal fazendo a limpeza dos carros de passageiros

agradecimento especial para o Jorge Ciawlowisk (Argentino) que cuida da parte elétrica e iluminação do pátio de Carlos Gomes e Anhumas, uma vez que ele vem quando tem condições de deixar a família, ao Rodrigo Cunha, que tem nos ajudado nas oficinas e em serviços de elétrica dos carros de passageiros e outros que participam e ajudam na ferrovia de todas as formas. Agradecimento especial também para o amigo de Piracicaba Sr. Andre Zinsli, engenheiro agrônomo que em muito tem colaborado conosco na capina química da via permanente e o Sr. Evandro Zonzine na recuperação do auto de linha e o colaborador Ronald (Borroso) e seu irmão Rodrigo Fernando também nos serviços de adaptação e apoio nos serviços externos para as locomotivas e do arquiteto Denis W. Esteves, ajudando a elaborar os projetos de restauração, e a todos que de certa forma colaboram com a regional!

REGIONAL SUL DE MINAS: chegada da locomotiva nº 10 e obras na via



◆ A locomotiva nº 10 ex. SPR já nas oficinas de Cruzeiro; a desmontagem para a reforma já foi iniciada

Chegou no último dia 28/05 nas oficinas de Cruzeiro a locomotiva n°10, ex SPR, fabricada na Inglaterra pela Sharp, Stewart & Co. em 1867. Essa é hoje a terceira locomotiva mais antiga existente no país, ficando atrás apenas da Baroneza (1852) e da n°15, ex SPR (1862) e, após a todo o processo de reforma, será a mais antiga em funcionamento no Brasil.

Essa é de fato a primeira locomotiva da ABPF, doada a associação em fins dos anos 70 pelo seu proprietário anterior, o Frigorífico Bordon, que por sua vez a adquiriu anos antes da então EFSJ para uso nas manobras dentro de seu pátio.

Foi levada para Jaguariúna, sede da ABPF na época onde permaneceu por algum tempo, aguardando a oportunidade de ser recuperada. O fato de ser uma locomotiva de bitola larga era um grande limitador para o uso da mesma, uma vez que na época a ABPF só possuía o trecho em bitola métrica de Campinas a Jaguariúna mas, o mais importante havia sido conquistado: a preservação da mesma.

A possibilidade de se realmente a utilizar só veio na década de 1990, quando a ABPF conseguiu a cessão do antigo desvio da Hospedaria dos Imigrantes, em São Paulo capital. Esse desvio, de cerca de 1km em bitola larga abriu a possibilidade para a ABPF de resgatar e utilizar o material de bitola larga.

Em 2001 foi concluída a restauração, com apoio da CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos e do Engenheiro Lincoln Palaia, passando a locomotiva então a trabalhar junto com a nº5, ex. E.F. Central do Brasil no "Trem dos Imigrantes".

Posteriormente, com o projeto do "Trem dos Ingleses", foi levada para Paranapiacaba para tracionar o trem turístico no pátio do museu.

Lá funcionou por alguns anos, até que a sua fornalha, feita de cobre assim como em todas as locomotivas a vapor fabricadas até a década de 1870 e, em alguns casos até depois dessa década, sofreu com a fadiga do material, apresentando diversas trincas, um problema crônico de todas as locomotivas a vapor que possuem fornalhas feitas com esse material (por isso a adoção do aço a partir da década de 1870).

A solução para este problema é a substituição completa da fornalha por uma nova, feita de aço, algo que é impossível de ser feito no local onde ela estava, uma vez que depende de muitos recursos (uma oficina completa, com grandes equipamentos), além de

estrutura para realizar a desmontagem completa da locomotiva e a remoção da caldeira do chassi; por isso foi trazida para Cruzeiro, onde todo esse trabalho será realizado e, aproveitando-se a desmontagem completa, toda a mecânica será refeita.

Transporte para Cruzeiro

Toda a operação para transporte da locomotiva levou meses; foi necessário muito planejamento e preparação da locomotiva para poder ser rebocada. A MRS Logística foi uma parceira primordial para essa realização, uma vez que é impossível acessar o pátio de Paranapiacaba com carretas e guindastes para uma operação como essa. Desde o início, a MRS nos recebeu e começou a trabalhar em conjunto conosco para que a operação pudesse ser feita da melhor maneira possível, com plena segurança para todos e para a locomotiva.

