

## extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins - <http://www.trendepalau.cat> - [tren@trendepalau.cat](mailto:tren@trendepalau.cat)

Gener - Febrer 2018 - Núm. 215

### ASSEMBLEA

L'Assemblea General Ordinària de Socis, aquest any, es celebrarà el dia 10 de març a les 11:00 en primera i única convocatòria a la nostra seu social, a Can Cortès, per reunir-se en caràcter ordinari constituint l'Assemblea General que tractarà el següent ordre del dia:

- Lectura i aprovació de l'acta de l'Assemblea anterior.
  - Lectura i aprovació de la memòria anual d'activitats de l'any 2017.
  - Examen i aprovació de l'estat de comptes de l'exercici econòmic de l'any 2017.
  - Examen i aprovació del pressupost econòmic per l'any 2018.
  - Aclariments i preguntes sobre qualsevol tema propi de l'Associació.
- Junt amb el sobre de la EV4, trobareu la convocatòria personal d'assistència, la delegació de vot i la documentació necessària.



Reunió en Assemblea dels socis

### QUOTES

Una vegada més hem de posar les quotes al cobrament. Ho farem a primers del mes de març. Preguem als socis que han fet algun canvi de compte de banc que ho comuniquin amb prou temps per fer l'arranjament oportú.

També estaria bé que els socis que hagin fet un canvi de domicili ho comuniquin doncs algunes de les cartes que enviem ens han estat retornades. Gràcies per la col·laboració.

### BIBLIOTECA

Un diumenge al matí, se'ns va presentar una senyora amb un carret de la compra i obrint-lo ens mostra una col·lecció de 7 toms de "Modelismo Ferroviario".

Ens explica que pertanyien al seu pare que va morir amb més de 90 anys i com que no sabia que fer-ne, doncs la seva família els volia llençar, ha optat a venir fins al tren i fer-nos una donació amb nom

del seu difunt pare.

Vàrem quedar sense saber que dir i la convidàrem a fer una volta amb el tren. Al final va marxar molt contenta dient-nos que havia vingut moltes vegades a viatjar amb el nostre tren amb la seva família. Moltes gràcies Sra. Núria Casas en nom de tots els membres de la nostra Associació.



La nova aportació a la nostra biblioteca.

### VIA I OBRES

Quan plou torrencialment, a la trinxera se'ns omple d'aigua que arrossega una pila de pinassa i fullaraca.

Hem posat un clavegueró per desviar tota l'aigua que arreu aplega el camí de bicicletes paral·lela a la via. Esperem que amb aquest treball puguem estalviar-nos la neteja de pinassa.



Inici de la construcció del clavegueró



I el toc final ...

Ja fa uns dies ens vam alarmar per que una agulla s'estava blegant. Una agulla que esta situada a la sortida de tallers i utilitzada per la circulació dels trens.

Teníem que arreglar-ho urgentment. Es va comprovar que la primitiva placa de formigó s'aixecava per la força del creixement d'un arrel d'un arbre proper, un xop.



Dimensió de l'arrel i l'alçada del formigó.

El formigó era dels més durs que podíem trobar en tota la superfície de les cotxeres i no creiem que poguéssim trencar-lo. Ens hi vam posar i en un parell d'hores i fent torns, vam aconseguir retirar entre tots el formigó fet a trossos per poder manipular-los millor.

Un altre problema era treure l'arrel doncs era una de les més grosses que hem trobat. Es va utilitzar un mitjà mecànic i sense gaire esforç, l'arrel va anar a fora!



Extracció contundent de l'arrel.

Una vegada arreglat tot, es va reforçar l'agulla doblant les travesses i col·locant el balast en lloc del formigó. Ara ja tornem a tenir operatiu el tros.

Un altre problema era que fer amb la bona pila de trossos de formigó que vam fer.

No els podem portar a la deixalleria per manca de mitjans i per respectar el màxim l'entorn ens hem compromès a reutilitzar la nostra pròpia brossa per fer un dels murs de contenció de balast dels que tenim en projecte de fer.



Càrrega del material per reciclar.

## IMATGE DEL DIA



Fotografia de Jordi Canals.

