

extensió via 4

VIA I OBRES

Continuen les tasques de reforçament de vies i aportació de balast.

Es una feina contínua. Sempre n'hi ha algun lloc on hem d'intervenir per tenir la via el més estable i segura possible doncs el creixement dels arbres veïns a la línia, fa moure el terreny en forma d'ondulacions i per "simpatia" mou la via.

També hem de tenir en compte que el pes dels trens actuals és molt més gran i tot plegat produeix la ondulació de la via, i també de les agulles.



Feina de col·locació i soldadura de les travesses suplementàries.

F.C.A.F

La Federació Catalana ens ha enviat aquest enllaç on trobarem llistades les principals activitats de les Associacions d'amics del ferrocarril catalanes.

<http://www.fcfa.cat/portal/calendari-fcaf-2015/>

PROJECTES

Aquí ja us podem mostrar l'enginy que farà moure els diferents elements de conducció i fre de la nova locomotora en construcció A2.

Es tracta d'un capsal de compressor d'aire amb una potència nominal de 5,4CV que anirà mogut per un eix longitudinal a partir del mateix motor principal, el diesel Kubota.



Vista del compressor.

ASSOCIACIÓ

Properament es convocarà l'Assemblea General Ordinària de Socis del Tren de Palau corresponent al tancament de l'any 2014.

Esteu atents a la edició de març de l'EV4, en que s'avançarà el dia, la hora i el lloc d'aquesta convocatòria.

Paral·lelament s'enviarà per el correu ordinari, la documentació corresponent. Esperem la vostra assistència.

ESDEVENIMENTS

Una vegada més ens han entrat a robar.

Aquesta vegada ha estat a l'aula. Han rebrat el forrellat de la nevera i ens han pres tots els refrescos.

Amb la mateixa eina han intentat entrar igualment al taller, però aquesta vegada no ho han pogut fer.

Una bigueta en U de 60 mm arrancada de la tanca, sembla que ha estat la eina utilitzada per aquest fet, per el que podem deduir que eren "oportunistes". Com que la porta és de planxa molt fina, l'han pogut forçar.

Hem encarregat una altra porta feta amb planxa més gruixuda i amb reforçaments interns.

Esperem que duri.



Imatge per on van forçar la porta.

F.E.A.A.F

La Federació Espanyola ens comunica que l'Assemblea General es celebrarà el dia 1 de març al saló d'actes del Museu del Ferrocarril de Madrid-Delicias.

Tots els que vulguin anar-hi, cal fer la reservar dels bitllets de tren, a la web de la Federació Española de Amigos del Ferrocarril.

www.amigosdelferrocarril.es

MUSEU

Els amics del Museu del Ferrocarril d'Astúries, preparen un viatge molt especial a:

El Berrón - San Sebastián - Azpeitia els dies 10, 11 i 12 d'abril amb un tren de luxe de via mètrica "El Expreso de la Robla", a través de la xarxa d'Adif i Euskotren en la que inclouen les velles vies dels antics "Ferrocarriles Económicos de Astúries, Cantábrico, Santander - Bilbao y Vascongados".

L'oferta inclou una visita afegida al Museo Vasco del Ferrocarril a Azpeitia.

Per més informació visiteu la plana web:

<http://www.locomotoravapor.com/amfa/>



Vistes del tren de La Robla.



Una imatge de la locomotora real que intentem reproduir.

IMATGE DEL MES



EL NOSTRE CREMALLERA

Durant un temps, els anys que van a cavall entre els seixanta i els setanta, el cremallera de Núria va ser nostre, és a dir de la gran munió d'excursionistes que varen sorgir en aquells anys d'eufòria col·lectiva, d'afartament del present i d'il·lusió pel futur. Milers de joves sortien els dissabtes al migdia esperitats cap a la muntanya, cal recordar que aleshores el dissabte era laborable i també lectiu fins el migdia, i el cap de setmana es limitava a la tarda i nit del dissabte al diumenge, tot i això el temps s'aprofitava al màxim.

A Núria no hi havia gran cosa en aquells temps, però estava ben comunicat i era al cor dels Pirineus, fins l'any 1931 era un Santuari aïllat només accessible per durs camins de muntanya. L'arribada del tren cremallera el va posar a l'abast del gran públic i va obrir un ampli ventall de possibilitats de pràctica d'esports de muntanya, que s'afegia a la tradicional del peregrinatge religiós, però tot es va quedar a mitges; els convulsos anys 30, la guerra civil i, sobretot, la militarització radical que varen patir les zones frontereres després de la guerra, dificultaren enormement la seva explotació com estació d'esquí i de muntanya. Núria podia haver estat una magnífica estació d'esquí, perquè aleshores la innivació, sempre a cotes superiors als dos mil metres, era excel·lent; s'hi podia esquiar, i s'hi esquivava més de mig any, de novembre fins ben entrat el mes de maig; les magnífiques pistes del Nou Creus, el Nou Fonts i, sobretot, el Puigmal amb quasi mil metres de desnivell, mai han gaudit de remuntadors mecànics; i pel que sembla, ara que la innivació ha minvat substancialment, no en gaudiran mai.