No dia 26/05 a locomotiva nº10 manualmente (puxada e empurrada com cabos de aço e alavancas) foi levada até uma das linhas da MRS no pátio de Paranapiacaba onde uma locomotiva diesel-elétrica daquela concessionária finalmente pode rebocá-la. Nos metros finais foi puxada por uma escavadeira da MRS, gentilmente cedida pela equipe de via que estava no local.

A locomotiva nº10 foi mais uma vez revistada e lubrificada e então seguiu rebocada para o pátio de Campo Grande, onde permaneceu aguardando até ontem, dia 27/05 para ser carregada na carreta para seguir viagem.



◆ A 10 sendo manobrada no pátio de Paranapiacaba



◆ A caminho do pátio de Campo Grande

Esta operação foi extremamente complexa, devido a delicadeza da locomotiva nº10 em relação as grandes locomotivas hoje usadas pela MRS, mas foi tudo planejado de forma cuidadosa pela empresa de forma a evitar "stress" desnecessário a locomotiva nº10.

Nossos agradecimentos a MRS Logística S/A por todo o apoio e empenho para essa grande realização; sem essa parceria não teria sido possível realizar essa remoção, que é o primeiro passo para a recuperação plena da 3ª locomotiva mais antiga e que será em breve a mais antiga em funcionamento do país.



◆ Parada para verificação da locomotiva e aferição de temperatura dos mancais e buchas





◆ A 10 sendo erguida e depois de carregada deixando o pátio de Campo Grande rumo a Cruzeiro

A locomotiva Ge15ton teve concluída a instalação do novo motor diesel, que já foi testado. Os trabalhos agora são na parte elétrica, onde o painel está sendo montado.

Prosseguem também os trabalhos de funilaria na locomotiva ALCO RSD8, com remoção das partes podres dos paineis e correção de amassados.



◆ Aparato para a realização dos testes na GE15ton



♦ A GE15ton recebeu o novo motor diesel, que já foi testado; a montagem da parte elétrica prossegue



◆ Componentes da GE15ton já recuperados, prontos para serem instalados



◆ O painel da Ge15ton sendo montado



◆ Trabalhos de funilaria na locomotiva ALCO RSD-8 prosseguem, com remoção de amassados e partes podres

Os trabalhos de via-permanete avançaram e concluímos a construção da nova via de bitola larga no pátio de Cruzeiro para acomodar o material daquela bitola afim de se livrar a linha 2 do pátio para as futuras operações do trem turístico que será implantado.

O material rodante já foi manobrada é já se encontra estacionado na nova via.



♦ Preparação do leito para construção da nova linha de bitola larga no pátio de Cruzeiro



♦ A nova via de bitola larga concluída no pátio de Cruzeiro, já pronta para receber o material rodante



♦ A GE15ton recebeu o novo motor diesel, que já foi testado; a montagem da parte elétrica prossegue

Estamos agora trabalhando na via de bitola mista, que é a linha 2 do pátio e a ligação com a MRS; vai ser reformada pois é necessária para manobras do futuro trem turístico e instalada nova chave para conectá-la com a principal (a antiga foi removida nas mudanças do pátio ao longo dos anos).



◆ Trecho da linha dois já limpo, com remoção do assoreamento e do lastro contaminado



Desassoreamento da linha 2 do pátio



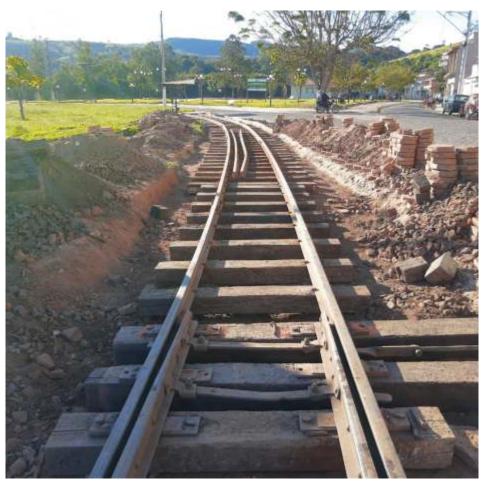
Pranchas carregadas com o material removido da linha
 2 para desassoreamento e descontaminação do lastro

Trem das Águas

Seguem os trabalhos de manutenção e conservação, com nossos colaboradores seguindo as medidas de prevenção recomendadas pelas autoridades de saúde.

Na via seguem os trabalhos em Soledade, onde estamos trabalhando na expansão da linha 2, afim de melhorar as condições de manobra e permitir, se necessário, o aumento do número de carros na composição.

No trecho em frente à estação e a parada da feira, estamos removendo toda a contaminação e o lastro antigo. Os dormentes estão sendo substituídos e a via será nivelada, com aplicação do lastro descontaminado e complementação com novo.



◆ Dormente substituídos no final da linha, no local onde a locomotiva irá fazer a manobra para dar a volta nos carros



♦ O AMV já instalado em sua nova posição e conectado a linha 2, que foi ampliada





◆ A linha dois teve todo o lastro removido e os dormentes estão sendo substituídos; o lastro está sendo descontaminado e será complementado com novo

NuRVI: Locomotiva 232 faz 100 anos

Sem comemoração, em razão da pandemia mundial, transcorreram os 100 anos de fabricação da locomotiva 232, atualmente alocada, na localidade de Subida, município de Apiúna - SC, tracionando o "Trem da EFSC" sob responsabilidade do NuRVI.

Nesta resenha, não comentaremos sobre sua existência ao longo dos anos na Rede Mineira, nem tampouco sobre sua permanência na ABPF - Campinas, onde começou sua iornada como bem histórico preservado. Esta história desejamos que seja contada por pessoas mais aptas e com conhecimento sobre esta locomotiva na sua existência antes de 1997. Neste espaço, queremos discorrer um pouco sobre sua existência no Vale do Itajaí, onde chegou em 1997, para participar do resgate histórico da EFSC, ao que se propunha o NuRVI, afiliado a então ABPF - Regional Santa Catarina, atualmente ABPF-Sul Brasileira.

Desejava-se na região a princípio, a preservação de um pequeno trecho de 5 kms entre Indaial e Blumenau, sem aclives acentuados, aptos para uma locomotiva pequena como a 232, razão pela qual foi destinada ao NuRVI. No entanto, a falta de patrocínio para a revitalização deste trecho malograram a intenção.

No entanto, neste período, o então prefeito Nodgi Pellizzetti da cidade de Rio do Sul, distante 90 kms de Blumenau, se interessou



♦ A 232 sendo preparada para mais um dia de trabalho em 2018. Autoria de Luiz Carlos Henkels

ardentemente pelo projeto da revitalização de um trecho da EFSC onde, segundo dizia, não se resgataria apenas a história da ferrovia, mas, toda a historia regional, seus usos e costumes. 28 kms de ferrovia restaurada, com 17 kms em trecho de serra foi a proposta! A pergunta que todos se fizeram; nossa pequena 232 daria conta do recado? O NuRVI e seus associados aceitaram o desafio, desde que o prefeito arranjasse patrocínio para a restauração completa do equipamento, o que incluiria também carros passageiros.

Dois empresários de Rio do Sul aceitaram o desafio do prefeito e se

disponibilizaram para o restauro da 232: Horst Bremer da HBremer – fábrica de caldeiras industriais e Germano Emílio Purnhagen da Hergen Paper Machinery, fabricante de equipamentos para a indústria de papel. É sobre a ação desenvolvida por estes patrocinadores que iremos discorrer, para o entendimento de todos que não conhecem a atualidade desta nossa centenária locomotiva.

Desde 1998, quando a locomotiva 232 foi então levada para Rio do Sul, anteriormente estava em Blumenau, os citados empresários decidiram que cada qual na sua especialidade se dedicaria a uma parte do restauro. A caldeira e o tender seriam restaurados pela HBremer. A parte mecânica e a montagem, o trabalho mais complexo, ficaria ao encargo do patrocínio da Hergen. A primeira parte, a restauração da caldeira, foi iniciada e finalizada já no ano de 1998 pela HBremer. A parte mecânica, em função de vários problemas políticos e burocráticos que dificultavam o desenvolvimento projeto do prefeito Pellizzeti foram postergados. Portanto de 1998 até 2002, por agoniantes quatro anos, a 232 ficou desmontada na fábrica da Hergen, sem solução de continuidade o seu restauro.

Foi somente no ano de 2002 que o empresário Germano Purnhagen decidiu-se para dar início a restauração. Ele próprio aficionado pela restauração de equipamentos



♦ Rodeiros da 232 fora da locomotiva em 1998. Autoria de Luiz Carlos Henkels

Matador no município de Rio do Sul, local onde a princípio

seria o início do projeto de revitalização da EFSC.

antigos, tomou a frente do empreendimento, convocando um seleto grupo de artífices, mecânicos ajustadores, alguns funcionários seus e outros a serviço voluntário. Muito detalhista, Purnhagem aceitara o desafio de restauração da 232 com a condição de que a mesma fosse completamente desmontada e após remontada com a substituição de todas as peças consideradas desgastadas. E assim aconteceu. Em 2002 a ordem era iniciar a remontagem da locomotiva com peças novas onde fosse preciso. Desde o primeiro momento, os voluntários do NuRVI participaram deste trabalhos, que se realizavam a cada sábado nas dependências da fábrica 2 da Hergen.

A equipe sempre trabalhando com afinco, com mais ênfase aos sábados, ao longo de quatro anos conseguiu em novembro de 2005 finalizar a remontagem da 232. Somente a locomotiva. Faltaria a restauração do tender, que ficara a encargo da Hbremer.

Em março de 2006, quando a EFSC completava 35 nos de desativação, mesmo sem o tender concluído, foi feito o primeiro acendimento da 232, agora restaurada. Coube ao associado do NuRVI, maquinista Charles Frederico Thurow realizar as primeiras movimentações com a 232, ao longo dos então 300 mts de linha reconstruídos na estação de

Em 2007, a HBremer entregou o tender restaurado, que foi prontamente acoplado à locomotiva. Entre 2006 e 2007, trafegávamos no trecho, aumentado para 800 mts, apenas com a locomotiva, sem o tender. Sempre que precisava ser inietada água na caldeira a operação era feita

diretamente a partir da caixa d'água localizada na estação.

Malogrado o projeto de revitalização que partiria de Rio do Sul, em 2009 a 232 e dois carros passageiros foram levados para a localidade de Subida – município de Apiúna, outra ponta do projeto, onde, em 2003, entrara em cena a Hidrelétrica Salto Pilão, que havia aceito o patrocínio de restauração de parte da via férrea e ali encontrara situação política favorável para o investimento. A proposta era de reinstalação de 3,0 kms de via férrea neste local altamente histórico e de belas paisagens. A municipalidade do pequeno município, se mostrava totalmente favorável à implantação do pequeno trecho nesta localidade. Cabe explicar que a Hidrelétrica Salto Pilão, em razão de sua instalação no município de Apiúna, afetando toda a região do seu entorno, precisava pagar compensações por perdas ambientais e turísticas. Deste fato se aproveitou a Fundação Tremtur, à



♦ Início da montagem da locomotiva. Da esquerda para a direita Germano Purnhagen, Alverino Baade, "gaúcho", Ivandel da Silva e Charles Frederico Thurow. Autoria de Luiz Carlos Henkels



◆ Classificando peças . Da esquerda para a direita; Germano Purnhagen, Charles Frederico Thurow, Arlindo Fiedler e Arnaldo Lehmann. Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Mestre Paulo Stein, ajustando os bronzes das braçagens. Autoria de Luiz Carlos Henkels



◆ Parte da tração já remontada. Autoria de Luiz Carlos Henkels

época criada para fazer a gestão dos fundos financeiros, políticos e burocráticos para desvencilhar as diversas fase do complexo projeto, obtendo sucesso junto a direção da mesma, e culminando com a reimplantação do citado pequeno trecho, na realidade, 2,5 kms operáveis, na atualidade a morada da centenária 232.

Após participar das festividades de inauguração da Hidrelétrica Salto Pilão em dezembro de 2009, foi a partir de 2010 que a 232 passou à sua nova atividade; fazer a tração do Trem Histórico Cultural da EFSC atividade na qual ainda hoje em dia permanece. De 2010 até o momento, com recursos exclusivos da operação do trem, vários melhoramentos foram feitos na locomotiva, sendo o mais importante a instalação do sistema de freio a ar comprimido. Certamente outros investimentos surgirão. Com dez anos de atividade, tubos da caldeira já foram trocados, a máquina precisa de nova pintura e o tender teria que passar por nova restauração. Mas, isso é futuro. Enquanto isso a agora centenária 232 continua firme e forte e certamente, passada a pandemia, voltará a encantar crianças e adultos e continuará contando a história da extinta EFSC.



◆ Em setembro de 2003, o associado Marciano Pereira, sob os olhares atentos da equipe presente, fazia os primeiros testes na base do ar comprimido. Autoria de Luiz Carlos Henkels



◆ Paulo Stein, nosso grande mestre, do alto dos seus 73 anos a época, ajustando o suporte do escape na caixa de fumaça. Foi uma das partes mais trabalhosas da restauração e foi apelidada de "buraco do inferno". Autoria de Luiz Carlos Henkels

No anexo, algumas fotos da sua restauração, uma verdadeira odisseia, pois até então, ninguém da equipe formada para esta atividade tinha reformado uma locomotiva. O que se tinha era o conhecimento técnico, e como dissemos, o então associado do NuRVI, Germano Purnhagen, havia formado uma excelente equipe, verdadeiros mestres.

Cabe aqui enaltecer e agradecer a todos, e não são poucos, que se dedicaram à preservação desta locomotiva, desde o primeiro momento em que na extinta RFFSA, alguém decidiu pela sua preservação, à ABPF e seus dedicados associados que a receberam e preservaram, aos que investiram no seu restauro, seja financeiramente ou dedicando extensas e intensas horas de trabalho voluntário e aos que atualmente, com muito zelo a operam ao longo dos minúsculos mas importantes 2,5 kms do trajeto que um dia fazia parte da EFSC, que, se não era uma ferrovia importante no contexto Brasileiro, para o Vale do Itajaí, nos duros anos do início do século XX, foi a espinha dorsal para o desenvolvimento da região .



♦ O associado do NuRVI, Arlindo Fiedler, que seria seu foguista de 2006 até sua morte em 2011, sempre participou com afinco da remontagem da máquina. Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Novamente, o voluntário Paulo Stein, desta feita instalando a chaparia da caldeira. Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ QUASE PRONTA! No detalhe o voluntário Alverino Baade. Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ A PRIMEIRA FUMAÇA - o re – acendimento da 232 em março de 2006. Autoria de Luiz Carlos Henkels



◆ Em agosto de 2006, em testes, e a exótica operação e abastecimento sem o tender. Na cabine os operadores Charles Frederico Thurow e Marciano Pereira. Fora da máquina à direita, o foguista Arlindo Fiedler. Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Início do acoplamento do tender, ainda sem a caixa. A composição operou por cerca de dois meses apenas com o estrado do tender. Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Locomotiva 232 na estação de Matador, agora completa com o tender em funcionamento. Autoria Luiz Carlos Henkels

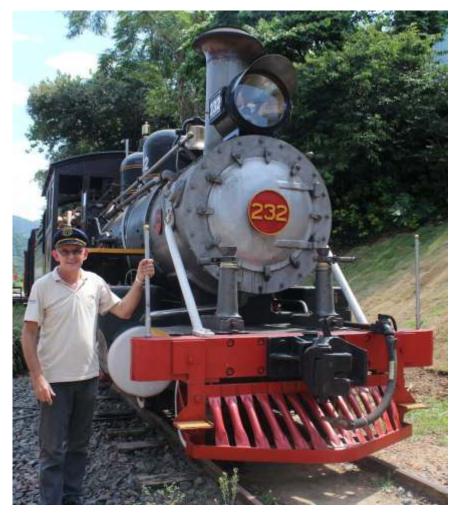
ABPF BOLETIM ANO XIX ♦ NÚMERO 203 ♦ ABRIL DE 2020 16



♦ Em dezembro de 2009, a 232 chega em Subida – Apiúna para sua nova casa na operação do "Trem da EFSC". Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ A locomotiva 232 em Subida, tal qual foi entregue pelos patrocinadores de sua restauração: HBremer e Hergen Paper Machinery e um seleto grupo de artifices. Autoria de Luiz Carlos Henkels



♦ Na atualidade a 232 está sob os cuidados técnicos do chefe de tráfego do NuRVI, Charles Frederico Thurow – na foto - e do engenheiro James IIg da ABPF – Sul Brasileira. Autoria de Luiz Carlos Henkels

O NuRVI possui atendimento semanal e presencial na plataforma de embarque, que funciona dentro de um histórico vagão de 1946. O atendimento também é feito pelos telefones (47) 3353-6090 e (47) 98894-5517 email contato@efsc.tur.br. Dento do vagão há uma pequena conveniência e também exposição pecas históricas, a maioria cedidas pelo IPHAN, as quais marcaram a história da ferrovia Brasileira. Além destas peças o visitante também poderá vislumbrar histórica e centenária caixa d'água da EFSC agora postada sobre o prédio do sanitário. Partindo da plataforma, o trajeto revitalizado da ferrovia é de uso público nos seus 1,7 kms iniciais, portanto, pode ser visitado a qualquer tempo. Este trecho preserva o túnel de 68 mts, a ponte de dois arcos em pedra granítica ao estilo românico e a passagem superior também em estilo românico, além de um belíssimo trecho que passa em meio a uma mata atlântica

secundária. O restante do trajeto, que passa pelas instalações da Hidrelétrica Salto Pilão é de uso restrito aos associados do NuRVI. É neste trajeto que se localiza a garagem que quarda a composição histórico cultural, que só poderá ser visitada com acompanhamento de associados devidamente autorizados pela gerência da Hidrelétrica. O acesso à localidade de Subida, ponto de partida do trem, se dá pelo Km 110+500mts para quem procede de Blumenau e pelo Km 111 - 500mts para quem procede de Rio do Sul.

Em Rio do Sul, na estação de Matador, encontra-se depositado parte do material rodante do NuRVI, ainda por restaurar, bem como o museu estático e fotográfico relativo aos fatos históricos que marcaram a EFSC no Alto Vale do Itajaí. A estação se situa no Beco Artur Hering — Nº 50, bairro Bela Aliança de Rio do Sul.

OUTRAS ATRAÇÕES FERROVIÁRIAS DO VALE DO ITAJAÍ – SC

- Museu Municipal Ferroviário Silvestre Ernesto da Silva antiga estação ferroviária de Indaial centro Rua Marechal Deodoro da Fonseca telefone 3394-0708. A exposição do museu conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI em parceria com o IPHAN.
- Museu Ferroviário e Exposição Fotográfica Sala Hermann Baumann Fundação Cultural de Ibirama antigo Hospital Hansahoehe contatos pelo telefone (47) 3357 4442. A exposição conta com diversas peças cedidas pelo NuRVI.
- Ponte Ferroviária sobre o Rio Itajaí
 BR470 trevo de acesso a Ibirama
- Locomotiva Macuca jardim da Prefeitura Municipal de Blumenau, com vista à ponte ferroviária metálica.
- Maquete Ferroviária carro passageiro PS5, exposto no Mausoléu Dr. Blumenau, próximo ao prédio da Fundação Cultural de Blumenau.
- Estação Ferroviária de Rio do Sul Avenida Oscar Barcelos S/Nº – centro – Museu Histórico do Alto Vale do Itajaí.

Maiores informações com Luiz Carlos Henkels – NuRVI /ABPF (47) 3333-1762

EXPEDIENTE

O ABPF Boletim é um informativo em meio eletrônico destinado somente aos associados da ABPF. As opiniões expressas nos artigos assinados não necessariamente representam a opinião da ABPF. Para contatar a redação: boletim@abpf.com.br

Diagramação: Jonas Martins.

Conselho Editorial: Hélio Gazetta

Filho e Lourenço S. Paz.

Para contatar a Diretoria Nacional da ABPF e o Conselho Permanente: Av. Dr. Antônio Duarte da Conceição nº 1501 - Parque Anhumas - Campinas/SP Cep: 13.091-606.

Telefone: (19) 3207-3637 E-mail: <u>secretario@abpf.com.br</u> **www.abpf.com.br**



🔷 Expresso Paulista chegando na estação de Guararema na conclusão da edição de 2019 do Natal nos Trilhos. Autoria de Beny Imkamp.

Todo mês selecionaremos uma foto relacionada ao trabalho da associação publicada no grupo ABPF - Oficial no Facebook para publicar aqui nessa seção.

COMUNICADO AOS ASSOCIADOS - A ABPF PRECISA DE VOCÊS!

Este ano contamos mais ainda com a contribuição e também com a participação efetiva de todos nossos associados, pois a Pandemia suspendeu todos os passeios Históricos/Culturais mantidos pela nossa ABPF e, com isso, eliminou quase que totalmente nossa capacidade de obter recursos.

Muitos trabalhos estão paralisados e muitos funcionários correm o risco de perder o emprego; solicito então a todos que realmente acreditam na ABPF que se apresentem, contribuam e ajudem no que for possível a sua Regional.

AABPF é de todos nós e cabe a cada filiado participar ativamente para a sua manutenção e o seu crescimento.

Além deste link, serão enviados também e-mails e correspondências para aqueles que ainda não fizeram o seu recadastramento.

Que Deus nos ajude para que superemos mais esta crise e que os trabalhos retomem em breve.

Muito obrigado a todos,

Mauricio Polli **Diretor Tesoureiro ABPF Nacional**

Link para pagamento da 1ª semestralidade de 2020:

www.asaas.com/c/431825487315?fbclid=lwAR2QoQTT0gV9CvZ5lO9BcMtcKqqSYcsz8TDbuFzeTnZaZw720Urvsl2trLM