

extensió via 4

DIA DE VAPOR

El dia 25 d'octubre va estar marcat per una gran afluència de públic que junt amb el funcionament de la "Big Viñas" ens va alegrar el dia amb un grandíssim espectacle de vapor.



Un gran dia de vapor.

Es podia trobar, per tot arreu gent fent fotografies ja sigui amb el seu mòbil o en càmeres. Gent dreta, per terra, de costat, de lluny, a la vora.

Un espectacle de gent gesticulant amb postures estranyes per captar les seves millors imatges del dia i emportar-se un record.



Ja es comença a veure gent que fa fotografies.

La gran sorpresa del dia va estar coronada en trobar-nos davant d'una una "mini plandampf". Gent amb tripodes posats en línia com en les millors exhibicions de les locomotores a vapor alemanyes que encara avui dia estant en funcionament. Alemanya ha tingut el bon sentit comú de guardar moltes de les seves velles locomotores, museu vivent de la tecnologia.

Sembla que el Tren de Palau té adeptes aficionats a la fotografia i als vídeos per tot arreu de la línia, i als llocs més amagats, podies trobar un aficionat a la fotografia.



Com a una de les millor exhibicions d'Alemanya.



VIA I OBRES

Un dels problemes que teníem molts dies de circulació, era que vèiem les agulles més allunyades de la línia canviades. Encara que les agafem de taló no sempre vèiem la pedra que ens posaven al espasí. Una gracieta. Això provocava alguna frenada brusca i tenir que arranjar el mal fet per algú brètol que no mesura els seus actes.

Amb un simple tros de ferro i un cargol ho hem arreglat, es senzill de posar i amb la clau que porten totes les màquines podem fer la maniobra de canviar l'agulla si ens cal. Ja no les hem trobat mal posades.



En Joan ja fent el forat que rosarà tot seguit.

A2

La nova locomotora diesel A2 en construcció al Tren de Palau, és una màquina inspirada en la sèrie V110 de la DDR, que van ser posteriorment modificades a ample mètric per donar servei al ferrocarril del Harz.

Aquesta locomotora no serà ni molt menys exactament igual a la sèrie original. Al Tren de Palau sempre ens hem caracteritzat per donar més pes a temes funcionals que purament modelístics.

Mecànicament succeirà el mateix. La locomotora del Tren de Palau serà també hidràulica com la original però conceptualment diferent, més senzill i comercial.

S'ha dissenyat un circuit hidràulic que té una certa complexitat, per la quantitat d'elements que el formen, però a l'hora tot es un concepte simple, adaptat a les nostres necessitats, i que esperem tingui poc manteniment, de fàcil reparació i amb recanvis Standard i relativament econòmics.



Una imatge presa a una de les excursions que va fer Tren de Palau a la línia del Harz al any 2008.

SENYALS

Aquest mes també hem tingut que actuar amb els senyals. Senyals que no anaven alhora ens han fet ajustar els aparells de la via que interactuen amb els senyals lluminosos.

Com que també teníem alguna bombeta fosa, hem aprofitat per posar-ne amb sistema lets, prou lluminosos i amb una durabilitat força més llarga, cosa que ens ha garantit el seu venedor.



Aquí tenim l'Antoni fent una neteja a fons del senyal.



Després en Pere el col·loca prèvia revisió de les bombetes.

IMATGE DEL MES



AUTOMOCIÓ HEROICA

Quan arrenquem el motor d'un cotxe amb prou feines parem atenció a les llumetes que es van apagant, i que ens indiquen que tot va bé, donem per descomptat que no pot ser d'altra manera, i ja no recordem que anys enrera fer un viatge en automòbil significava proveir-se d'una sèrie d'estrís imprescindibles, tal com recanvis de corretges, una llauna d'oli, tela esmeril per netejar les bugies, fil metàl·lic per desembussar el ciclè del carburador, i els més previnguts un joc de bugies noves i una tapa de delco. Ara els motors són inaccessibles a un profà, i els mecànics en comptes d'escoltar el repiqueteig dels taqués hi endollen un PC, on bolquen les inextricables dades informàtiques que guarden els registres dels motors. El que aquests ginys siguin avui dia tan sofisticats, és el que ha fet possible que un líder mundial de l'automoció s'atrevisi a manipular els sistemes per tal de donar gat per llebre amb els índexs d'emissions, i, sobretot, es pensés que ho podia fer amb total impunitat, però en el món de la informàtica no hi ha impunitat possible, i tard o d'hora t'acaben pescant.

No sempre ha estat així, a "The grapes of Wrath" (Els raïms de la ira) Jonh Steinbeck narra l'èxode dramàtic de la família Joad, que es expulsada de la seves terres d'Oklahoma per la cobdícia dels banquers i es veu obligada a emigrar i buscar una nova vida a Califòrnia. Ho fan carregant tota la família i els estris en una atrotinada camioneta Ford T, marxant per la mítica "route 66" que travessa els Estats Units, pel camí han d'anar venent coses per poder comprar gasolina; malauradament sofreixen una avaria greu, es fon el coixinet d'una biela; però per sort dos dels germans tenen nocions de mecànica, desmunten el motor i la biela i després de grans fatigues aconsegueixen refer el coixinet en un ferrer de poble i així poden continuar el viatge. Això ara es impensable, però en el temps de la nostra postguerra els nostres autobusos anaven així o pitjor.

Els fets bèl·lics van provocar la requisita de gran part dels vehicles, molts acabaren destruïts i estimbats a les carreteres de Portbou i del coll d'Ares (Camprodon), aquesta carretera figurava en els mapes espanyols com si estigués acabada fins la frontera, però no era veritat, s'acabava a mig camí, i va ser una trampa mortal per tots els vehicles que hi quedaren embotellats, la gent que fugia esparverada estimbava els vehicles pel barranc per tal de poder seguir camí, i allà es queda desfet gran part del parc mòbil de Catalunya, entre ells el camió amb que es guanyava la vida el meu avi. Com es veu les gracies del ministeri de Foment venen de lluny. Durant la llarga postguerra mancava de tot, recanvis, pneumàtics, i gasolina; a més a més era impossible proveir-

se de vehicles nous per l'autarquia del règim i el bloqueig internacional, ja que l'industria de l'automoció encara era inexistent al nostre País. Només l'enginy i la tenacitat de xofers i mecànics va salvar, dins el que es pot, la situació, i amb moltes penalitats s'aconseguí donar un servei imprescindible per a la població. Els pneumàtics es recautxutaven i recosien, aparegueren els gasògens per a suplir la manca de gasolina i les peces que es trencaven es feien al taller a base de llima, torn, soldadura i molt d'ofici.

El transport per carretera era clau per la mobilitat del nostre País que patia un servei de ferrocarrils insuficient i mal gestionat, que no arribava a tot arreu. Els autos de línia complementaven eficientment el servei ferroviari, perquè on acabava el tren continuava de manera coordinada l'auto de línia, i els dos sistemes no es feien competència perquè les carreteres eren infernals i els autos no podien superar al tren, a més un impost especial anomenat cànon de coincidència gravava els trajectes de carretera que coincidien amb un línia de ferrocarril.

Hi ha molt per fer i ordenar dins el transport públic de Catalunya, si volem apostar per ell de forma seriosa. El tema dóna per molt, però ho acabo amb una endevinalla:

L'automotor "Ferrostaal" que fins l'any 1969 feia el servei de Girona a Olot, trigava una hora i mitja en fer el trajecte per una via infecta on no podia passar, en el millor dels casos, de 50 km/h. Avui dia el servei es fa per una carretera de nou traçat que permet una velocitat de 90 km/h, amb autocars moderns que tenen totes les comoditats, a que no sabeu quant triga?

Doncs exactament el mateix, una hora i mitja. Tal com diu la dita castellana:

"Para este viaje no hacian falta tantas alforjas"

La imatge.-

Dos autocars han portat un reguitzell de nois d'excursió un dia d'estiu cap els anys 40/50, estem davant de l'església de Sant Feliu de Beuda, a la Garrotxa, a prop de Besalú i al peu del Santuari de la Mare de Déu del Món, mirador privilegiat de les comarques gironines, en aquells temps només s'hi anava a peu. Els dos cotxes es veuen robustos, un porta la matrícula GE -6722 que és de l'any 1943, però el seu aspecte és més antic, tot fa pensar que fos un vehicle recuperat després de la guerra i reconstruït, l'altre porta un rètol que diu "servicio de mercados" o sigui que servia una mica per tot, però segur que anava ben curull de merda de gallina. No s'ha pogut esbrinar, encara, a quina empresa pertanyien.

El grup de persones és una mica desconcertant, n'hi ha una cinquantena que ben segur han omplert de gom a gom els dos autocars, la majoria tenen entre de tretze i setze anys, però n'hi ha alguns de més grans i cap te aspecte de mestre o similar, tampoc s'hi veu cap clergue que en aquells temps no es treien mai la sotana. És probable que aquest grup heterogeni anés de festa o a l'aplec al Santuari del Món, no sabem qui són, però els que ens diu la imatge és que tots amb disciplina i sense excepció s'han posat bé per tal de sortir a la foto, el que ens demostra un cop més la importància que abans es donava a la foto, i la banalització en que ha caigut actualment.

La joia de gaudir d'un dia de festa es barreja amb el tuf d'oli calent d'uns motors rescalats, que en el darrer tram de la carretera amb prou feines hauran pogut posar la segona velocitat.

Còpia B/N al bromur d'argent tractada digitalment propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilaginés)

NOTA: Podeu trobar el text més extensiu a la nostra pàgina web:
www.trendepalau.cat
<http://trendepalau.cat/FIVV/AutomocioHeroica.html>