A la vora del foc hi he sentit explicar vàries llegendes al respecte; unes diuen que el Bisbat de la Seu d'Urgell, que és el propietari de la Vall, mai va ser partidari de que es convertís en una gran estació d'esquí, per tal que el Santuari no perdés el seu caràcter religiós. Una altra diu que hi va haver el projecte de traslladar a Núria la torre de Sant Jaume i el telefèric del Port de Barcelona, que havia quedat fora de servei després de la guerra, des del cap de munt de l'espectacular torre sengles telefèrics enllaçarien amb el cim del Puigmal i del Nou Creus. Cada cop que hi vaig me l'imagino majestuosa desafiant els llamps i el torb en plena tempesta.

La veritat és que als anys seixanta Núria era un lloc bastant atrotinat, al Santuari hi havia un hotel amb ínfules de grandesa però una mica "demodé", després van construir un altre hotel més amunt, l'hotel Puigmal; s'hi anava amb un vistós funicular vermell que quan hi havia poca gent el feies anar tu sol; des de l'estació inferior estant premies un timbre, contestaven de dalt i tot seguit el posaven en marxa, sense càmeres de seguretat ni portes, ni res que s'hi assemblés.

Aquest hotel va fer fallida malgrat tenir molt més bones vistes que el del Santuari, el varen reconvertir en una residència de "Educación y Descanso" que com és sabut era una organisme dels Sindicats del Règim a imatge i semblança dels del III Reich.

També hi havia un estany artificial, on s'hi podia anar amb barca a l'estiu i fer el burro amb el glaç al hivern, sovint fer el burro sortia car i acabava amb una bona mullena. Un altre lloc on alguns irreverents feien l'ase era posar al cap a l'olla i tocar la campana que hi havia en un recó de l'església, segons la tradició això afavoria la maternitat, però era perillós prendre-ho a xerinola perquè a vegades la Mare de Deu donava premis inesperats.

La gran massa d'excursionistes no anava a cap hotel, i és conformava amb passar la nit dins d'unes cel·les per a peregrins més semblants a una caserna de la Legió Estrangera que a un establiment hostaler; eren barates, sobretot si comptem que en una de vuit s'hi enquibien dotzena i mitja de persones. Però un dels llocs més tètrics era la caserna de la Guàrdia Civil que hi havia perquè Núria era un lloc fronterer, es tractava d'un casolot malmenat i sense cap comoditat on aquella soferta gent hi havia de viure tot l'any amb la seva família; sempre m'he preguntat a quina escola aniria la quitxalla, però del que sí estic segur és de que Núria no deuria estar mai al davant de les llistes de sol·licitud de trasllats del "Cuerpo". Mereixien molt respecte aquells guàrdies, quan hi havia algun accident hi anaven de seguit, calçats amb els seus botins amb elàstics de goma i abrigats amb la seva capa, sense cap equipament de muntanya i sense queixar-se mai de res.

La Foto.

Un matí d'hivern a l'andana de l'estació de Queralbs, un cremallera, atapeït com sempre, és a punt de sortir cap a Núria; el maquinista i el revisor estant atents amb el peu a l'estrep llestos per pujar quan el cap d'estació doni l'ordre de marxa, malgrat els més de trenta anys que tenen els cotxes conserven un aspecte net i polit; a mi sempre m'ha encisat la filigrana de la pintura en relleu de la roda dentada, que com tant d'altres coses s'ha perdut. Quan el cremallera surti del darrer túnel la vella màquina SLM llençarà una xiulada llarga, potent i majestuosa per saludar al Santuari, ara els trens nous no ho saben fer, el xiulet els fa figa als pocs segons i fan el ridícul.

A diferència dels revisors de la Renfe que sempre han estat bastant estirats i repentins, els del cremallera eren molt més rústecs i quasi sempre estaven de mala gaita, pel que sembla a FMGP no s'impartia massa formació d'atenció al client. Aquesta gent havia de fer de tot, durant la setmana arreglaven la via i els maquinistes les màquines, i els caps de setmana feien servei amb els trens; era tot molt casolà i malgrat que no fossin precisament amables, eren grans ferroviaris que se les tenien de veure de tots colors.

A la tornada quan es baixava del cremallera a Ribes hi havia corredisses per agafar el tren de la Renfe, que al hivern ja venia abarrodat des de La Molina, la Renfe a les tres hores i escaig que durava el viatge solia afegir-ne mitja hora o tres quarts més de tornar pel mateix preu; quan el tren arribava per fi a la plaça de Catalunya, en baixar s'organitzava una coral multitudinària i espontània que cantava: "Reeeeeeeenfe Meeeeeerda!! Reeeeeeeenfe Meeeeeerda!!!" i en pujar les escales sorgia un curiós efecte polifònic amb el de: "Goooleeeees, ha salido el goooleeeees con la quiniela de hoooy!!!" que vociferaven els venedors ambulants dels resultats de futbol.

Conservem l'olor de l'estació de Núria, barreja del greix de la cremallera amb la de merda de vaca, que a la muntanya fa olor i no pudor, i conservem també la dels soterranis de la plaça de Catalunya, una mica de tot, però dominant per sobre de tot la de neules torrades que venia de "l'Avinguda de la Llum".

Copia en paper Kodak d'un negatiu de color, datada als anys 60/70 i d'autor desconegut, propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilaginés).