

Sobre as Esslingen (e não Voith!) da VFRGS

Nilson Rodrigues

Li com muito interesse o artigo do Adalberto Antequiera sobre as diesel-hidráulicas da VFRGS (CO-91/16).

Sou fanático por artigos sobre protótipos, e este me despertou interesse, pois nada conheço sobre as Esslingen.

Como funcionário da Voith, tenho comigo uma série intitulada “Auf den schienen der Welt”, que é um registro das transmissões Voith fornecidas aos mais diversos fabricantes de locomotivas.

Com base nesta série, verifiquei alguns dados interessantes:

A marca das locomotivas é Maschinenfabrik Esslingen, e não Voith — que é e sempre foi fornecedora de transmissões hidráulicas, não de locomotivas.

O tipo de transmissão é L36r, que é basicamente o tipo da caixa principal do acoplamento, nº 2 no desenho do CO-91/18.

No documento, essas transmissões foram registradas na OP nº 300, de 1952, com a indicação de “23 locomotivas diesel de 1.700 HP para a IRFA, Rio de Janeiro”!

Restaram uma série de dúvidas, que gostaria de ver esclarecidas:

Os motores diesel eram superalimentados?

Onde era o tanque de combustível?

Quando foram desativadas, e por quê?

Qual era a numeração destas locos na VFRGS?

É possível conseguir-se um dimensional?

Observações

De fato, Nilson, há alguns fatos curiosos em torno dessas diesel-hidráulicas — e que em geral passam despercebidos durante meses e anos, na biblioteca do Centro-Oeste, devido à pressão permanente da falta de tempo, e das tarefas jornalísticas e administrativas.

Quem adquiriu o jogo de plantas ref. 30605 “VFRGS Locos a Vapor” verá na folha 54 a ficha técnica — infelizmente, muito falha e apagada — das locos diesel-hidráulicas C-C da Maschinenfabrik Esslingen. E neste caso são, de fato, truques “C” — não “Co” — pois um único motor aciona os 3 eixos de cada truque

A ficha indica 10 locomotivas — parece-me que nº 2000 a 2009. Não dá para ler com certeza absoluta, assim como não dá para ler os números de fábrica, no canto superior direito (o último poderia ser 2629). São xerox de xerox, e o desenho original já vai distante uns 40 anos.

O fato de serem 10, pode ter sido uma situação momentânea, antes da chegada das demais.

Quem adquiriu o jogo de plantas ref. 30305 “Leopoldina Vapor” verá na folha 38 a ficha técnica destas mesmas locos C’C’. A ficha também indica apenas 10

locomotivas, nº 1001 a 1010 da ferrovia.

Lá estão as indicações do fabricante “Esslingen - Alemanha - representante no Brasil: IRFA”, transmissão hidráulica “2 turbo-propulsores Voith L36”, e assim por diante.

Infelizmente, não há qualquer indicação dos números de fábrica — a única identificação permanente, que não muda com o tempo nem com a transferência de uma ferrovia para outra.

Eduardo Coelho confirma que a IRFA recebeu 23 destas locomotivas Esslingen, e acredita que apenas algumas tenham vindo desmontadas, para montagem no Brasil — talvez as 3 últimas, que de início não aparecem nas plantas das ferrovias.

Destas 23, apenas 10 foram de imediato para a VFRGS, e outras 10 ou 13 para a Leopoldina — restam dúvidas sobre a destinação inicial das 3 últimas.

Após a formação da RFFSA (1957), segundo Eduardo Coelho, as 13 unidades da Leopoldina foram transferidas para a VFRGS, que só então ficou, de fato, com 23 unidades.

O quadro ao lado indica os dados principais, extraídos das 2 fichas técnicas (FRC).

As DH Esslingen / IRFA, segundo a VFRGS e a Leopoldina		
	VFRGS	Leopoldina
Bitola	1,000 m	1,000 m
Peso em ordem de marcha	78 t	78.000 kg
Peso por eixo	13 t	13.000 kg
Peso em vazio	73 t	72.000 kg
Peso bruto da carcaça	-	40.000 kg
Capacidade tanque combustível	4.000 l	4.000 l
Capacidade de água	-	700 l por motor
Esforço de tração máx.	26.000 kg	26.000 kg
Velocidade máxima	80 km/h	80 km/h
Raio mínimo de curva	90 m	70 m
Motores	2 Maschinenfabrik Augsburg Nurnberg (MAN) W8V 22/30 A	2 Maschinenfabrik Augsburg Nurnberg (MAN) W8V 22/30 A
Potência contínua	2 x 950 HP a 900 RPM a 20°C a 900 m de altitude	-
Cilindros	-	8
Curso do pistom	500 mm	500 mm
Diâmetro do cilindro	220 mm	220 mm
Consumo de óleo combustível	185 g / HP / h	-
Consumo de óleo lubrificante	5 g / HP / h	-
Diâmetro das rodas motoras	1,016 m	1,016 m
Distância entre eixos	1,450 m e 2,050 m	1,450 m e 2,050 m
Largura total da loco	2,600 m	2,664 m
Altura total da loco	(3,7 m + ilegível)	4,130 m
Comprimento entre testeiros	16,500 m	17,200 m
Comprimento entre engates	-	18,000 m

Centro-Oeste

<http://br.geocities.com/frcavalcanti>

frcavalcanti@uol.com.br

Caixa Postal 656

70359-970 Brasília, DF

Para impressão:

Página formato A4 (21 x 29,7 cm)

Margens : 1,5 cm no alto e à esquerda

Margens: 1 cm à direita e embaixo