

extensió via 4

CARTA DEL PRESIDENT

Apreciats Socis

Aquest 2016 posa fi a la legislatura de 4 anys i amb ella la Junta Directiva a la qual heu confiat el compromís i responsabilitat de gestionar la nostra Associació.

Han sigut anys de treballs i amb un gran desafiament, actualment en curs, em refereixo a la A2 la segona màquina de l'Associació.

Aquest proper mes de desembre, s'obre el període de presentació de candidatures per els propers 4 anys 2017- 2020 destinades a regentar l'associació. Les candidatures es presentaran a qualsevol membre de la junta directiva per verificar que compleixin amb el que està establert en les normatives i estatuts vigents.

Las juntes que es presentin, una d'elles serà escollida en la Assemblea General de Socis del mes de març del 2017.

Una abraçada per tot hom

Luis Fernández

ELECCIONS

Convocatòria d'Eleccions per a la Junta Directiva

D'acord amb el que preveuen els Estatuts Socials, la Junta Directiva convoca el conjunt de tots els socis per a escollir una nova Junta Directiva de l'Associació en un acte que es durà a terme en el curs de l'Assemblea General Ordinària de l'any 2016 a celebrar el dissabte 25 de març del 2017. S'estableix un període de presentació de candidatures, que finalitzarà el dia 25 de gener de 2017, aquestes han de ser lliurades a la Junta Directiva, per que siguin examinades i es posin en coneixement de la resta dels socis. Cada candidatura ha d'estar formada per una llista de noms de socis per als càrrecs de President, Secretari i Tresorer, un programa de govern i el pressupost per a l'any 2017. Les candidatures són tancades, no es poden canviar els noms de la llista un cop proclamada per la Junta Directiva.

Es responsabilitat dels candidats a president, que els noms de la llista presentada s'ajustin al que disposen els Estatuts. Els primers signants de les candidatures proclamades, podran examinar tota la documentació de

l'entitat, usar espais en el full informatiu "Extensió Via 4", i disposar d'un conjunt de sobres confeïts amb les adreces dels socis per a ús electoral.

QUOTES

Degut al canvi de sistemes dels bancs en aplicar el codi IBAN, preguem a tots els socis que tinguin els rebuts domiciliats que al més aviat possible ens donin:
- si no heu canviat el compte, les dues noves primeres xifres juntes a les lletres.

ES00 0000 0000 0000 0000 0000

- si heu canviat el compte, el nou número.

La informació la podeu enviar per correu ordinari o per correu electrònic tren@trendepalau.cat

Ajudarem a pal·liar una feina llarga, feixuga i gens agradable.

Gràcies per la vostra col·laboració.

NADALA

Aquest any per la postal de Nadal, hem volgut recuperar una fotografia feta pel Pere a la nevada de l'any 2001..



ERRADA

Segur que ho heu vist. Ja sabeu, a la capçalera de l'anterior número de la Ev4 era Octubre núm. 207. Perdoneu.

DEMANDA D'AJUDA!

L'Associació Trens Miners Turístics de les Mines, a Vallcebre ens demanen ajuda amb el següent escrit:

"Des d'aquesta associació, davant la decisió de Carbonífera del Ebro, i la seva negativa a qualsevol possibilitat de que la locomotora 4890, pugui continuar circulant per les vies, com ha fet durant aquest quasi 20 anys, hem decidit iniciar aquesta campanya de recollida

de firmes, per evitar el futur incert d'aquesta locomotora. Necessitem de les vostres firmes per salvar aquesta petita locomotora. Gràcies."

No costa res, podem signar a partir del següent enllaç, ubicat a la web de la Federació Catalana.

<http://www.fcfa.cat/portal/campanya-de-recollida-de-signatures-de-trens-miners-turisticos/>

Es tracta d'una associació no lucrativa que recupera i preserva els sistemes ferroviaris industrials i miners com a principal objectiu social. Al mateix temps explota un petit ferrocarril miner a Vallcebre.



La locomotora 4890

UN VELL APARELL

Al segle primer després de Crist, Heró d'Alexandria va dissenyar el primer motor de vapor, basat amb el principi de la turbina de reacció.

Aquest aparell de vapor no va tenir aplicació pràctica perquè aparegué en un moment de la història en que no era tècnicament possible la fabricació de tubs, cargols i engranatges de ferro.

La turbina de Heró es va limitar a donar voltes i voltes i la era del vapor no va sorgir fins a 1700 anys després.



IMATGE DEL MES



NOVES I ANTIGUES PARADOXES.

Al ferrocarril sovint es donen paradoxes curioses, absurdes i quasi sempre inexplicables per l'enteniment d'una persona normal, paradoxes que no passarien de simples disquisicions especulatives, si no fos perquè acaben costant un ull de la cara que toca pagar entre tots. Hi ha enigmes antics, molt antics, com el del cantó de les comandes de conducció de la locomotora "Confederació", la joia de la Maquinista Terrestre i Marítima; aquesta màquina té les comandes al cantó dret, malgrat ser dissenyada per remolcar trens de viatgers a la línia de Madrid a Irún, l'única sencera de via doble a la Renfe, on sempre s'ha circulat per la via de l'esquerra. Anys abans la Renfe havia encarregat les locomotores "Santa Fe" a la mateixa factoria, eren màquines similars a les "Confederació", però amb les comandes al cantó esquerra, com la majoria de màquines modernes de la Companyia del "Norte". Qui i perquè va encarregar una màquina amb les comandes a la dreta, quan era per circular en una línia de via doble i per l'esquerra, és un enigma inexplicat; per als aficionats i profans pot semblar un aspecte trivial, de fet cap d'aquests pseudo-historiadors que han publicat meravelles sobre aquesta màquina ho esmenta, alguns tant sols es limiten a copiar fil per randa l'opuscle de propaganda que en el seu moment va publicar la constructora "La Maquinista". En canvi per al maquinista que a cada estació havia de deixar les comandes i passar al cantó esquerra per controlar els senyals, perquè no sempre es podia confiar del fogoner, ja no era tanta meravella de màquina. Però aquestes

cabòries no contaven gaire, o gens, a la Direcció de Compres de la Renfe que sempre ha anat a la seva, i un cop comprats els trens ja no eren el seu problema. El més versemblant és que la "Maquinista" presentés els plànols de la 241 2200, més moderna que la "Santa Fe" i amb les comandes a la dreta; als "jefazos" de Material i Tracció ja els hi deuria semblar bé, perquè a ells tant els hi en fotia que el maquinista parés boig anant d'un cantó a l'altre de la cabina. Pot semblar que això són coses del passat que només interessin a quatre sonats, doncs resulta que no, que la història es repeteix, que a cada cop que es compra un nou tren surten un grapat de nyaps que cal resoldre a corre cuita. La gran majoria d'aquests nyaps com seients des dels quals no es veu la via, llums que no fan llum, armaris que no tanquen o que no es poden obrir, i coses així, es podrien resoldre si els que dissenyen un vehicle sabessin una mica perquè s'ha de fer servir i, sobretot, com s'ha de fer servir. Aquest mal és universal i tant val per la Renfe com pel Tren de Palau. La Renfe ha seguit una política de compres de trens bastant atípica, paga els trens al contat i quasi sempre ha preferit diversificar els subministradors per no dependre de la tecnologia d'un sol país, i no sortir-ne perjudicada en cas de conflicte comercial o bèl·lic, una curiosa visió geoestratègica en plena globalització al segle XXI !. Això ha portat a reunir una bona col·lecció de vehicles heterogenis, que ens ha permès provar un grapat de tecnologies diferents; i saber el que és bo, i el que no ho és tant; a més d'aprendre com les gasta cada fabricant. Per descomptat aquesta forma de comprar ha encarat els

costos de compra i de manteniment, i també ha complicat la vida a molta gent de la "Casa". Repassant la història hi ha unes quantes operacions d'adquisició simultània de vehicles de prestacions similars, a títol d'exemple les locomotores 321 i 319, 310 i 311, automotors 592 i 593 i sobretot les locomotores d'alta potència 250 i 251 que ens serveixen per comentar la imatge del mes.

Queda pels historiadors sagaços esbrinar l'entramat d'interessos dels diferents "lobby's" ferroviaris que operen a l'Estat espanyol, i la seva relació i contraprestacions amb els governs de torn.

La imatge: la més antiga i la més moderna de la Renfe en aquell moment.

Van coincidir a Can Tunis el deu de març de l'any 1989, la 1003 feia el seu darrer servei comercial, un tren de 220 Tm de blat de moro amb destinació a les sitges de Vic. La 5603 (250.603) feia poques setmanes que havia entrat en servei, amb el seus 316 kN (320 kN a les proves) les "alemanyes" han estat les màquines de més força de tracció a la Renfe, però van ser un fracàs. Dissenyades com a locomotora de gran potència per a remolcar trens pesats de viatgers a 160 km/h, aviat van ser relegades a serveis de mercaderies per la seva baixa fiabilitat i costos manteniment, el seu disseny antiquat va precipitar la seva retirada del servei; la màquina de la imatge es va incendiar l'any 2000 i fou desballestada al 2009, després d'haver servit com a peces de recanvi per la resta de la sèrie. Amb prou feines la sèrie 250 van tenir poc més de vint anys d'activitat, sempre amb molts problemes i generant molts mals de cap, tot plegat un bon feix de milions (€) o milers de milions (Ptes.) tirats a les escombraries.

En canvi la 1003 es va retirar amb seixanta anys de serveis a la línia transpirinenca, salvada in extremis d'anar a la ferralla es va poder preservar pel futur; la nostra entitat "Tren de Palau" li va regalar uns xiuletets nous, ja que els originals varen ser espoliats. Malgrat que quasi no ha fet cap altre servei es conserva en bon estat als tallers de Lleida. Aquesta sí que va ser una bona compra ferroviària que va donar els seus fruits durant més de seixanta anys i que encara es conserva.

Negatiu de color de 35 mm original de Jordi Valero Vilaginés (FIVV)