## LA IMATGE DEL MES



### 3970/71 EL SUPERVIVENT.

Quins portem anys amb això que genèricament denominem l'afició al ferrocarril hem viscut molts esdeveniments, bons com l'electrificació de la quasi totalitat de la nostra xarxa ferroviària o la posta en servei de les LAV, i, malauradament dolents, masses de dolents, amb un ampli ventall de pèrdues i supressions, que van des de la clausura dels carrilets de Sant Feliu i Olot, aviat farà mig segle!, fins la recentment, d'aquesta setmana, feta amb males arts i traïdoria del Tramvia Blau. Malgrat estar sempre atents a tot allò que és pròxim a desaparèixer, tendim a no fer massa cas al que és més comú i habitual, i al cap dels anys ens hem penedim perquè el comú i habitual també acaba esfumant-se per la porta petita, i a vegades molt més de pressa del que ens pensem. Tot això ve a compte perquè repassant fotografies de poc més de deu anys, constato que la majoria de trens ja no són com eren, alguns han canviat d'aspecte extern, fins i tot més d'una vegada en tant poc temps, altres simplement han desaparegut, en alguns casos prematurament i les línies per on circulaven també han sofert la reconversió dràstica que ha significat la posta en servei de la línia d'alta velocitat MBF. Actualment la quasi totalitat del servei de viatgers de llarga distància ha desaparegut de la xarxa convencional, excepció feta de la línia de València; els llampants trens internacionals ja fa anys que són història i els de mercaderies agonitzen esperant sempre una reconversió del sector que mai acaba d'arribar.

A la Renfe ja no queden composicions de viatgers de material convencional, els únics trens remolcats per locomotora són les composicions Talgo diürnes i unes poques que sobreviuen de

## Campanades a mort.

Estem tristos, hem assistit al final de més d'un segle d'història. El Consistori ha triat el diumenge 28 de gener per acomiadar l'emblemàtic tramvia Blau de Barcelona. Centenars de barcelonins amb els seus fills han fet cua per viatjar per últim cop amb aquest mitjà de transport que data del 1901, més de 100 anys pujant per l'avinguda del Dr. Andreu amb un recorregut de més de 1200 m.

Naturalment han hagut protestes pel tancament amb persones vestides d'època i impulsada per una plataforma vinculada a un partit polític i que naturalment lamenten la falta de previsió del consistori actual. Per la seva banda TMB diu que destinarà 11 milions d'euros per deixar el transport en condicions de circular amb seguretat.

Ja ho veurem ... Sabem que vol dir "tancament temporal" la majoria de vegades.

Podem estar contents, ens posen un bus, el 196, com alternativa per contemplar les cases modernistes de l'avinguda.

nocturnes. Podríem parlar i divagar molt sobre l'eficiència dels trens de material convencional respecte les composicions autopropulsades, com tot hi ha avantatges i inconvenients, però és del tot incompreensible que les composicions "Arco", el màxim nivell de confort i prestacions (vel. 200 km/h), hagin tingut una vida efímera de poc més de deu anys, i hagin estat substituïdes per trens de confort més que dubtable, però que al ser d'ample variable permeten salvar el trencaclosques de canvis d'ample de via en què s'ha convertit el ferrocarril ibèric. Malgrat tot el fotògraf de trens s'ha de reinventar permanentment, i ara el que toca es immortalitzar les superbes 252, unes feres de la tracció capaces de portar un tren de 20 cotxes a 160 km/h per tot arreu, i que ara passen Talgos de poc més de 100 Tm. per la línia de València, on l'alta velocitat ni se l'espera.

Però la foto del més va d'un altra cosa, va del supervivent, del darrer tren-tren comercial, amb locomotora i cotxes, que solca les vies catalanes i possiblement les de tota la península ibèrica, es tracta del "Intercité de nuit" Paris Austerlitz- La Tor de Carol, servei 3970/71 de la SNCF, que, miraculosament, encara circula diàriament, sent un dels tres darrers trens nocturns que queden a França, que si no han estat suprimits no és per manca de ganes de la superba direcció de la SNCF, sinó perquè a França quan els territoris no estan per romanços, no estan per romanços, i el "Midi" del que forma part la Catalunya Nord està que trina contra la metròpoli parisenca, això ha permès, de moment, salvar el Tren Groc i mantenir l'express de Paris.

La vall de Carol, que a la Catalunya Sud no sé per quin motiu es fa dir Querol, quan deu el seu nom a Carlemany (Carolus Magnus) on hi va derrotar als sarraïns, és un territori fred i ombrívol avui totalment afrancesat, però a Porta encara hi endevinem l'antiga duana catalana. Al llogarret de Ques hi ha un d'aquests passos a nivell SNCF que toca les campanes quan ja veus venir el tren, i que de tant en tant fan alguna desgràcia; pocs minuts abans de que sonessin s'ha llevat el sol i s'ha il·luminat tot; per la contracorba i a l'hora clavada apareix la veterana 7396 del dipòsit de Burdeus, remolca tres cotxes Corail sorprenentment de blanc quasi com en el seu origen, la màquina no, va de "beton" és a dir un pintat a pistola de purpurina argent sense cap més adorn, però manté la patxoca d'aquesta llegendària sèrie que ha marcat un abans i un després dins el ferrocarril francès; pocs minuts després la mitja dotzena de viatgers del tren recorre la llarga andana de la imponent estació, però si algú pretén continuar cap a Barcelona s'haurà d'esperar una hora i mitja a tenir tren, i és que la Renfe i la SNCF són així i no tenen remei.

Arxiu digital propietat de FIVV (fons d'imatge Valero Vilaginés). Ques (Alta Cerdanya), gener 2018.