

extensió via 4

ASSEMBLEA

Tal com vàrem comunicar, el dissabte dia 12 de maig es va celebrar l'assemblea General de Socis.

Després de la pertinent lectura es van aprovar els documents següents: la memòria d'activitats, el balanç econòmic de l'any 2015, el pressupost pel 2016, el Reglament de Circulació i el Reglament de Règim Intern.

L'acta oficial estarà exposada al taulell de l'aula ferroviària del Tren de Palau.

Un cop acabada la reunió, alguns socis junt amb familiars, van fer el tradicional dinar de germanor a la masia de Can Duran.



Un moment de l'assemblea.



El moment de germanor a Can Duran

QUOTES

Es continua mantenint reduïda la quota de socis per l'any 2016.

Juvenil infantil	5,00
Juvenil	20,00
Numerari	50,00
Numerari Pensionista	20,00

Els socis que tinguin domiciliat el pagament, seria convenient que si han fet algun canvi d'entitat bancària ho comuniquin per tal d'evitar els rebuts retornats.

Els socis que no ho tinguin domiciliat, es

prega que facin el pagament al compte de l'associació:

Catalunya Caixa
2013 0754 13 0200027993

Cal indicar el non i cognoms amb el concepte de "quota 2016"

Recordem que el període de pagament acaba el 30 de juny.

SOCIS

En Joan Roca, un dels nostres socis, ens ha deixat el dia 21 de febrer.

Era una persona entusiasta de tots els trens en general i en particular dels que havia viatjat.

Era un enamorat del Tren de Palau, mai faltava a la Nit del Tren, només la seva llarga malaltia el va impedir de continuar venint.

Esperem que sia on sigui i junt amb els altres socis que igual d'entusiastes com ell, ens han deixat, ens acompanyin encara que sigui amb el pensament.

JA FA VINT ANYS

El mes de març de fa vint anys, el 1996, s'estava construint la locomotora RV-060 anomenada "Big Viñas".

La caldera es va fer a un taller especialitzat amb caldereria.

Es pot veure també la caldera de la locomotora "Berga" que en aquell moment s'estava repassant al mateix taller. Es pot dir que son germanes.

A la imatge es veu com el nostre consoci Joan Roca (acs) examinava la petita caldera comparada amb la gran.



En Joan Roca i les dues calderes.

PONT GIRATORI

Mai no ho havíem vist. Una salamandra dins del forat del pont giratori.

És normal no veure'l doncs la seva activitat nocturna ho evita. A més està al límit del seu hàbitat natural. Aquest

animal, de caminar lent, es pot deshidratar molt ràpid, és sedentari i busca els llocs obacs i humits, dintre del forat on es va ficar, el pobre no duraria gaire.

El vàrem ajudar a fer el seu camí al costat de la riera, ell ja sabrà espavillarse. Bona sort.



No li donarem el carnet de soci.

ARQUEOLOGIA

Molts aficionats als ferrocarrils intenten imaginar temps passats buscant l'arqueologia d'antics trens. Allà amb el que veuen poden imaginar històries de temps passats.

Avui ja podem veure arqueologia al Tren de Palau. Una antiga caixa que donava vida al senyal d'entrada de l'estació terme.



Caixa de senyals.

FCAF

Estaria bé fer una ullada a les normatives publicades per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril.

Han fet un gran treball de recollir els diferents sistemes i normalitzar-los per tal de poder intercanviar material d'unes associacions amb d'altres.

Podem comprovar-ho al següent enllaç:

<http://www.fcaf.cat/portal/modelisme/modelis-me-tripulat/>

IMATGE DEL MES



LA BRIGADA DE CALDETES.

Per a molts afeccionats hi ha la idea estereotipada de que el ferrocarril són les seves màquines, com més aparatoses millor, i que els autèntics ferroviaris són qui les mena; hi ajuda la nombrosa literatura que es genera al voltant, amanida sovint pels sopars de duro que s'atribueixen els propis protagonistes. Però no és ben bé així com funciona un ferrocarril, bé prou ho sap la brigada del "Tren de Palau"; perquè els trens corrin fa falta via, i la via té vida, s'ha de traçar i posar bé, i, però sobretot, s'ha de conservar bé; fer-ho és un ofici dur, desagratit i mal pagat, els qui ho feien abans eren la ventafocs del ferrocarril, aquesta gent i la seva família vivia aïllada en casilles a peu de via, unes llars inhòspites i sense cap comoditat que quasi mai van tenir enlluminat elèctric ni aigua corrent, si hi havia pou es treia del pou, i si no n'hi havia es portava periòdicament amb cisternes del propi ferrocarril, per descomptat l'aigua calenta i els sanitaris eren inexistents. Encara se'n conserven bastants dempeus, malgrat que la vigilància a peu de via ja fa molts anys que es va abandonar. La Renfe i després l'Adif hi han especulat aconseguint vendre les més ben situades, preferentment en zones turístiques, la resta, que mai voldrà ningú, es van caient a trossos formant part indissoluble del paisatge de desolació que presenta la xarxa ferroviària de via ampla.

El pare d'un bon company de la feina era obrer primer de la via a Villanua (Osca), cada dia es feia el trajecte de Villanua a Canfranc, set quilòmetres d'anada i set de tornada en un dels trams més espectaculars i arriscats de la Renfe; anava proveït amb dos claus per collar les brides i una altra d'enorme per repretar els tirafons, així com de petards i banderoles per protegir la via en cas d'urgència. Les claus les duia penjades en bandolera com si es tractés d'un fusell, mentre, caminava capiculant els peus sobre el carril tot recolzant-se amb una canya; a l'estiu es protegia del sol amb un gran barret de palla, i al hivern s'abrigava com podia per fer front al torb i les glaçades. Coneixia tots els racons de la via, les juntes que calia repretar i les travesses que convenia batonar, i també del seu entorn, pendent sempre de les pedres que estaven madures per caure al primer aiguat, o dels arbres mal arrelats que s'emportaria el primer vendaval. Amb aquests homes la via era un lloc segur i protegit, era difícil que hi haguessin sorpreses, perquè el seu esperit de servei els portava a vigilar, quan les coses anaven maldades, els punts de més perill. No n'ha quedat res de tot això. Ara les pedres baixen soles

quan cauen quatre gotes i les branques s'esquincen amb la més petita ventada; sovint hi ha destrosses i ensurts, i també alguna desgràcia.

Contra aquest mals, l'administrador de la xarxa (L'Adif) hi té un remei: la consigna sèrie B de Limitacions Temporals de Velocitat, un petit fulletó, cada cop més gruixut, que s'edita mensualment on es relacionen els punts amb limitacions de velocitat provocats per deficiències de la infraestructura, cal dir que el personal que hi treballa se'l sap quasi de memòria, perquè algunes d'aquestes limitacions fa anys i panys que les van posar i de temporals ja no en tenen res. A tall d'exemple direm que a la consigna de la cinquena zona d'ara fa vint anys (1996) n'hi havia 69 de limitacions de velocitat, a l'actual n'hi han 175, més del doble!, i això després d'haver renovat totalment les línies de Vic a Puigcerdà i de Manresa a Lleida, on n'hi havia un munt.

El pare del meu company sabia llegir i escriure, les quatre regles, prendre mides i poca cosa més; ara, si no ets enginyer de camins, no ets res. Abans quan es detectava un defecte o avaria, s'intervenien de seguida per tal que no anés a més, ara s'estableix una limitació de velocitat, es sol·licita confeccionar un pressupost i se'n va al capdamunt de la llista d'espera, mentrestant el defecte es farà cada cop més gran i cada cop serà més costós de reparar. No serveix de consol que altres també estiguin igual o pitjor, a "La vie du Rail" del mes de març arrel dels darrers accidents de la SNCF, si llegeix això (traducció lliure):

"Els directius no volen disgustos i tanquen els ulls. Hi ha una dilució de responsabilitats que comporta no tan sols conflictes de competències, si no també deficiències greus dins l'organització. Els directius són reclutats preferentment com a "managers", no coneixen la tècnica i canvien cada dos anys. No es veuen directius sobre el terreny, estan sempre ocupats en reunions i programacions"

Podem dir que és clavat al que passa aquí, amb una diferència a "la Vie du Rail", degana de les revistes ferroviàries, que ve a ser un portaveu oficiós de la SNCF i de la indústria ferroviària francesa, no s'estan de dir això, una cosa que seria impensable a la seva homòloga espanyola "Via Libre" on dediquen els seus generosos recursos a ensabonar permanentment als directius i polítics de torn, i a fer propaganda gratuïta de les empreses del sector.

La imatge.-

A l'estació de Caldetes (Caldes d'Estrac pels finolis) a principis del segle XX la brigada del Carril ha parat un moment i s'han posat bé, tots de cara a la càmera, pel "retrato". En són sis, tots amb gorra, però no hi ha prou definició per distingir-ne les graduacions; en tot cas al front hi haurà un capatàs, encara que no sempre era així, d'aquí bé la dita: "La brigada de Monzón: tres capataces y un peón" totalment aplicable al ferrocarril actual. Van amb una petita vagoneta desmuntable on hi porten les eines i un carril de sis metres, se suposa que van o venen de canviar-lo, la feina de cada dia: la via en condicions. Això era abans, ara ens esperem a que caigui tot per fer un pressupost desorbitat i donar els guanys a les empreses foranies. Completen l'escena tres nenes que juguen a l'andana amb el tradicional cercol i que també si han posat bé per la foto; com a teló de fons veiem un d'aquests descomunals "Castell dels tres dragons" que es feien construir pel "veraneiu" els "senyoritus" amb possibles de Barcelona.

Còpia al bromur d'argent editada per "J.B." com a tarjeta postal, està circulada i el text del revers porta data del 20 de setembre de 1914. Propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilaginés).