Per a que la informació que normalment apareix al TAULELL D'AVISOS que hi ha a la via 4 (contenidor nº 2) pugui arribar a tots els socis, a part de la publicació del BUTLLETÍ "TREN DE PALAU", del que s'està preparant el número 9, us presentem :

extensió via 4

un full informatiu que vol, de forma breu i mes seguida, posar-vos al corrent de l'Associació i temes afins.

nº 1 Gener 1998

TRACTOR DE NÚRIA

Està força avançat el muntatge de la locomotora del soci en Manuel Fuentes. La decoració externa presentarà l'aspecte de la maquina diesel del cremallera de Núria. Actualment s'està fent el cablejat elèctric i pneumàtic. En fase de proves, ja ha circulat a plena satisfacció, i destaca la gran comoditat per al conductor, donada per l'amplitud interior de la cabina.

BOGIES PER ALS COMPENDIUM

Seguint amb el programa COMPENDIUM, el cotxe 804 ha rebut els seus bogies definitius. Aquests son del tipus DIAMOND SEMI-INTEGRAL RIDE CONTROL, dissenyats a Tren de Palau. Ara cal fer el cablejat elèctric i pneumàtic per a deixar-lo acabat del tot. Els altres tres cotxes de la sèrie 800, (801,802 i 803) aniran rebent aquests equips al ritme que ho permeti l'economia de l'entitat.

COMPENDIUM COBERT

Un cotxe de passatgers tipus "COMPENDIUM" reduït de 8 places, està sent construït per en Pere Mula. Amb això ell recupera els seus bogies DIAMOND CLÀSIC que provisionalment han equipat el COMPENDIUM 804. Com novetat podem dir que el nou vagó porta balconets als dos extrems i és de tipus cobert. Probablement li correspondrà iniciar la sèrie 860 amb el número 861.

VIA TIPUS 60/600

Està sent construït un tram experimental de via amb travesses mes amples i mes llargues que les emprades fins ara. El motiu es assajar-lo per a terrenys de mala qualitat o nul·la preparació. Aquest tipus de via, en estar fet amb travesses de perfil laminat "U" de 60 mm i 600 mm de longitud, es dirà : **via tipus 60/600**. L'encartament (distància entre centres) de les travesses es mantindrà el mateix (200 mm), així la llum que queda entre elles es de 140 mm en lloc dels 160 actuals. Aquest tram de 18 m està destinat a la recta que hi ha a continuació de l'agulla superior de l'estació d'El Pont de Pedra. La via que es recuperi d'aquesta secció probablement s'emprarà en una nova via d'apartador, per a la que caldrà fer un aparell de canvi.

CONSERVACIÓ DE VIA

De mica en mica, un tros cada dissabte, s'està procedint al manteniment i millora de la via. Actualment s'ha treballat en la zona coneguda com "el pas dels ànecs", es a dir: la recta que hi ha entre la trinxera i el primer pas a nivell, a la secció 3, entre El Pi Gran i El Clot-Mirador. S'ha augmentat la capa de balast rectificant l'alineació vertical de la via i corregint els petits defectes horitzontals provocats per l'estesa d'una fibra òptica de la CTNE, el pas de camions i maquinaria, i el trànsit dels ramats de bens. Es preveu també consolidar el llit de balast amb uns murs laterals que actuïn de contenidors evitant que s'escampi. Per a fer aquest sistema de contenció hi ha varies formes. Qui tingui idees pròpies que les presenti, però totalment resoltes, amb el seu pressupost i logística efectivament valorats, i amb la disposició de fer se'n càrrec del tema.

SOCIETAT

Hem rebut en Joan Ors, l'amic president de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, amb qui des de fa temps pensem que, de cara al pròxim any, podrem fer alguna cosa en comú entre les dues associacions.

En el primer aniversari de l'Associació Cultural Amics del Tren d'Igualada, hem assistit al sopar de germanor que es va celebrar a La Torre de Claramunt el 29/11/97. En el transcurs de l'acte ens va ser oferta una placa d'honor, que ens consta és el màxim distintiu de la jove entitat. Aquesta associació està estretament relacionada amb Tren de Palau, doncs a través de diverses visites a les nostres instal·lacions i material, han "vist sobre el terreny" i els hem pogut aconsellar sobre el circuit de vapor viu (10 polzades) que pròximament i totalment finançat per l'Ajuntament de la ciutat, començaran a construir. El seu projecte l'han encarregat al nostre consoci en Jordi Valero, que ha rebut l'aprovació i felicitacions de tothom.

JORNADA SOLIDARIA "VIA 0"

El 14 de desembre, en presencia de l'Exma. Alcaldessa Sra. Teresa Padrós, Regidora Sra. Fusté i el nostre president, junt amb altres membres de l'entitat, es va fer entrega de la col·lecta "VIA 0" d'enguany, que ha estat el doble de la de l'altre vegada. El destinatari ha sigut ADISPAP Associació de Disminuïts de Palau de Plegamans.

PREMSA I RADIO

Diari de Sabadell 19/12, amb motiu del nostre 5è aniversari ens publica un bon reportatge de ½ plana, amb foto. Explica els quilòmetres recorreguts i els viatgers transportats durant els primers cinc anys, alhora que fa un repàs als projectes en curs de realització.

Catalunya Radio "El Suplement". Diumenge 28/12. Actuem d'invitats acompanyant al secretari general d'Esquerra Republicana de Catalunya i diputat del Parlament català, l'Exm. Sr. Josep Lluís Carod Rovira. El programa es un concurs en el que els oients han d'endevinar un personatge, i un invent triat per ell mateix. En aquest cas el personatge va ser aquest conegut parlamentari i el tema per ell escollit, el ferrocarril. No cal dir que el programa va ser un èxit, i que el Sr. Carod es va mostrar molt interessat en les realitzacions de la nostra entitat, felicitant-nos per el Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum.

NOTICIES DEL TRAMVIA

L'esperat tramvia d'en Jaume Fernández va endavant. Actualment estan totalment acabats els dos bogies motrius, una controla, el disjuntor, la campana i el sistema de fre tipus "cadenero". La part del bastidor i plataformes estan encarregades a un taller metalurgic de Palau, i molt aviat el començarem a veure com creix sobre la via.

MES ESPAI PER A COTXERES

Actualment s'està procedint al tancament de l'espai obtingut entre els contenidors nº 4 i 5, i que correspon a les vies 9, 10 i 11. Aquest proporciona 36 m de via que permetrà guardar formades, dues branques de tres COMPENDIUM amb sortida directa sense passar per placa. L'espai es tanca per darrera i per les parts del sostre, de forma que, a la llarga podrà ser utilitzat com sala de projeccions, aula ferroviària o lloc per a exposicions.

ENCLAVAMENTS, SENYALS I COMUNICACIONS

Finalment, i després d'haver ajornat varies vegades la seva realització per diverses causes, es reprèn el projecte del bloqueig

semafòric de la secció IIª entre les estacions de CBe i PG. En una primera fase es construiran les arquetes per als terminals de línia. Aquestes es fan amb uns motlles per a formigó. De pas ja s'ha previst fer les que serviran per als futurs "monos" de CB i l'automatització (tancament al pas dels trens) del senyal d'entrada. Un cop posades al lloc, es durà a terme la seva instal·lació i connexió del semàfor del Pi Gran. En un primer moment, aquest serà simplement un repetidor del senyal d'entrada a CBe, per a mes tard constituir i assajar un bloqueig automàtic en via única i finalment servir de base de desenvolupament a un sistema integral multiplexat de control i regulació centralitzat per als senyals i aparells de via.

CARNETS DE SOCI

N'hi ha que encara no tenen el seu carnet de l'Associació per no haver entregat la fotografia. Concretament aquests en son 13, i alguns son dels primers. Comproveu, per favor que no estem equivocats, i si és així digueu nos ho. Aquests socis son (no direm noms) els nº: 7, 33, 52, 68, 70, 77, 79, 84, 88, 93, 99, 103 i 106.

DOMICILIACIONS BANCÀRIES

De cara a l'any que comencem, convindria que TOTS haguéssim facilitat un número de compte o llibreta d'estalvi per a la domiciliació de la quota anual de soci. Penseu que tots els membres de l'entitat som aficionats al ferrocarril, i per a que aquesta funcioni, alguns hem de dedicar bastant de temps a fer coses que res tenen a veure amb l'afició, concretament administrar. Com que hi som per afició al tren i no ens sentim servidors de ningú, demanem un petit esforç per a simplificar aquesta feina. Tanmateix, si algú s'hi oposa no se'l pot obligar, però que reflexioni i procuri no retardar el pagament de la seva quota, fent-lo efectiu tan aviat com se sàpiga l'import el dia de l'Assemblea. No es agradable estar tot l'any parlant, repassant llistes i enviant cartes a socis que no es preocupen de l'única obligació inexcusable. D'acord que algú ho ha de fer, però no és aquesta la nostra afició.

AULA FERROVIÀRIA

L'Associació, en la seva vessant cultural te, de fa temps, un ampli projecte de divulgació i aproximació al medi ferroviari. Aquest es conforma per una sèrie de BLOCS DIDÀCTICS orientats a escolars de diferents nivells. Interessada l'Autoritat municipal, aquesta preveu implicar el Consell Escolar per a la definició d'àmbits i continguts. Cal aprofitar l'existència del tren de l'Hostal del Fum, les seves instal·lacions, taller mecànic, material i coneixements per a quelcom mes que un passeig pel parc. Pensem que aquest és un patrimoni cultural fet popularment i per al poble, i que en aquest sentit, el nostre té la sort que altres voldrien.

LOCOMOTORA HIESLER

Coneguda com la "BIG VIÑAS", la construcció d'aquesta màquina de 7 m de longitud avança poc a poc, però sense atrurar-se. Es pensa poder-la presentar per a la NIT DEL TREN, i sumar-se d'aquesta forma als actes del 150è aniversari. Actualment (gener 98) s'està treballant en el generador elèctric mogut per una turbina de vapor. Resta pendent el folre aïllant, la cabina, les instal·lacions hidràuliques i elèctriques, i el tender. Aquest tipus de màquina estava, en el seu model original, dissenyat com el Ford V8, però amb només dos cilindres, o sigui formant un conjunt V2. La caldera quedava entre els braços de la V, i normalment tenien 8 rodes (quatre eixos). La que s'està construint per al Tren de Palau te 6 cilindres (V6) i 12 rodes, 2 bogies de 3 eixos.

LOCOMOTORA 4221-9

Durant el 3er trimestre ha estat sotmesa a revisió després de gairebé 4 anys de funcionament. S'ha comprovat el desgast dels seients dels coixinets als eixos, procedint-se a la seva substitució. Ara porta coixinets auto oscil·lants. Un altre problema que ha sorgit ha estat la pèrdua de capacitat dels condensadors de reactància amb que va equipat l'alternador monofàsic de 8 kVA a 220V 50 Hz. Aquests serveixen per a produir l'excitació del debanat rotor per un sistema d'autoinducció que per això va sense anells de contacte. Els condensadors son connectats a un debanat estatòric auxiliar i produeixen l'energia reactiva necessària per a la inducció del rotor. El rotor rectifica la tensió induïda amb dos diodes de silici que duu al seu interior, obtenint així el corrent continu d'excitació. Quan els condensadors, per envelliment o perforació del dielèctric, perden la seva capacitat en alguns microfarads, disminueix l'excitació així com la tensió de sortida baixa de forma proporcional.

FRE PNEUMÀTIC

Després d'haver comprovat l'eficàcia del sistema de fre d'aire comprimit en el cotxe particular tipus COMPENDIUM nº 851, s'està en condicions d'equipar la sèrie 800 a mida que vagin rebent els seus bogies definitius tipus RIDE CONTROL. Caldrà aprofitar el moment de fer aquesta instal·lació per a dur a terme el cablejat elèctric muntant els connectors a les testeres.

TENDER PER A LA 201

Ha estat incorporat a la màquina de vapor 201, un tender de gran capacitat d'aigua i carbó. En la pròxima EXTENSIÓ donarem les seves característiques que ens explicarà el seu constructor, en Ricard Soler. Aquest tender permetrà un servei mes continuat, menys desplaçaments al dipòsit, i una major autonomia per a viatges mes llargs a ... Santa Perpètua ?, Palau ?

VM-025 "La Rabosa"

Ens arriben noticies fresques de que la petita maquineta del nostre soci en Fernando Esteban, és a punt d'acabar-se i podrem veure-la fent proves a finals de Gener. Es tracta d'una versió de la petita màquina que apareix a l'exemplar del mes de febrer de 1957 de la revista "Mecànica Popular". En Fernado parteix d'un motor de 49 cc. amb relació de compressió 6'5:1 per a combustible de mescla, procedent d'un ciclomotor "Honda Vision" equipat amb embragatge centrífug "Variant". El dispositiu inversor de marxa sense punt mort, és fet basant-se en un mecanisme proporcionat per el consoci en Francesc Prats.

CIRCUIT DE 5 POLZADES

Torna a parlar-se del projectat circuit de 5". Aquest ha estat "dormint el son dels justos" durant un temps, esperant que algú/ns s'animessin a dur-lo endavant. Sempre s'ha cregut en la conveniència d'aquest circuit complementari que ha de proporcionar una major participació als socis amb material d'aquesta galga, a l'hora que les trobades entre aficionats amics d'altres ferrocarrils es puguin fer amb mes animació i varietat de trens. Ara se'n torna a parlar, veurem si aquest cop va de bo i algú comença a remoure terra i posar vies, que després segur que molts ens hi apuntarem i seguirem al darrera.

INTENDÈNCIA

A còpia de temps, hi ha coses, costums, que acaben convertint-se en activitats normals, i que si algun cop no es fan, es troben a faltar. Tal es el cas dels esmorzars. Dissabtes al Bar del Poble, de 8 a 9, i diumenges al Dipòsit de CBe, a les 9. Aquests moments d'estar entre amics, pràcticament s'han institucionalitzat com activitats inseparables de l'operació del tren. Una persona imprescindible per aquests afers es l'amic en Manuel Casino "Manolo", que proveeix l'intendència dominical amb mà de savi. Hi ha el projecte de fer un vagó d'intendència que serveixi per a mantenir ordenat l'utillatge, i a l'hora permeti el trasllat a qualsevol punt de la línia de tot el necessari per a fer un bon esmorzar, amb cuina de carbó inclosa. Llavors podrem dir : avui anem a esmorzar a ...

ASSEMBLEA GENERAL ORDINÀRIA

Es preveu celebrar el dissabte de MARÇ, dia 7 al lloc i hora acostumat. Rebreu l'oportuna convocatòria i targeta d'assistència.



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins.

nº 2 Febrer 1998

FULL INFORMATIU



Aquest full informatiu, pensat com una extensió del taulell d'anuncis, es també un medi de comunicació per al ús dels socis. Es pot utilitzar la bustia de sugerències del portal de la via 4 (dipòsit de CBe) per a dipositar els escrits. Aquests hauran de ser forçosament breus, màxim 25 linies, i firmats amb nom i cognoms. En els temes d'opinió que apareixin al full, l'autor hi constarà tan sols per el número de soci, i el seu contingut no és vinculant amb l'opinió de la Junta Directiva.

ATENCIÓ MAQUINISTES

Es convoca a **tots** els maquinistes autoritzats de Tren de Palau al **curset** que, sobre el funcionament i ús que se'n ha de fer del sistema de **fre d'aire comprimit**, donarà en Pere Mula el **dissabte 21 de Febrer** a les 10h, a l'espai polivalent de les vies 9 a 11 del dipòsit de CBe. L'assistència és prescriptiva per a l'autorització. Qui no hi pugui estar, haurà de posar-se d'acord amb en Pere.

CORRESPONDENCIA

Hem rebut de les Associacions de **Sevilla** i del Ferrocarril de la **Cuenca Minera de Rio Tinto**, dues bones revistes il·lustrades que aquestes entitats editen regularment. La seva lectura es molt recomanable, i estan a l'abast dels socis. Muchas gracias amigos andaluces!!

PREMSA I RADIO



Diari de Sabadell 9·1·98 - En aquesta segona part del reportatge fet amb motiu del nostre 5è aniversari, es repassen alguns projectes de Tren de Palau. "El mini tren llegará hasta Santa Perpètua" - "Será uno de los mas grandes del mundo" ... El periodisme posa una especial atenció en el mes destacat, i segueix amb la descripció del que, cal dir ho, fins al moment és un avantprojecte pendent de ser presentat als respectius municipis.

Radio Palau 91.6 FM 9·1·98 - Informatiu Local 17 h. Sembla ser que el reportatge del D.S. ha estat la notícia del dia a Palau. Com es natural, Ràdio Palau se'n fa ressò al seu noticiari. En una entrevista telefònica de 5 min., en Jordi Marin intenta "reconduir" el tema explicant que aquests, com altres projectes, encara son un somni, però que sempre, en tot projecte hi ha d'haver els qui prèviament l'hagin somiat.

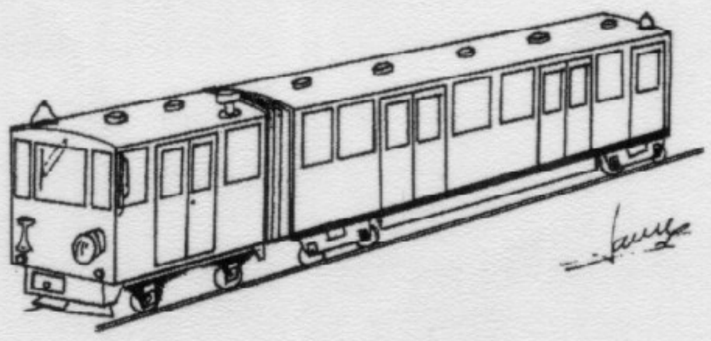
Radio Santa Perpetua 107 FM 20·1·98 - Informatiu Migdia 13 h. Entrevista telefònica de 3 minuts, en el mateix sentit de l'anterior, en que es comenten els projectes possibles d'ampliació i la seva repercussió en benefici de la societat.

PROJECTES DE NOUS COTXES DE PASSATGERS

Continuant amb el programa de material de l'Associació, en el futur, i quan calgui reforçar la flota de vagons, es previsible la construcció d'altres tipus de cotxes de passatgers desenvolupats a partir de l'esquema COMPENDIUM, que tan bon resultat està donant. En aquest sentit haureu pogut veure al taulell d'anuncis de la via 4, dos dibuixos a color d'en Jordi Valero, vocal de via i obres. Hi podria haver tres tipus bàsics: descoberts, coberts i tancats, per a formar composicions mixtes o pures d'acord a les necessitats.

UN VELL PROJECTE

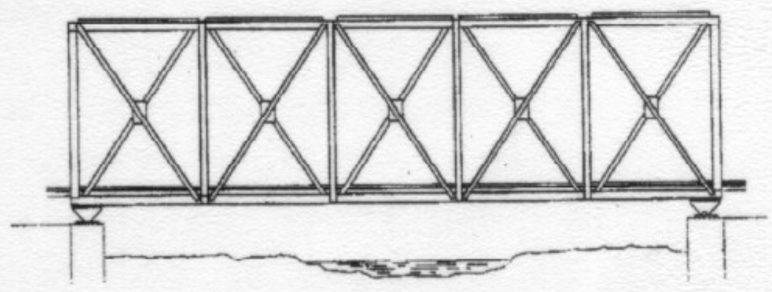
Una antiga idea, tan com ho pugui ser el jove Tren de Palau, sembla que torna a posar se en marxa. Després d'un cert temps d'inactivitat, degut a diverses circunstàncies, com el greu accident laboral que va estar a punt de costar l'hi molt car, en Jaume Travessa treballa novament en el seu tren automotor. Inspirat en un model a escala H0e que va fer EGGER-BAHN (absorbida per JOUEF) en base al model real del Ruhr - Lippe.



Normalment, el ritme que hom pot donar al seu treball, no és el que voldríem els que ens ho mirem des de fora. Cal entendre que cadascú fa el que pot d'acord a les seves possibilitats. El que si que podem fer es ajudar, que per això som una associació.

PONT WARREN

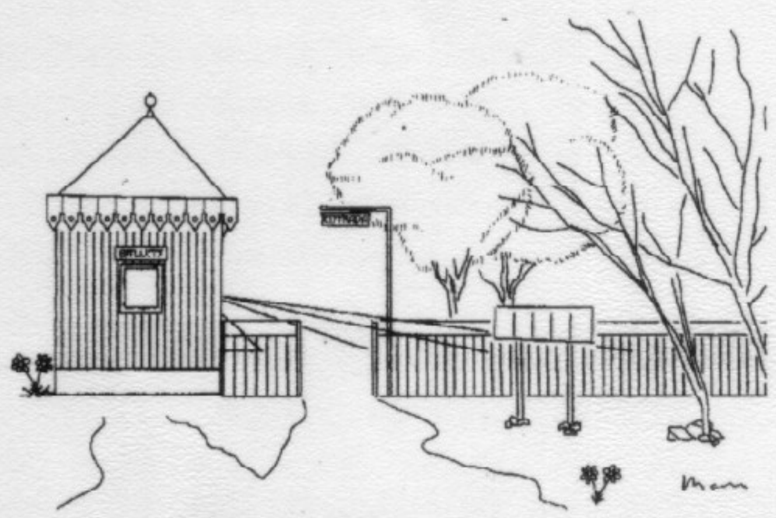
Es intenció del seu "project leader", en Pere Mula, començar el mes aviat possible la anunciada conversió del pont nº1 en un del tipus WARREN amb gelosia de barres creuades. Aquesta transformació proporcionarà una millor i mes variada estètica ferroviària, a l'hora que augmentarà les seves prestacions mecàniques. El dibuix de l'estructura és fet d'en Jordi Valero per al tren de l'Hostal del Fum, l'any 1.993.



TREBALL DE "FORMIGUETA"



Haureu notat, viatjant en el tren, alguns detalls que no passen desapercebuts als ulls d'un bon observador. Una pila de pedres ací, una altra més avall, un escusell al voltant d'un arbre, una planteta que no hi era, un cactus, un roser, una mà de pintura a la tanca metal·lica de CB, etc. Aquesta és la feina d'un incansable soci, en Manuel Mesa que, entre setmana, una mica cada dia, contribueix a la seva manera i a partir de les seves possibilitats, a fer realitat el que entre tots estem fent: un tren "quasi" de veritat.



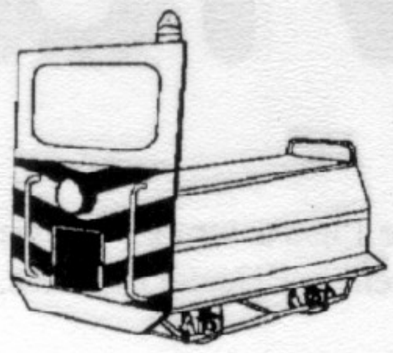
SOPAR DE GERMANOR

Com veureu, a la part del darrera de la convocatòria d'Assemblea General de Socis, que els interessats rebreu junt amb aquest full, està anunciat el tradicional sopar de germanor al restaurant Can Joan, com cada any. Per a poder reservar un espai en que hi capiguem tots, cal avisar al vocal en Josep Guerrero, indicant-l'hi els que ens quedem a sopar.



VM-025

Seguint amb l'informació de la màquina d'en Fernando Esteban, ací en tenim el dibuix, i a continuació, el càlcul de la potència que s'espera obtenir.



La motocicleta que ha estat "canibalitzada" per obtenir el motor, podia pujar una persona de pes 80 kg per una rampa del 15% a 18 km/h. Si considerem que la moto pesa uns 70 kg, el pes total es de : 80 + 70 = 150 kg.

Com que el coeficient de rodolament de la goma contra l'asfalt és d'uns 50 kg per Tm (50/1000=0'05), tindrem que, a la rampa del 15% (15/100=0'15), i circulant a 18 km/h (18/3'6=5 m/s), la potencia que proporciona el motor es de :

$$C.V. = \frac{(150\times(0'05+0'15)\times 5)}{75} = 2$$

28 OCTUBRE 1848 / 1998

Aquest any 1998, Espanya celebra el cent-cinquantè aniversari del seu primer ferrocarril. La història però, indica que la data és inexacta doncs, en rigor, el primer va ser onze anys abans, i és el tren que va de l'Havana a Guines, Cuba, en aquell moment una província espanyola d'ultramar. Amb una longitud de 16 llegües itineràries (uns 90 km), va ser construït per la Real Junta de Fomento de La Havana, on hi havien els catalans que van anar a fer les amèriques. Va ser inaugurat el 10 de novembre de 1837, seixanta un anys abans de guanyar-se la independència, en la guerra d'Espanya contra els Estats Units.

L'any 1848 però, marca el principi del que serà el primer ferrocarril a la península ibèrica. I aquest és el que amb 30 quilòmetres de via, uneix Barcelona amb Mataró. Construït per l'iniciativa i el capital dels Srs. Miquel Biada, Josep Mª Roca i altres, es duu a terme el que serà, pròpiament dit, el primer ferrocarril de Catalunya. Que és el que realment correspon celebrar aquest any.

Hi ha vegades però, que el rigor històric no importa gaire, i l'important és que tot hom es vesteixi de festa per a celebrar el que pomposament diuen "sesquicentenario". Que significa u i mig centenari.

Sesqui = 1½ .

Cal aprofitar la presència d'un Premi Nobel de literatura a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles per a buscar paraules barroques que donin la pàtina d'espanyolitat convenient als actes. A ell va dedicat aquest vers que, gravat a la façana d'una casa de pagès del Maresme, n'estic segur que l'hi agradarà. s.9.

"Esta casa de campaña,
sita a la orilla del mar,
por su frente vió pasar
el primer carril dEspaña".

"Si de Montgat la montaña
un inglés agujereó,
toda la España aplaudió
el genio de Barcelona,
que con vapor proporciona
ir volando a Mataró".

PARC DE L'HOSTAL DEL FUM

"CAN DODOTIS"



Els actuals trens de rodalies de RENFE, les unitats elèctriques 446, 447, en substituir les anteriors del tipus 440, 600, 700 i 800, aportaren com a sensacional novetat l'absència de serveis. Això els va fer merèixer el nom popular "DODOTIS", en clara referència a l'imprescindible ús de bolquers per els seus viatgers.

Els usuaris del Parc de l'Hostal del Fum, es veuen sovint, atrapats en aquesta situació, i nosaltres (que amb l'experiència sortim "arreglats" des de casa) els hem de dir, amb simpatia i un punt d'ironia, que no s'hi pot fer res, que aquesta situació tan genuïnament ferroviària, forma part del joc. Hi ha persones però, que no ho entenen i ens en donen la culpa, dient que als altres parcs de Vapor Viu això no passa. s.9.

INTERNET

Podreu trobar la nostra WEB de tres formes :
a) adreçant vos hi directament :

WWW.ROCAROPES.COM/TREN-PALAU

b) a través de la WEB de les Associacions de Catalunya que gestiona la Generalitat :

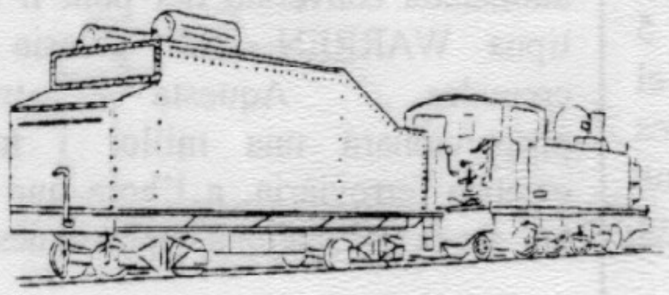
WWW.GENCAT.ES/ENTITATS/AMICSFE

en la que hi ha una breu informació i la connexió d'hiper enllaç amb la nostra Web.

c) buscant per la xarxa amb un navegador, per exemple l'***¡Olé!***. Si invoqueu la recerca per la paraula **PALAU**, aquest navegador us trobarà: **"Economía y Negocios : Transportes Ferroviarios: Tren de Palau. Associació d'aficionats al ferrocarril de Palau de Plegamans".** Des d'aquest punt podreu establir l'hiper enllaç amb la nostra Web.

TENDER DE LA 201

Com deiem en l'anterior EXTENSIÓ, en Ricard Soler ens proporciona les dades del nou tender que ha dissenyat i construit per a la màquina de vapor 201.



Pes en buit	350 kg.
Pes en servei	850 kg.
Capacitat d'aigua	400 l.
Capacitat de carbó	100 kg.
Alçada tender	900 mm.
Alçada total	1.300 mm.
Distància entre testeres	2.100 mm.
Distància entre topalls	2.600 mm.

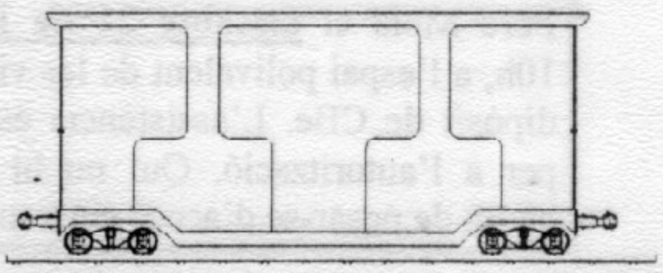
El tender disposa d'instal·lació, compressor i equipamenta per al fre automàtic d'aire comprimit, circuit de producció d'aire de control i circuit de fre continu. Damunt del tender hi ha dos dipòsits de 7½ litres cada un, el del costat esquerra es el principal i l'altre l'auxiliar del tender. També hi ha una instal·lació cablejada per seccions, amb un controlador electrònic de l'intensitat del focus i connexió del compressor. Les mides de la màquina 201 son:

Alçada total	980 mm.
Distància entre testeres	2.120 mm.
Distància entre topalls	2.355 mm.

Així, el conjunt màquina + tender, presenta una distància total entre topalls de 4.955 mm.

COMPENDIUM 861

El cotxe de viatgers que construeix en Pere Mula aprofitant els seus antics bogies dels vagons "P" que actualment equipen els COMPENDIUM de l'Associació, te aquest disseny i caracteristiques :



Altura total	1.510 mm.
Altura plataformes	50 / 200 mm.
Distància entre testeres	3.020 mm.
Distància entre topalls	3.490 mm.
Distància entre pivots	2.408 mm.
Distància entre eixos	375 mm.
Diàmetre de les rodes	160 mm.
Nombre de places	8 p.

HI HA QUI ENCARA NO HO HA ENTÈS

Si amics, hi ha qui encara no ho entén, tot i estar explicat molt clarament en els Estatuts.

L'Associació no és un club de serveis.

En un club de serveis, els socis paguen una quota a canvi de determinades prestacions. Normalment es tracta d'un pur intercanvi d'interessos en el mes simple estil del mercat.

L'Associació té la seva finalitat en sumar els esforços dels aficionats al ferrocarril, per arribar col·lectivament, on és dificil arribar-hi de forma individual. És una entitat sense ànim de lucre, i amb la seva quota el soci no compra res, únicament contribueix a que l'entitat existeixi, i existint, poder unir-se a treballar junt amb altres, per a dur a terme el programa i els objectius socials discutits democràticament per l'Assemblea General.

Evidentment cal tenir una gran dosi d'il·lusió i generositat per a ser soci i actuar en consequència.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

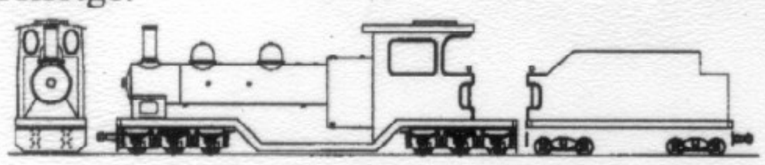
extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins.

nº 3 Març 1998

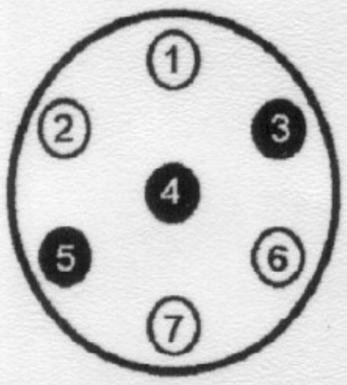
LA "BIG VIÑAS" JA ES MOU!

La màquina Hiesler ha començat a moure's per si mateixa. Les seves 12 rodes han avançat uns pocs metres, 3 o 4. Les bieles han acompanyat harmoniosament el suau moviment del conjunt, empès (cal confessar-ho) per la força de l'aire comprimit ... de moment. El motor, de 6 cilindres i potència extraordinària, volta amb la precisió d'un rellotge.



CONNECTOR HOMOLOGAT

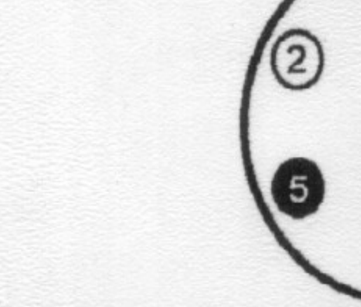
Ha començat a instal·lar-se en el material rodant, els connectors elèctrics del tipus unificat a Tren de Palau. Es tracta del model normalment usat per a la connexió dels remolcs o caravanes amb els seus vehicles tractors. El connector és molt robust i va equipat amb contactes de gran secció i poder dielèctric. Mentre no es fa servir queda perfectament tapat. És econòmic i se'l pot trobar fàcilment a les botigues de material d'automoció. Es fabrica en plàstic o metall. L'esquema de connexions adoptades al Tren de Palau és aquest.



Connector base vist per l'exterior.

1	+ Bateria i llum de cua.
2	disponible
3	timbre senyals int. tren
4	enllumenat tren
5	línia àudio megafonia
6	telefonia int. tren
7	terra

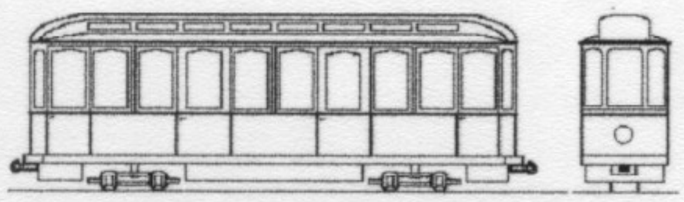
VISITES al PARC



La temporada d'aquest any ha començat el dia 10 de Febrer amb l'escola Avenç i el 27 amb la Patufet, aquesta ultima per invitació. Per al 25 de Març s'espera l'escola Cervetó i el CEIP de Santa Perpètua, el 30 d'Abril l'Escola Les Llises i el mes de Maig l'escola Ginesta. A excepció de l'escola Patufet, tots aquests centres son de fora de Palau. D'acord amb el Regidor de Cultura Sr. Francesc Vilardell, i en la línia d'aproximar el coneixement i divulgació del ferrocarril i el Parc a la població, l'Ajuntament enviarà una invitació conjunta Ajuntament-Associació a les escoles i entitats cíviques del municipi oferint-los una visita especial cada any.

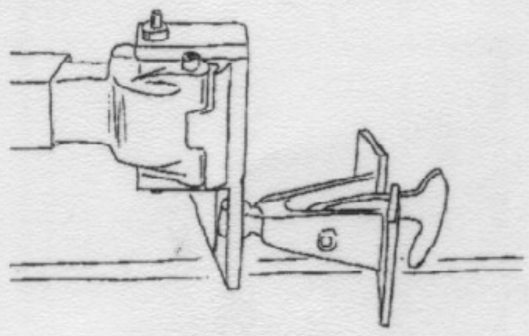
EL TRAMVIA DE Mn. Brill

Segueix, aquest cop ja sense aturar-se, la construcció de l'estructura auto-portant del tramvia. Durant el mes de Febrer hem vist elevar-se el bastidor amb els seus calaixos fins a ser muntat el conjunt sobre els bogies. Aquests, estan completament acabats i equipats amb els motors i *tooota* la timoneria de fre. La il·lustració presenta una proposta de carrosseria "tancada", que seria totalment de fusta, i amb *mooolts* detallets.



"Manso" ADAPTADOR

En Ricart Soler ha tingut l'idea i ell mateix l'ha dut a la pràctica. Es tracta d'un aparell d'acoblament per a compatibilitzar, actuant com un "interface" mecànic, l'antic enganxall tipus "bec de lloro" amb el modern "Aliance". D'aquesta forma es pot usar el material amb enganxalls antics per a fer composicions especials, com per exemple el tren de treball.



FRE PNEUMÀTIC HdC

Amb la participació de 17 maquinistes, s'ha dut a terme el passat 21 de Febrer al dipòsit de CBe, l'anunciat curset sobre l'ús i funcionament del fre continu automàtic d'aire comprimit - sistema HdC - adoptat per al Tren de Palau. Dels apunts presos en presentem un extracte resumit.

TFA = Tuberia de Fre Automàtic = 3 k/cm^2.
FRENAR: Disminuir la pressió de la TFA.
DESFRENAR: Restablir la pressió de la TFA.
ACOBLAMENTS

- TFA en posició: NEUTRA.
- Vàlvules de pas: OBERTES.
- Purgues de calderins: TANCADES.
- Vàlvula de cotxe de cua: TANCADA.

TALLS

- TFA en posició: NEUTRA.
- Vàlvules del tall: TANCADES.

VEHICLE DE CUA

- Sempre amb fre automàtic.

VEHICLES EN DIPÒSIT

- Vàlvules purga calderins, obertes.

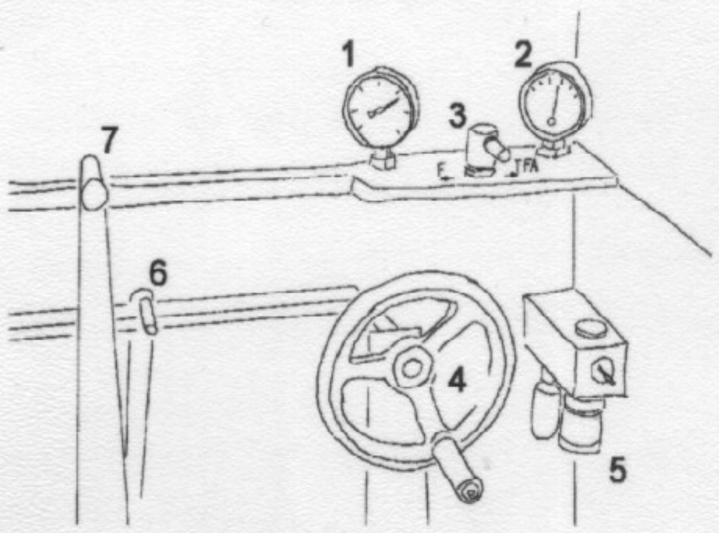
LOCOMOTORES ACOBLADES

- Màquina de capçalera controla TFA.

VERIFICACIÓ DE L'ACOBLAMENT

- Sortida d'aire per vàlvula cotxe de cua.

A continuació de les explicacions es van fer circulacions de proves amb tots els cursillistes, que va poder avaluar sobre la marxa l'efectivitat del sistema.



Tractor 801

1 ..... Manòmetre principal
2 ..... Manòmetre TFA
3 ..... Robinet de fre continu
4 ..... Volant de fre manual
5 ..... Manorreductor (3kg/cm^2)
6 ..... Gas -accelerador motor-
7 ... Regulador convertidor hidràulic

VIATGES EN TREN

L'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona (AAFCB) "la Soci", anuncia l'esperat viatge amb **la 209 a Igualada** per al diumenge 15 de Març. *Esdeveniment històric*: probablement serà la última ocasió que es pugui arribar a Igualada amb vapor, lliure de catenaries. Lamentablement, quan aquest full arribi a les vostres mans ja no hi sereu a temps per a comprar bitllets, però si voleu podreu intentar empaitar el tren, que farà aquest itinerari.

Barcelona Pl. Espanya ***-s.***	8'30 h
Igualada ***-a.***	12'18 h
Igualada ***-s.***	13'00 h
La Pobla ***-a.***	13'14 h
La Pobla ***-s.***	17'00 h
Barcelona Pl. Espanya ***-a.***	19'47 h

Tanmateix s'anuncia un viatge amb el **cremallera de Núria** traccionat per la locomotora diesel D-9 amb els antics cotxes

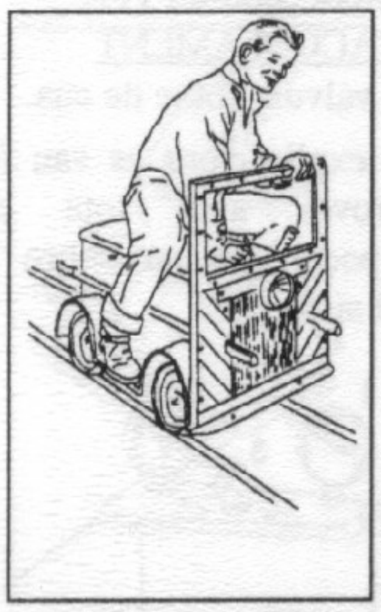
de viatgers, que inclou una visita ràpida al dipòsit de Ribes Vila.

Barcelona - Sants	*-s.*	9'18 h
Ribes de Freser	*-a.*	11'42 h
Ribes - Vila	*-s.*	12'15 h
Núria	*-a.*	12'58 h
Núria	*-s.*	16'10 h
Ribes - Enllaç	*-a.*	17'01 h
Ribes de Freser	*-s.*	17'29 h
Barcelona - Sants	*-a.*	19'48 h

Venda de bitllets, al l'estatge social: Estació de França, c/. Ocata s/n. Dll-Dmc-Dvn-Dsb de 18 a 21h. Tel: 310 52 97.

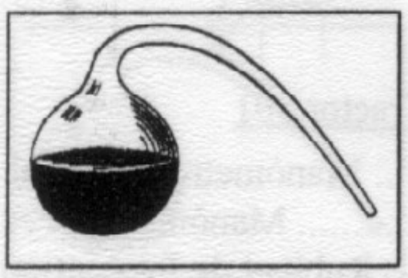
La "Soci" també està programant el viatge de primavera per la Pasqua Granada. Aquest any a la **"Cornisa Cantábrica"** de Gijón a Bilbao els dies 29, 30, 31 de Maig i 1 de Juny.

"La Rabosa VM-025



Probablement, quan aparegui aquest full, la màquina d'en Fernando Esteban estarà sobre les vies del Tren de Palau. Com se sap, el seu disseny original ve d'una idea trobada remenant paper vell, en aquest cas es tracta de la revista MECANICA POPULAR (escrita para que usted la entienda) del mes de Febrer de l'any... 1957 !!

"STRUNYAMOKS"



El nostre consoci Jordi Canals no para d'investigar. És una persona inquieta, fortament sensibilitzada per temes d'estalvi energètic, i preservació de la natura. La seva última aportació és una substància que ha de servir tant per a evitar la corrosió dels metalls, com per a impermeabilitzar la fusta. Probablement haureu vist, al dipòsit de CBe, algunes parts de ferro o fusta tractades en un color negre; son provetes. La base del "potingue" és una mescla complexa d'hidrocarburs: quitrà recuperat de retalls de tela asfàltica, diluït i sotmès a un procés especial d'estrunyament a saturació en un o altre dissolvent comú. En l'aspecte que presenta a l'hora de fer (estrunyar) la composició hi ha l'origen del seu nom: "Estrunyamocs". De moment sembla que va bé i és molt econòmic, podent-se aplicar a pinzell. Un inconvenient: no acaba d'assecar-se mai, retén la pols i no s'hi pot pintar al damunt.

OBLITERADOR

Segons el diccionari de la llengua espanyola, obliterar és: "Obstruir un conducto o cavidad del cuerpo organizado". Ara bé, què té a veure aquesta definició, amb l'acció de "picar" els bitllets usant les alicates que nomenen així?. Ànim ferroviaris professionals, qui ho sàpiga que ens ho expliqui i amb molt de gust ho farem saber a tot hom.

SESQUICENTENARIO

Entre los inventos mil,
ninguno tan portensoso
como el ferrocarril.
-
Tan rápido como el viento,
te lleva hasta Mataró
el carril en un momento.
-
Jamás tal cosa se vió;
el comer en Barcelona
y cenar en Mataró.

MARQUESINA TBF

És una autèntica llàstima. No es va fer per al 92, i ara que celebrem l'Aniversari del primer ferrocarril a Catalunya (Espanya) s'està caient a trossos. És el que queda de l'antiga marquesina original de l'Estació de Barcelona, la que hi havia a l'actual emplaçament de l'Estació de França i que apareix de forma destacada al cartell de l'exposició Trens i Estacions de 1981. El vell edifici del TBF va ser enderrocat per a construir (1929, MTM per a MZA) l'espectacular i magnifica estructura que avui podem admirar. La (llavors ja antiga) coberta va ser aprofitada traslladant-la (on encara hi és) al fons d'unes vies de servei de l'estació de La Sagrera, tocant a la Torre del Fang, en El Clot de La Mel, just al costat del pont que l'arquitecte Calatrava va fer per a donar continuïtat al carrer de Bac de Roda, en el punt on aquest canvia el seu nom pel de Felipe IIº, sobre les vies de RENFE.

Potser encara s'hi estaria a temps de salvar-ne algunes (2 o 3) columnes i arcades originals de fosa amb relleus alegòrics. Es tot el que ens queda d'aquella històrica estació, i és molt trist de veure-les en el seu degradat i miserable emplaçament actual. Aquest és un altre exemple del despreci del país per al seu passat.

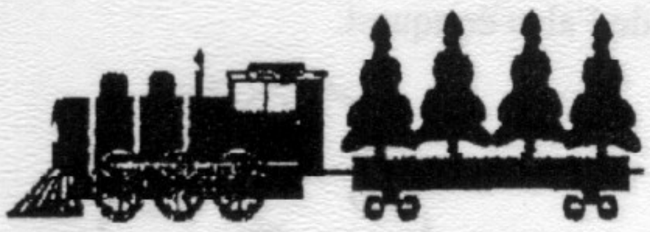


VAPOR AMB PANTOGRAF?

Sovint es veu circular la "vaposora" 201 amb el maquinista acompanyat d'algú que, sense poder resistir les ganes (que tenim tots, però ens aguantem) d'anar el mes pròxim possible de la màquina, s'enfila damunt del tender i va "de pantògraf". En les sessions obertes al públic, ens hem d'esforçar per a cuidar les formes i l'estètica. Les màquines de vapor, especialment fotogèniques, son l'objectiu preferent de totes les mirades i les cameres. Procurem no destruir la il·lusió òptica que produeix la seva presencia i contribuirem a fer aquest ferrocarril mes creïble.

PLANTADA D'ARBRES

Organitzat per l'Exm. Ajuntament, a través de la Regidoria del Medi Ambient, i amb la participació d'uns dos-cents palauencs i la nostra entitat, s'ha dut a terme, el dissabte 28 de Febrer, una extraordinària plantada popular d'arbres al Parc de l'Hostal del Fum. Vuitanta joves pins al costat de la font, i 36 moreres a la recta del Pas Dels Ànecs, reforcen la massa forestal del parc, i la perspectiva visual d'uns indrets escollits amb els criteris paisatgístics mes adients. Acte seguit, l'Alcaldessa Sra. Àngels Padrós i els Regidors, Sra. Aurora Fusté i Sr. Juan Miguel González convidaren a tothom a un refresc pastes de xocolata al costat de la font. La jornada va ser molt agradable, tothom va poder viatjar en els trens, que funcionaven en règim de "portes obertes" aturant-se momentàniament a totes les estacions.

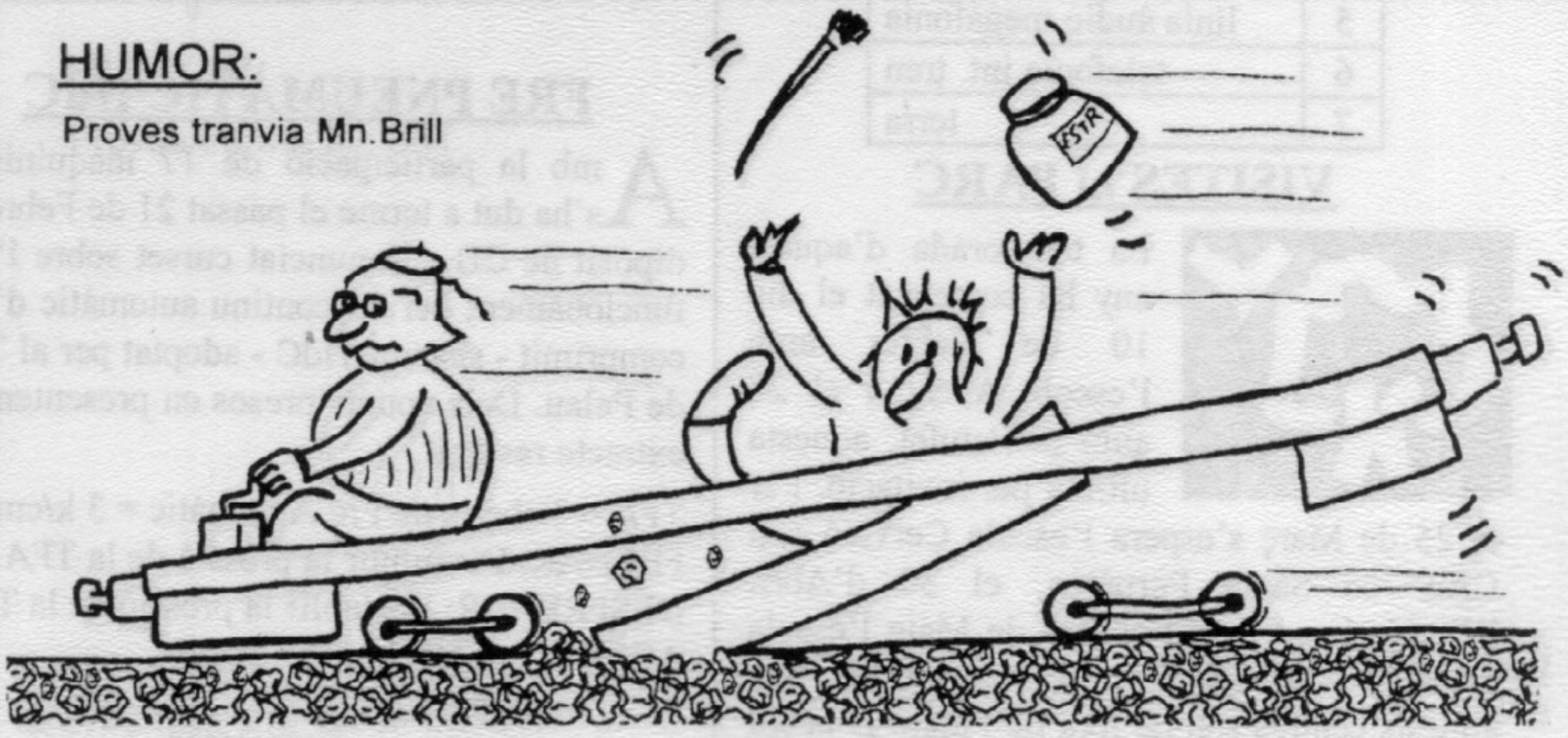


ESPAI POLIVALENT

A l'espai de les vies 9, 10 i 11 S'hi ha posat la corresponent porta, tancat i pintat les encavallades frontal i posterior. Aquest espai queda llest per a guardar-hi cotxes de viatgers i semi-preparat per a les altres activitats que s'hi preveu realitzar: Aula Ferroviària, exposicions, cel·lebracions, etc.

HUMOR:

Proves tranvia Mn.Brill



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

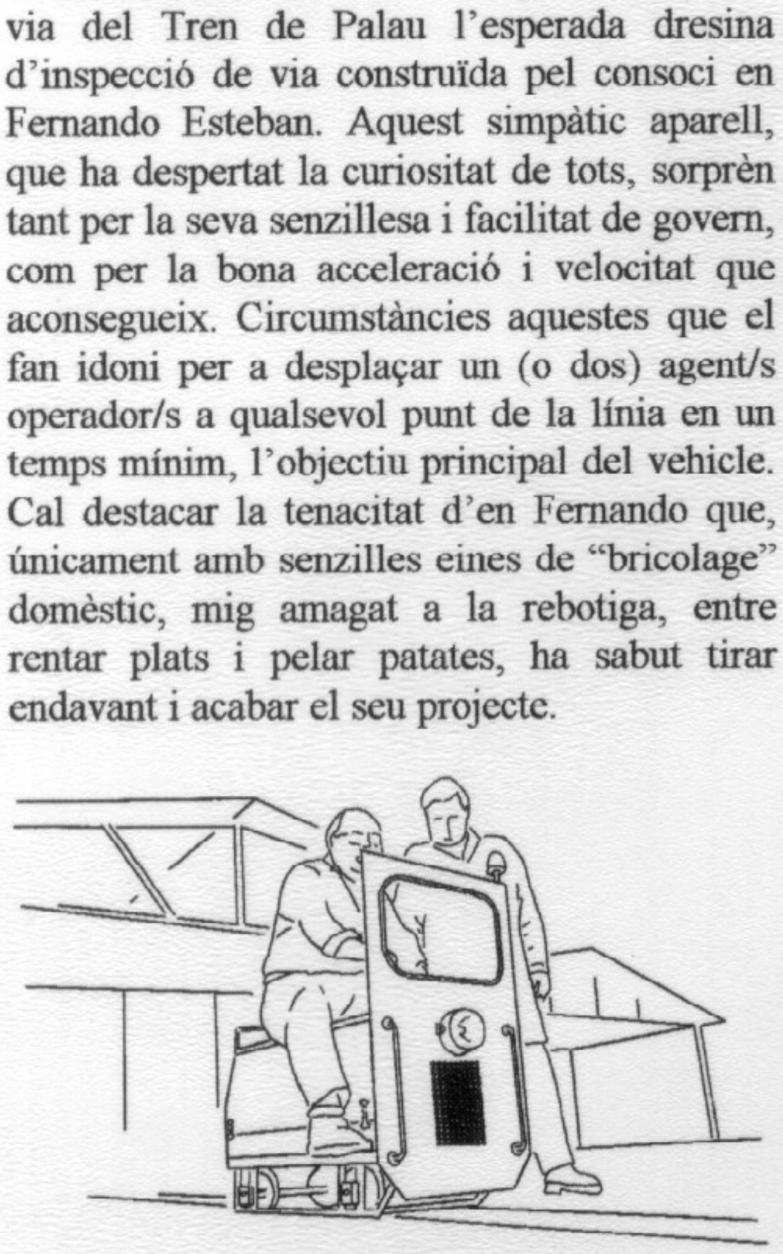
extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins.

nº 4 Abril 1998

Dresina VM-025

Finalment, dissabte 28 de Març, ha entrat a la via del Tren de Palau l'esperada dresina d'inspecció de via construïda pel consoci en Fernando Esteban. Aquest simpàtic aparell, que ha despertat la curiositat de tots, sorprèn tant per la seva senzillesa i facilitat de govern, com per la bona acceleració i velocitat que aconsegueix. Circumstàncies aquestes que el fan idoni per a desplaçar un (o dos) agent/s operador/s a qualsevol punt de la línia en un temps mínim, l'objectiu principal del vehicle. Cal destacar la tenacitat d'en Fernando que, únicament amb senzilles eines de "bricolage" domèstic, mig amagat a la rebotiga, entre rentar plats i pelar patates, ha sabut tirar endavant i acabar el seu projecte.



Posant en marxa la nova dresina al pati de vies del dipòsit de Can Boada-Enllaç.

VIA I OBRES

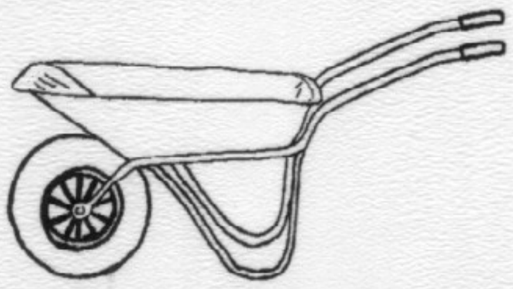


Els dissabtes a les 9h, quan arribem al parc després d'un bon esmorzar al Bar del Poble, durant un parell d'hores, la consigna és:

"- ¡ al tren de trabajo y ... pa bajo !!".

D'aquesta forma, una mica cada dissabte i per poc que sigui, es conserva i millora la via i la seva explanació. Actualment es treballa a la recta del "Pas dels Ànecs" fent una vorera de contenció del balast, amb pedres de la riera i terra per a consolidar la plataforma de la via.

Al mateix temps, es fa una nova aportació de balast bategant-lo i perfilant la via. Aquesta vorera s'ha fet del tot necessària des de que es permet el pasturatge dels ramats de bens dins del parc. Les bèsties, en passar per damunt de la via, escampen el balast dispersant-lo. És una feina que pocs socis veuen, altres se la troben feta, i molts d'altres -la majoria- no saben ni que es faci, o deuen pensar que es fa per art de màgia. És un treball físic que reporta una satisfacció gairebé immediata en veure'n ràpidament els resultats. Però com tot treball que requereix cert esforç, hi ha cops que els qui el fan es troben una mica sols.



LA NIT DEL TREN V

Per als pròxims dies 11 i 12 de Juliol es prepara, per 5ena vegada, la celebració de la festa "La Nit del Tren". Aquesta edició comporta una novetat molt important; coincidint amb el 150è aniversari dels nostres ferrocarrils hem decidit, junt amb l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona (mare de totes les associacions) celebrar "La Nit del Tren" de forma conjunta organitzant la festa entre les dues entitats.

A tal efecte, s'ha format una comissió mixta amb persones d'una i altra part per a organitzar una gran festa a la que tot aficionat hi es convidat. Seguirem informant dels detalls. De moment podem avançar que també hi haurà el curset de maquinistes (maquinistes NT5), aquest cop especialment dedicat als membres de l'AAFCB.

TECNOLOGIA RECREATIVA

L'expressió "cavall de potencia" va ser adoptada per l'inventor de la màquina de vapor en Jaume Watt, per a poder donar als seus clients una unitat de referència a les màquines que els hi construïa. Segons unes proves que ell mateix va fer l'any 1784 amb els cavalls que repartien la cervesa per la ciutat de Londres, aquestes excepcionals bèsties podien aixecar 550 lliures a 1 peu d'altura en 1 segon. L'expressió aviat es va conèixer com:

HP = horse-power = cavall-potència

Els enginyers francesos, poc després, van escampar pel continent europeu el terme *cheval de vapeur* (CV) com unitat de potència del sistema mètric decimal. Aquest és molt aproximat al HP i es defineix com l'esforç necessari per aixecar 75 kg a 1 metre d'altura en 1 segon. Les equivalències son doncs:

Si 1 lliura = 0'453 kg i 1 peu = 0'305 m,

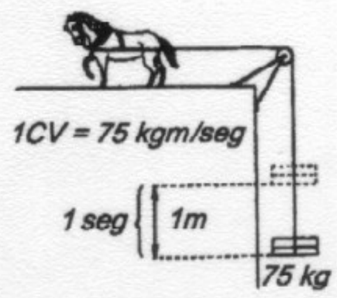
550 lliures = 550 x 0'453 = 249'15 kg

Per tant, 1 cavall anglès, de Londres:

1 HP = 249'15 x 0'305 = 76 kgm/seg.

Mentre que 1 cavall mètric, de Paris:

1 CV = 75 kgm/s



AULA FERROVIÀRIA

El ferrocarril es presta, com poques altres coses, a l'experimentació de nombrosos conceptes físics i matemàtics. Sent uns dels propòsits de l'entitat la divulgació dels seus aspectes tècnic, social, històric o econòmic, es pretén posar a disposició d'escoles i grups les instal·lacions al Parc Municipal de l'Hostal del Fum per a realitzar activitats didàctiques de tipus general a través del medi ferroviari.

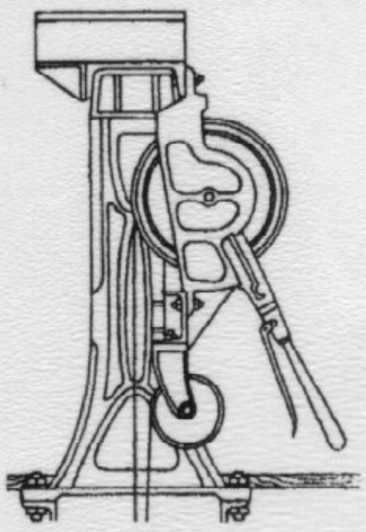
Sota el nom: "AULA FERROVIÀRIA" s'ha començat a treballar junt amb la Regidoria de Cultura i el consell Escolar de Palau de Plegamans en el que serà un bloc didàctic, que ofereixi un marc d'experimentació ideal amb contingut adaptat a grups d'escolars segons l'edat.



Aquest "bloc" es preveu format per material gràfic i audiovisual, acompanyat d'una visita detallada a les instal·lacions i constaria de dues parts: una lectiva i una altra de treball de camp. L'objectiu és potenciar en els joves l'esperit de recerca, investigació i descoberta del propi entorn.

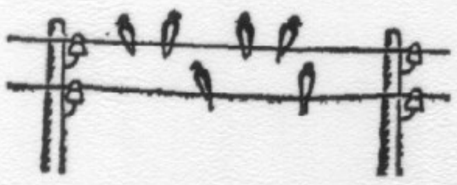
PATRIMONI HISTÒRIC

La Gerència de Rodalies de RENFE ens ha cedit una taula Siemens de concentració d'enclavaments i senyals mecànics obtinguda per l'enderroc de l'estació de Premià a la línia de La Marina. Aquest aparell és original dels anys 10' i ha estat en funcionament fins quedar desafectat l'any 1994. L'Associació el guardarà junt amb altres elements històrics que poc a poc va acumulant, a l'espera de poder-lo muntar algun dia, en exposició o per a funcionar (reprogramant els itineraris amb els enclavaments i adaptant-lo a un funcionament electromecànic), en un futur edifici de viatgers.



ALTRES F.C. : L'ORENETA

Hem assistit, dissabte 14 de Març, a l'inauguració del dipòsit de material i pont de senyals del circuit del Parc de l'Oreneta. En arribar ja estava tot a punt, una lluent màquina de color blau rebufava damunt la placa, davant de la porta del dipòsit gelosament tancada. Després de la cordial salutació general, el president va cedir la paraula al sacerdot i aquest, explicant el sentit de l'acte, va procedir a la benedicció d'acord al ritual catòlic. A continuació el president va donar tres cops al portal de fusta, i aquest es va obrir mostrant el seu magnífic contingut de màquines i vagons que tots vam poder admirar. L'acte va acabar amb unes paraules del regidor del Districte de Sarrià, i el viatge d'honor amb un tren remolcat per la màquina de vapor seguit d'un altre amb el tractor hidràulic de l'entitat. A continuació es va oferir un aperitiu a tots els presents. Des d'aquí volem felicitar als amics del CEMVBiS per l'encert d'aquestes noves instal·lacions.



ACTES DE 150è ANIVERSARI

Hem participat, diumenge 8 de Març a l'estació de Fornells, a l'Assemblea de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril. En el transcurs d'aquesta s'ha informat dels actes que la nostra Federació organitza per a la celebració del 36è Congres de la Federació Espanyola.

Ens asseguren que aquest Congrés és obert a tothom, encara que no es sigui membre de la Federació Espanyola, com es el cas de Tren de Palau i ens inviten a participar demanat-nos que, col·laborant amb l'organització, enviem per correu als nostres socis (separat en sobre apart de qualsevol altre tramesa) el programa i cupó d'inscripció per al Congrés. Quan us arribi aquest EV4 ja ho haureu rebut. Tanmateix es va repartir un curiós programa amb les activitats *especials* dels aficionats d'arreu de l'Estat per al "sesquicentenario". En aquest programa, que fins i tot hi consten les sessions normals de cada diumenge d'alguns circuits amics nostres, el Tren de Palau, queda misteriosament "fora de la foto". Deu de ser una jugada del famós "duendecillo de las imprentas".



A continuació presentem el programa anual de les Associacions Catalanes Federades.

Març	8	FCAAF	Ass.Gral.Ord.Fed.Cat.
"	15	Barna.	Viatge Vapor Igualada
Abril	19	Barna.	Viatge a Núria
Maig	17	Vilanov	Xª Trobada Vaporistes
"	29	Barna.	Viatge Cornisa Cantàbr.
Juny	13	Oreneta	24 Hores Vapor Viu
"	21	Hospit.	Trobada.
Juliol	4	Terrass	Festa Major
"	11	Palau	La Nit del Tren 5
"	18	Vilanov	VIès 12 Hores Nocturnes.
Setbr	27	Masnou	Festa del Trenet
Octbr	10	FEAAF	XXXVI Congrés Fed.Esp.
"	18	Cornell	Festa del Trenet
"	25	Museu	Actes 150è aniv.Museu V.
"	25	Fundac.	Actes 150è aniv.Est.França

FÒRUM UNIVERSAL DE LES CULTURES 2004

Per iniciativa dels grups polítics municipals, s'està començant a plantejar la integració de Palau en aquest esdeveniment de gran ressò per al 2004. Concretament es parla de dos grans eixos vertebradors, el cultural i el mediambiental. Cal destacar que en aquest segon s'hauria d'implicar directament al Tren de Palau ja que, per la seva naturalesa, en l'aspecte ecològic i paisatgístic s'integra idealment en el desitjat corredor verd a la Riera de Caldes junt amb un possible museu "a l'aire lliure" de la vida rural a les comarques vallesanes.

PARC DE L'HOSTAL DEL FUM

Després de l'extraordinària plantada d'arbres, l'Exm. Ajuntament, ha continuat amb el condicionament dels arbres, el rierol i altres elements. La naturalesa és agraïda, i per poc que se l'ajudi ens ho torna amb escreix. Ara torna a fer goig el conjunt del parc. Us recomanem aprofitar l'ocasió de veure'l i viatjar en el tren per aquest marc idíl·lic al costat de l'aigua entre els arbres, mentre duri el miracle de la primavera. Hi ha fotografies que tan sols es poden fer en dies comptats, en una naturalesa sempre canviant.

AVIS ALS SOCIS

Informem als que no van participar a l'Assemblea General Ordinària 7-3-98, que si els interessa, poden recollir el seu exemplar de la "Memòria Anual d'Activitats" els dissabtes, al dipòsit de CBe o diumenges i festius, a l'estació de Can Boada.

També es posa en coneixement de tots, la presentació al cobro -a principis d'Abril- dels rebuts anuals de la quota de soci. L'Assemblea ha determinat mantenir el mateix import, sense modificacions. Els que el tinguem domiciliat no ens hem de preocupar de res (tan sols de que hi hagi fons al compte o llibreta), els altres, si volem continuar sent socis tenim l'obligació d'abonar l'import tan aviat com sigui possible, -últim dia el 30 de Juny-.

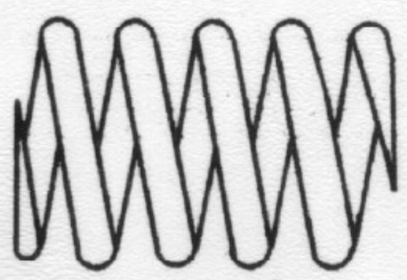
Cal saber que el pagament el podem fer per transferència -indicant nom i cognoms- al compte de l'Associació Tren de Palau:

Caixa de Catalunya 2013 0754 13 0200027993

O entregant el seu import a qualsevol membre de la Junta Directiva, que enviarà un rebut per correu al cap d'una setmana. Els comprovants dels càrrecs o transferències, serveixen de rebut a tots els efectes.

MOLLES ALIANCE

S'està procedint a la substitució de les 4 molles interiors dels enganxalls "Aliance" degut a que, les que venien d'Anglaterra, eren



massa suaus i podien castigar el material, afectant també al confort dels passatgers.

Les que muntem ara, calculades i construïdes a la fàbrica de molles del nostre consoci en Joan Ignasi Puente, proporcionen molta mes suavitat de marxa.

HEM LLEGIT

Referint-se als cotxes metàl·lics de la sèrie 11.600 (ex-8.600) fabricats entre 1957-68 que, entre altres coses, com l'instal·lació -per motius religiosos- de latrines turques, *"El contrato de transformación y venta de 135 coches de viajeros suscrito entre Renfe y los ferrocarriles de la República Islámica de Irán (IIRR) el pasado año, incluye la adaptación de los bogies y ejes para circular en lineas de ancho iraní (1.435 milímetros) ..."* Es curiós aquest "*ancho iraní*" oi ?





A vegades, la tasca del Cap de Tren es tan efectiva com passejar una escombra lligada amb cinta aïllant.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

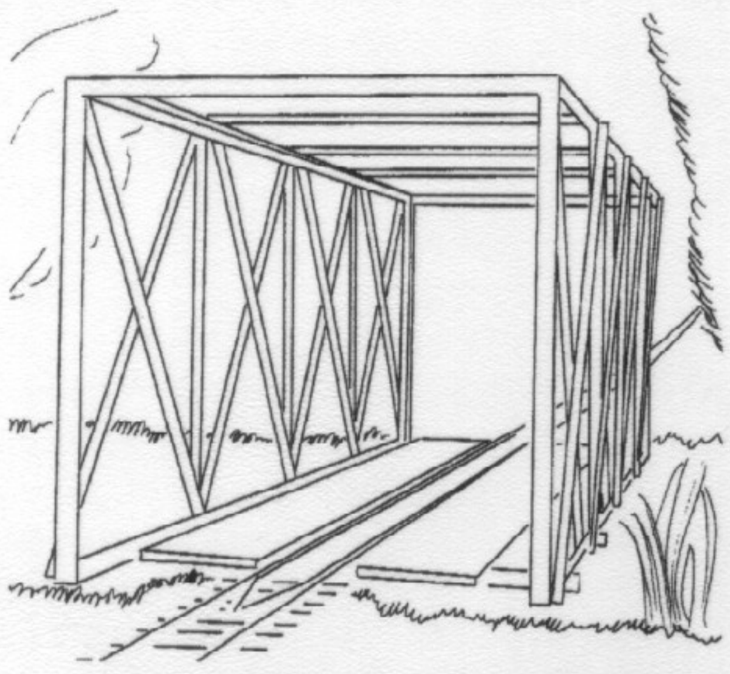
extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins.

nº 5 Maig 1998

PONT WARREN

L'estructura tipus Warren ja està muntada al pont nº1 i presenta una nova imatge característica per al Tren de Palau. Al moment d'escriure aquestes línies falta aplicar algunes peces que, el mes segur es que estiguin acabades quan aquest EV4 us arribi a les mans.



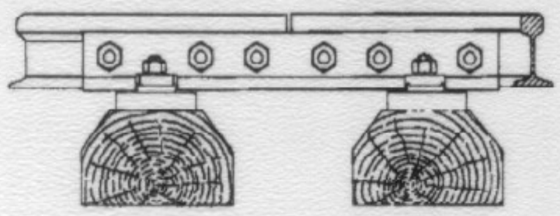
Llavors faltarà únicament l'operació de pintura; vital per a la seva conservació i molt important per a l'integració del conjunt en el seu ambient. Hi ha idees i gustos diferents en aquest tema, tants com opinadors. Però l'ultima paraula (naturalment) l'hauria de tenir el voluntari o voluntaris que s'apuntin a pintar-lo.

DALT DEL TREN

Quan anem dalt del tren podem calcular la velocitat com es feia antigament. Es compten els "cops de junta" durant un temps (proporcional a la longitud dels carrils) i el resultat es la mitjana de la velocitat en km/h durant el temps que s'ha estat comptant.

carrils de	6	12	18	m.
temps	21'6	43'2	64'8	seg.

Així, per exemple, si els carrils son de 12 m i durant 43 segons hem comptat 60 juntes, la velocitat és de 60 km/h. Actualment degut a que, en les línies principals, el carril està soldat en barres molt llargues, haurem d'anar a la línia de Puigcerdà, a la de La Pobla de Segur, o a la de Manresa a Lleida per a poder practicar aquest vell joc ferroviari.



Una altra versió -per a línies electrificades- consisteix en comptar, durant 3 minuts, les columnes de suport de la catenària, separades 50 m. Si es vol fer durant 1 minut caldrà multiplicar per 3 el resultat.

REFLEXIONS

Els que fan i els que miren als que fan.

Entretant que els que fan, pensen fer,
els que miren diuen : jo faré.

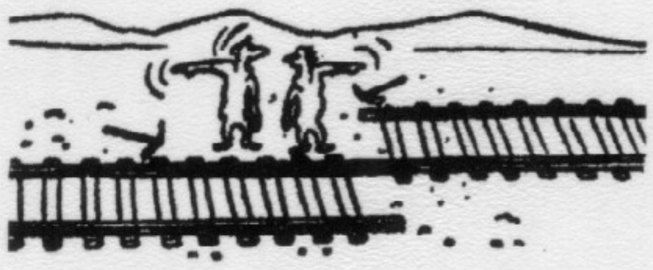
Mentre que els que fan, fan,
els que miren diuen : jo faria.

I quan pleguen els que fan,
els que miren diuen : jo hagués fet.

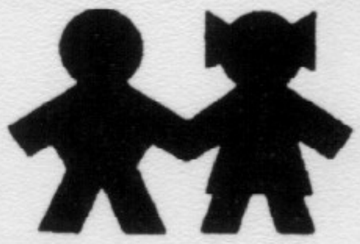
Quan l'invent surt al revés
gran consol es dels que fan,
tenir sempre al seu davant
un que mira i en sap més.

"Fotent-se" dels teus errors
en treu noves teories,
diagnòstics demolidors,
sentencies, filosofies ...

I ensenyant-te com es fa,
-perquè tu no saps fer res-,
et revèn, a preu d'amic,
el que abans, de tu, ell ha après.



VISITES DE GRUPS



Finalment hi comença a haver socis que es poden dedicar amb certa continuïtat a l'atenció dels grups en dies laborables. Es dona la circumstància que, actualment, tots els que manifesten la seva disposició per aquests afers (i en son quatre) son ferroviaris jubilats de RENFE. Això delata l'amor al ferrocarril que senten aquestes persones que, un cop separades laboralment del ferrocarril, troben en el petit Tren de Palau una certa continuïtat del mon en que normalment han viscut tota la vida, i un record del temps en que, potser, van viure els seus millors anys.

L'equip actual està format pels socis:

- Sr. Manuel Fuentes Fernández
- Sr. Francisco Martín Maestre
- Sr. Enrique López Galdón
- Sr. Francisco López Carrasco

El Sr. Fuentes ha estat nomenat per la Junta Directiva per al càrrec de Vocal d'Aula Ferroviària, amb funcions de coordinador de personal i logística general per a l'atenció dels grups en dies laborables.

Els grups que tenen anunciada la seva visita per aquest mes de Maig son:

- Escola El Cim ..... dimecres 20
- Escola Berti ..... dimecres 27
- Escola Ginesta ..... dijous 28

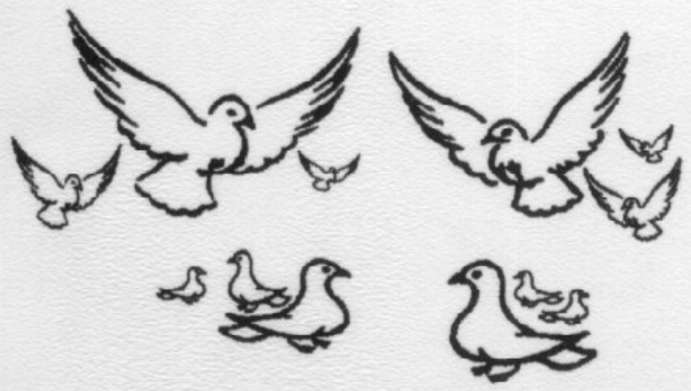
Si algun altre soci es vol incorporar a l'equip, es pot posar en contacte amb el coordinador trucant-lo al : ..... M 929 782 671

EL COLOMER

Alguns més, altres menys, atrafegats per la rutina diària, necessitem deixar volar la imaginació. Disposar d'una bona vàlvula d'escapament, és necessari per a l'equilibri de la persona alhora que millora el seu benestar i el rendiment. Els aficionats membres de Tren de Palau tenim sort. Sort d'haver-nos trobat (en el temps i l'espai) un grup de persones en l'edat i amb les ganes de fer quelcom en equip, en el nostre cas un tren. Un tren quasi real. El somni de tot aficionat.

El nostre poble també te sort. La sort de disposar d'un espai amb característiques ideals i d'haver contribuït a obtenir aquest singular be comunitari, que ara és motiu d'orgull i prestigi per a la població a l'hora que pol d'atracció de visitants.

Però, amb aquests dos únics ingredients no n'hi ha prou. Cal alguna altra essència en la formula, cal posar la imaginació, la il·lusió, el somni ... fer volar coloms !



Qualsevol empresa, qualsevol projecte, per senzill o ambiciós que sigui, prèviament ha d'haver estat format, modelat i visionat en la ment d'algú. Els aficionats del Tren de Palau tenim prou empenta i ens agrada el tren. Ho hem demostrat, i ho seguirem demostrant, perquè, així com un tren no està mai acabat, la nostra entitat cultural sempre tindrà reptes de projecció social, en la seva vessant de divulgació històrica o tècnica, i en activitats a l'aire lliure en plena natura integrant persones en projectes atractius de noves realitzacions. Quins son ara aquests projectes, els horitzons que ens proposem per als anys a venir ?. Aquest és el contingut que volem donar a la secció **"EL COLOMER".** Mig en broma, mig seriosament, proposem donar sortida a la imaginació, llençar idees, riure's potser de nosaltres mateixos, i (de moment) ... fer que volin els coloms.

LA NIT DEL TREN V

egueix l'organització de la festa d'aquest ny conjuntament entre Associació d'Amics del errocarril de Barcelona i ren de Palau. De ioment la comissió mixta is informa dels detalls el sopar. Serà a l'Estació e Can Boada-Enllaç i rvit per una empresa de catering" amb taules i cadires, tothom ssegut.



Menú :

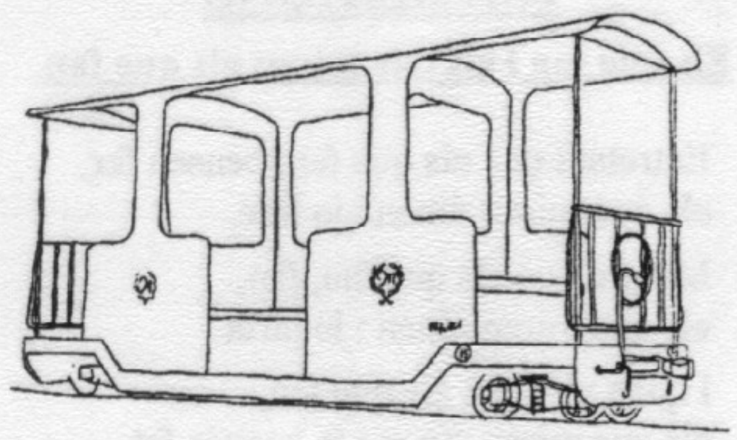
- Aperitiu amb croquetes, crestes, truita, tacs de fuet i formatge, xips, raves i olives.
- Amanida andalusa combinada amb pasta i salmó.
- Tall rodó de llom farcit amb pinya i a les fines herbes.
- Gelat copa de torró.
- Cafè (o tallat).
- Cava Brut.
- Aigües minerals amb gas i sense gas.

part, hi haurà el tradicional servei entrepans freds i calents, cafè i licors durant ta la nit. També hi ha previst un servei pecial amb autobús de Sagalés per al retorn Barcelona, que sortirà del Parc de l'Hostal l Fum -Tren de Palau- a l'1 de la matinada.

eserves : fins al 27 de Juny, a l'Asociació Amics del Ferrocarril de Barcelona al Sr. sté els dimarts, dimecres, dijous, divendres issabtes de 18 a 21h o a Tren de Palau, els ssabtes, diumenges i festius d'11 a 14h al . Guerrero (T 938 644 122). Cal abonar el st del sopar: 2.500'- ptes i/o el de l'autobús: 0'- ptes al moment de fer la reserva. Us à lliurat un comprovant que haureu de nservar fins el dia de la festa, en que aureu de canviar pels tiquets de sopar i/o tobús, mes un distintiu acreditador obsequi record.

NOU COTXE COBERT

Dissabte 18 d'Abril ha entrat en vies el nou cotxe de viatgers de 8 places $BB_{fa}861$. Es tracta d'un vagó cobert amb bastidor tipus gòndola que consta de tres compartiments separats per dues mampares amb finestra d'intercomunicació. El compartiment central, a la part baixa de la gòndola, és per a quatre places i els altres dos compartiments extrems, sobre el bogie, per a dues places orientades cap enfora i amb balconets.



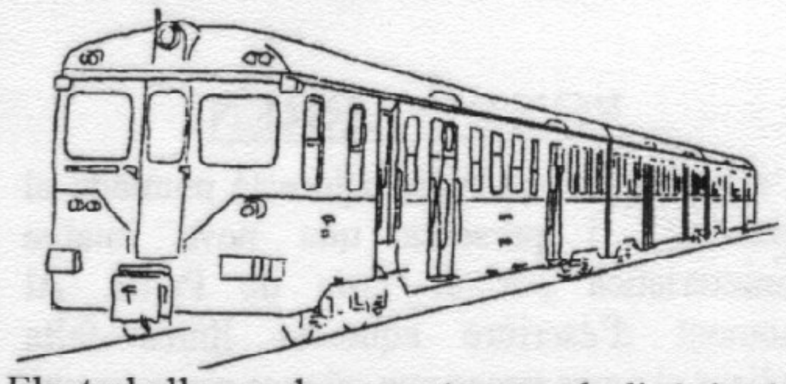
El cotxe està equipat amb fre d'aire comprimit sistema HdC i va fer varis viatges de proves el mateix dia. Curiosament aquest vehicle és l'únic que no ha entrat a Tren de Palau pel Dipòsit de Can Boada-Enllaç. Té una explicació: coincidint en el temps amb el muntatge del pont Warren, la logística de concentració de recursos ha fet que el nou vagó hagi entrat a les vies per la recta del "Pas dels Ànecs". Al dia següent, diumenge, ja se'l podia veure circular, i viatjar-hi, en una composició formada per la locomotora de vapor 201 amb el nou tender, el dit $BB_{fa}861$, i el darrer P construït.

MAQUINISTES NT5

Com altres anys, en acostar-se La Nit del Tren, es prepara el curset de maquinistes, aquesta vegada especialment destinat als membres de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, amb qui organitzem conjuntament la festa. Les persones que vulguin fer aquest curset de maquinistes per a la Nit del Tren, han d'inscriures prèviament a la "Soci" de Barcelona, i presentar-se qualsevol dissabte del mes de Juny (preferiblement el dia 6 o 13) a les 10h del matí a l'estació Can Boada-Enllaç.

ALTRES AAFC: BADALONA

Els amics de Badalona ens informen que la direcció del museu de Vilanova els ha cedit la unitat elèctrica UT/438.032-5 per a la seva reparació i restauració.



Els treballs es duran a terme al dipòsit de Sant Andreu-Comtal de Barcelona i els aficionats interessats a col·laborar en aquesta feina hauran de posar-se en contacte amb l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Badalona a través d'alguna d'aquestes persones:

- Sr. David Rodríguez ..... T 933 431 773
- Sr. Antonio Pedrero .....T 933 970 814
- Sr. Carlos López ..... T 934 601 624
- Sr. Carlos López ..... M 939 526 242

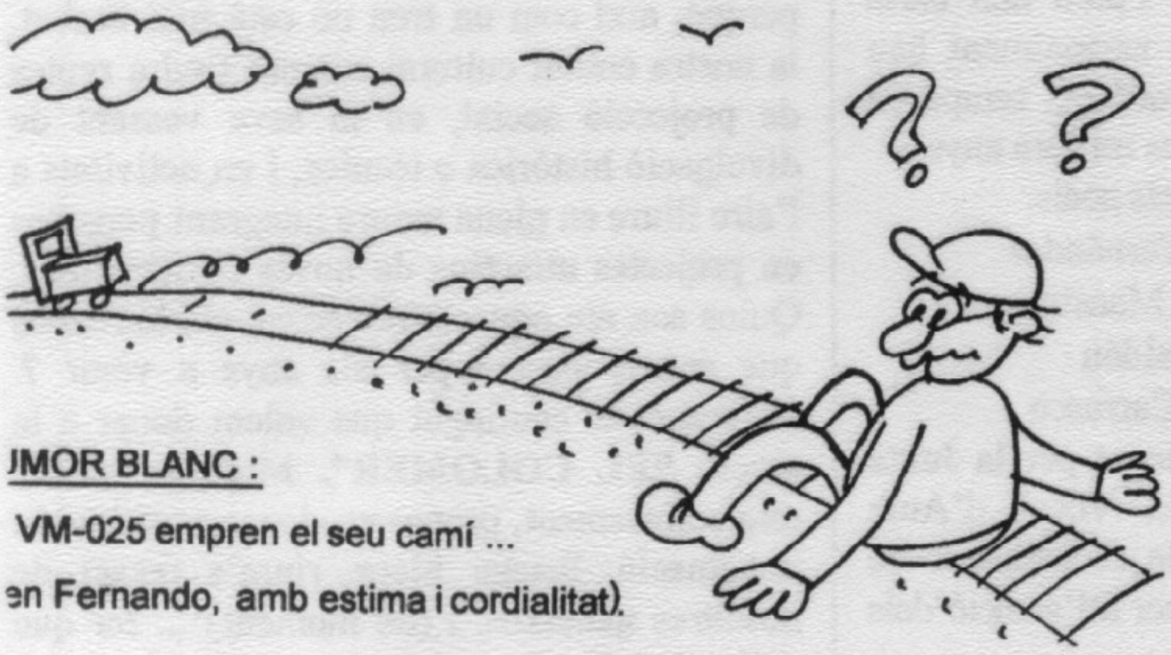
El dipòsit lliurarà les credencials oportunes per a l'accés al recinte únicament als que s'hi hagin apuntat. Per aquest motiu cal aportar a l'Associació de Badalona, 2 fotocòpies del DNI i una foto tipus carnet per a l'acreditació i l'assegurança. Tanmateix agrairan qualsevol col·laboració en recanvis, elements, documentació tècnica, etc.



HUMOR

vegades, les parades a topalls son tan extremadament suaus, que ltim passatger en baixar del tren, pot dir al maquinista quan vança caminant per l'andana:

- ¡¡Pari home, pari !!. ¿ Que no veu que ja ha baixat tothom ?

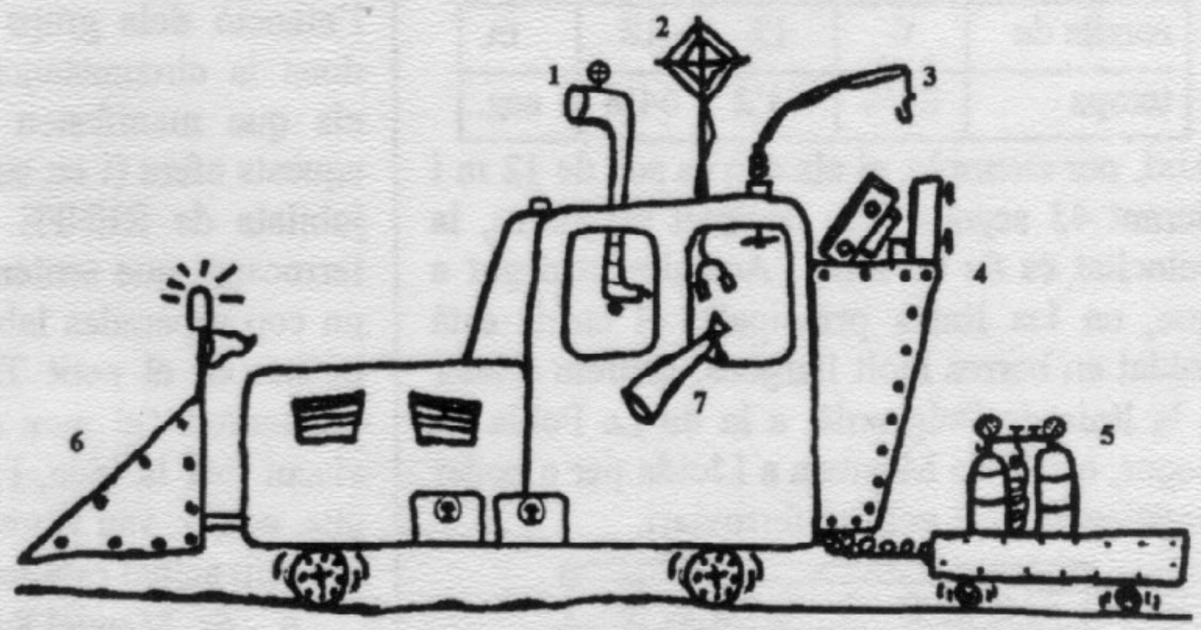


JMOR BLANC :

VM-025 empren el seu camí ...

en Fernando, amb estima i cordialitat).

Prototipo máquina "Para Expertos"



1 Periscopio de 100 aumentos - resolución rápida de coordenadas de aproximación con frenado automático -.
2 Radio galena - Máxima nitidez - (muy ecológico).
3 Caña atunera.
4 Tolva "toperas de recambio" -montaje rápido anti ruido -.
5 Grupo corte - soplete oxi-acetileno - (para corte rápido y pulido de vigas).
6 "Aparta-Todo" con luz de aviso.
7 Megáfono de dar órdenes. (Oiga ... !)

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins.

nº 6 Juny 1998

REPORTATGE

Nous accessos ferroviaris de FEVE, a Oviedo

per Pere Mula.

Amb l'eliminació del "Cinturón de Hierro" d'Oviedo, els accessos ferroviaris quedaran de la següent manera:

- Desapareixen les estacions de Oviedo-Económicos i Oviedo-Colloto, quedant totes les línies centralitzades a Oviedo-RENFE.
- L'entrada a Oviedo de la línia de Santander es farà per una nova explanació amb via doble electrificada des d' El Berrón, on s'estan construint els tallers generals de FEVE a Astúries.
- El canvi mes radical es produeix a les línies procedents de Collanzo, Pravia i El Ferrol:



1. Els trens procedents de Pravia i El Ferrol, a Trubia faran una inversió de marxa retrocedint fins a l'entrada i, per un pont nou utilitzaran l'antiga explanació de RENFE fins Oviedo, quedant suprimida la via ampla en el servei de rodalies Oviedo-Trubia i l'estació de RENFE a Trubia.
2. La línia Oviedo-Collanzo quedarà limitada a Ablaña-Collanzo. Els viatgers hauran d'utilitzar els trens de RENFE entre Oviedo i Ablaña i els de FEVE entre Ablaña i Collanzo.
3. Es clausura la secció entre Oviedo i Fuso de La Reina i tan sols queda per a mercaderies el tram entre Trubia i Ablaña, quedant sense transport per ferrocarril el pobles de La Manjoya, Caces, Fuso de la Reina i Palomar, podent utilitzar la RENFE, Soto de Ribera, Parteayer, Peñamiel, Baiña i Pereda.
4. Al conegut triangle de Fuso de la Reina tan sols hi quedarà la via de Trubia-Ablaña, com via tècnica per a mercaderies i sortida de material del sector Ablaña-Collanzo.



Estació de Fuso de la Reina.

VIA I OBRES

- A finals d'Abril s'ha muntat el tram experimental de via tipus 60/600 descrit al EV4 nº1. Tal com es suposava en la mateixa nota, els 18 m de via recuperada, han estat traslladats a CM per a una via morta.
- S'ha acabat i muntat el nou aparell de canvi, a l'estació CM per a la via morta. Amb aquest hi ha 19 aparells de canvi en total. Aquesta via ha de permetre apartar material mòbil, tren de treball, etc, sense entorpir la circulació normal dels trens.
- Per a donar millor perspectiva visual al conjunt del rierol al seu pas sota el pont Warren, uns socis han continuat el sanejament i la construcció de petites rescloses iniciada per la brigada municipal.



A banda d'aquestes actuacions, la Brigada de Via i Obres també ha tingut d'afrontar altres tipus de treballs menys gratificant com recollir escombraries per a dipositar-les als contenidors i reparar els actes vandàlics comesos contra elements del ferrocarril.

VIATGE A LA POBLA

Els amics del Masnou organitzen un viatge a La Pobla de Segur per al diumenge 14 de Juny amb sortida en UT440 i entre Lleida i La Pobla en automotor Fiat.

El Masnou	**s**	06:30
Barcelona - Sants	**s**	06:52
Vilanova i Geltrú	**s**	07:32
La Pobla de Segur	**a**	11:36

- Visita turística guiada.
- Dinar a les 3 de la tarda al restaurant Ciutat de Vacances.

La Pobla de Segur	**s**	18:00
Vilanova i Geltrú	**a**	22:04
Barcelona - Sants	**a**	22:39
El Masnou	**a**	23:02

Preu global 5.000'- ptes. Mes informació trucant a en Francesc Rossell T 93 555 05 65.



ATENCIÓ MAQUINISTES

Com sabeu aquest any La Nit del Tren compta amb la participació especial dels amics de "la Soci" de Barcelona. Durant els dissabtes de Juny es faran els cursets i les pràctiques per a La Nit del Tren 5 (maquinistes NT5). Des d'aquest moment requerim a tots els socis de Tren de Palau autoritzats per alguna de les màquines, per a fer de Cap d'Exlotació i maquinistes pilot (tutors) durant la festa. Per a poder organitzar amb el temps necessari els torns i la circulació dels trens, cal saber amb quins maquinistes es podrà comptar i l'interval horari que podrà cobrir cadascú. Poseu-vos immediatament en contacte amb algú de la Junta Directiva.

PREMSA



Diari de Sabadell 22-4. Un detallat i simpàtic article de 3 columnes a pàgina sencera amb 2 fotos, noticies, projectes i anècdotes curioses del Tren de Palau.

Hobby & Tren. Comentari amb dibuix transportats d'EV4 nº4, de la dresina VM-025 d'en F.Esteban. També informa sobre la pròxima Nit Del Tren i el Curset de Maquinistes NT5.

Tecnotrans Informativo nº 25. Interessant referència de ½ pagina amb 2 fotos a color que, per la seva raresa, en una revista internacional d'àmbit

purament tècnic, transcrivim de la seva edició espanyola:

APLICACIONES CURIOSAS O ESPECTACULARES

Tren infantil que circula en el Parc de l'Hostal del Fum de Palau de Plegamans en Barcelona.

Llevan instalados un variador hidráulico VAR-SPE10.14/002/E y un reenvio de ángulo RAN 28 S1/4 de la firma Bonfiglioli y además, sobre el se montan un montón de niños y sus padres. Vender es asesorar, colocar el material, facturarlo y cobrarlo es cierto, pero no es solo esto. Hay un orgullo profesional en que lo que tú vendes, tu material, sea seleccionado para funcionar en sitios extraños, espectaculares, críticos o representativos. Quizá ninguna de estas ventas sea un gran negocio, y lo mas seguro, tampoco de una gran continuidad. Por desgracia hay pocos parques infantiles con trenes casi de colección, pero si hay uno con nuestros materiales, indica que alguien ha tenido suficiente confianza en ellos y en nosotros.

Palau Informatiu . Article d'Esquerra Republicana de Catalunya en el que som al·ludits en referència a les subvencions municipals.

Promoció . Durant la festa dels pagesos (Sant Isidre) el quiosc del Pavelló Polisportiu reparteix el tríptic del Tren de Palau junt amb la premsa del diumenge.

PARC DE L'HOSTAL DEL FUM

Una altra bona noticia

Després d'uns anys d'incertesa en que semblava abocat a convertir-se en una claveguera, al rierol interior del parc hi torna ha haver vida. Un cop reparada l'antiga mina de Sentmenat que alimenta aquest petit curs fluvial, la brigada municipal ha sanejat la llera fent petites rescloses de terra i pedra. La Natura no ha trigat gaires setmanes en recompensar amb escreix aquesta labor, retornant l'activitat biològica. Ara hi torna a haver granotes al minúscul aiguamoll, i el gran nombre de petits peixos es indicador de la bona qualitat de l'aigua. Esperem que la vida segueixi desenvolupant-se de forma natural i que els humans siguem capaços d'ajudar a mantenir aquest fràgil equilibri. Els amics del ferrocarril encara recordem aquells darrers dies d'estiu -farà uns tres anys- en que, a causa del temporal, unes enormes gavines, van arribar fins al parc buscant menjar i es van cruspir tranquil·lament totes les granotes de la forma mes natural. Allò va ser un mal presagi del que l'esperava al rierol, que per sort ara sembla reeixir.



COL·LECCIONISME

S'està fent el model reduït per a fondre en bronze una placa de 120 x 65 mm. acabada amb envelliment i protecció a base de betum de Judea i laca. El model original correspon a la locomotora 201 de FCC, germana de la 209 "Monistrol" de FGC.



Està previst fondre'n tantes com estiguin prèviament reservades. Els interessats han de fer la seva subscripció abans del dia 30 de Juny ingressant 4.000'- ptes per placa al compte de Tren de Palau :

2013 0754 13 0200027993

indicant nom i cognoms i la paraula ENERGIE. Cal conservar el comprovant de la transferència, doncs quan es disposi de les plaques, després de l'estiu, es donarà noticia en aquest full (Setembre u Octubre) i els interessats les podran recollir a la taquilla del Tren de Palau contra lliurament del comprovant.

SOCIETAT

Festa de Sant Isidre. 17 de Maig, festa dels pagesos. Col·laborem amb la cessió d'alguns elements ferroviaris per a una carrossa al·legòrica al "Calderí" en la cavalcada del Patronat de Sant Isidre.

Trobada ADISPAP. Festa al Parc de l'Hostal del Fum reunint les associacions de disminuïts de Palau, Mollet, Santa Perpètua i La Llagosta. L'Associació col·labora oferint un tren reservat especial que inclou un gran vagó plataforma en el que les cadires de rodes hi poden entrar i sortir sense ajuda.

LA NIT DEL TREN V

Presentació als socis

Benvolguts companys, tenim el gust de comunicar-vos la propera celebració de La Nit del Tren que organitzem conjuntament l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona i Tren de Palau de Plegamans - Associació Cultural d'Amics del Ferrocarril .



Es tracta d'una trobada per a gaudir de la comú afició, en l'especial ambient dels trens nocturns que avancen per la foscor del bosc, una revetlla d'estiu entre amics, una agradable nit de trens. Hi es convidat tot aficionat amb ganes de participar i, no cal dir-ho, qualsevol material amb 256 mm d'amplada de via. La festa és al Parc de l'Hostal del Fum (Palau de Plegamans) a partir de les 19 h del dissabte 11 de Juliol. Esperant la vostra assistència, rebeu una forta abraçada, a reveure.

Joan Ors — AAFCB

Jordi Viñas — TPP-ACAFC

Informació i Reserves

(fins al 27 de Juny)

AAFCB dts,djs,dvs,dst de 18 a 21h : Sr. Fusté 93 310 52 97

TPP-ACAFC de 21 a 22h : Sr. Guerrero 93 864 41 22.

Sopar : El preu del sopar es de 2.500'- ptes. Veieu el menú a l'EV4 nº5.

Bus : Es preveu un servei especial Sagalés per al retorn a Barcelona a la 1 de la matinada. Reserva 400'- ptes.

Campament : Les tendes de càmping es podran instal·lar sobre herba, a la pineda prop de l'estació CBe.

W.C. : Es previst un wàter químic.

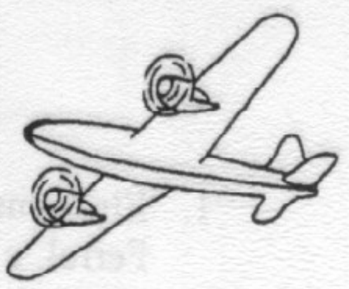
Bar : Entrepans, cafè i licors "Manolo" durant la nit.

Llanternes : No oblidar els llums de butxaca i les piles (toca Lluna plena, però hi pot haver núvols).

Cartell : El d'aquest any es lliurarà als assistents durant la festa. En ser de format DIN A3 s'ha volgut evitar la especial tramesa postal que origina, que en el pitjor dels casos força a doblegar-lo. Les entitats però, el rebran per correu.

VIATGE A DONOSTIA

S'està pensant en fer un viatge llampec per al pont de l'11 de Setembre. La idea és fer els vols des del Prat i Hondarribia en aparells Focker d'hèlices i al mateix temps, revalidar el baptisme ferroviari, baixant la "Montaña Suiza" de Monte Igueldo. Aquesta "Montaña" és una atracció dels anys 20 que prodigiosament segueix en peu, funcionant com el primer dia. La vagoneta, feta de fusta i amb rodes de llanta i pestanya senzilla sobre carril Vignole, circula pel damunt d'un impressionant penyal sobre el golf de Biscaia. Hi ha un emocionant descens per pendents del 100% acabat en túnel. Recordeu la pel·lícula "Indiana Jones en el Templo Maldito" ?, doncs es lo mateix, però de veritat. El viatge inclouria la visita del funicular i, pot ser, El Topo, SNCF i La Ruhne. De tot això cal que els interessats en parleu amb en Joan Ignasi Puente, qualsevol dissabte o diumenge a Tren de Palau fins a principis de Juliol.



NOTA TÈCNICA

Responent a nombroses consultes respecte al material emprat per a les rodes i els eixos de màquines i vagons, aquest és :

acer tipus F125 tractat.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins.

nº 7 Juliol 1998

"Els amics del tren sempre hem envejat els milers de quilòmetres que ens porten d'avantatge els altres països europeus, però la distància mes significativa és tan sols d'un pam i escaig (23'3 cm)".

LA NIT DEL TREN 5

- organització -

En arribar al parc:

1. Passar per la taula de recepció per a recollir el tiquet del sopar reservat.
2. Els maquinistes de Tren de Palau, i els NT5: recollir la credencial, consultar el taulell de trens i posar-se d'acord amb el tutor de la màquina assignada.



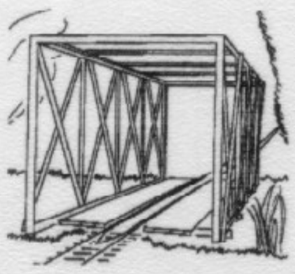
- La circulació començarà a les 19 h.
- Hi haurà un conjunt itinerant d'ambientació amb música tipus "dixie-band".
- A les 22h. Sopar. (detalls a EV4 nº5).
- A les 24h. Queimada.
- A les 9h. Xocolata amb xurros per als que hagin aguantat tota la nit.

No oblidar:

- Llanternes i piles de recanvi.
- Un swetter o jersei per a la matinada.
- Vestit de bany, tovallola, sabatilles ... per combatre la calor.

EL PONT WARREN

Veient l'enorme interès que ha despertat la tasca de pintar el pont, i sent mols els grups de socis que es barallen per voler fer-ho (és broma), la Junta Directiva, evitant decantar-se a favor d'uns o d'altres (...?), i considerant que l'estat del ferro es troba en el moment ideal, s'ha vist obligada a prendre la solució salomònica d'encarregar aquest treball a una empresa de pintura professional.



FITA HISTÒRICA

El dia 31 de Maig d'aquest any s'ha d'apuntar a la història del tren de Palau. S'ha usat per primera vegada la comunicació tipus TREN - TREN de llarga distancia amb equips de telefonia modular digital GSM via satèl·lit (dit així sembla important!). Uns socis viatjaven en automotor MAN de FEVE per la Cornisa Cantàbrica, línia del Ferrol a Oviedo en el p.k. 280'6 entre les estacions de Fuso de la Reina i Pravia. Uns altres ho feien en una composició del Tren de Palau, (loc.1601 i 3 cotxes Compendium) per la trinxera del Parc, entre l'estació del Pi Gran i El Clot-Mirador. Eren les 12h35', els dos trens corrien normalment, mentre els seus tripulants es comunicaven les novetats de cada lloc, en temps real, i a 1000 km de distància. Meravelles de la tècnica !.

ESPURNES DEL 150é ANIVERSARI DEL "CARRIL de MATARÓ"

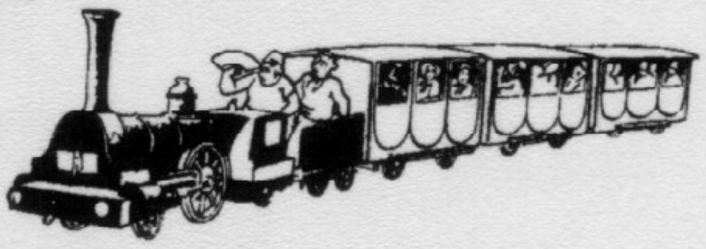
Escrit per Sebastià Portella i Vilanova, revisat per Joan Roca i Arderiu.

Iniciem amb el que segueix, la publicació d'una sèrie d'escrits que ha preparat el nostre consoci, amb motiu de l'efemèride del *"sesquicentenario"*.

La locomotora MATARÓ, una de les quatre que inauguraren la primera línia fèrria d'Espanya, fou conservada en els tallers de la Companyia com a record històric. Fora de servei, com a símbol de l'evolució tècnica, es va poder admirar a l'Exposició de Productes Catalans celebrada a l'Universitat de Barcelona, en un jardinet improvisat davant de l'edifici, durant el mes de març de 1876 amb motiu de la visita del rei Alfonso XII.

El mateix va passar l'any 1929 amb motiu de l'Exposició Internacional de Barcelona, en que va estar exposada al Palau de Comunicacions. Malauradament però, va ser estavellada contra el terra en caure del pedestal on estava exposada, determinant aquesta causa el desballestament.

La seva rèplica, força fidel, construïda en ocasió del centenari (1948) per La Maquinista Terrestre i Marítima, es conserva al Museu del Ferrocarril de Vilanova, i es fa servir per a tota mena de commemoracions i efemèrides que evidentment res tenen a veure amb aquesta locomotora.



Per exemple, es va fer servir en el centenari del "Puerto de Pajares", perquè la locomotora inaugural "Don Pelayo", encara en actiu després de cent anys, va ser desballestada dos mesos abans de la efemèride, diuen que "por un lamentable error".

MAQUINISTES NT5

Durant els dies 6,13, 20 i 27 de Juny s'ha dut a terme el Curset Especial de Maquinistes per a La Nit del Tren. Aquest es el tercer any que es convoca, per als aficionats d'altres associacions. Aquest any, especialment dedicat als amics de l'AAFCB, ha comptat amb la participació de setze aficionats.

NOVA ASSOCIACIÓ

Ha nascut una nova associació. Es tracta del Centre d'Estudis Ferroviaris "VIA OBERTA". En el seu comunicat de presentació s'ofereixen disposats a col·laborar i cooperar en la mesura de les seves possibilitats a les activitats que realitzem. Nosaltres els donem la benvinguda a aquest mon de sensacions i relació humana segurs de que sabran aglutinar gent amb inquietuds per a gaudir de la nostra comú afició i, recollint la seva iniciativa els invitem a totes les nostres activitats, tant les extraordinàries com La Nit de Tren, com les ordinàries de manteniment de via, instal·lacions i material. Benvinguts !!

CEFVO Apartat 156 Granollers 08400

CARTA DE PORTUGAL

Hem rebut l'invitació de la ***Comissâo Executiva para a Instalaçao do Museu Nacional Ferroviáro*** dels CP Ferrocarrils Portuguesos a la ciutat d'Entroncamento. La comissió ens convida l'inauguració d'una exposició de material ferroviari que hi haurà en aquesta molt "trenera" ciutat (veieu el seu escut) fins al 27 de Setembre, en commemoració del 50è aniversari de la tracció Diesel a Portugal.

Apartado 190 2330 Entroncamento
Tel/Fax. (049) 71 19 59.

NOTES DE VIATGE

excursió amb l'AAFCB a Oviedo

29/6/98: Estació de Sants. L'exprés Pio Baroja, amb 3 cotxes-llit addicionals per al nostre grup. Normalment porta 3 branques: Bilbao, Oviedo-Gijón i Salamanca-Zamora. La primera es separa a Miranda, les altres a Palència. Aquest dia la branca de Bilbao circula segregada a part. A les 21h40' la 252 044-3 surt de Barcelona amb 14 cotxes.

Trajecte	km a	km e	temps
Barcelona - Oviedo	1068		12h37'
Oviedo - Gijón	32		33'
Gijón - El Entrego		42	59'
El Entrego - Oviedo	31		40'
Oviedo - Pravia		47	1h05'
Pravia - Gijón		51	1h15'
Gijón - El Berrón		24	29'
El Berrón - Oviedo		14	14'
Oviedo - Santander		214	9h30'
Santander - Bilbao		118	4h19'
Bilbao - Barcelona	710		10h45'
Total	1841	510	42h26'

a: ampla, e: estreta, total 2351 km

Visites Oviedo: dipòsit de *Sto.Domingo*. Taller de reparació d'automotors MAN, "Apolos" i locomotores 1600 mono i bicabina. Gijón: *Museo del Ferrocarril de Asturias*. En construcció. Una petita part del material restaurat sota la marquesina, l'altre embolicat a l'exterior. El Entrego: *Museo de la mineria*. Curiosa reproducció visitable de 1'5 km de galeries i pous. Al pati d'entrada al museu tenen la locomotora **PALAU** embolicada amb plàstics. **Recorreguts** per les rodalies d'Oviedo i Gijón, encreuament d'El Berrón, impressionant congost i estació de Fuso de la Reina amb el triangle de vies parcialment integrat en túnels, pas pel nivell inferior del l'antic *plano inclinado de Langreo* ... i molt més. **Viatge** de 333 km en via mètrica des d'Oviedo a Bilbao en tren especial format per: remolc d'automotor MAN 2BB-5307 per als equipatges, cotxe saló MAN BB-5309 ex-FC Ferrol-Gijón, cotxe saló ZZ^{FHC}1 ex-FC Vasco Navarro. Entre Oviedo i Santander locomotora 1608 (monocabina), de Santander a Bilbao 1664 (bicabina).

PREMSA

Via Libre. Maig/98. Comentaris amb fotografies relatius al curset sobre fre continu i al tractor d'en Manuel Fuentes.

Maquetrén. Juny/98. Gassetilla amb foto sobre el nou tractor TH2 (D-9).

Diari de Sabadell. 20/5. Ressenya de la Trobada ADISPAP amb comentari i fotografia del vagó-plataforma especial per a discapacitats en cadira de rodes.

Palau Informatiu. Juny/98. Rèplica per alusió directa a Tren de Palau en l'article d'ERC publicat el Maig/98. Es còpia de la carta enviada simultàniament a la secció local d'aquest partit.

Descobrir Catalunya. Maig/98 Relació entre altres del Tren de Palau en les Adreces i Telèfons útils dels Circuits de Tren Miniatura.

ES RECOMANA

Revista **Descobrir Catalunya** nº 10 Maig/98, inclou un extens dossier central dedicat als camins de ferro de Catalunya amb un important conjunt de reportatges i articles sobre les línies fèrries dels Països Catalans.. Una rara ocasió de poder llegir sobre trens, amb qualitat literària. Agradablement turístic i ben documentat Bones fotografies, informació i mapes. Impressió impecable.

COMUNICACIONS

La darrera reunió de la Junta Directiva (21/3/98) ha acordat introduir de forma experimental, l'ús de telèfons cel·lulars per a la comunicació **tren-terra**. Aquests han de permetre el contacte immediat de qualsevol tren en circulació amb el lloc de comandament. Amb tal fi es disposa d'un aparell de tecnologia GSM marca ERICSSON mod. GA-318 que ha cedit a l'entitat el soci vocal de Junta Sr. Antoni Soler. L'aparell s'ha configurat amb l'opció més econòmica disponible per a l'ús previst, que és una targeta xip ***"MoviStar activa"***.



939 033 187

El telèfon, a les hores d'explotació oberta al públic, estarà controlat pel Cap d'Explotació i aquest l'entregarà junt amb les ordres pilot, als maquinistes que no en duguin de propi doncs, en el període de proves, els trens que disposin de telèfon podran circular sense Cap de Tren. Aquest mètode no exclou doncs l'ús de les ordres pilot, que segueix sent obligatori. L'objectiu a mig terme es poder modificar, en el reglament de circulació, l'obligatorietat del Cap de Tren, a causa del poc interès que desperta entre els socis la seva figura, que en molt poques ocasions ha assolit l'important paper que l'hi permet el reglament, convertint-se poc a poc en un simple passatger més.

MAIG DEL 68

Just ha fet 30 anys. Alguns érem adolescents, altres rondàvem els vint. Es possible que en aquell moment no ens n'adonéssim, però l'esperit de canvi i el treball en projectes imaginatius potser ens vingui d'aquell moviment. La paraula "passotisme" encara no existia. El "desencant" tampoc. Les pintades van ser cèlebres, la mes coneguda és, sens dubte : "La imaginació al poder". Una altra de les mes famoses : "Siguem realistes: exigim-nos l'impossible". Es evident que alguna empremta deu d'haver quedat a la nostra generació (que "guapos" que som). El que hem fet i esperem fer *"mientras el cuerpo aguante"* així ho sembla demostrar.

GRUPS

El mes de Juny ens han visitat:

04 - Escola Ginesta
05 - Escola Sda.Familia
10 - Escola Bressol El Sol (a)
11 - Escola Folch i Torras (a)
14 - 19è Aplec Sardanes (b)
17 - Escola Cifuetes
18 - Escola Can Cladellas (a)
(a) per invitació municipal
(b) per invitació de l'associació

SOCIS - VACANCES

Després de La Nit del Tren comencça, com cada any, el periode de vacances d'estiu. Durant aquest temps, el ferrocarril restarà tancat al públic, i l'activitat que s'hi pugui observar serà exclusivament de tipus intern dels socis.

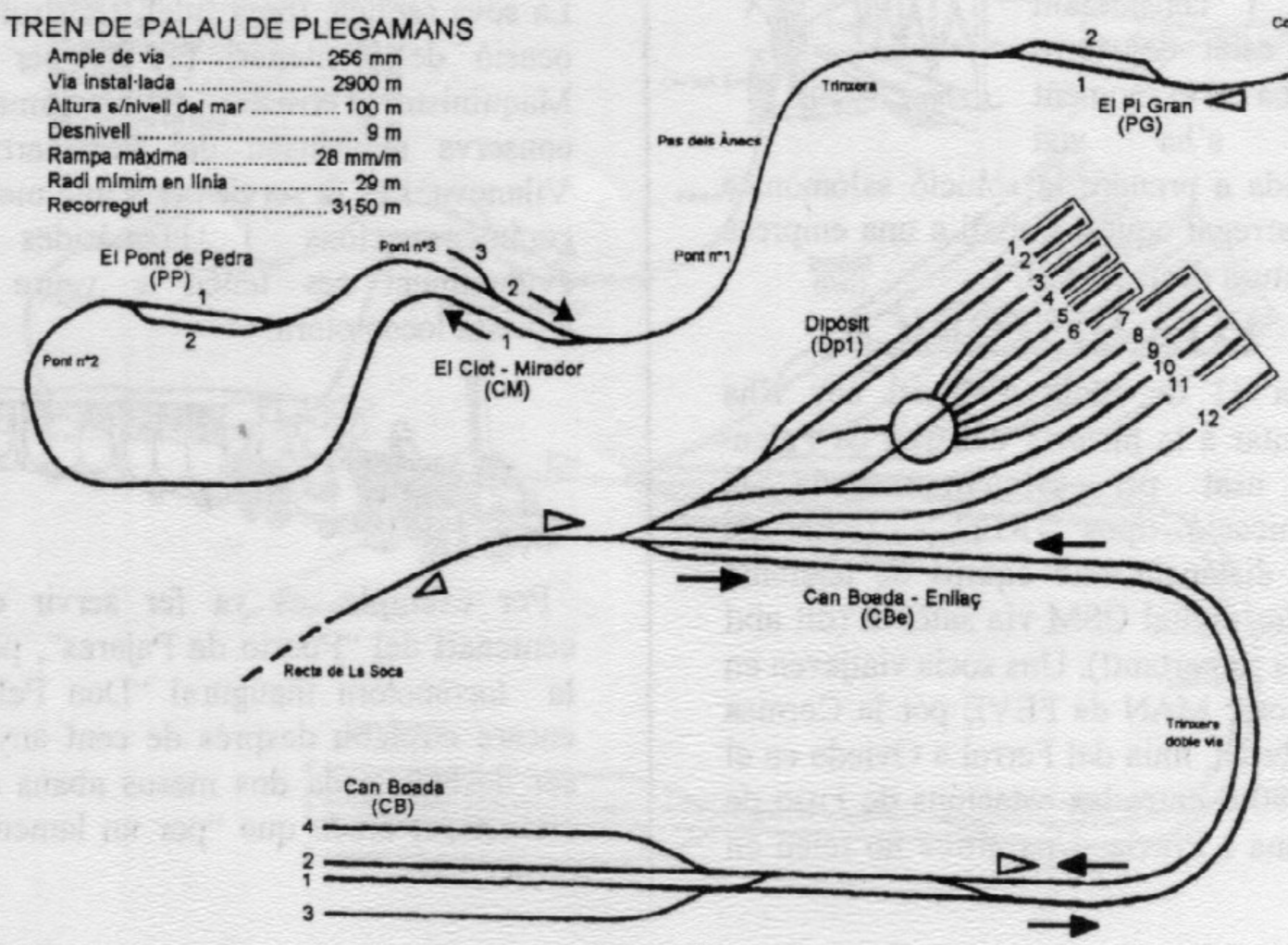
La darrera setmana d'Agost, per la Festa Major, ens tornarem a trobar iniciant una altra temporada.

Alguns però, ja no seran socis. Hauran causat baixa per manca de pagament, havent perdut el tren i quedat a mes a mes en situació de morosos. No es comunicarà personalment, no s'ho val. Ho notaran en no rebre més correspondència de l'entitat, ni tan sols aquest full informatiu.

Que ho passeu bé i bones vacances !!.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS

Ample de via	256 mm
Via instal·lada	2900 m
Altura s/nivell del mar	100 m
Desnivell	9 m
Rampa màxima	28 mm/m
Radi mínim en línia	29 m
Recorregut	3150 m



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins.

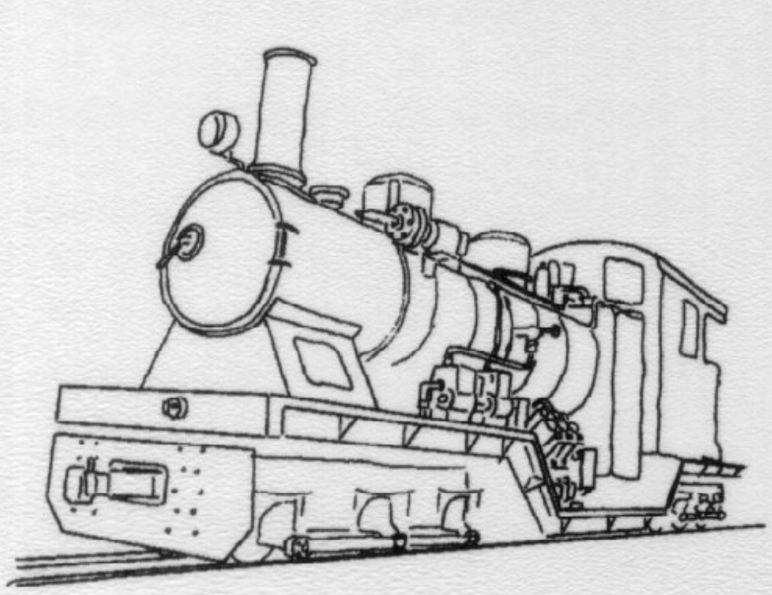
nº 8 Agost - Setembre 1998

"Viatjant entre Barcelona i Alacant en el modern tren de Velocitat Alta, et conmous encara quan sents els diferents accents de la teva llengua que et recorden que, a despit de tot, el teu país allargassat existeix, per més que no aparegui en cap mapa... Sota el nom d'Euromed s'amaga en realitat el TGV dels Països Catalans".

MATERIAL

El divendres 10 de Juliol s'ha fet el trasllat de la màqina del nostre president en Jordi Viñas des del seu taller, a les vies del Tren de Palau. Degut a les seves dimensions de longitud / ample / altura : 5.000 / 850 / 1.600 mm i els 3.000 kg de pes, va haver de fer-se un transport espectacular amb camió grúa. La nova màquina es basa en el diseny Hiesler. Aquest sistema, junt amb el de les Shay de cilindres verticals acoblats als bogies per cardans a un sol costat (amb la caldera descentrada) i el de les Climax de cadenes d'engranatges amb rodes reductores, constitueix el grup dels tres esquemes mecànics desenvolupats per als ferrocarrils a vapor que havien d'afrontar els dificils traçats per l'interior de les zones boscoses en les explotacions forestals al nord dels Estats Units. Havien de proporcionar una adherencia total amb reduït pes per eix, excel·lent inscripció en corbes de radi molt petit, rampa màxima i vies mal aliniades en pèsim estat de conservació.

La disposició Hiesler, de cilindres en V, es similar a la de l'automòbil Ford V8 però només amb dos cilindres i fins a vuit o mes rodes motrius. La caldera queda en mig dels braços de la "V". En el cas de la màquina d'en Jordi Viñas, hi ha sis cilindres, tres a cada costat, acoblats a un eix cigonyal amb particions de 120 graus. Del cos del motor parteixen dos eixos, un cap a cada bogie, acoblats amb ròtules de cardan. Els bogies son de bastidor exterior, i tres eixos acoblats per biel·les compensades amb contrapès.



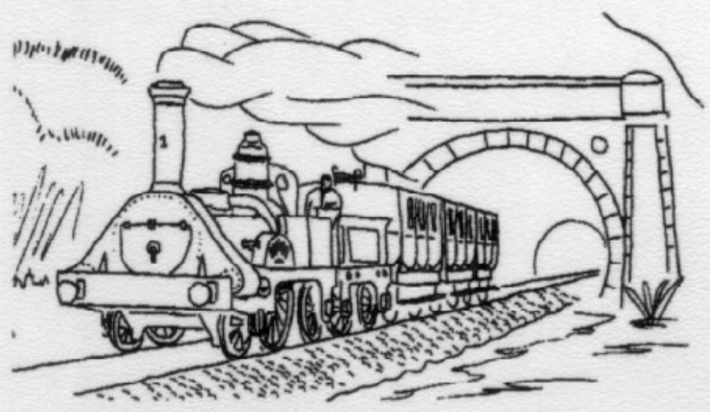
La "Big Viñas" ja és a Palau.

ESPURNES DEL "CARRIL de MATARÓ"

Per Sebastià Portella.

Continuem la publicació de la sèrie d'escrits del nostre consoci, amb motiu del *"sesquicentenario"*.

En el traçat de Barcelona a Mataró hi havia 28 ponts. Inicialment tots es van construir de fusta. El mes atrevit era el que creuava el Besòs: tenia 1.127 peus amb 86 ulls, i fou considerat com una atrevida construcció i de bona fortalesa. La seva vida fou breu, ja que va ser totalment destruït en el setembre de 1850 per les terribles avingudes d'aquell any resultat d'uns imponents aiguats que l'arrasaren i tan mateix portaren un mon de desgracies sobre la província de Barcelona i molts altres punts de tot Catalunya. A marxes forçades fou reconstruït d'obra. L'any 1857 s'acabaren de substituir tots els de fusta per obra.



Tren inaugural tornant a Barcelona en 30 minuts al pas pel túnel de Montgat.

L'obra mes important de tota la línia de Barcelona a Mataró fou la perforació del túnel de Montgat, obert en roca viva sota el castell de Montgat que tanta importància va tenir quan els fets de la guerra de la Independència contra el francès. Te uns 500 peus de llarg per 27 d'ample i 24 d'alt. S'invertiren en la seva construcció la quantitat de 62.500 duros. El treball fou molt penós degut a la falta de medis adequats per a la seva perforació. Com que es trobaven venes d'aigua, el túnel va ser revestit d'obra feta de carreus ajustats en filades, com segueix avui dia. En aquells dies eren els barcelonins i d'altres contrades que anaven a Montgat per veure el prodigi de la "Muntanya Foradada".

SOCIETAT

- El passat mes de Juny hem assistit a les 24 Hores vapor Viu a l'Oreneta a Barcelona i a la Trobada a l'Hospitalet.
- El mes de Juliol hem estat presents a la festa del circuit de Vall Paradis de Terrassa i les VIès 12 Hores Nocturnes de Vilanova.
- Per als dies 12 i 13 de Setembre hi ha programmat el IX Encuentro a Riba-Roja de Túria, i el 27 la Festa del Trenet al Masnou.

ELS TRENS DE PALAU

Responent a una iniciativa nostra, basada en un treball similar dut a terme per l'Ajuntament del Masnou amb motiu del "sesquicentenario", el nostre municipi, a través de la regidoria d'Ensenyament, ens va encarregar la preparació del contingut, text i dibuixos, per a un llibret de divulgació orientat als escolars, basat en el "carril" de Mataró en el seu 150è aniversari, i el tren de Mollet a Caldes, per Palau de Plegamans.



Al nucli de Plegamans el tren passava per aquest punt, avui plenament identificable, a tocar de les cases que, amb el temps s'havia anat construint al llarg de la carretera.

Un cop el·laborat i entregat el material, a la vista del mateix, s'ens proposa dur a terme, de cara a l'any pròxim, una edició dedicada exclusivament al "Calderí" des del punt de vista de l'imbricació històrica i social que va tenir en el nostre poble, i una part dedicada al Tren de Palau. En aquest sentit, es demana a tothom que tingui quelcom a dir, l'aportació de material gràfic, escrits amb anècdotes, etc. així com la colaboració en el treball de compilar i redactar el text.

VIA I OBRES

Durant el mes de Juny i part de Juliol s'ha dut a terme el balastatge i nivellament de :

- la 2na corba del Pi Gran.
- la corba de les formigues.
- les cunetes i la part inferior de la trinxera.
- pintura de senyalització dels 19 aparells de canvi.
- reforç dels contrapesos dels canvis d'entrada a CM i CBe.
- repàs de juntes de via a la secció 3.
- tall i neutralització de tensions en un tram de 8 metres a la secció 1.
- tractament herbicida puntual itinerant amb productes selectius homologats.
- pintat professional del pont Warren.



"Brigadista" de Via i Obres mostrant els seus atributs.

PREMSA i RÀDIO

Palau Informatiu. Juliol/98. Escrit d'ERC en contra-rèplica al del mes anterior.

COM Ràdio 882 kHz. 5/7 15h. *"Nexes"*. Eva Caro entrevista durant 12 minuts a en Jordi Marin i en Jaume Travessa amb motiu de la Nit del Tren.

Hobby & Tren. Setembre/98. Reportatge sobre La Nit del Tren i les novetats de material.

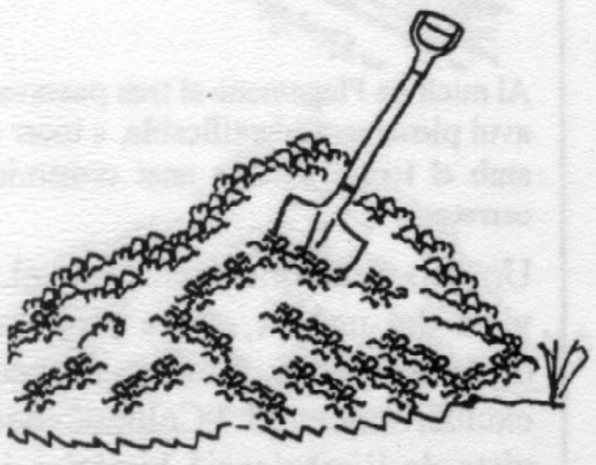
GRUPS

El mes de Juliol ens han visitat:

02 - Casal d'Estiu de Sta.Eulàlia de Ronçana.
07 - Col·legi Juan Roca.
07 - Nens de Bòsnia. (a)
09 - Casal d'Estiu Princesa Sofía.
10 - Nens Pueri Cantors. (a)
13 - Guarderia H. Pleret.
(a) per invitació municipal

SUBVENCIÓ

Com l'any passat, ens ha estat concedida per l'Exm. Ajuntament de Palau de Plegamans, i prèvia presentació de la documentació corresponent, una subvenció de 80.000'- ptes per a l'adquisició de part de la grabeta que comprem per a la conservació de la via al Parc de L'Hostal del Fum.



ASSIGNATURA PENDENT

Quan algú et fa perdre el temps inútilment, t'està robant el que tens de mes valuós. Per desgràcia, una part del temps que passes al Tren de Palau, el perds estupidament buscant les eines, quan aquestes no son al seu lloc; endreçant les que trobes per qualsevol part, o recollint les deixalles (llaunes, plàstics i restes de menjar) que pots trobar pertot arreu. Evidentment hi deu d'haver qui pensa que el valor del temps es diferent, quan es tracta del temps dels altres; i que el teu no val tant com el seu. El temps és or, més que or, el temps és la vida d'una persona. I la vida val igual per a tothom.



Encara es pitjor quan t'adones que no ha servit de res comprar-te eines pròpies, pensant que així les tindries a punt en el moment que et fessin falta, per a treballar al teu ritme sense fer perdre el seu temps a ningú altre. No, no ha servit de res, si algú les ha usat sense tornarles immediatament on estàven. Ara et tocarà a tu perdre el temps, el teu temps, preguntant i buscant sense saber per on has de començar. Si això passa amb el que és privat, que no haurà de passar amb el que és de tots ... ?. O sigui, amb els bens col·lectius ?. Encomanem-nos a Maria Santíssima i que Déu ens agafi confessats. Cal fer un esforç per tal de millorar aquests petits detalls importants, elementals per a la convivència en grup. No estem sols. Alguns de nosaltres potser recordarem un antic lema de Baden Powell, que podriem ensenyar als companys: *deixar sempre les coses una mica millor de com estaven quan les hem trobades.*

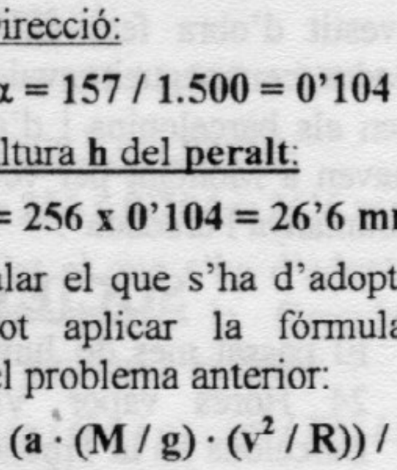
TECNOLOGIA

El Peralt

A les corbes s'adopten disposicions per a neutralitzar l'acció de la força centrífuga al pas dels trens, que genera un esforç horitzontal sobre el carril exterior, i per a facilitar la inscripció de les rodes dels vehicles.

Les solucions que es fan servir per a contrarestar l'efecte centrífug consisteixen a donar al carril exterior mes altura que a l'altre, i s'en diu **peralt** a la diferencia d'altura entre els dos carrils.

Es tracta d'un problema físic que es pot plantejar i resoldre per geometria.



Exemple:

Un vagó de pes 1.500 kg, circula per una corba de radi 30 m a una velocitat de 20 km/h (5'55 m/s). Es vol saber: a) la força centrífuga; b) la direcció del vector resultant del pes i la força centrífuga; c) el peralt necessari per a una via d'ample 256 mm.

a) Força centrífuga:

$$Z = (1.500 / 9'81) \times (5'55^2 / 30) = 157 \text{ kg.}$$

b) Direcció:

$$\text{sen } \alpha = 157 / 1.500 = 0'104 = 6^\circ$$

c) Altura **h** del **peralt**:

$$h = 256 \times 0'104 = 26'6 \text{ mm.}$$

Per a calcular el que s'ha d'adoptar en cada cas, es pot aplicar la fórmula següent, derivada del problema anterior:

$$P = (a \cdot (M / g) \cdot (v^2 / R)) / M$$

- **P** **Peralt** en mm.
- **a** amplada de via en mm.
- **v** velocitat en m/s.
- **g** 9'81.
- **R** Radi de la corba en m.
- **M** Massa (pes) del tren en kg.

Donat que **M** intervé com a dividend i divisor, es simplifica quedant així:

$$P = (a \cdot v^2 / g \cdot R)$$

Per a altres velocitats i radis de corbatura, amb l'ample de via de 256 mm:

	5 km/h	10 km/h	15 km/h	20/km/h
20 m	2'51	10	22'6	40'2
30 m	1'67	6'71	15'1	26'8
40 m	1'25	5	11'3	20'1
50 m	1	4	9'06	16'1
60 m	0'83	3'35	7'55	13'4
80 m	0'63	2'51	5'66	10

En aquesta taula es comprova que el **peralt** es inversament proporcional al radi, i al quadrat de la velocitat. Es a dir :

- A velocitat constant : $p_a / p_b = r_b / r_a$
- A radi constant : $p_a / p_b = v_a^2 / v_b^2$

Com que tots els trens que circulen per una via no ho fan a la mateixa velocitat, el **peralt** aplicat ha de ser una solució de compromís entre els trens lents i els ràpids, o bé cal adoptar el que correspon als trens ràpids, però establint-ne un límit màxim de **peralt**.

A títol d'exemple aquests límits poden ser:

via	max	max	max	max
1668	116	145	174	232
1435	100	125	150	200
1000	70	87	105	140
256	18	22	27	36

LA NIT DEL TREN 5

- balanç final-

Participació al sopar, 94 persones d'un total d'unes 200 al llarg de tota la Nit. Presència dels presidents i/o destacats membres de les principals associacions de Catalunya, del País Valencià (Riba Roja de Turia i Castelló), aficionats de Lituania convidats pel nostre consoci trans-europeu en Jean Peter Diemar, del propietari del FC de Bigues i Riells i altres persones vinculades a l'afició o companyies de ferrocarrils. Circulació de 34 trens complerts de viatgers que en transportaren uns 1.200. Circulacions discrecionals durant la resta de la nit. Participació de maquinistes Tren de Palau (15-1) i Cursillistes Especials NT5 (16-2). Presentació de la dresina DM-1 i la locomotora "Big Viñas" en període de proves. Exhibició del tranvia en construcció. Estrena del Pont Warren recent pintat amb Oxiron en gris clar. Distribució de clauers conmemoratius. Venda de gorres TP i AAFCB, samarretes i posters NT5. Animació a càrrec de la dixie-band "Magnòlia" a l'estació CBe, damunt del tren i durant el sopar. Discursos dels presidents de TP, l'AAFCB i el Sr. Regidor de Cultura. Presència del Sr. Regidor de Medi Ambient. Campament amb 3 tendes de càmping. Megafonia, lavabos i dutxa. Resumint, sembla ser que, tret de l'imprevisible, la festa ha estat un èxit de participació, alegria i ... molts trens !. La comissió mixta organitzadora, formada amb socis de les dúes entitats ha funcionat de Març a Juny (7 reunions), preveient, programmant, contractant, coordinant i enviant mes de 250 participacions a persones i entitats d'arreu l'Estat. Moltes gràcies a tots per la col·laboració i ... fins l'any que vé !.



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 9 Octubre 1998

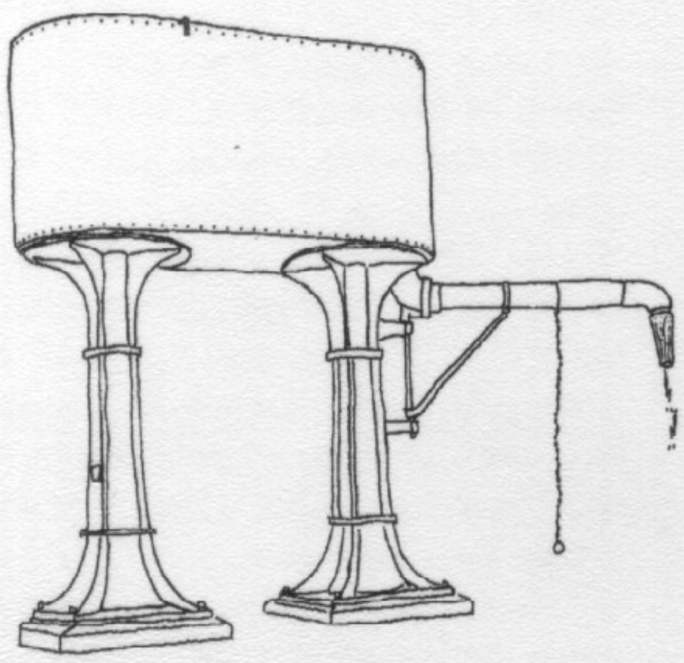
"El pam i escaig que separa els rails peninsulars, aïllant-nos del continent, ha fet que el tren hagi estat a Espanya un malalt crònic al qual s'han penjat tots els tòpics".

INSTAL·LACIONS :

Actualment hi ha en procés d'execució els següents projectes, entre altres :

a) Aiguada

L'aiguada (o torre d'aigua) és un dipòsit amb capacitat suficient per omplir els tancs de les locomotores a vapor en un temps mínim. La missió és carregar el dipòsit a partir del subministre normal, i poder-lo descarregar amb cabal suficient per omplir el tènder en 1 minut.



Es preveu construir-lo al dipòsit de CBe per a servir a l'hora les vies del dipòsit i les de l'estació. Probablement es prendrà com model original (reduint-lo ≈1:2'5) el que hi ha a l'estació de Monistrol FGC instal·lat fa un parell d'anys per a les locomotores dels trens turístics i que procedeix d'una estació de la RENFE. Per a fer fotografies i prendre mides, hem previst una visita tècnica. Els que hi esteu interessats, dirigiu-vos a l'estació de Monistrol FGC el dissabte dia 17 d'Octubre per a trobar-nos a les 9h del matí.

b) Pont grua

S'està muntant el pont grua que servirà a les vies 1 i 2 del dipòsit de CBe. Les seves característiques son:

Llum	2.500 mm
Desplaçament transversal	2.200 mm
Desplaçament longitudinal	6.000 mm
Altura màxima de l'enganxall	2.380 mm
Càrrega màxima	1.500 kg

L'arc del pont està muntat sobre dos carros rodolants sobre carrils per al desplaçament longitudinal. Tant el desplaçament transversal com l'elevació de la càrrega s'obtenen accionant els respectius ternals de corrioles diferencials.

c) Semàfor del Pi Gran

A principis de setembre hem començat a condicionar les arquetes terminals de línia per a l'enllaç CBe-PG. En una primera fase, el semàfor de PG es tractarà com un repetidor del senyal d'entrada a CBe. A continuació es previst assajar un dispositiu de bloqueig automàtic en via única. L'enllaç està projectat per a suportar les transmissions digitals amb parells diferencials RS-422/85 previstes per al sistema multiplexat de centralització. De bon principi però, ja proporcionarà la comunicació telefònica. A part d'aquest enllaç, s'està preparant l'instal·lació d'un pseudo-circuit de via per al control semiautomàtic del senyal d'entrada de CB i els semàfors "monos" de sortida.

d) Locomotora Associació

Acaba de fer les primeres proves de circulació (20/9/98) el bastidor auto-propulsat amb el seu motor i grup hidràulic de la primera màquina de l'entitat.

De ben segur que a algun d'aquests projectes hi deu d'haver socis disposats a participar. Ets tu un d'ells ?

ACTES DEL *"SESQUICENTENARIO"*

Per a l'efemèride del 150è aniversari del tren de Mataró en el programa de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, de la que Tren de Palau és membre, hi ha previst els següents actes oficials.

Diumenge 25 Octubre :

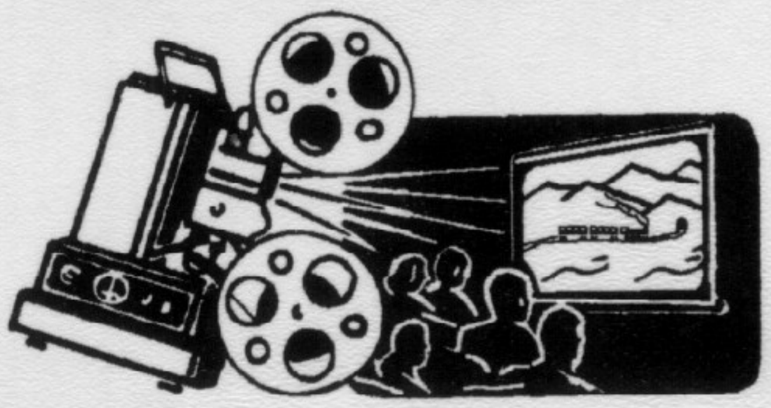
al Museu del Ferrocarril de Vilanova, organitzat pel propi Museu.

Diumenge 25 d'Octubre :

a l'Estació de França, organitzat per la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

De moment aquesta és tota l'informació que disposem. Esteu atents als diaris i la ràdio.

SALA DE PROJECCIONS



Un nou tipus d'activitat s'està començant a definir dintre de la nostra associació. Es tracta de fer sessions de cinema, diapositives o vídeo a l'espai polivalent que ocupen les vies 9, 10 i 11 del dipòsit de CBe. Aquest espai ja està previst utilitzar-lo per audiovisuals en el projecte Aula Ferroviària per a grups d'escolars entre setmana. Caldrà condicionar i equipar-lo adequadament en la mesura de les possibilitats i d'acord amb l'evolució global del projecte. Les sessions per als socis es duran a terme el tercer dissabte de cada mes, i començaran puntualment a les 6 de la tarda. Hi haurà una primera part de presentació del programa, seguida de la projecció, que no s'allargarà mes d'uns 20 o 25 minuts. A continuació es podrà comentar en taula rodona i seguir l'activitat amb un berenar o el que s'escaigui. Com que anem de cara a l'hivern i el dia s'escurça, també es podrà fer alguna circulació nocturna per a completar l'activitat després de la sessió programada. La primera serà :

dissabte 17 d'Octubre a les 6 de la tarda
Jaume Travessa
presenta
CONSTRUCCIÓ I EVOLUCIÓ DEL TREN DE PALAU
1ª Part : Dipòsit i secció IIª
diapositives en color de 24 x 36 mm

Us hi esperem !!

PALAU 1.000 ANYS

El lloc està documentat el 955 al monestir de Sant Cugat en un pergamí que es conserva a l'Arxiu de la Corona d'Aragó. El poble va anar creixent a la sagrera (territori sagrat) de l'església de Santa Maria de Palau-solità. El temple va ser consagrat el 1122 (un any abans que Santa Maria i Sant Climent de Taüll) pel Bisbe de Barcelona i Arquebisbe de Tarragona Sant Oleguer. Ara es celebra el 875 aniversari. D'estil original romànic, és un notable edifici que ha sofert moltes reformes. Conserva un retaule gòtic (1513-19) atribuït al Mestre d'Artés. La nostra Associació Tren de Palau, ha participat amb les altres Entitats Culturals i Esportives, a la Festa Principal del Mil·lenari (13/9/98). Ofici solemne (seguit d'ofrena floral i cant dels goigs a la Mare de Déu) concelebrat pel Sr. Cardenal Arquebisbe de Barcelona, Ricard Mª Carles, Bisbes Auxiliar i Emèrit de Barcelona, rector de Sta. Maria de Palau-solità i altres rectors i sacerdots de municipis veïns. Acte seguit, a la Plaça, el rector Mn. Pere Gibert saludà a les autoritats i la Ilma. Alcaldessa de la Vila, Sra. Teresa Padrós donà la benvinguda a tots els



pressents, iniciant-se una festa amb actuacions de les entitats artístiques i musicals.

HEM LLEGIT

"El cambio de ancho ha dejado de ser un problema." (Tranquilitat !!, respirar a fons i seguir llegint, que no es cap innocentada). *"La tecnologia española ha superado los problemas del cambio de ancho en todo tipo de vehículos ferroviarios. En Ferroviaria'98 Talgo ha expuesto las innovaciones mas recientes del cambio*



automàtico de ancho para vagones de mercancias i bogies de tracción." Es a dir, que tot el problema històric es reduïa a que els enginyers europeus no sabien com fer bogies d'ample variable, i que a partir d'ara la tecnologia espanyola els hi podrà vendre per a que els muntin a tots els trens d'Europa, i així puguin creuar la frontera franco-espanyola per les estacions de "enlace" (que, naturalment, hauran d'estar equipades amb les instal·lacions especials per a modificar la separació entre rodes). Algú s'havia imaginat una cosa diferent ?.

XXXVI CONGRESO DE LA FEDERACION ESPAÑOLA DE A.A.F.C.

Com va estar anunciat a l'EV4 nº 4 (abril 98), a finals de Març us vam enviar el cupó d'inscripció per al 36 Congrés de la Federació Espanyola d'A.A.F.C. Probablement molts de vosaltres ja us hi haureu inscrit doncs, recordem que no cal pertànyer a la Federació Espanyola per participar als actes que amb aquest fi organitzen els amics de l'associació de l'Hospitalet, Cornellà i l'Oreneta. Ara tan sols volem recordar breument el programa, que s'inscriu en el conjunt de celebracions per al 150è aniversari del ferrocarril a la península ibèrica.

Dissabte dia 10:

- de Barcelona-Sants a Barcelona Pl. Catalunya en Rodalies de RENFE.
- de Barcelona-Pl. Catalunya a Rubí en "granota".
- de Rubí al Centre Operatiu FGC en "Brill".
- al Centre Operatiu: parada de material antic i modern de la línia de "Catalunya".
- del Centre Operatiu a Terrassa en material d'última generació.
- trasllat en bus urbà a dinar en un restaurant.
- de Terrassa a St. Vicenç de Castellet en Rodalies RENFE.
- de Sant Vicent de Castellet a Martorell en unitat suïssa de FGC.
- a Martorell: parada de material antic i modern de la línia de "Catalans".
- de Martorell a Sant Boi en cotxes de fusta i tracció a vapor amb la 209 "Monistrol".
- de Sant Boi a Barcelona Pl. d'Espanya amb la 304 "Pachanga".
- sopar oficial del Congreso a l'hotel Barceló de l'estació Barcelona-Sants.

Diumenge 11 d'Octubre :

- de Barcelona - Sants a Port Aventura en Euromed.
- Visita tren de vapor i tallers.
- De Port Aventura a Vilanova i La Geltrú en Regionals de RENFE.
- Visita al Museu del Ferrocarril.
- De Vilanova a Barcelona en Rodalies de RENFE.

Dilluns 12 d'Octubre :

- de Barcelona-França a Mataró en tren especial.
- descobriment de plaques commemoratives a les dues estacions i dinar de cloenda.
- retorn a Barcelona.

Per a l'assistència a tots aquests actes cal haver-se inscrit prèviament amb el cupó que, com hem dit us vam enviar, i haver pagat les 26.000'- ptes. a l'associació de L'Hospitalet.

ALTRES FF.CC

el Brightwalton Light Railway

Hem rebut la visita (6/9/98) de Mr. John Haal-Craggs, propietari del Brightwalton Light Railway de Newbury a Berkshire , a unes 60 milles (100 km) a l'Oest de Londres. Aquest és un ferrocarril privat de 400 iardes (365 m) de longitud de via feta amb carril de 14 lliures per peu (6'9 kg per m) i 2 ½ polzades d'altura (63'5 mm), sobre travesses de fusta i un ample de via de 9 ½ polzades (241'3 mm).

L'ondulació del terreny determina gradients (desnivells) importants de 1:22 (45 mm/m), 1:40 (25 mm/m) i radis de corbatura de 40 peus (12'2 m). El material mòbil està format per 6 locomotores de vapor, 1 a bateries, 2 amb motor tèrmic i 1 diesel elèctrica. La mes gran és una 2-3-1 de 4'3 m de longitud i la mes petita una 0-2-0 de 1'3 m. Hi ha una placa giratòria de 4'27 m. 6 cotxes a bogies, 5 cotxes articulats i una dotzena llarga de vagons de 2 eixos.



C.F.V.Rt.

Centre Ferroviari Vaporista de Riba-Roja de Túria -Camp de Túria, València-

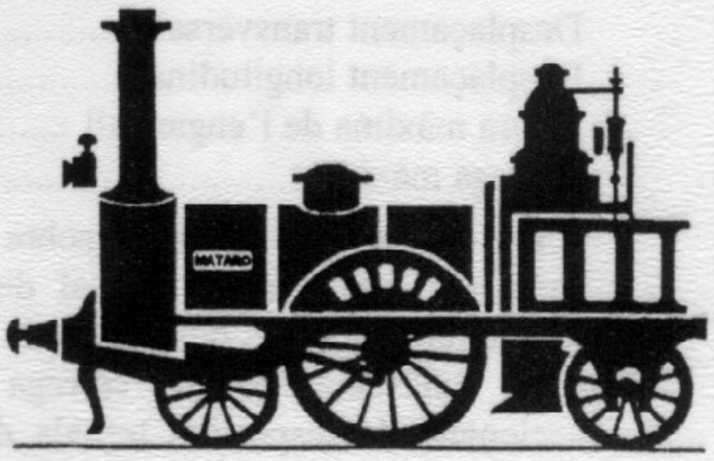
A 19 km de la capital i 125 m d'altura, entre Manises i Vilamarxant, es troba aquest poblet que compta amb un interessant circuit de 5" en el seu parc Municipal de Maldonado. Com cada any, i aquest en fa 9, els dies 12 i 13 de Setembre han celebrat l'Encontre Ferrocarril Camp de Túria. Aquest cop cal destacar que, apart de la participació de màquines vingudes d'arreu del país, els diferents àpats i la projecció de cine en 35 mm, han inaugurat un nou annex per a vagons. Si voleu mes informació: Apartat de Correus nº186 CP46190 Riba-Roja de Túria, València. O a Internet: www.ctv.es/users/cfvrt.

ESPURNES DEL "CARRIL de MATARÓ"

Per Sebastià Portella.

Acabem la publicació de la sèrie d'escrits del nostre consoci, amb motiu del *"sesquicentenario"*.

Fou el seu promotor, el mataroní MIQUEL BIADA I BUNYOL. Nascut el 1789 al carrer d'Argentona, nº 27, va ser el tretzè i últim fill. Als 7 anys entra a l'escola de pilots d'Arenys de Mar. Durant la guerra del francès (1808) viatja a Amèrica on ja hi té dos germans. El 1810, amb 21 anys, es a Maracaibo establert com armador i consignatari. Assoleix una vertadera fortuna. El mateix any és nomenat capità de la goleta armada en guerra "Manuela", amb la que va a auxiliar la capital de Coro. Davant l'impuls alliberador de Simón Bolívar, (1813) trasllada els seus negocis a l'Havana. Seguiren els anys de les lluites d'independència durant els que es mostrà molt actiu, augmentant notablement la seva fortuna. A L'Havana (1834-37) es va formar un cos de companyies denominades "Voluntarios Distinguidos del Comercio" en les que obtingué el grau de capità de nove. Interessat pel progrés que representava el ferrocarril, el trobem implicat a la Real Junta de Fomento de La Habana construint el primer ferrocarril espanyol (1837 de l'Havana a Bejucal, un any mes tard fins a Güines) i segon del continent americà (1831 Baltimore & Ohio). De retorn al seu país (1840) es dedica a la tasca de fer realitat la seva idea d'unir la capital de Catalunya amb la seva ciutat de Mataró. Aboca la seva fortuna i busca altres capitalistes catalans, espanyols, anglesos ... Va superar dificultats amb la seva voluntat de ferro, i sobre tot els molts disgustos que contínuament li proporcionaven els enemics de l'innovació. El dia 2 d'abril de 1848 moria Miquel Biada, sense haver vist acabat el seu projecte, set mesos abans de ser inaugurat el ferrocarril de la GRAN COMPAÑIA ESPAÑOLA DEL CAMINO DE HIERRO DE BARCELONA A MATARO I VICEVERSA, BAJO LA PROTECCION DE S.M. LA REINA MADRE DOÑA MARIA CRISTINA DE BORBON.



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

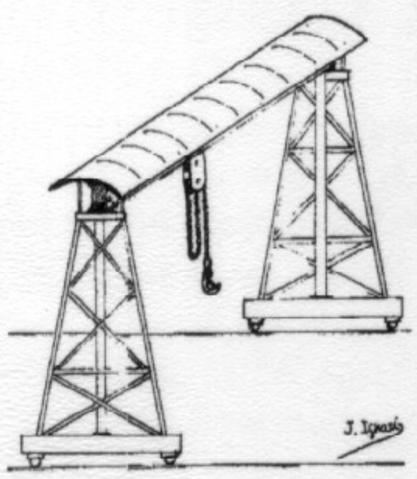
Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 10 Novembre 1998

A vegades l'essència del viatge no es troba en el punt d'arribada sinó en el mitjà que hem fet servir per arribar-hi. Anar en tren es assistir a l'espectacle tranquil de la natura.

VIA I OBRES

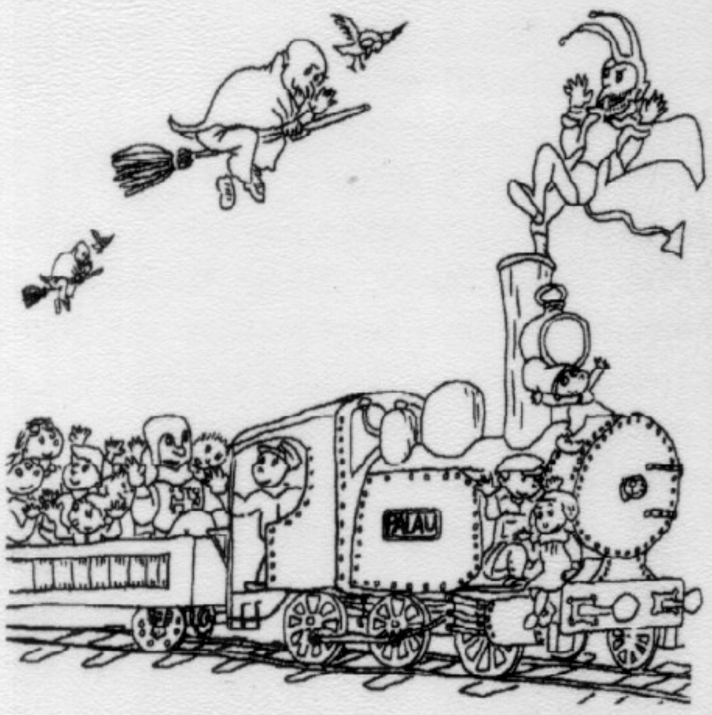
Pont Grua al dipòsit de CBe

Un cop muntat l'arc principal del pont sobre els dos carros transportadors, ja hem pogut elevar el conjunt (3/10/98) i comprovar el seu rodolament sobre els carrils. Ara ve la feina d'acabar de "vestir-lo" per a obtenir-ne una bona imatge que l'integri en l'entorn característic d'un dipòsit de trens. Mes o menys com apunta l'amic Joan Ignasi (s.65) en el dibuix. Després vindrà la fase d'acabat, i com va passar en el cas del pont Warren, hi tornarà ha haver bufetades per a pintar-lo.



PETITA HISTÒRIA DE PALAU DE PLEGAMANS

Amb el patrocini de la Regidoria de Cultura, Editorial Mediterrània acaba de publicar (agost/98, 3.500 exemplars a 300'-ptes) el número 102 de la seva col·lecció "Petites Històries" dedicat al nostre poble. Es tracta d'un bonic llibret adreçat als mes petits, que compta amb 16 pàgines acuradament il·lustrades per Pilarín Bayés.

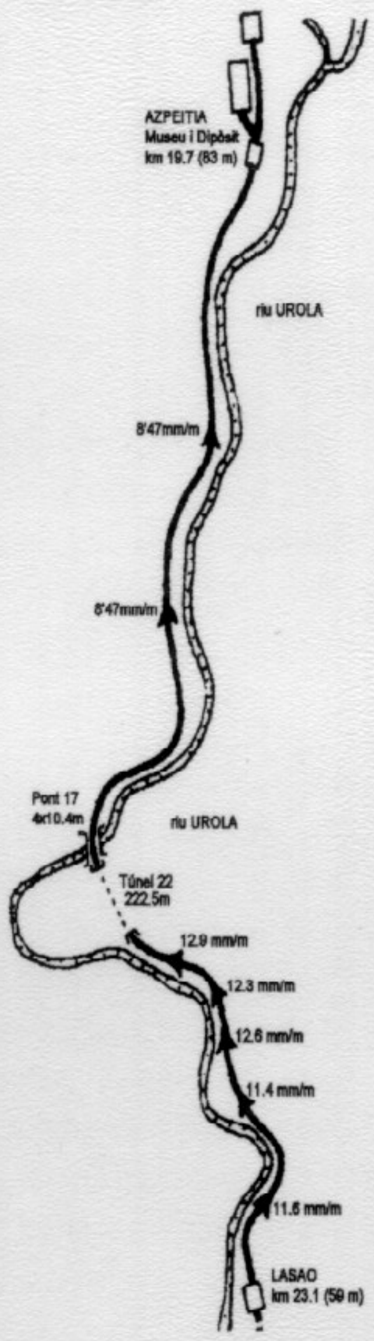


A través d'aquestes pàgines, la "pedra llarga" ens acompanya, amb un text amigable de Conxa Bonet i Montserrat Baulenas en un viatge per la història. També hi ha un simpàtic capítol dedicat al "Calderí" (erròniament classificat com "de via estreta"), en el que es fa una tendre i cordial referència al seu germà petit, l'actual Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum.

ALTRES FF.CC.

El nou "UROLA" del Burnibidearen Euskal Museoa

Amb motiu de la reobertura parcial, aquest estiu, hem visitat l'antic ferrocarril de Zumàrraga a Zumaia, que la *Diputación de Guipúzcoa* va construir i explotar -electrificat a 1500V- durant 60 anys entre 1926 i 1986. El tren ara forma part del Museu Vasc del Ferrocarril que ***EuskoTren*** ha instal·lat a l'Estació d'Azpeitia (Tel. 943 15 06 77). Funciona amb tracció vapor-carbó els diumenges i festius. El recorregut actual entre Azpeitia i Lasao (3'4 km) salva un desnivell de 24 m amb un pendent màxim de 13 mil·lèsimes a la sortida d'un túnel de 223 metres que hi ha en direcció a Lasao.



Poc abans del túnel hi ha un pont sobre el riu Urola. El paisatge es molt bonic i apropiat per a la persecució fotogràfica del tren. Un punt singular és el vial mixt asfalt-carril "Phoenix" compartit un centenar de metres, amb la línia d'autobús -parada inclosa-. Hi ha el projecte immediat d'ampliar la línia cap a Cestona i Zumaia. El museu disposa de quatre locomotores a vapor, que hem vist funcionar: la 1-3-0T "Aurrera" circulant per la línia amb el tren turístic format per cotxes de viatgers a bogies, la 0-3-0T "Zugastieta" exhibint-se maniobrant a l'estació amb un tren de mercaderies (aquesta màquina, de l'any 1888 és la mes antiga -en funcionament- a l'estat espanyol, la 0-2-0T "Altos Hornos de Vizcaya" remolcant una enorme *cullera* de fosa, i la 0-3-0T "Guipúzcoa" amb cotxes de passatgers de 2 eixos. Es molt impressionant una enorme grua a vapor de moviments i gemecs espectaculars. L'explotació, organitzada pel director del museu, Sr. Olaizola, està feta sobre la base humana d'un equip de voluntaris procedents dels cursos que, per a instruir maquinistes i fogoners, anualment programa el museu per als aficionats. Cal mencionar també la sort dels amics de l'Associació de Bilbao, que hi tenen dipositat, al museu, el seu tren amb la "Guipuzcoa" i els cotxes de fusta; i gràcies a que les vies d'aquest nou Urola resten aïllades de la xarxa general, poden gaudir plenament del seu patrimoni "tocant" regulador. En aquest sentit, no ens podem estar d'envejar-los, quan veiem que el material d'altres associacions, dipositat sense cap altra alternativa possible, sobre vies en servei comercial, únicament es "tocat" per empleats de la companyia dipositària, restant els seus propietaris, confinats a ... mirar.

ESPLUGABOUS A PALAU

Pel seu interès, us presentem -resumida- una informació publicada a Palau Informatiu.

Des de fa pocs anys, Palau gaudeix de la presencia hivernal d'esplugabous, un elegant ocell camallarg d'intens color blanc. Aquesta estilitzada au acompanya els ramats per alimentar-se dels insectes associats al bestiar, d'aquí ve el seu nom i a Palau se'ls pot veure seguint els ramats de bens que pasturen per la riera o en les zones veïnes de L'Hostal del Fum i Gallecs. La imatge dels esplugabous a llom dels xais, sota la llum càlida de les últimes hores de la tarda, és una visió entranyable que es pot contemplar a les nostres contrades.

Curiosament, aquests ocells s'alimenten a l'àrea rural de Palau í se'n van a dormir al Parc de la Ciutadella de Barcelona, fent un vol diari de gairebé 25 km d'anada i altres tants de tornada. Els podeu veure a trenc d'alba sobrevolant l'Avinguda de la Meridiana i després l'autopista A7 en direcció Palau.



És de suposar que les condicions d'alimentació i tranquil·litat que troben al nostre entorn són prou atractives perquè els valgui la pena fer el viatge.

La població d'esplugabous hivernats a Palau és d'uns 45 exemplars i ha anat creixent de forma continua durant els últims anys. Mentre el seu hàbitat de pastures obertes es mantingui i el seu aliment es trobi en abundància: insectes, granotes i altres animalons continuarem tenint el plaer d'observar esplugabous a les zones rurals que ens queden.

PREMSA I RADIO



The Heywood Society Journal. Reportatge sobre els trens d'aficionats, de via sub-estreta a Catalunya, amb un capítol i 2 fotos dedicats al Tren de Palau.

Diari de Sabadell (7-Oct.-98,p.25) / **Palau Informatiu** (Oct-98) Anunci de l'activitat

"Sala de Projeccions" 17/10 a càrrec d'en Jaume Travessa.

Catalunya Ràdio 102.8 FM "El Suplement", de Xavier Sardà (4-Octubre) des de Sonimag. A bord d'un tren imaginari en el que hi viatgen un psicòleg, una pitonissa i altres personatges, hi troben, al bar del cotxe restaurant, el nostre amic Jaume Fernández (s.14) que els parla de maquetes, trens i, com no, dels models tripulats a escala reduïda que es fan i circulen a Palau.

VISITES SOCIALS

A part dels alumnes de l'Escola Infant Jesús de Barcelona (15-Oct.), hem rebut (18-Oct.) presentats pel nostre amic José Jurado (Cap del Tren a la *Direción de Operaciones* AVE), el Sr. Miguel A. Lázaro Martín (Adjunt a Direcció i Cap de Projectes del *Museo Nacional del Ferrocarril*), i els Srs. Antonio Flores, Fco. Javier Alvarez i Antonio de Miguel (Cap d'equip mecànic, mecànic i col·laborador), de la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*.



JORNADA SOLIDARIA VIA 0

Els petits ferrocarrils dels Països Catalans organitzem un cop mes la **Jornada de Solidaritat VIA 0**. Aquesta vegada es celebrarà el diumenge dia **15 de Novembre** pròxim. Com sabeu d'altres anys, l'acció consisteix en destinar les aportacions dels viatgers que els petits ferrocarrils reuneixen durant la ***Jornada*** lliurant-les a una entitat benèfica local. La darrera ***Jornada***, entre tots vem reunir 524.055'- ptes, i Tren de Palau va lliurar la seva part a **ADISPAP** (Associació de Disminuïts de Palau de Plegamans), en presència de l'autoritat municipal. Des d'aquí reclamem la col·laboració de tothom fent venir viatgers el **15 de Novembre** per poder fer una bona solidaritat com correspon.

NOVA TENDA DE TRENS

Sense intenció publicitària, pensem que pot interessar als nostres amics l'obertura d'un nou comerç del ram. Es tracta de ***Cavall de Ferro*** (Hobbies, modelisme, col·leccionisme) i està al c/. Còrsega, 567 (a tocar Lepant) de Barcelona Tel. 93 435 09 85 Fax. 93 456 06 13.

VIè ANIVERSARI

El primer dissabte de Novembre farà 6 anys que vam muntar els primers metres de via, davant del primer contenidor. Aquest fet, i no pas l'acte fundacional de l'Associació, sis mesos abans, determina l'aniversari del tren. Per a celebrar-ho es durà a terme un sopar de germanor el **dissabte dia 14 de Novembre** al restaurant masia Can Burgès, a uns 200 m del Tren de Palau, (veieu el mapa del triptic) a la carretera de Sabadell a Granollers, Tel 93 864 89 41 a les 22h 30min.

Menú

- Pa, vi i refresc.
- Assortiment d'embotits.
- Esqueixada.
- Escalivada.
- Torrada amb anxova de l'Escala.
- Amanida verda.
- Pernil del país.
- Carn de be, o conill o pollastre, o botifarra, o botifarra negra, o llom, amb mongetes o patates.
- Postres i cafè (licors a part).

preu : 2.700'- ptes.

ACTES DEL "SESQUICENTENARIO"

Com es costum en el mon del ferrocarril, l'organització es tal, que els principals interessats a participar, ens n'assabentem dels actes, a través dels medis de comunicació. I moltes vegades, un cop ja han passat. De totes formes, sembla ser que l'exposició ***"Exprés al futur"*** restarà oberta fins al 31 de gener i tindrem temps suficient per a veure-la i comentar-la. Aquesta exposició ocupa 7.000 m^2 a l'Estació de França, amb un recorregut temàtic de 10 blocs, entre els que hi destaca l'audiovisual "El túnel del temps" i una maqueta a escala HO de 400 m^2.

SALA DE PROJECCIONS



La pròxima sessió ens permetrà conèixer una part de l'important col·lecció de l'amic en Jaume Fernández (s.14). Al llarg de molts anys perseguint trens amb la seva camera, el nostre consoci ha compilat un autèntic fons gràfic del que normalment es nodreixen publicacions i la popular col·lecció de targetes postals de "EuroFer - Edicions Ferroviàries S.A.". La sessió serà :

dissabte, 21 novembre a les 6 de la tarda

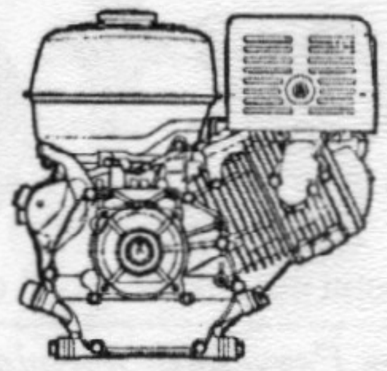
"Ferrocarrils Catalans anys 70"

diapositives en color de 24 x 36 mm

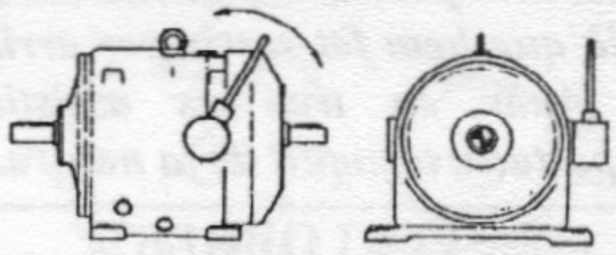
lloc: a l'espai polivalent del Tren de Palau al parc de l'Hostal del Fum.

MATERIAL MÒBIL de l'ENTITAT

Segueix la construcció de la locomotora Associació (TH3), gràcies a la inestimable i tenaç dedicació del vocal de material, Sr. Antoni Soler (s.19), i la col·laboració episòdica, espontània i sincopada d'algun altre soci despistat. Ara ja s'ha pogut fer la primera circulació (20/09) del bastidor motoritzat, i també proves de velocitat (04/10).



Motor HONDA Mod.GX390K1 13 HP a 3.600 r.p.m.



Variador TECNOTRANS Mod.Var-Spe10.14/002/E de 0'86 kgm a 1700 r.p.m.

PARC DE L'HOSTAL DEL FUM

millora d'accessos

Ens arriba la noticia de la pròxima construcció d'una rotonda sobre la carretera de Mollet a Caldes, prop de la Masia Julià, per a facilitar l'entrada al Polígon Industrial Riera de Caldes, on està el Tren de Palau. Aquesta obra farà innecessària la volta que ara cal fer als qui venen de la part Sud, permeten l'entrada cap al parc amb un senzill gir a mà esquerra. Es d'esperar que la senyalització viària prevista no ignori l'atractiu parc amb el seu petit tren.



S'ACABA DE SABER ...

Que un descendent del Sr. Miquel Biada i Bunyol, ha trobat documentació personal de l'ilustre mataroní impulsor del ferrocarril a qui hem dedicat una nota biogràfica en l'EV4 nº 9. Aquesta consisteix en un llibre de comptabilitat que permet refredar la hipòtesi que hi havia latent de si havia fet tan ràpidament la seva fortuna com armador de bucs dedicant-se al tràfic d'esclaus. Sembla ser que no, que el sucre i el cafè eren les mercaderies que normalment transportava.



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 11 - Desembre 1998

Quan passa el revisor a comprovar la validesa del nostre bitllet, el veiem com un arcàngel uniformat que ens autoritza a entrar en el millor parc d'atraccions mentals que ens queda. ***Joan Barril***

MOLT RECOMANABLE



Volem destacar la excel·lent revista "CARRIL" que publica l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona. Amb motiu de l'esdeveniment de l'any "els 150" han fet un número especial (51) que no te *desperdici;* ni en qualitat ni en quantitat d'informació.



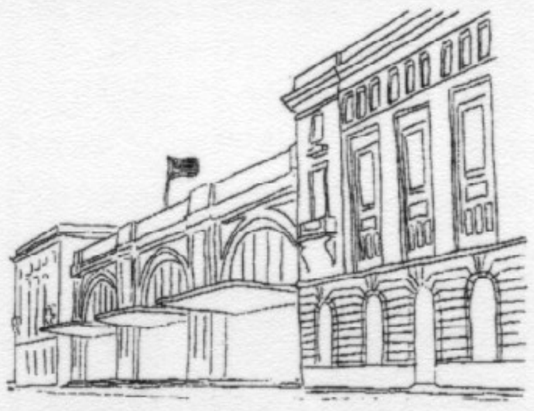
Trobareu el llistat complert, descriptiu i detallat de tots els ferrocarrils, tramvies i funiculars que hi ha a l'estat espanyol actual, junt amb els que no han pogut arribar a celebrar la efemèride. Val la pena. Els que no sigueu membres de l'AAFCB o subscriptors, la trobareu al seu local social c/. Ocata s/n Estació de França, o a les llibreries de les estacions i botigues de trens importants. No us la deixeu perdre.

PREMSA

El Periódico de Catalunya 7/11.Reportatge del *"mercadillo"* de la Plaça Masades, amb un comentari de Mn. Brill (s.14) al·ludint el seu tramvia en construcció a les vies del Tren de Palau. **Palau Informatiu** 11/98. Informació sobre els projectes en curs i la nova activitat "Sala de Projeccions" amb fotografia de la primera sessió celebrada.

EXPRÉS AL FUTUR
Crònica d'una exposició

Algú s'esperava celebrar el 150è aniversari com qualsevol altre país europeu? Doncs ja pot anar esperant !. Tot el que hi trobarà es una operació de propaganda dirigida a la promoció del ferrocarril, actual i futur, basada en la ignorància general del públic, tractat com un client potencial. Els aficionats i els entesos no hi trobarem res de nou a descobrir, i si que hi trobarem en canvi, motius d'indignació. A banda d'algunes peces massa vistes, altres repintades a corre-cuita, incompletes o simplement trencades, es mostren parts i elements que, cedits per els proveïdors de l'empresa RENFE, la seva presencia no té cap altra finalitat que la propaganda. Tota l'exposició desprèn un tuf de producte publicitari pensat per a que entri pels ulls, i a vegades, quan aquests ulls saben el que estan veient, l'il·lusió òptica es veu traïda, descobrint la trampa, per citar sols un exemple, davant d'unes locomotores a les que els hi falten les bieles motrius. Es podrà dir que per al seu trasllat cal desmuntar-les, però en una exposició hi ha d'haver un màxim de rigor, serietat i respecte a la intel·ligència del públic si no es vol convertir en el que és, una exhibició esperpèntica de cadàvers, mutilats.



Estació de França -Barcelona - fins al 31·1·99

Sense estar-ne en contra d'aquest tipus de campanyes, crec que ara s'ha desaprofitat l'ocasió, i els recursos, per a dur a terme simultàniament un altre tipus d'actuacions mes essencials, encaminades a la recuperació del patrimoni històric i cultural. Per exemple ressuscitant les locomotores i vagons que hi ha podrint-se a l'aire lliure i fer una gran parada garantint-ne la seva conservació per a exhibicions i viatges turístics. Reparant i posant en marxa tot el material propietat del Museu. Construint mes vagons per al tren del centenari, adequant-los per a admetre-hi passatgers, etc. Algú pot dir que això son bogeries impossibles; nosaltres hem de desconfiar d'aquestes veus, si a altres llocs s'ha fet, no es impossible. La política és l'art de fer realitat el que hom diu impossible. Els que estimem els trens d'aquest país, hem de posar el llistó ben alt i no conformar-nos mai amb el que ens donen. Hem d'actuar des de tots els fronts divulgant les virtuts del ferrocarril, lluitant contra l'ignorància i l'indiferencia, buscant i cultivant complicitats allà on les trobéssim. I si algú ens diu que estem "grillats", potser tingui raó, però serà tan sols la seva raó, i farà bé en no intentar imposar-nos-la. (s.9)

UNA ZORRILLA EN PALAU

No solo de grandes "vaporosas" viven los ferrocarriles. También, junto a ellas, un sin número de artefactos con los mas diversos cometidos, pululan y mas aún, pululaban, por líneas, estaciones y depósitos.



Mariano Gómez Parrondo - socio CIFVM * -

(*) Centro Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid.

RELOJ, NO MARCAS LAS HORAS ...

Com tothom recorda, fa temps (7/1/96) vam rebre la donació de part del soci nº 6 d'un rellotge d'estació marca Paul Garnier amb esferes a doble cara de 40 cm. Aquest aparell, de tipus repetidor, està mancat de la maquina horària mestra. Al moment de lliurar-lo ja es va fer amb l'idea d'algun dia poder-lo instal·lar a la façana d'un futur edifici d'estació. Passat un temps, els socis Srs. Francesc Travessa (s.59) i Raimon Marin (s.88) van presentar a l'Assemblea General Ordinària un projecte de restauració i instal·lació provisional sobre columna d'obra vista que va ser aprovat (15/3/97).

Durant aquest temps s'ha procedit a la restauració del metall, pintura i vidres.



Tanmateix la nova maquinaria i el seu muntatge ha presentat algun problema degut en part a l'excessiu pes de les busques horàries, que ha determinat fabricar-les noves amb material lleuger. Cal aclarir que s'ha optat per una maquinaria moderna sincronitzada per cristall de quars i alimentada amb piles. El cas es que aquest rellotge sembla avançar a cops i sotragades (en el sentit figurat) en el seu llarg procés de restauració, semblant com si en algun moment s'hagués aturat el temps ... Per això, als seus "project leaders" els dediquem el "*bolero*" animant-los a acabar la tasca empresa.

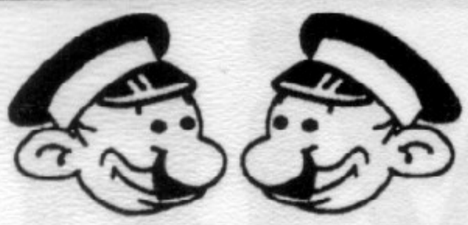
"Reloj, no marques la horas ..."

JORNADA DE SOLIDARITAT VIA 0

Com vam anunciar el mes passat, el 15/11 hem tornat a destinar l'aportació dels viatgers a una finalitat humanitària. Aquest any, d'acord amb l'Exm. Ajuntament es lliura a la campanya ***"Solidaritat amb Centre Amèrica"*** organitzada per les entitats de Palau de Plegamans. Amb tal fi vam confeccionar alguns cartells, colocant-los al Bar del Poble, a l'Ajuntament, i al Parc. Sense que el bon temps ajudes l'activitat, els viatgers i alguns socis del tren van aportar en total 35.600'- ptes. En veure aquesta pobra xifra, inferior a la de l'any passat, la Junta Directiva ha decidit augmentar-la fins a 50.000'- afegint-ne diferencia per compte de l'Entitat..



Histories de ferroviaris



El Mon és un mocador. L'altre dia, un grup de socis del Tren de Palau estava explicant anècdotes sota la marquesina de CBe. Un d'ells, en Paco Martin (s.41), amb la seva gràcia particular n'explicava una de bona.

- - -

Fa molts anys, uns quaranta. Eren temps difícils en que el ferrocarril funcionava gràcies a la voluntat, l'abnegació i el sacrifici dels ferroviaris. Calia suplir tot tipus de mancances amb imaginació i un punt de coratge, en una línia borrosa entre el que és legal i el que no.

A l'estació de ***Alamedilla y Guadahortuna*** hi havia un soldat que feia el 4rt període de pràctiques de factor de circulació. Era el fill del cap d'estació, i aquest l'havia fet arreglar la destinació per a dur-lo cap a casa seva. Així no l'hi faltava res, duia sempre l'uniforme impecable i es podia prendre el seu treball amb rigor militar i al peu de la lletra, en un mon en el que, com s'ha dit, moltes vegades la lletra podia semblar un sarcasme. L'uniforme i l'estil impressionaven els ferroviaris, que el tenien un cert temor i era conegut (amb aquell punt d'ironia andalusa) com *"el soldado de Alamedilla, ... que parece un general !!"*.

En Paco feia un servei de mercaderies entre Baeza i Granada. En arribar a Alamedilla feien aigua i normalment esperaven una màquina de Moreda que els havia de donar doble tracció per cua. Aquell dia però, un guardaagulles els va dir que n'hi havia per una bona estona, doncs la màquina de Moreda trigaria un parell d'hores en arribar. Per això, un cop feta l'aiguada van aprofitar per a jeure una mica doncs era negra nit i portaven moltes hores sense dormir.

Sempre que arribava la màquina per a la doble tracció, es situava en cua. El tren era llarguíssim, i el senyal de sortida el donaven des de l'estació per a que el veiés la màquina mes propera, en aquest cas la de cua. Llavors aquesta donava una empenta al tren i quan la sotragada arribava a la màquina del davant, el seu personal sabia que ja podia tirar cap amunt.

Això funcionava sempre així, sense problemes. Però aquell dia, en apartar el tren del punt de la mànega d'aigua, van aturar-lo tancant el regulador, i no van posar el sector en posició neutra quedant en situació de marxa enrera.

En despertar-se al sentir el sotrac, van obrir el regulador i la maquina es va posar en marxa ... cap enrera !! . En Paco, endormiscat com anava, no se'n va donar ni compte. Els de l'altra màquina, en veure que anaven al revés van canviar de direcció interpretant ves a saber què ...

El cas es que, en passar per davant de l'estació va aparèixer el "soldado de Alamedilla" deixant anar un sonor *"- A donde va este tren ... !!* - i veient que no parava, agafant pedres de la via, les hi tirava contra la màquina.

En Paco, sobre saltat amb aquest crit, (o una pedrada) es va acabar de despertar de cop. Ràpidament va maniobrar el regulador i la corredora sortint tant de pressa com va poder en direcció a Moreda.

- - -

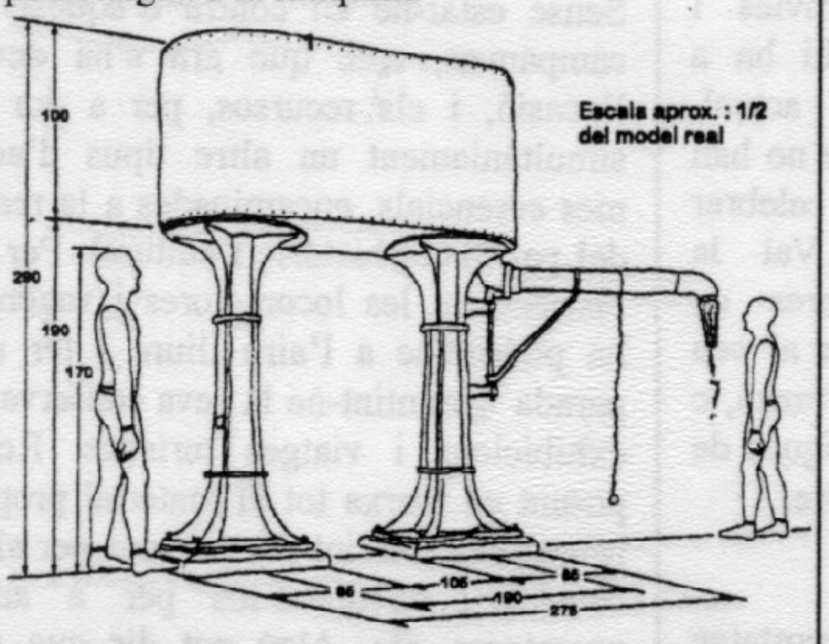
En acabar d'explicar aquesta història, un dels socis que estàvem escoltant-lo, en Manuel Fuentes (s.84), ho acabà d'arrodonir dient: *"- Pues a esta història le falta el final...-"*. Ens vam girar tots cap a ell, i amb veu solemne i pausada va concloure : *"- El soldado de Alamedilla ... soy yo -"*.

En Paco ens va repassar a tots amb la seva mirada de picardia buscant la nostra complicitat tot pensant : *"tierra trágame"*.

UN PROJECTE EN MARXA

Grua hidràulica a CBe

Com ja es pot veure en el dibuix, després d'algunes proves s'ha adoptat l'escala d'1/2 per a la construcció d'aquest element que inevitablement serà emblemàtic del Tren de Palau. El nom correcte d'aquest dispositiu, és el de: ***grua hidràulica***. (Diccionari Per A Ferroviaris - Lluís Batlle i Gargallo -Ed. El Llamp-1986) El mot "aiguada" es aplicable únicament a l'acció de "fer aigua", o sigui posar aigua a la màquina



Ara s'està fent la descomposició per peces (explotting), estudiant el procés constructiu de cada una. El primer element a resoldre és la part interior del peu de la columna. Una espècie de campana que, en principi, cal fer-la de planxa conformada per repulsió, procurant defugir de solucions "per sortir del pas".

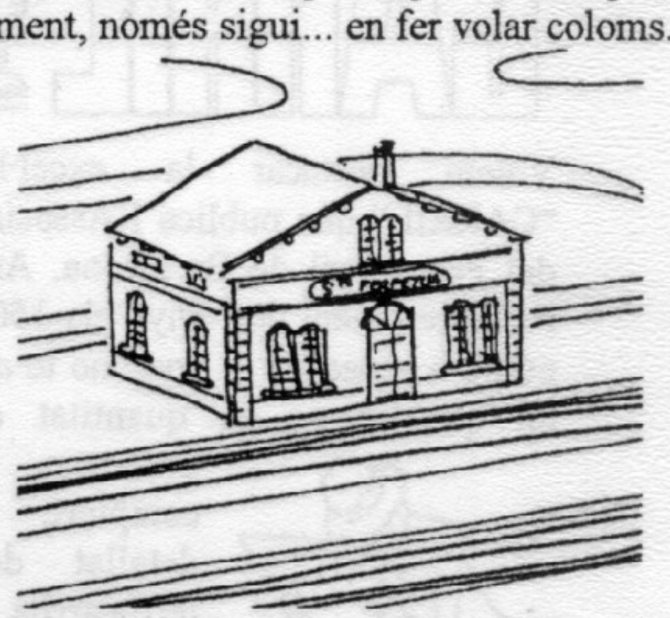
El model real d'aquesta grua hidràulica, actualment instal·lat i en funcionament a Monistrol (FCGC), procedeix de l'antiga i avui clausurada (1995) estació de Hervás, en la línia que feia el "Ruta de la Plata", un tren automotor TER que anava de Gijón a Sevilla; 965 km en 15 h 35 min.



EL COLOMER



Fa temps, just quan el Tren de Palau començava a rodar, de seguida es va detectar el desig i l'oportunitat de la seva continuació cap a Palau i Santa Perpètua. Algunes autoritzades veus en aquells primers dies, alentant-nos en el treball, i obrint-nos noves perspectives, van fer germinar possibles idees per al futur del tren. Mes tard, un cop presentats i registrats els avantprojectes, aquests son de domini públic, i per això pensem que és bo divulgar-los entre els amics, animant-los a participar encara que, de moment, només sigui... en fer volar coloms.



Projecte d'estació a l'indret del Pont Vell per al Tren Petit de Sta. Perpètua de Mogoda.

TORNEN ELS ESPLUGABOUS

El mes passat incloíem un article sobre els Esplugabous a Palau. A principis de Novembre, concretament dissabte dia 7 hem comprovat el seu retorn observant-los damunt dels bens del ramat de Santa Perpètua. Son uns exemplars molt bonics d'un color blanc gairebé perfecte. Val a dir que aquest any trobaran un nou al·licient en el nombrós ramat de vaques que des de fa algunes setmanes, i procedent de Polinyà pastura també per la riera. Junt amb els ramats, els esplugabous i el conjunt d'altres animalons que ens visiten o viuen en aquest bell indret, a vegades sembla com si s'hagués aturat el temps en aquest racó del Vallès. I la visió tranquil·la de les bèsties, a la llum pàl·lida d'una tarda d'hivern, ens ha de fer a tots, apreciar encara mes el Parc i el seu entorn, i estar atents per a preservar-lo com la Natura es mereix.

... AIXÒ HA ESTAT TOT !

Per ara, res mes. Després dels 11 números d'EV4 amb que us hem obsequiat al llarg d'aquest any, en els que hem intentat posar una mica de cada cosa; actualitat, historia, activitats, anècdotes, tecnologia, avisos, reportatges, humor i elements de reflexió, volem acomiadar-nos reclamant, un cop mes, la col·laboració de part dels socis, si es que realment s'ha d'entendre que estimen el ferrocarril i te algun sentit la seva adscripció a la nostra entitat.

¡Bon Nadal i Bon Any Nou!.



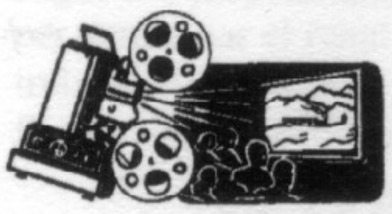
TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfc.htm nº 12 - Gener 1999

La distancia mes dolça entre dos punts es la via fèrria.

SALA DE PROJECCIONS



La darrera sessió, celebrada el passat dia 21 de Novembre, va tenir un contingut extraordinari. Al programa anunciat **FCC anys 70's**, s'hi va afegir material **RENFE** de la mateixa època. Un total de 120 diapositives en 35 mm., mes una pel·lícula en 8 mm. sobre els darrers temps de "Catalans" a Berga i Guardiola i un vídeo digital del darrer "Plan Dampf" (Oct./98) de la DB. Per a sucar-hi pa!



--- El mes de Desembre no s'ha fet projecció, degut a les festes de Nadal.



--- Per al pròxim **dissabte 18 de Gener** s'anuncia el següent programa, a càrrec de varis socis:

"PROYECCIONES SOBRE LA CELEBRACION DEL 150 ANIVERSARIO DEL FERROCARRIL EN CATALUNYA"

HIVERNAL

Un cop acabada la projecció del 18 de Gener, i aprofitant que estem en ple hivern, hi ha previst celebrar una espècie de Mini Nit del Tren Hivernal. La trobada serà espartana en tots els sentits. No es preveu organitzar sopar ni atencions especials, però tothom hi serà benvingut. Tan sols cal portar-se un bon abric. El cafè, l'estufa i els trens els posem nosaltres.



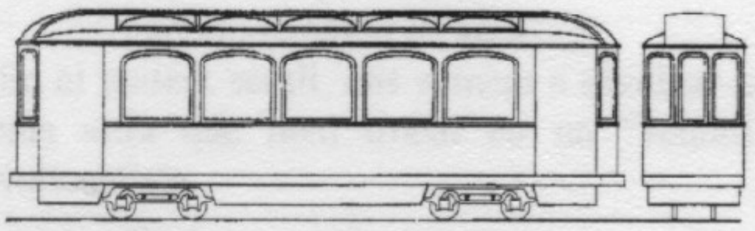
ASSEMBLEA GENERAL

El pròxim dissabte, 13 de Març de 1999, es celebrarà l'Assemblea General Ordinària Anual de Socis, seguida com es costum, del sopar. Un cop se sàpiga el menú, preu, lloc i horaris es comunicarà a l'EV4 de Febrer i Març. Com es natural, al sopar hi participen també altres familiars i amics. Els socis, a més a més, rebran la convocatòria oficial personalitzada amb la targeta d'assistència i delegació de vot, per si no poguessin assistir a la reunió.



NOTICIES DEL TRAMVIA

Comentàvem al nº3 d'EVA (Març 98), la construcció del tramvia de Mn.Brill, el nostre benvolgut Jaume Fernández (s.14). Durant aquests mesos el treball ha continuat amb l'aplicació i bona tasca d'en Jordi Canals (s.79), que tothom admira. De mica en mica va prenent forma un interessant vehicle que reunirà, tornant-los a la vida, tota una sèrie d'elements tramviaris originals. En el frontal del bastidor ja hi retrobem aquella deliciosa corba que tan recorda els 900's de "Can Tramvies" com els Brill de "Catalunya". La timoneria de fre, amb els volants verticals, i les rodes de cadell, corresponen al mes pur estil dels "cadeneros" tan genuïnament tramviaires. Les controles, autèntiques dels primers Brill de l'any 1916 i procedents del seu desballestament als anys 70's, junt amb el disjuntor extraràpid i la campana de senyals procedent d'un tramvia de la sèrie 500, han estat adaptats a la baixa tensió actual, sense malmetre'n cap part. Un carregador automàtic, amb control d'intensitat i temps per a 6 grups d'acumuladors elèctrics, ha estat desenvolupat expressament per aquesta aplicació.



Amb tots aquests elements (de moment) i una bateria elèctrica de 27 kW, el dilluns 7 de Desembre de 1998, a les 11h 35' s'ha fet el primer viatge de proves recorrent la xarxa de Tren de Palau a plena satisfacció. Durant el primer dia i el següent, es van fer altres viatges sumant en total uns 45 km. sense haver descarregat la bateria ni un 40%. Com era d'esperar, tan bon punt s'ha escampat entre l'afició l'olor de llamps de disjuntor i "controla", un eixam de tramviaires amb carnet de "granota", ha fet ràpidament la seva aparició a l'escenari de proves. Ara cal esperar que algun d'aquests amics s'apunti a ajudar en Jaume i en Jordi per acabar ben aviat el tramvia. Tots esperem amb impaciència la construcció de la carrosseria que, totalment de fusta, ens promet en Jaume dient-nos que serà entranyablement evocadora dels bons temps.

ASSOCIACIONS

Coincidint amb l'exposició "Tren al Futur" a l'Estació de França, els amics de la "soci" de Barcelona fan unes jornades de portes obertes en que es pot fer la visita guiada de la seva seu, amb les maquetes i exposició d'elements històrics. Junt amb aquest EV4 hi trobareu una invitació, que també repartim, junt amb el nostre tríptic, a les persones que els diumenges visiten el Tren de Palau.

VIA I OBRES

Durant el mes de Desembre, la brigada ha treballat en el balastatge de via i terraplè de contenció de balast: a la secció II, a la secció III (trinxera), i en la construcció d'una andana exterior per a la via 1 de l'estació del Pi Gran. S'ha anivellat l'aparell de canvi a l'entrada de les vies 1 i 3 de l'estació de Can Boada, i ha continuat el muntatge de les gelosies del pont grua. Cal destacar la recent incorporació d'un nou element a la colla, es tracta d'en Ricard Puig (s.116). Ell tot sol, per iniciativa pròpia, ha dut a terme entre el 28/11 i el 19/12, una bona tasca de fusteria. La construcció i muntatge dels ràfecs al frontis de la coberta dels contenidors. Això dona al conjunt del Dipòsit de CBe una nova i típica imatge de dependència ferroviària.





SEMÀFOR AL PI GRAN

Finalment, després de molts mesos d'espera en "off-line", ha entrat en servei (20/12) de forma provisional, el semàfor s-4, a l'estació del Pi Gran, sortida en sentit ascendent. Aviat serà substituït l'equip de comandament per un altre, amb diferímetre, fins a l'automatització. Quan hi hagi un operador a càrrec del seu control, el Cap d'Explotació podrà suprimir l'ordre pilot de color verd i establir la circulació per bloqueig semafòric entre CBe i PG. En cas contrari es deixarà en vermell intermitent, i això indica "bloqueig pilot" També es modificaran els canvis de PG per a fer-los talonables i poder fer els creuaments sense maniobrar-los. Per això es posaran els senyals de limitació de velocitat al pas pels canvis.



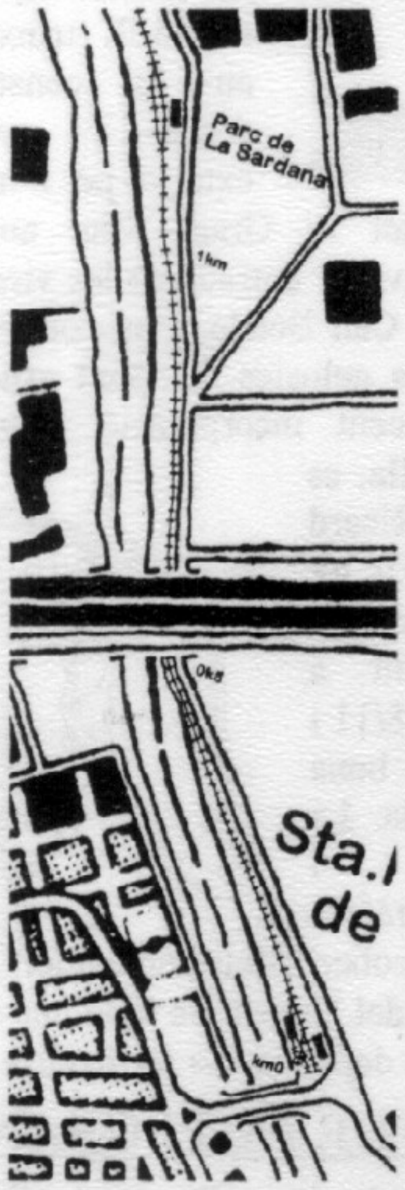
DOMICILIACIÓ DE QUOTA

En començar un any s'acosta l'hora de pagar la quota dels socis. Cal fer-ho a partir del moment en que l'Assemblea General

determina l'import, i com a màxim de tard fins al 30 de Juny. Aquesta és la obligació que afecta a tots els socis per igual, sense distinció. Als membres de la Junta Directiva no ens ha d'interessar mes que als altres socis el que tothom pagui. La nostra afició son els trens, i no pas fer de l'home del frac. No hem de dedicar el nostre temps en preocupar-nos de qui no demostra interès. Associar-se és una opció lliure i personal. La col·laboració i l'interès no s'ha de demanar. Si no n'hi ha es que no interessa. Per a simplificar-nos la tasca oblidar-se de pagar, convé que els qui no ho hagin fet, proporcionin un número de compte per domiciliar el rebut. Si ets un d'aquests/tes trobaràs una butlleta junt amb aquest EV4. Fes-ho ara, no ho deixis per demà.

EL COLOMER

Ací teniu la primera part del recorregut entre el Pont Vell de Santa Perpètua de Mogoda i el



Parc de l'Hostal del Fum a Palau de Plegamans. La via (km 0'0) comença a la part nord del Pont Vell, on hi ha l'estació amb local social, tallers i dipòsit de trens. Segueix en direcció cap a Can Bernades Nou i el polígon industrial de Les Minetes. En aquest punt passa per sota (km 0'7) de l'autopista A-7 a través d'un viaducte en el terraplè. Tot seguit entra al parc de La Sardana on hi ha una petita estació amb via d'apartador per a fer creuaments de trens (km 1'2). El desnivell d'aquest primer tram es de 6 m. Grlurú, grlurúu, fem que volin els coloms ...



CREMADOR "MAZINGER"

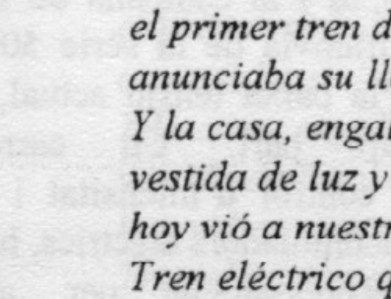
Un nou tipus de cremador s'ha començat a provar (27/12/98) al fogar de la 201. Es un model usat als EUA en màquines de 7"1/4. L'instal·lació ha fet modificar el cendrer per a regular l'entrada d'aire. La modificació no inutilitza l'ús del carbó doncs respecta l'espai de la graella. Es preveu, d'acord amb el resultat, adoptar-lo per a la locomotora "Big Viñas".

AIGUADA O GRUA ?

Doncs sembla ser que hi ha polèmica amb el nom. **Aiguada** *(f) Instal·lació preparada per subministrar aigua a les màquines de vapor.* **Grua hidràulica** *(f) Aparell per subministrar aigua a les màquines de vapor, elevant-la fins al tènder.* Algú pot dir el nom correcte per al projecte que es farà al Tren de Palau? (vegeu EV4 nº9 i 11). D'altra banda, encara queda per aclarir el misteriós tema del **Obliterador** tractat a EV4 nº3.

NOU MATERIAL MÒBIL

En Pere Mula està acabant de construir un altre cotxe de passatgers del tipus cobert. Es de disseny idèntic a l'anterior i està fet d'acord amb les bases del projecte "Compendium" fet a Tren de Palau. Porta un fre mixt manual i automàtic, aquest últim pel sistema "HdC" d'aire comprimit desenvolupat també a la nostra entitat. En ser tot ell -8 places- de segona classe (BB), i el segon (--2) de la segona sèrie particular (-6-) de la família Compendium" (8--), i estant equipat amb el tipus de fre indicat (fa/m) l'hi correspon la matricula BBfa/m-862. Com si fos un regal de Reis, esperem poder-lo veure a la via aquest mes de Gener.



DÈCIMA

Els amics del Mas Nou, ens envien una dècima que va ser feta per al centenari del tren de Mataró l'any 1948, amb l'estil de les que es feien el segle passat.

En la fecha aquí grabada
hace un siglo, silbador
el primer tren de vapor
anunciaba su llegada.
Y la casa, engalanada
vestida de luz y mar,
hoy vió a nuestro tren pasar.
Tren eléctrico que un dia,
el conde lo presentia,
cuando hablaba de volar.

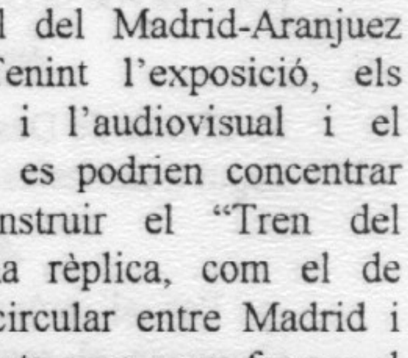
En el mateix sentit, ens sumem a divulgar-ne una altra que hem trobat en un "ventall" vuitcentista.

Dirà pues toda persona
que mida tan corto trecho,
que Mataró ya de hecho
unióse con Barcelona.
Cuánto bien no proporciona
al comercio en realidad !
Van con gran facilidad,
vienen familias enteras,
y así de todas maneras
gana una y otra ciudad.

EXPRÉS AL FUTUR

Crònica d'una exposició -i II-

Com en totes les coses sempre hi ha la part positiva, i en aquest cas s'ha de valorar que es una exposició itinerant pensada per viatjar a moltes ciutats, ser observada per un gran nombre de persones, i l'esforç que representa per la Fundación la seva cordinació. Entre les peces exposades, destaca per l'excel·lent estat de conservació i/o restauració, el material mòbil de via mètrica de les companyies ferroviàries membres de la Fundación, així com el ferrobús de l'Associació de Valladolid. En el recorregut temàtic hi ha peces realment interessants per a l'aficionat. Els altres dos elements principals son la maqueta H0 i l'audiovisual 3D. La "Maqueta de un Territorio Ferroviario" pot sorprendre a primera vista si, com s'ha dit, és la mes gran d'Europa. En un ambient que representa la dualitat ibèrica, una part seca i una altra humida, el paisatge s'ha estilitzat simplificant-se fins a l'extrem per a ressaltar els trens. N'hi ha molts, però es troben a faltar la majoria dels característics d'altres èpoques, locomotores i automotors, que es podrien haver buscat per l'ocasió. A part d'alguna peça, molt poques, fetes de modelisme, el que hi ha es pot comprar a qualsevol botiga de trens. D'altra banda l'audiovisual "El Tunel del Tiempo" es impactant. El cine publicitari és l'esència del llenguatge cinematogràfic. Es com un espot televisiu de 7 minuts de durada, amb algunes imatges en 3D, pel sistema de llum polaritzada. El fil argumental, encara que fàcil de seguir, es perd entre els efectes. El conjunt de l'exposició mereix una bona nota si es mira amb benevolència. Una gran part pot servir de base per al pròxim "sesquicentenario", el del Madrid-Aranjuez (10- febrer-2001). Tenint l'exposició, els llibres, la maqueta i l'audiovisual i el "merchandising" fets, es podrien concentrar els recursos en construir el "Tren del sesquicentenario", una rèplica, com el de Mataró, del que va circular entre Madrid i Aranjuez. Si fà cinquanta anys es va fer per al Barcelona-Mataró, amb mes raó s'ha de poder fer ara per al Madrid-Aranjuez ... o no ?.



Per concloure aquesta crònica, hem de lamentar l'exclusió de Tren de Palau a la llista de les associacions d'aficionats que figura en un dels plafons. El "duendecillo" ha tornat a jugar-nos-la. (s.9).



ACTES DEL 150è

150 FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Amb el lema "Fa 150 anys que tenim tren ...", Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha organitzat dues jornades de circulació del material històric, amb horaris i preus de trens normals. Han circulat (29/11) els automotors Brill 18 i el 301, la "granota" UT500 i el "perico" 620 a la línia de "Catalunya", i (6/12) les locomotores "Monistrol" i "Olot" a la línia de "Catalans", on s'ha pogut veure les locomotores "Berga", Garratt i "Pachanga" de l'AAFCB (com el Brill 18). Cal afegir que aquestes dues locomotores s'han pintat per a l'ocasió, i remarcar l'excel·lent estat de tot el material. Un grup d'animació vestit a l'època dels 40's, confonent-se entre els passatgers, evocava situacions d'un altre temps provocant a un públic sorprès. Alguns laborables dins les festes de Nadal han repetit els automotors a la linia de "Catalunya". Això demostra, com es fa sovint als països civilitzats, quina es la manera de conservar el material de museu en bona forma, i acostar-lo a tothom fent-lo popular.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 13 - febrer 1999

La veritable terra de ningú es aquesta terra veloç i metal·lica que ens sacseja mentre va obrint la cremallera del paisatge.

ASSEMBLEA GENERAL

Es recorda que el dissabte 13 de Març tindrà lloc l'Assemblea General Ordinària de Socis a la seu de l'Associació, Masia Can Cortès. Els socis rebran una convocatòria personal amb la seva targeta d'assistència i delegació de vot. Un cop acabat l'acte es celebrarà el sopar de costum al restaurant "Can Joan" situat davant del Casal, amb el següent:

- menú -

- Entremesos mixtes.
- Graellada de carn.
- Copa de gelat, o flam, o crema catalana.
- Copa de cava, aigua i vi a discreció.
- Cafè, o tallat, o cigaló, o trifàsic.
- Licors a compte de cadascú.

Preu per persona: 2.500'- ptes.



SALA DE PROJECCIONS



La propera sessió es farà el dissabte 20 de febrer a les 6 de la tarda, al Dipòsit de CBe.

- programa -

Pere Mula presenta:
diapositives en 35 mm sobre els
Ferrocarrils de via estreta:
La Robla - FEVE d'Astúries - Portugal

HIVERNAL

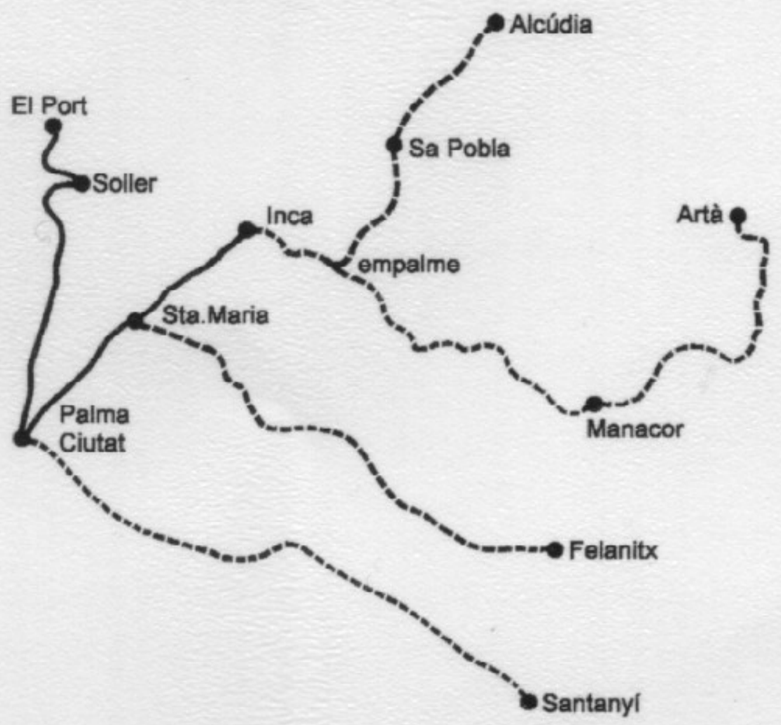


Veient la bona acollida que ha tingut la primera "hivernal nocturna" el passat 16 de gener, s'està plantejant la possibilitat de fer-ne mes. En principi podria ser cada dos o tres mesos, i coincidint amb la sessió "Sala de Projeccions". Ara bé, de l'experiència d'aquesta primera se'n treu la conclusió de que el sopar s'hauria de fer tots junts -com els esmorzars de diumenge- preferiblement al recinte del tren, i que la "nocturnitat" no ha de ser per força tota la nit, podent acabar cap a la 1 de la matinada.

ALTRES FC

SFM Palma - Inca

Hereu de "Ferrocarriles Españoles de Via Estrecha" (FEVE), el Servei Ferroviari de Mallorca (SFM) segueix amb el seu projecte d'anar reobrint seccions tancades per l'anterior administració dependent del govern espanyol. Amb un pressupost de 1.800 milions de pessetes, es vol reprendre el servei fins a Sa Pobla pel maig d'aquest any, i a Alcúdia d'ací a quatre anys. El sector Inca - Sa Pobla (18 km) va ser tancat (3/81) quan es va fer l'eixamplament a via mètrica de la secció Palma - Inca (29 km) que és l'única en funcionament. L'antic ample de via de 3 peus (3 peus = 1 iarda = 914'4 mm) idèntic al del Palma-Sòller, diuen que era un problema per FEVE, en ser incompatible amb la resta del parc mòbil unificat de via mètrica... a la península! Fins al 1977 en que es va tancar la línia de l'Empalme a Artà per Manacor (60 km), FEVE explotava els 107 km de línies que encara quedaven del total de 212 km que havien arribat a sumar amb les línies de Ciutat - Santanyí (62 km) i Sta.Maria - Felanitx (43 km). Ara es engrescador veure la recuperació del ferrocarril, i el projecte de línia nova Sa Pobla - Alcúdia.

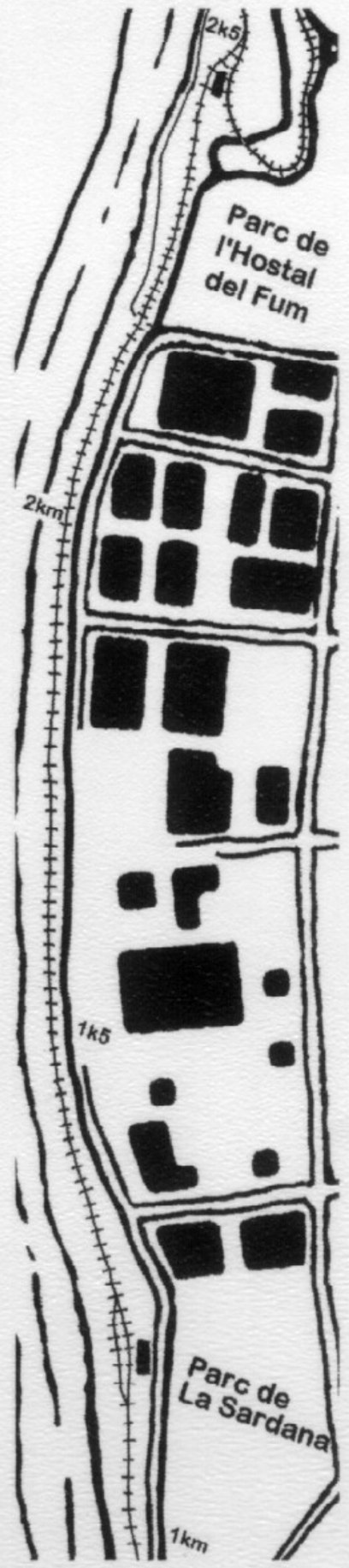


CONCURS

La Secció de Cinema i Vídeo del Centre Excursionista de Catalunya ha convocat la 42 Competició d'Estímul i el 41 Certamen de films i vídeos d'excursions, reportatges i documentals. En aquesta ocasió, per iniciativa de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, i degut a la celebració del 150è aniversari dels nostres ferrocarrils, s'otorgarà una **MEDALLA ESPECIAL** a la millor obra relacionada amb el **MON DEL FERROCARRIL**. Detalls sobre les bases i les sesions d'exhibició, les trobareu a la seu del C.E.C. (c/.Paradís,10 Tel. 93 315 23 11 www.bcn.es/tjussana/cec) i a l'A.A.F.C.B. (c/.Ocata s/n Tel 93 310 52 97 www.gencat.es/entitats/ferrocat).

EL COLOMER

Continuem la descripció del traçat iniciada el número anterior. El Parc de La Sardana (km 1'2) és un bonic recinte enjardinat amb cura.



En certa forma es complementa amb el Parc de l'Hostal del Fum, mes rústic i asilvestrat. El tren hi té una estació de nom "La Sardana" en la que hi ha un apartador per a fer els creuaments.

Sortint del Parc de La Sardana, comença un secció que, per la seva longitud (1 km), el caràcter industrial i discórrer entre el riu i el carrer, ens recorda els antics "carrilets" o tramvies a vapor. L'enyorat "Calderí" n'era un d'ells. El lloc es ideal per deixar-se portar una estona, (5 minuts) sentint els "ca-tric, ca-trac" del pas per les juntes del carril. Tot un somni. Al final d'aquesta secció s'arriba al límit territorial entre Santa Perpètua de Mogoda, i Palau de Plegamans, a l'extrem Sud del Parc de l'Hostal del Fum. Uns quants metres més i, creuant el rierol interior del parc per un magnífic pont de tres seccions, la via entra a l'estació del Pont de Pedra (km 2'5), on empalma amb la xarxa interior del Parc.



Grlurú, grluruu... (continuarà)

extensió via 4

Responent a algunes preguntes, EV4 és l'extensió del tauló d'anuncis que hi ha situat a la via 4 del dipòsit de Can Boada-Enllaç. Els escrits per publicar s'envien a la seu de l'Associació o es dipositen a la bústia de suggeriments al costat del tauló d'anuncis. Han de ser breus, d'un màxim de 25 línies, de temàtica directament relacionada amb l'associació (funcionament, projectes, etc. o el ferrocarril en general), i poden ser signats

amb pseudònim. El contingut dels articles firmats (amb nom, número o pseudònim) correspon únicament a l'opinió dels seus autors, i no te perquè coincidir amb la que pugui tenir la Junta Directiva. L'edició es prepara usant un ordinador personal tipus 80486 i el programa de tractament de textos Word 6.0. La part gràfica, obtinguda per un procediment artístic de síntesi fotogràfica, és digitalitza amb un scanner de 1200 punts per polzada, tractant-se després amb l'editor gràfic PaintBrush 4.0. Els 220 exemplars actuals, arriben a tots els membres de l'entitat, a les principals associacions de l'estat espanyol i totes les dels països catalans. Entitats culturals, esportives, benèfiques i partits polítics de Palau de Plegamans. Administració local, comarcal i autonòmica. Fundacions, museus i empreses ferroviàries d'arreu de l'estat. Premsa i radio d'àmbit comarcal, i algunes empreses i/o persones vinculades d'alguna forma amb el Tren de Palau. La impressió es fa amb màquines reprogràfiques Canon NP5060 i Minolta EP5425 usant paper de 80 gr/m^2 reciclat i blanquejat sense Clor.

PLAQUES MTM

Mentres estàvem fent les plaques ENERGIE per a la 201 (v.EV4 nº 6) vem trobar, en un prestatge plè de pols -a la foneria- el model de fosa per a la placa ovalada d'una locomotora de La Maquinista Terrestre y Marítima. Correspòn a una Mikado de la penúltima sèrie fabricada l'any 1955. Porta el número de fabricació 693 de MTM i era per a la màquina RENFE 141-2289. Qui estigui interessat, pot posar-se en contacte amb EV4 i comptar que -segons el fonedor- fent-ne varies poden costar unes 15.000'- pessetes cada una.

PLATAFORMA ANTI AVE

opinió

Hi ha inquietud a la comarca. La pròxima construcció del tren d'alta velocitat per terres vallessanes desperta el debat sobre la seva conveniència. S'alcen veus que, canalitzades a través de partits polítics i organitzacions expliquen el tema, a vegades, de forma massa simple. En la nostra doble condició de membres de la comunitat i aficionats al ferrocarril, no podem quedar al marge de la polèmica i, lluny d'alinear-nos amb postures aferrissades a favor o en contra, podem aportar algunes dades i elements de reflexió addicionals.

El llibre blanc *Estrategia para la revitalización de los Ferrocarriles Comunitarios* proposa una política de transports orientada cap als grans corredors europeus amb possibilitats d'alta rendibilitat i privatització. Encaminada a rebaixar la despesa pública en un procés destructiu per al ferrocarril convencional, la manca d'inversions el precaritza, reduint-ne les prestacions i potenciant deliberadament el transport individual per carretera. La inversió pública principal dels darrers anys s'ha fet a favor de la carretera, i la major part de la destinada al ferrocarril ha estat desviada cap a l'AVE. Entre 1985 i 1992 el nombre de viatgers per carretera ha augmentat un 53% en tant que el ferrocarril n'ha perdut un 15%.

Distribució del trànsit en el període 1991 - 1994

	passatgers	mercaderies
carretera	90 %	80 %
ferrocarril	6 %	5 %
altres	4 %	15 %

Les *Redes Transeuropeas de Transportes* (TENs) son 14 projectes d'autopistes, aeroports i Alta Velocitat ferroviària (entre els que hi ha el Madrid-Barcelona-La Jonquera) que, impulsats des del Tractat de Maastricht, reben finançament de la Unió Europea.

Però, quin tipus de tren es aquest? A Espanya hi ha en funcionament des de 1992 el tren d'Alta Velocitat Madrid-Sevilla. Construït per interessos mes polítics que tècnics, marginant el Plan de Transporte Ferroviario (PTF) de 1987, no es sabrà mai el que realment ha costat.

pressupost inicial	262.000 M
gasto final (consensuat)	650.000 M

Les pèrdues d'explotació han arribat als 2.407 milions l'any 1996. Els seus defensors parlen de beneficis a partir de 1998, però en els seus càlculs no hi entra la inversió inicial ni les despeses de manteniment. Per saber l'aprofitament social que proporciona, només cal una mirada a les andanes per descobrir que en el trens AVE hi viatja principalment gent per negocis i turistes, mentre que als autobusos de la línia Madrid-Sevilla, hi van estudiants, soldats i persones que no poden pagar-se el bitllet de l'AVE.

diàriament Madrid-Sevilla-Madrid

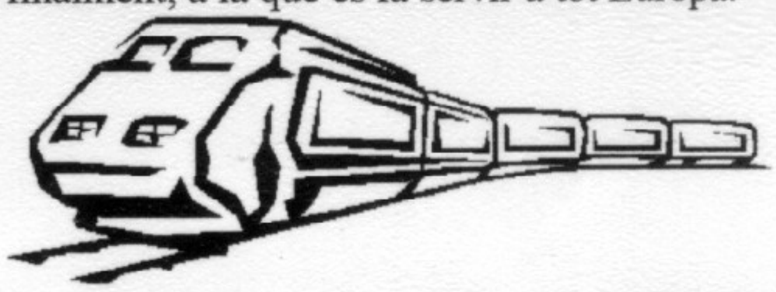
	nº	preu (*)
Trens AVE	28	15.000'-
Autobusos	40	5.000'-

(*) Aproximat, per a viatges d'anada i retorn.

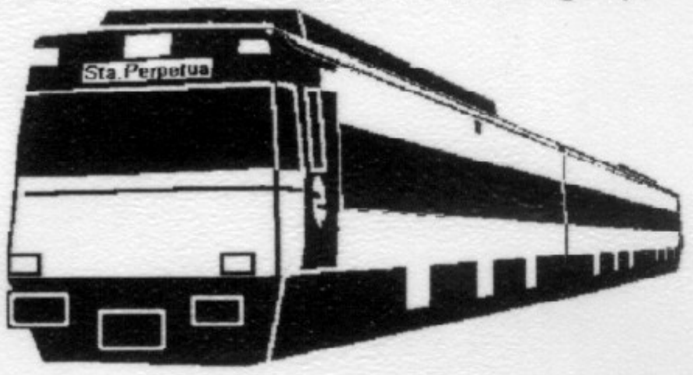
Ara be, qui hagi viatjat en Alta Velocitat per altres països haurà pogut comprovar la seva implantació, bàsicament utilitària, sense el luxe i les reverencies innecessàries que hi trobem a Espanya. Aquest hauria de ser, en tot cas, el model de ferrocarril a seguir per un servei públic a l'abast de tothom.

Les qüestionades infrastructures del traçat i les seves implicacions mediambientals, fragmentació d'ecosistemes, degradació del paisatge etc. no son mes importants, si no de menor impacte, que les d'una autopista o autovia, de la que ningú, o molt pocs es queixen. En aquest sentit, s'ha d'aprofitar al màxim l'infraestructura existent, i no fer cap ferida visual en el paisatge.

Cal introduir de forma molt positiva en aquest debat, el principal element innovador que va lligat al projecte, i que no es altre que el canvi de l'amplada de la via, fent-la igual, finalment, a la que es fa servir a tot Europa.



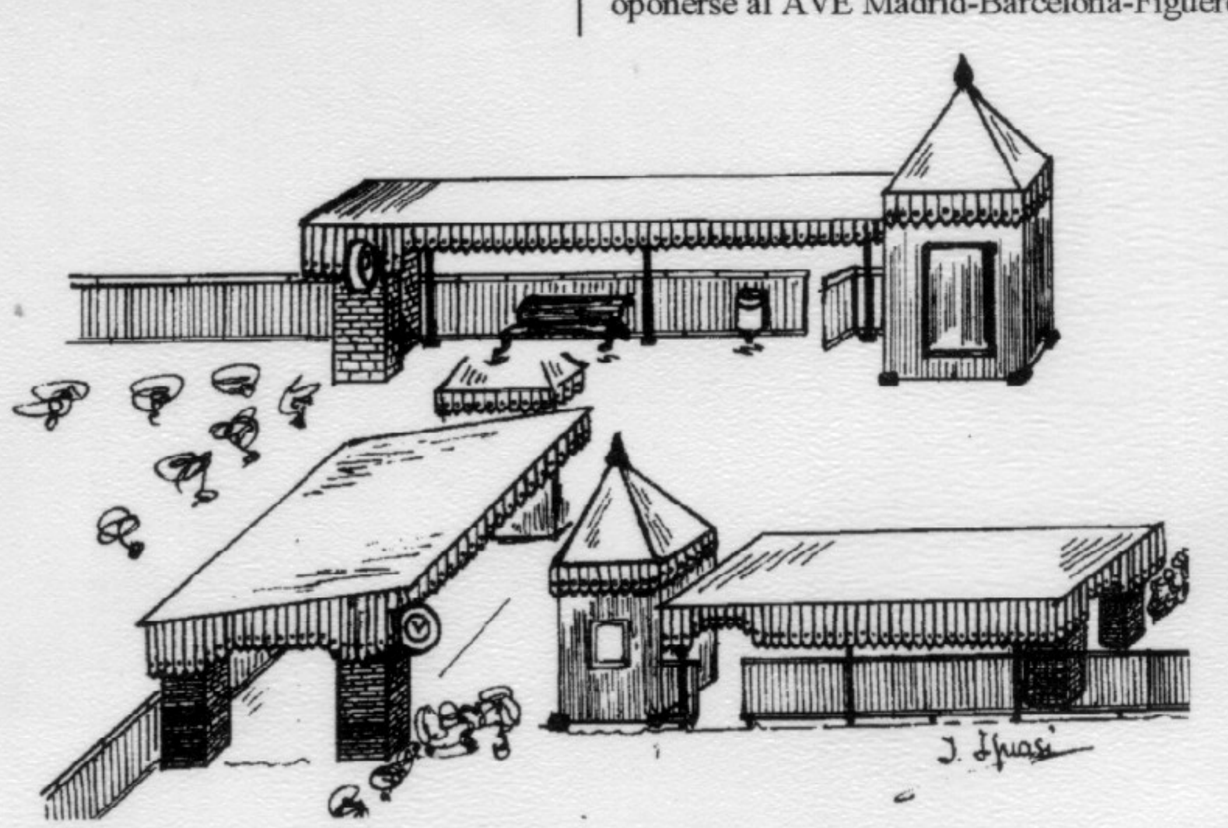
Deixem-nos d'invents d'eixos variables o intercanviables. Qualsevol solució d'aquest tipus, per mes bona que sigui, sempre és un cost afegit al material i al servei, que fa perdre posicions de competitivitat enfront de qui no la necessita. En un mercat altament competitiu, l'eficàcia (rapidesa i seguretat) del transport incideix decisivament en el preu final del producte, tan si es tracta de mercaderies com de passatgers. Pensem que el problema no es que els nostres trens puguin adaptar-se a circular per Europa, si no que qualsevol tren europeu pugui alhora entrar lliurement i arribar fins al fons d'Espanya.



I ara no estic parlant de trens d'alta velocitat, sinó de trens normals, circulant per vies normals. Benvingut sigui doncs el Tren d'Alta Velocitat, si aquest ens ha de portar l'ample internacional i algun dia podem veure arribar els trens europeus a l'estació de Barcelona, ja sigui per La Sagrera, per Sants o per la Font del Gat.

Llavors sentirem una versió renovada d'aquell crit que un dia va ressonar a Alamedilla, transformat en un *"de donde viene este tren?"*, en veure arribar tranquil·lament, a l'estació de Barcelona -terminal de mercaderies o passatgers- un comboi procedent de Paris, Brussel·les, Berlín, Roma, o qualsevol altre punt d'Europa. (s-9)

Les dades d'aquest article estan tretes de les següents fonts: "Propuesta Abierta" del *Sindicato Federal Ferroviario* (SFF).-"Estrategia para la Defensa del Transporte Publico Ferroviario".-"Una aportación sobre el futuro del ferrocarril".-"Siete razones para oponerse al AVE Madrid-Barcelona-Figueres".



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 14 - març 1999

El futur d'un infant depèn, en part, dels llibres que hi troba a casa seva.

ASSEMBLEA GENERAL

Ordinària de Socis.

A la seu de l'Entitat -Casal Can Cortés- Camí Reial 56, el dissabte 13 de Març a les 18'30 hores en primera convocatòria i, si cal, a les 19'00 hores en segona, amb el següent:

- Ordre del dia -

1. Lectura i aprovació de l'Acta de l'Assemblea anterior.
2. Lectura i aprovació de la memòria anual d'activitats.
3. Examen i aprovació de l'estat de comptes de l'exercici de 1998 i situació a 31 de desembre de 1998.
4. Examen i aprovació del pressupost per a l'exercici de 1999.
5. Lectura i aprovació de la revisió del Reglament de Circulació RC-99.
6. Convocatòria d'eleccions per a la renovació de la Junta Directiva.
7. Precs i preguntes.



VIATGES EN TREN

- a Igualada amb l'elèctric -

L'AAFCB anuncia un viatge especial commemoratiu de la inauguració de la tracció elèctrica a la línia d'Igualada. Serà el **diumenge 14 de març**, amb un tren composat per la Pachanga i els vagons de fusta que farà el recorregut Barcelona - Igualada i retorn. Per primera vegada aquesta antiga locomotora elèctrica farà la línia d'Igualada. Es preveu que hi hagi un altre tren, i que es faci la meitat del viatge en cada composició. També hi ha prevista una parada fotogràfica. El preu de l'excursió es de 1.900'- ptes per als socis i acompanyants de l'AAFCB i de 2.600 per als altres. També hi ha un bitllet reduït per als menors entre 4 i 12 anys a 1.000 ptes. El dinar (opcional) a l'Hotel Robert de La Pobla de Claramunt, surt per 2.700'- ptes, havent-hi previst un menú infantil (4 a 12 anys) per 1.000'- ptes.

- a Bilbo i Donosti -

Tanmateix l'AAFCB també està planificant el viatge anual de Primavera per la Segona Pasqua, **del 21 al 24 de maig**. Enguany serà al País Basc visitant el Metro de Bilbao, el Museu d'Azpeitia, la factoria CAF, i alguna cosa mes ...

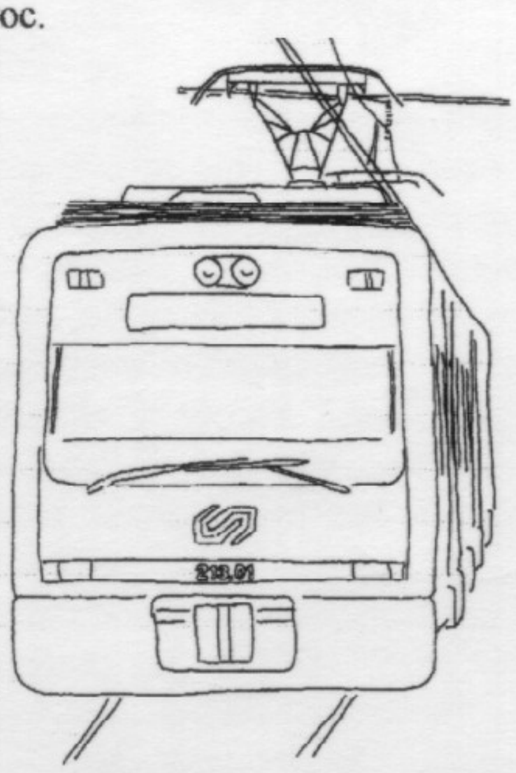
Per a reserves i horaris dels viatges, adreceu-vos a l'AAFCB Tel.93 310 52 97 a l'Estació de França, c/. Ocata, s/n qualsevol dia, de dimarts a dissabte entre les 18 i les 21h.

FGC

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

- Noves UT 213 -

El passat diumenge 31 de Gener va tenir lloc la posada en marxa de la primera de les noves unitats de tren tipus 213. L'acte va consistir en una festa a l'estació de Manresa-Alta en la que es van lliurar els premis del concurs realitzat durant les festes de Nadal. Però la festa grossa va ser a Igualada. Mes d'un miler de persones abarrotaven les andanes de l'estació quan a ¼ de dues, carregada d'autoritats, arribava la unitat 213-01 decorada amb els colors de la ciutat: blau, rosa i groc.



Talment semblava com si fos el primer tren que arribés a la capital de l'Anoia. I de fet, el que s'estrenava, es un veritable medi de transport de qualitat, tant per el tipus de servei, horaris, temps de recorregut (sense de transbordaments), com per el tipus de material emprat, que és el mes modern i tecnològicament avançat que existeix. Aquests trens estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, compten amb un espai per aparcar-hi bicicletes i guardar-hi cotxets, maletes o altres embalums i disposen també de serveis i pannells electrònics d'informació. En vint anys, el tren d'Igualada ha anat d'un extrem a l'altre: d'estar a punt de desaparèixer, fins a consolidar-se en una opció avançada que mira cap al segle XXI. Felicitats, i per a molts anys ! La festa va comptar amb tota mena de reclams populars, entre els que hi havia els globus d'Igualada, els gegants, i com no, els nostres col·legues amics del ferrocarril que amb un circuit de via de 5 polzades, van ser el principal atractiu dels menuts, i no tan menuts.

"TRAINS & DOGS"

El pròxim dissabte 1 de Maig es farà al Parc de l'Hostal del Fum l'acte de lliurament de premis de la ***IX Lliga Catalana de Trineu amb Gossos i Pulka Escandinava***. La festa durarà tot el dia, i està prevista l'afluència nombrosa de públic i gossos. La lliga es una sèrie de proves o curses de competició celebrades al llarg de la temporada en diferents indrets de Catalunya. Aquest esport conegut com ***Mushing***, darrerament s'està popularitzant a Catalunya, en part degut a celebrar-s'hi la travessa hivernal ***Pirena,*** en la que hi participen nombrosos *Mushers.*

Encara que principalment els gossos de la competició son d'una de les quatre races nòrdiques: Groenlandesos, Malamuts d'Alaska, Hushkys siberians i Samoiedos, actualment està obert a altres races denominades "alaskanes" obtingudes per creuaments. Organitzat per l'Associació Esportiva Mushing Internet, la Federació Catalana d'Esports d'Hivern celebrarà, amb el suport de l'Ajuntament i el Tren de Palau, el lliurament de premis de la lliga. De les diferents modalitats de Mushing: neu-trineu, neu-esquís, terra-bici, terra-kart i pulka (esquís + trineu de llast), es faran competicions en la categoria de terra, i podran seguir-se des del tren, com es fa a FEVE seguint les piragües en el famós *descenso del rio Sella*. **"Trains & Dogs"** serà un gran festival de Mushers en el que hi haurà tallers d'aprenentatge i entrenament per a tota mena de gossos d'altres races.

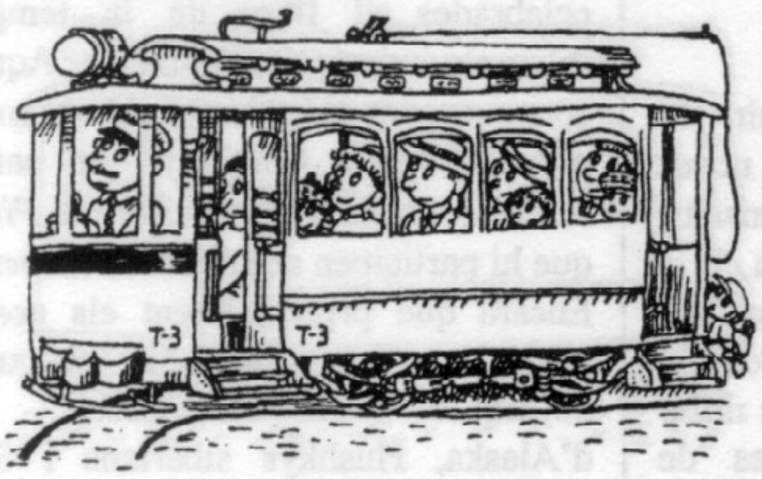


Qualsevol persona pot portar-hi el seu gos i la bicicleta, l'organització proporcionarà arnesos i les indicacions bàsiques per a iniciar-se en aquest esport. Està prevista la logística complementaria de serveis, restauració, etc. per a passar tot el dia

TRAMVIES A BARCELONA

Finalment, tornaran els tramvies a la ciutat. El projecte "Trambaix" preveu unir, de moment, cinc poblacions del Baix Llobregat amb la capital. La població concentrada a menys de 500 m del tramvia es de 160.000 persones, i s'aprofitarà l'existència de grans avingudes i vials per al traçat de la línia, que anirà segregada del trànsit, sobre un canal verd. Hi haurà tres línies que sortiran de Barcelona per la Diagonal des de la plaça Francesc Macià cap a Esplugues del Llobregat, on es bifurcaran. La T-1 (8.045m) cap a Cornellà del Llobregat, la T-2 (8.970m) cap a Sant Joan Despí (on hi haurà els tallers i cotxeres), i la T-3 cap a Sant Just Desvern i Sant Feliu del Llobregat. Es preveu la continuació en el futur per un cantó, travessant Barcelona, cap al sector Diagonal Mar, i per l'altre, travessant el riu Llobregat, des de Cornellà

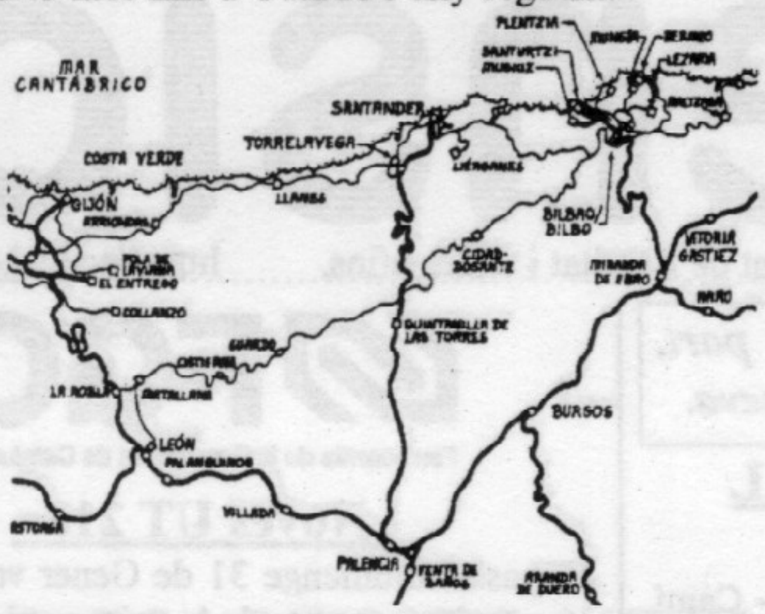
cap a Castelldefels. Tan el material com l'ifrastructura serà d'última tecnologia, amb vehicles bidireccionals de plataforma a 30 cm del carril, aire condicionat i aïllament acústic. D'aquests i d'altres detalls en seguirem parlant. Aquest es el primer pas per a corregir aquell greu error històric de l'any 1971 (el caprici personal d'un alcalde en l'època de la motorització). Barcelona, després d'haver tingut una de les mes extenses xarxes de tramvies urbans, recupera finalment un medi de transport que, en realitat, mai ha abandonat del tot (tramvia blau).



ALTRES FC

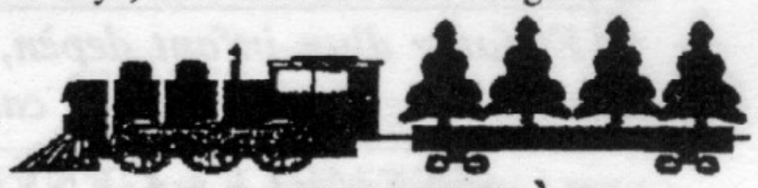
Reapertura de La Robla

Es previst que d'ací a dos anys hi tornarà ha haver trànsit de passatgers per tot el ferrocarril de La Robla. La noticia es molt bona doncs, després d'haver-lo clausurat (12/91) l'empresa FEVE es desempallega d'aquell estigma d'enterramorts ferroviari que durant molts anys ha tingut que suportar. Aquesta línia va de Bilbao a León travessant la cornisa cantàbrica en un recorregut de 335 km (si, 335 km en via mètrica!) per una sèrie de paisatges meravellosos de gran interès. L'acord de reapertura implica l'administració autonòmica i l'estatal, en un projecte de renovació de via de 241 km entre Balmaseda (km 33) i La Ercina (km 274). Cal mencionar que dels 115 km que hi ha de León a Guardo, se'n van reobrir 72 l'any 1993 fins a Cistierna i 43 mes fins a Guardo l'any següent.



PARC de L'HOSTAL del FUM

Un any mes, per iniciativa de la Regidoria del Medi Ambient de Palau de Plegamans, s'ha dut a terme, dissabte 13 de febrer, la **Tercera Plantada Popular d'Arbres**. Com en altres ocasions, la festa ha reunit els palauencs en una activitat de gran significació didàctica. Ajudats per la brigada municipal, un bon nombre de nens i nenes acompanyats dels seus familiars, han plantat mes de 200 pins en el terraplè de la bassa, davant l'estació del Pi Gran. Junt amb la primera autoritat municipal, l'alcaldessa Sra. Teresa Padrós i el regidor del medi ambient, Sr. Juan Miguel González, els menuts han pogut gaudir, un cop acabada la tasca, d'un petit refrigeri ofert per l'Ajuntament. El Tren de Palau, igual com en les altres ocasions ha programat la jornada com "de portes obertes" posant-hi un tren a disposició dels "plantadors", bo i convidant-los també a visitar les instal·lacions i els treballs que s'hi fan. Es dona la circumstància de que en aquesta ocasió l'itinerari del trens, que van circular per les estacions del Clot - Mirador i El Pont de Pedra, va ser amb origen i final a l'estació del Pi Gran, que va actuar en funcions d'estació principal. Un fet que, en sis anys, encara no havia ocorregut mai.



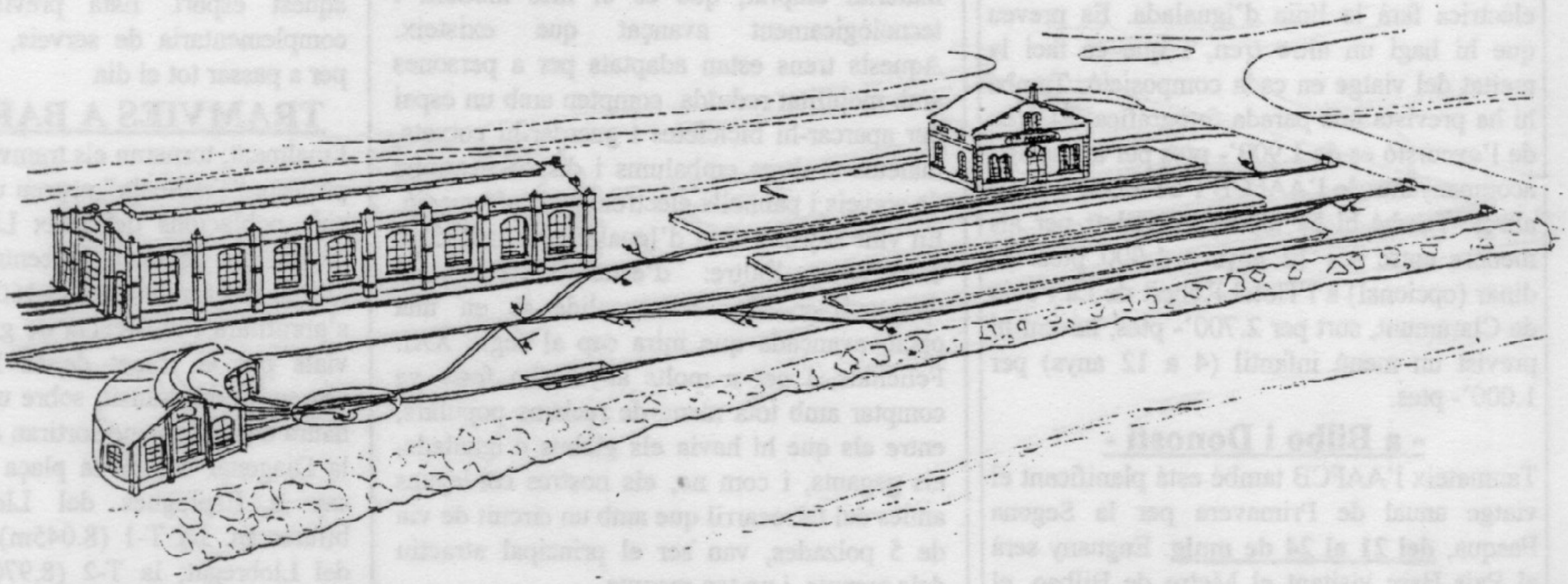
AULA FERROVIÀRIA



Un grup de 23 alumnes de 3er curs d'E.S.O. a l'Institut d'Ensenyament Secundari "Ramon Cases i Carbó" del nostre poble, ha estat treballat un parell de setmanes en uns crèdits sobre ferrocarrils i els sistemes de tracció de les locomotores, especialment les de vapor. Tren de Palau, col·laborant en la línia d'activitat "Aula Ferroviària" que es va perfilant, ha dut a terme, el dia 17 de febrer, a les instal·lacions del tren de l'Hostal del Fum, un conjunt d'experiències de tipus pràctic sobre la locomotora de vapor. Per aquest motiu, el nostre consoci en Ricart Soler, a banda de dirigir el grup en l'activitat sobre la màquina, i d'acord amb els professors, ha preparat un complert i detallat dossier de nou pàgines de text amb fotografies i amb 21 figures i esquemes de les parts de la locomotora, que s'ha repartit entre els estudiants.

EL COLOMER

L'estació principal de Santa Perpètua de Mogoda està situada a la part Nord del pont vell sobre el riu Caldes, a l'inici de la línia. Compta amb les dependències pròpies d'acollida de viatgers i organització dels trens, a l'hora que també serveix com espai polivalent per a sala de projecció i exposicions on es duen a terme activitats didàctiques d'aproximació al medi ferroviari, i a l'hora és la seu social de la "Associació d'Amics del Ferrocarril" de Santa Perpetua. L'estil arquitectònic de l'edifici pot estar basat en el de l'antiga companyia del Nord, "Santa Perpètua de Mogoda - Ciudad Jardín La Florida-", o el de la desapareguda "Santa Perpètua" del ferrocarril Mollet - Caldes.



Al costat de l'estació principal es preveu un dipòsit de material per a 4 vies de 30 m. de longitud i un taller d'uns 50 m^2. Aquest edifici està basat en l'antiga fàbrica d'estil industrial modernista "La Maquinista Terrestre y Marítima" - avui Alstom -, enderrocat per a donar pas a una gran operació comercial al sector de Sant Andreu. Davant d'aquest, una reproducció de la rotonda - dipòsit de màquines - de Girona, M.S.A.

Grlurú, grlurúú ... fem que volin els coloms !! *(continuarà).*

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

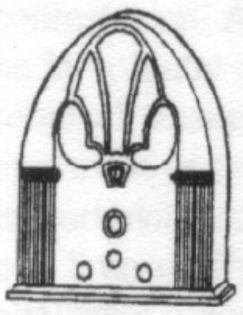
extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 15 - abril 1999

Viatjar és un moviment ple d'esperança i de capacitat de sorpresa.

RADIO

Radio Palau 91'6 MHz FM Programa "Magazine" 9/3/99 13h25m. Entrevistat per en Roger Serra, el vocal Jordi Marin (s-9) explica als oients de Palau les activitats i projectes de l'Associació, engrescant-los a participar-hi.



ASSEMBLEA GENERAL

El passat dissabte 13 de Març amb la participació del 41'25 % dels socis, s'ha celebrat en segona convocatòria l'Assemblea General Ordinària de Socis d'aquest any. Llegits i aprovats l'acta de l'Assemblea anterior, la memòria, el balanç i el pressupost, cal destacar la convocatòria d'eleccions a Junta per a l'any vinent, així com l'actualització del Reglament de circulació R.C.-99, la fixació de les quotes, i la readmissió d'un soci. Un cop acabat l'acte es va celebrar el tradicional sopar dels socis incorporant-s'hi els seus acompanyants fins a un total de 30 persones.



CONVOCATÒRIA D'ELECCIONS A JUNTA

Ha quedat obert el terme de presentació de candidatures per a l'elecció de Junta Directiva a fer dintre de l'Assemblea de l'any 2.000. Les candidatures, formades per socis numeraris, han de ser per als càrrecs de President, Secretari, Tresorer i un mínim de cinc vocals. S'han de lliurar (una llista en un sobre) al Sr. Secretari, en Pere Mula, des d'ara mateix fins al moment de la votació. La validesa de les candidatures s'atendrà al que disposen els estatuts, sent responsabilitat única dels candidats la seva formulació correcta. La comprovació d'aquests termes es farà abans de la votació, davant de tothom, dintre de l'Assemblea constituïda. Les candidatures que presentin incompatibilitats (persones que no siguin socis numeraris, etc.) o defectes de forma (llista incompleta, etc.) no podran ser votades. Els "caps de llista" de les candidatures presentades podran usar, amb finalitat electoral, els canals de comunicació de l'entitat: taulell d'anuncis, butlletí TREN DE PALAU, full EV4 i un conjunt de sobres de l'associació, confegits amb el nom i l'adreça de cada soci.

VIATGES EN TREN . . .

- a Núria amb RENFE i FGC -

La Federació Catalana d'Amics del FC organitza per al pròxim **diumenge 25 d'abril** el viatge anual obert a tothom. Sortida en tren especial RENFE de l'Hospitalet del Llobregat cap a ¼ de 8 del matí, amb parada a Sants i continuació cap a Ribes de Freser. Visita del dipòsit de material. Continuació cap a Núria amb parades a Queralbs, Vista Alegre, La Font Alba i el pla de Sallent on es podrà baixar del tren per a fer fotografies. Dinar opcional al restaurant de l'Hotel Núria. Retorn en els trens especials per arribar a l'Hospitalet sobre les 21h. Preu del **viatge 3.500'- ptes**. Preu del **dinar -opcional- 2.100'- ptes**. Informació, venda de bitllets i confirmació d'horaris: dimarts i divendres entre 19 i 21h al Club d'Amics del FC de Cornellà, c/. Amadeu Vives s/n (antiga estació "CORNELLÀ" de FGC) tel. 93 377 25 75. Dimarts i dijous entre 20 i 22h a l'Associació d'Amics del FC de l'Hospitalet, c/. Amadeu Torner 113 tel 93 422 10 18. Data límit de venda: 20 d'abril. Places limitades.

- a Bilbo i Donostia -

Com dèiem el mes passat, l'AAFCB prepara el viatge anual de Primavera per la Segona Pasqua, **del divendres 21 al dilluns 24 de maig**. Per a reserves (dipòsit de 15.000'- ptes a compte) adreceu-vos a l'AAFCB Tel.93 310 52 97 a l'Estació de França, c/. Ocata, s/n qualsevol dia, de dimarts a dissabte entre les 18 i les 21h.

. . . I EN GLOBUS !

Per **La Garrotxa** en primavera, **diumenge 23 de Maig**. Inclou el vol en globus aerostàtic amb copa de cava i coca mes el dinar a base de pa amb tomàquet, embotits, etc. Preu: 18.500'- ptes. Opcionalment (per un preu mòdic) també es pot dormir dissabte en una casa de pagès i voltar en tartana per la famosa fageda. Per a reserves: Joan Ignasi Puente Xirau, Tel. 93 674 79 87 de 20h a 20h30m.

"TRAINS & DOGS"

Com vam anunciar el mes passat, es preveu que el pròxim **dissabte 1 de maig** hi hagi una constant afluència de visitants que contribueixi a l'èxit del certamen. El lliurament de premis de la ***IX Lliga Catalana de Trineu amb Gossos i Pulka Escandinava***. Per aquest motiu fem una crida general a tots els socis de Tren de Palau, per a reunir durant la jornada, dia un bon número d'agents ferroviaris. Els demanem que vinguin amb bon ànim i es presentin al Cap d'Explotació, que distribuirà les tasques normals mes les especials que hi pugui haver aquest dia.

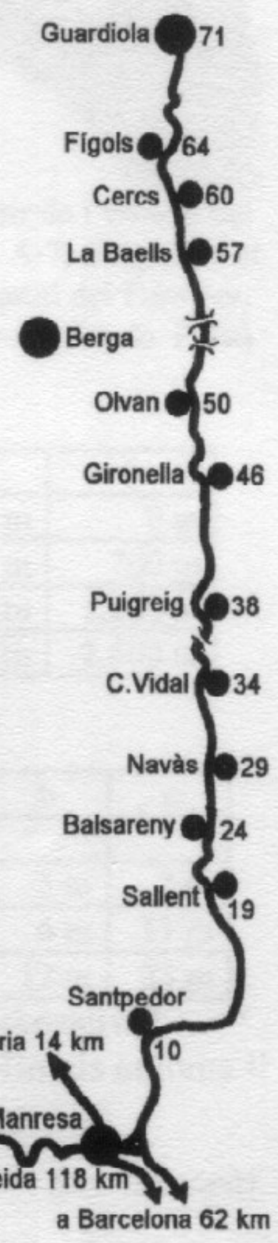


ALTRES FC

- El difunt Manresa - Guardiola - (ara se'n recorden ... !)

El Consell Comarcal del Berguedà, sol·licita la reapertura de la línia ferroviària Sallent - Guardiola de Berguedà. Aquest ens comarcal, així com els ajuntaments de Sallent, Balsareny, Navàs, Puigreig, Gironella, Olvan, Berga i Guardiola de Berguedà, al seu moment, en pro d'un modernisme mal entès, va fer ben poca cosa (mes aviat res) per evitar la clausura d'aquesta línia dels *Ferrocarriles Catalanes*. Un tren que, per altra banda, tant havia ajudat al progrés d'aquestes terres de l'Alt Llobregat. La construcció de l'Eix Viari del Llobregat - Túnel del Cadí, va fer precipitar la seva clausura.

Els detractors del ferrocarril el van qualificar d'arcaic, lent i perillós. Paradoxes de la vida; l'Eix del Llobregat, a través de variants i "by-pass", és desviat sistemàticament allunyant-se de les poblacions abans citades. La "rapidesa" de comunicació d'aquesta carretera, sobre tot els caps de setmana, es propaganda subliminal: Berga - Manresa (50 km) dues hores en el millor dels casos. L'índex d'accidents es molt alt, i el seu nombre supera amb escreix (en la seva curta existència) als del ferrocarril en tota la seva vida. A les antípodes d'aquesta línia de ferrocarril, avui clausurada, tenim la línia de l'Anoia, antic *FC Central Catalán*, de Martorell a Igualada. Per decret ministerial se l'hi va posar data de clausura, però contràriament al que va passar al Bagues, on la mobilització popular i institucional dels ajuntaments, va evitar el seu tancament. Avui, aquesta línia modernitzada, electrificada i equipada amb trens elèctrics de la darrera generació tecnològica, connecta als seus habitants ràpidament, de forma segura i amb comoditat entre ells i amb la gran urbs, configurant-se com un apèndix del Metro del Baix Llobregat. Hi ha una línia molt semblant a lo que va ser el *Tranvía Económico de Manresa a Berga*; és la de València a Rafelbunyol, popularment dita "el trenet". Allà també circula pel centre de les poblacions, encara que sota la concepció



actual de les modernes línies interurbanes de metro lleuger. Els valencians, com els anoiencs van saber defensar el seu trenet, que avui es la continuació de la línia 3 del Metro de València. Pere Mula.

QUOTES SOCIALS 1.999

tipus de quota	entrada	anual
juvenils < 14 anys	0'-	600'-
juvenil de 14 a 17 anys	0'-	2.000'-
numerari > de 17 anys	0'-	6.000'-
numerari pensionista	0'-	2.000'-

El 68% dels socis ja paguen per domiciliació bancària. Junt amb la convocatòria de l'Assemblea, als que no han fet la domiciliació, els hi vam enviar una butlleta en un sobre ja fet per a la resposta. Tan sols n'ha contestat un. A pesar d'això creiem que no hi ha la voluntat expressa de no voler facilitar la feina al tresorer pagant pel banc, si no que mes aviat es tracta de deixadesa o no donar-hi importància. Ànim doncs, que la mandra no fa pel Tren de Palau¡ Pots fer el pagament per qualsevol d'aquests altres mètodes:

Pagament directe - Donant l'import, en metàl·lic o un taló a nom de l'Associació, a qualsevol membre de la Junta Directiva. En aquest cas, et serà lliurat el rebut en mà, o per correu ordinari, a partir de la setmana següent d'haver fet el cobrament.

Transferència bancària - Ordenant una transferència al compte de l'Associació:

Entitat bancària: ..... Caixa de Catalunya
CCC: 2013.0754.13.0200027993

En el text de la transferència fes-hi constar "QUOTA 1999" i el nom, o el nº del soci.

Gir postal o taló per correu - Enviant un gir postal o un taló a nom de l'Associació, al seu domicili social: Tren de Palau - Associació Cultural d'Amics del Ferrocarril. c/.Camí Reial, 56 Casal Cultural "Can Cortès" 08184 Palau de Plegamans - BARCELONA -
El document de càrrec en compte que, amb el nom del perceptor i l'import corresponent, l'entitat bancària o l'estafeta de correus lliura al client, serveix també de rebut a tots els efectes.

Sábado 24 de Abril

DÍA DE LA TRINCHERA

Este día se intentará acabar el saneamiento y cunetas de la "trinchera", según la afluencia de socios "trabajadores". Juntos tendremos la satisfacción de ver la obra acabada, haber participado en ella y figurar en el cuadro de honor de los:

¡ "Trinxeraires" !

Al mediodía, a la hora de la comida haremos una suculenta "parrillada de carne" acompañada de la clásica "ensalada".

Reservas para la comida:
Joan Ignasi Puente Xirau
Tel. 93 674 79 87 de 20h a 20h30m.

Por la tarde, "solemne" pase de diapositivas ferroviarias. ¡Tus amigos te esperan!. Únete al grupo de "Trinxeraires". (s-65)

REGLAMENT DE CIRCULACIÓ R.C.-99

L'Assemblea General ha ratificat la revisió R.C.-99 del reglament de circulació per adaptar-lo a l'ús de la telefonia mòbil cel·lular GSM en les comunicacions tren-terra. Per això desapareix la presencia obligada del Cap de Tren en les composicions d'explotació oberta amb públic.

D'altra banda, també s'ha modificat el quadre de velocitats màximes per als trens en regim d'explotació oberta, degut a un nou model de tipus d'aparell de canvi enserrallat talonable que es preveu introduir.

En línia general	15 km/h
Ponts i passos a nivell	7 km/h
Vies de dipòsit	5 km/h

- Canvi lliure talonable (blanc)

Pres de taló	7 km/h
Pres de punta	5 km/h

- Canvi enserrallat no talonable (vermell)

Pres de taló	15 km/h
Pres de punta	15 km/h

- Canvi enserrallat talonable (groc)

Pres de taló	8 km/h
Pres de punta (desviat)	8 km/h
Pres de punta (directe)	15 km/h

TREBALLS EN CURS

Al Tren de Palau, actualment es duen a terme els següents treballs:

Muntatge de material mòbil:
- Locomotora TH3 de l'Associació.
- Equipament TFA a dos cotxes "800".
- Tramvia elèctric TE1 a bateries.
- Locomotora LLF articulada.
- Locomotora vapor LV3 "Big-Viñas".

Instal·lacions, Senyals, Via i obres:
- Construcció aiguada tipus "Monistrol"
- Construcció d'un pont grua.
- Constr. i Inst. "monos" i automatismes.
- Pintura de senyals.
- Aportació de balast, anivellament, perfilat de via i construcció de murets de contenció de la grabeta.
- Restauració de la caseta de fusta CB.

Altres "treballs":
- Mirar.
- Emissions de Ràdio Macuto Trens.
- Donar lliçons.
- Fer volar coloms.

De fet, com que som una associació, realment tots fem una mica de cada cosa.

Els dissabtes, ara ens trobem a 2/4 de 9 per esmorzar, despatxar la correspondència i altres temes de l'Associació a **Can Molinot**. Es un bar-restaurant situat a la carretera general B-143 en el punt quilomètric 5'5. El trobareu just passat el rètol que indica l'entrada al poble, circulant en direcció Nord, a mà dreta. Hi ha espai d'aparcament propi, parada d'autobús i pas accionat de vianants. Un cop acabat l'esmorzar, cap a 2/4 de 10, comença l'activitat al Parc.

PARC de L'HOSTAL del FUM

- Barbacoes -

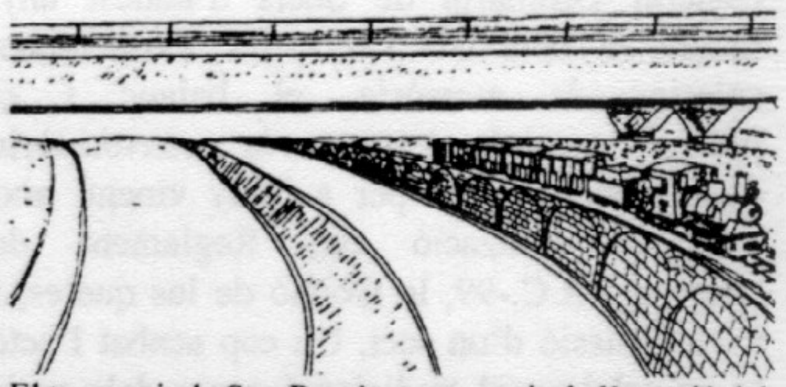
Els grups familiars, particularment els mes modestos, aprecien aquesta forma econòmica (i tradicional) de sortir de casa gaudint la natura Un cop mes, en arribar el 15 de Març, ha quedat prohibida l'encesa de barbacoes. Aquesta mesura és comprensible per a la protecció del territori. Però des de la darrera setmana de febrer (en la que va començar a insinuar-se la primavera), fins a la segona setmana de març (en que comença la prohibició), el parc tan sols ha pogut ser aprofitat durant 3 caps de setmana, i un d'ells plovia. Un Parc socialment desaprofitat, i el Tren de Palau se'n ressenteix de tot el que afecta al parc. Però el mateix decret que prohibeix d'encendre foc, permet la utilització de barbacoes d'obra amb xemeneia... pot ser aquest el camí cap a un millor aprofitament popular del parc, i del seu tren?

- Visites de grups -

El mes de Març ens ha visitat l'Escola de Pares de la Parròquia de Sant Josep de Calassanç de Barcelona, L'Escola Jaume Balmes de Sant Feliu de Codines, el Col·legi Elvira Callas de Montcada i Reixac, l'Escola Sant Baldiri de Lliçà de Munt, i l'Escola Francesc Escursell de Ripollet.

EL COLOMAR

Dades del perfil de la secció prevista entre El Pont Vell de Sta. Perpètua i El Pont de Pedra al Parc de l'Hostal del Fum:



El tren petit de Sta. Perpètua, en sortir de l'estació del Pont Vell, passa per sota l'autopista A-7, dirigint-se al Parc de La Sardana i al Parc de l'Hostal del Fum per, finalment, acabar el seu viatge al nucli urbà de Palau de Plegamans.

Planimetria

	a	b
El Pont Vell (est.)	0 m	0 m
Pas inferior A-7	700 m	700 m
La Sardana (apt.)	500 m	1.200 m
Pont de Pedra (est.)	1.400 m	2.600 m

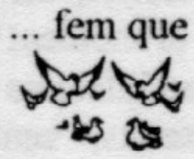
a) Parcial. b) Total.

Altimetria

	a	b	c
El Pont Vell (est.)	69 m	-	-
Pas inferior A-7	74 m	5 m	5 m
La Sardana (apt.)	80 m	6 m	11 m
Pont de Pedra (est.)	92 m	12 m	23 m

a) Atura s.n.m. b) Desnivell c) Total desnivell.

Grlurú, grlurúú ... fem que volin els coloms !!



(continuarà).

LA 201 A PUNT

Després d'uns dies d'estar "fora de circulació" per el manteniment i reparació necessaris, en els que s'ha canviat els tubs del rescalfador, **diumenge 21 de març** ha tornat a la feina la "vaporosa" 201. Cal destacar l'excel·lent estat de la màquina, que aquest dia va batre el seu propi rècord de càrrega remolcada: Vuit vagons, (els 4 de la sèrie 800, el 851, els dos de la sèrie 860 i el "moble", mes la màquina i el seu tender) totalitzant unes **6 Tm**, que no van representar cap problema per aquesta bonica màquina.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 16 - maig 1999

Els llibres son mestres que no renyen i amics que no demanen.

"LA TRINCHERA"

Superant lo previst, la jornada "trinxeraire" ha estat de les que "fan" associació. El treball va ser dur (com correspon) i el resultat molt bo. Aquesta mena d'activitats coesionen l'entitat. Compartir l'esforç físic estableix relacions personals de "camaraderia" a l'hora que proporciona satisfacció gairebé immediata.

Quadre d'honor dels trinxeraires

3	Pere Mula	6	Jaume Travessa
10	Toni Roca	17	Manuel Mesa
27	Ramon Redondo	29	Josep Guerrero
41	Francisco Martín	65	J. Ignasi Puente
67	Lluís Fernández	74	Frederic S. Revilla
79	Jordi Canals	90	Lluís Madina
99	Carles Vidal	102	Daniel Mula
	M.Ángel Martín (no soci)		

Aquest dissabte 24 d'abril de 1999 ha esta d'aquells que es recordaran. A banda de la brigada de vies i obres treballant a la trinxera, altres socis s'ocupaven de pintar el pont grua, els bancs de ferro, muntar les columnes de l'aiguada, instal·lar frens HdC, circulació per a un grup visitant ... Aquest mateix dia va arribar el nou tender per a la locomotora "Big-Viñas", que va ser dipositat a les vies, i unit a la seva màquina va fer un viatge de proves. També va arribar, va ser instal·lat i provat el regulador electrònic per a l'electrificació de la dresina DM-1 que a partir d'ara és elèctrica com el model original de "Mecanica Popular". A mig dia, tots plegats junt amb les senyores, altres familiars i alguns socis mes, al dipòsit de Can Boada-Enllaç es va fer el dinar reunint-se prop de 40 persones a la taula. Carn a la brasa, botifarres, botifarrons, brotxetes, all-i-oli, escalivada, amanida, pa torrat, vi, aigua, cafè i licors. Em deixo alguna cosa ? Tot per mil pessetes.

HEM LLEGIT

- Una de trenes -

La estación de Atocha está en pleno centro de Madrid, y como es fácil suponer, es una verdadera fuente de ruidos: traqueteo de trenes que van y vienen, pitidos, taxis, viajeros... Varios vecinos denunciaron ante el Ayuntamiento la tortura que suponía vivir sometido a ese ruido continuo, cuyo momento de mayor estridencia era el pitido del viejo Tren de la Fresa y su locomotora de vapor. Realizadas las mediciones pertinentes se demostró que se superaban con mucho los niveles de ruido permitidos, se multó a RENFE y se ordenó la adopción de medidas correctoras.

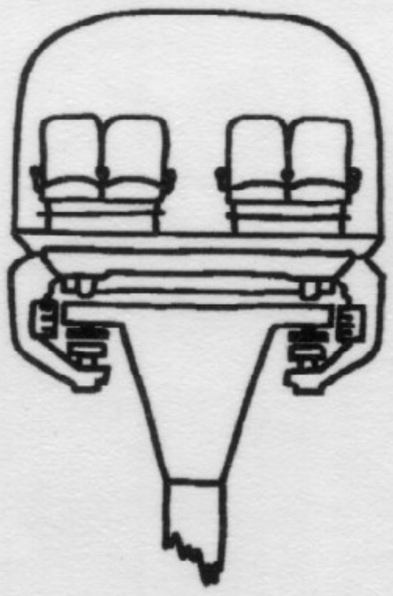
RENFE recurrió ante los tribunales, pero la sentencia fue clara: debían aplicarse las medidas necesarias para recuperar "la tranquilidad pública, el sosiego y la calidad de vida de los vecinos". ¿En que terminó la cosa?



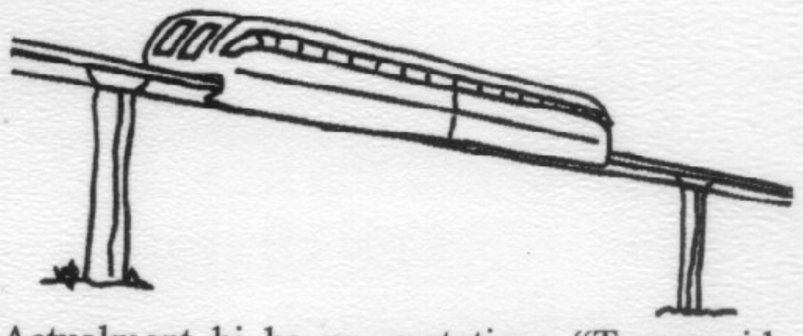
Los trenes dejaron de pitar al entrar y salir, se eliminó la megafonía durante la noche, se pasó a calentar los motores diesel fuera del recinto y además, se obligó a techar parte de las vías, en el trecho en que discurrían al nivel de la calle. (Revista de la O.C.U. *Dinero y Derechos* nº 51 març-abril 1999).

TRANSRÀPID

Una de les coses mes interessants que s'ha pogut veure a l'exposició *EXPRESS AL FUTUR* ha estat la maqueta del **TRANSRAPID**. El tren de levitació magnètica comercialitzat per Transrapid International (empresa formada per Adtranz, Siemens i Tyssen). És el sistema de transport guiat mes modern que s'ha concebut mai. De conceptes i disseny revolucionari, circula suspès i guiat en un camp magnètic, a 10 mm sobre la via, sense cap tipus de contacte ni fregament mecànic.



Per això aconsegueix una acceleració constant de 1'44 m/s^2 que li permet assolir 300 km/h en tan sols 5 km (1/6 part del que necessita el TGV/AVE). Els radis mínims de corbatura del traçat poden ser reduïts a 1/3 part, podent pujar rampes de 100 mm/m, molt superiors a les 40-50 mm/m on se situa el límit d'adherència per al ferrocarril. El consum d'energia també és 2/3 inferior. Aquestes característiques el converteixen en el sistema ideal d'adaptació al terreny, amb la mínima modificació del paisatge. La via suspesa entre pilars, s'amaga entre les copes dels arbres, permetent el lliure trànsit d'animals i altres camins, sense afectar l'aprofitament del sol agrícola o forestal. Capaç d'arribar als 550 km/h, és 20 vegades mes segur que un avió, 250 vegades mes segur que un tren convencional i 700 vegades mes que l'automòbil. Poden formar-se trens de 250 metres de longitud amb 10 cotxes per a uns 900 passatgers. Els seus costos globals d'implantació i explotació per passatger transportat, son un 50% inferiors als registrats en una línia de velocitat alta de nova construcció.

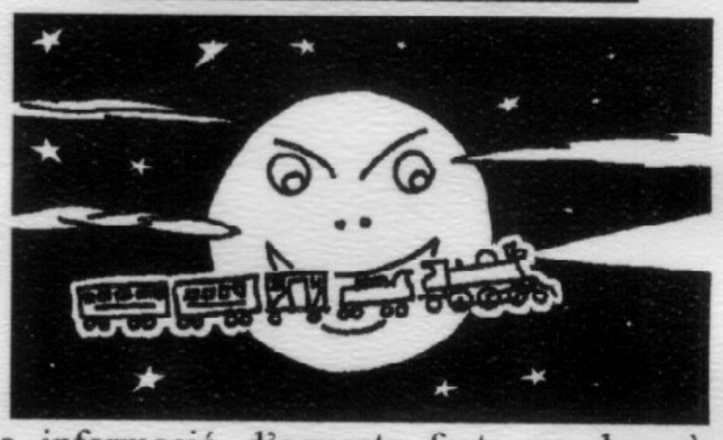


Actualment hi ha un prototipus "Transrapid 07" circulant des de fa uns quants anys en un tram de proves de 30 km, que transporta uns 30.000 passatgers anuals en viatges d'exhibició a mes de 400 km/h. L'explotació comercial del primer Transrapid està prevista per l'any 2.005 entre Berlín i Hamburg (292 km en 60 minuts). Es molt probable que aquest sigui el ferrocarril del futur, d'un futur mes pròxim del que sembla, i que les costoses línies d'alta velocitat, en la seva concepció actual, aviat siguin obsoletes. Algunes abans d'inaugurar-se. Serà el cant del cigne (que fa abans de morir) per al ferrocarril convencional d'alta velocitat en transport de passatgers. Trobareu mes informació a la revista CARRIL nº 52.

CIRCULACIÓ en DISSABTE

Des de mitjans de març s'ha posat en pràctica la circulació de trens en regim obert al públic els dissabtes pel matí. Fa temps que en veiem la conveniència, doncs sempre hi ha persones que visiten el parc i acostant-se al dipòsit de CBe, fan l'inevitable pregunta: -Que no va el treeen? -. La circulació es fa de forma simplificada, amb una composició lleugera que te origen i final a CBe. Hi ha una circulació cada hora des de les 11 fins les 13, a la que s'hi poden afegir d'altres quan el tren està prou ple, o si fa molta estona que la gent s'espera. Normalment d'aquesta labor s'encarrega l'equip format pels socis ferroviaris jubilats de RENFE.

LA NIT DEL TREN VI



La informació d'aquesta festa es donarà a conèixer al pròxim Extensió Via 4 nº 17 que apareixerà a principis de Juny.

VISITES DE GRUPS

Diumenge 30 de Maig es prevista la celebració de la "2ª Trobada d'Associacions de Discapacitats de la Comarca del Vallès"

co-organitzada per ADISPAP. La trobada serà entre les 12 i les 18 hores, i com sempre, posarem en circulació el vagó especial de plataforma ultra-baixa per a poder viatjar en cadires de rodes.

VIATGES EN TREN . . .

- a Bilbo i Donostia -

El "Gran Viatge de Primavera al País Basc" organitzat per l'AAFCB surt divendres 21 de Maig amb el "Pio Baroja" de Sants cap a Bilbao i torna a Barcelona-Sants dimarts 25 cap a les 9 del matí. Costa al voltant de les 55.000'-ptes, per als desplaçaments, dinars i allotjaments en hotels de 4 estels i les visites al Metro, Museu d'Azpeitia, tren cremallera de La Rune, i altres per confirmar. Mes informació a l'AAFCB Tel. 93 310 52 97.

. . . I EN GLOBUS !

La inscripció per al viatge en globus aerostàtic a traves de La Garrotxa ha de fer-se imprescindiblement com màxim de tard, el dissabte 15 de Maig, o sigui una setmana abans de l'enlairament, que serà tal com es va anunciar el pròxim diumenge dia 23 de Maig. En Joan Ignasi Puente Xirau es fa càrrec de la llista de reserves previ pago de les 18.500'-ptes. En el preu i va inclòs la copa de cava, el vol i el dinar de pa amb tomàquet, embotits etc.



PESSETA i EURO

Durant els darrers 130 anys la unitat monetària espanyola ha dut nom català. Pesseta (peceta -peça petita) es el nom d'una moneda catalana equivalent a dos rals forts castellans que, a partir de l'any 1868 es va fer oficial a Espanya, i ho seguirà sent fins a l'u de gener del 2002. Durant aquest temps la moneda espanyola s'ha pronunciat en català, fins i tot (sense saber-ho) per aquells que no parlen la nostra llengua. En castellà s'hauria d'haver dit *piecita*. Ara bé, fixem-nos com pronunciem el nom de la nova moneda única europea; l'Euro. Si escoltem amb atenció, ho sentirem dir moltes vegades amb fonètica castellana. Euro ve d'Europa, i la paraula Europa, en català te la primera lletra (e) com vocal neutra i sona com ***a*** (*A*uropa en pronunciació figurada) Els francòfons diuen "*egó*", els anglòfons "*yúro*".

Regla pràctica per a convertir pessetes en euros: **multiplicar per 6 i dividir per 1.000**.

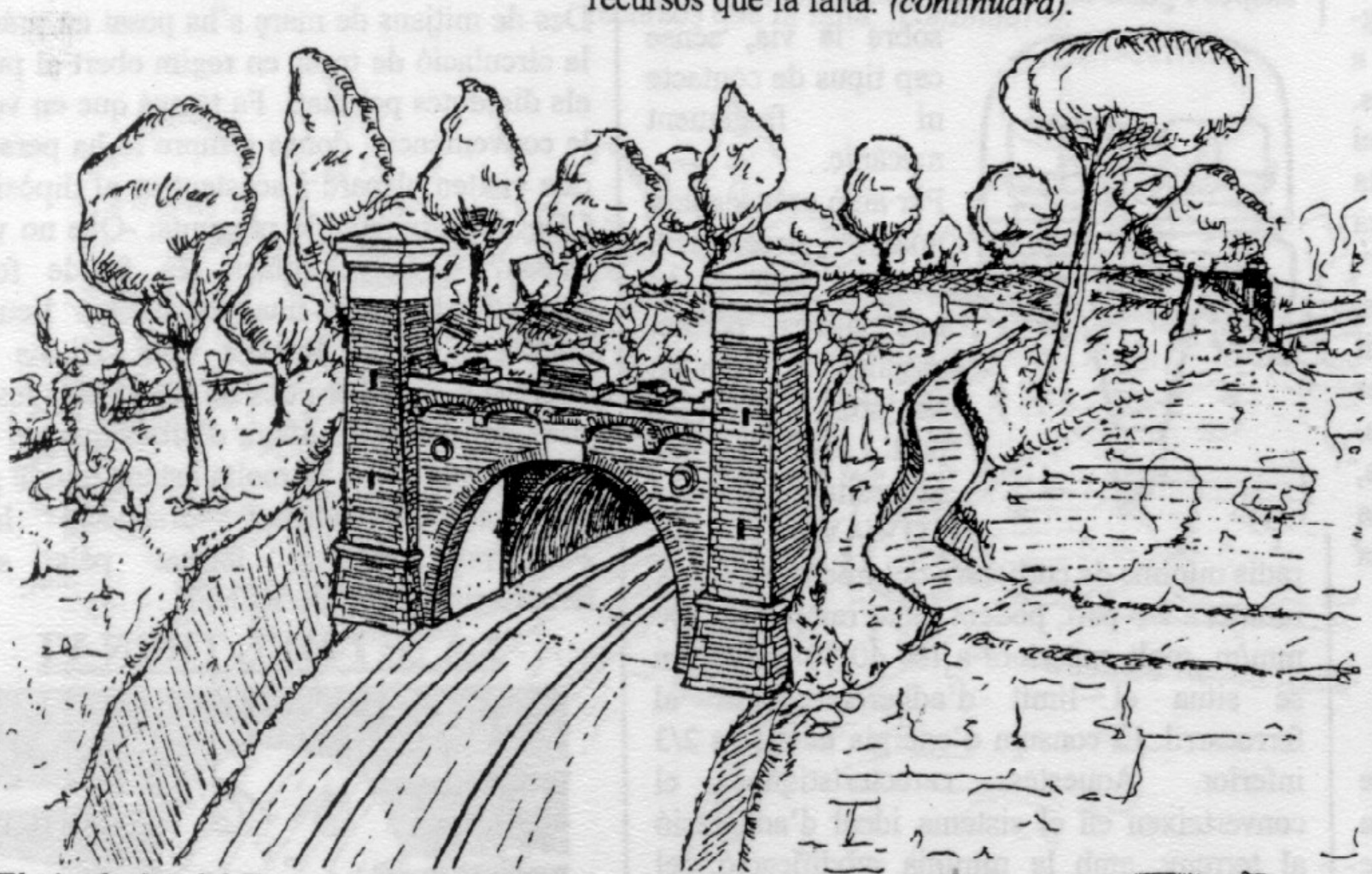
Exemple; quants euros son 200 ptes?
Solució: 200 x 6 = 1.200 / 1.000 = 1'2 euros

Per a convertir euros en pessetes: **multiplicar per 1.000 i dividir per 6.**

Exemple; quantes pessetes son 1'5 euros?
Solució: 1'5 x 1.000 = 1.500 / 6 = 250 pessetes



Un dels elements emblemàtics de qualsevol ferrocarril son els seus túnels. Les grans companyies en feien ostentació decorant les boques dels túnels amb façanes on els arquitectes podien lluir-s'hi aplicant el seu art. El Tren de Palau, per manca de finançament, encara no en te de túnels. Però com que abans de res hi ha d'haver les ganes, la il·lusió i el projecte, el colom que avui fem volar ens porta aquest bonic dibuix ideal del nostre soci en Jordi Valero. Està basat en el projecte que hi ha fet, resolt, calculat i documentat, esperant l'hora de dur-lo a la pràctica, quan es disposi dels recursos que fa falta. *(continuarà).*



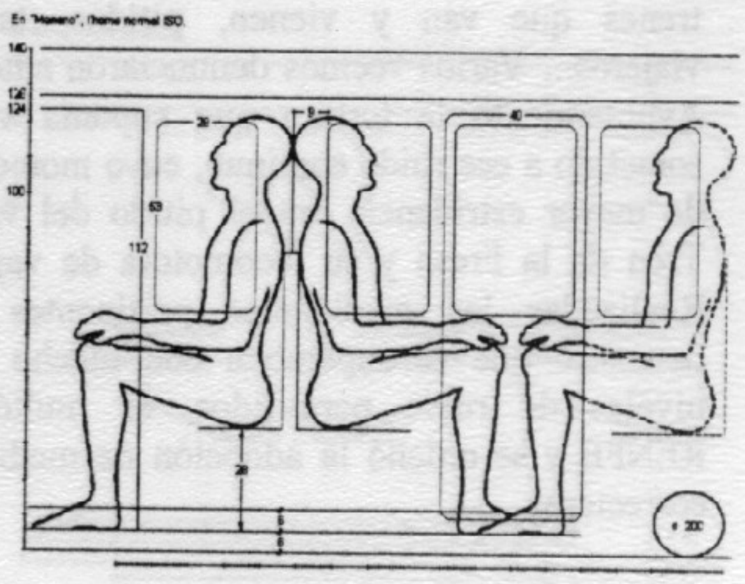
El túnel nº 1 del Tren de Palau està situat al tram de doble via entre Can Boada i el Dipòsit de Can Boada-Enllaç. Amb una longitud de 40 m, s'inscriu de forma natural en el seu entorn sense malmetre'n cap element, i dona continuïtat al passeig a traves del bosc de pins. La seva boca de llevant reprodueix la façana del túnel de Montgat a la línia de La Marina, la boca de ponent correspon al de l'Argentera a la línia de Madrid per Mora. Representa un petit homenatge a dues grans obres d'enginyeria, molt significatives de Catalunya, i als personatges que les van dur a terme. El de Montgat per ser el primer dels ferrocarrils ibèrics, el que va obrir la porta a la industrialització i la modernitat, sota l'impuls i visió de futur de "l'indiano" Miquel Biada. El de l'Argentera per la seva extraordinària complexitat, i l'esforç que va costar construir-lo amb els limitats medis que la tècnica proporcionava. Una obra monumental del "*Ferro-carril Directo de Madrid a Barcelona*", que Francesc Gumà, ja fa 116 anys, va iniciar arriscant la seva pròpia fortuna, que va perdre poc després, en aquest projecte massa "directo".

L'HOME NORMAL ISO

Us presentem en *Marianu*. No, no es tracta d'un soci nou, encara que ho podria ser molt bé, degut als bon servei que s'espera obtenir d'ell. És l'element que fa temps buscàvem per al projecte ergonòmic, amb la mínima volumetria d'interiors, del material mòbil adaptat al gàlib del Tren de Palau.



L'hem trobat en forma de plantilla a escala 1/10 de la silueta, amb extremitats articulades, de l'home normal definit per l'Organització Internacional de Normalització (ISO). En *Marianu* ens ha de permetre la optimització del nostre reduït interiorisme per a obtenir la major comoditat possible, així com el plantejament de les possibilitats de realització pràctica per a qualsevol material ferroviari que ens pugui agradar. Benvingut, i ... a treballar !!



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 17 - juny 1999

En sortir de l'estació, el tren es converteix en un calidoscopi que, a través de les seves finestres, us ofereix diferents paisatges on els sentits capten milers de colors, olors i sons.

"TRAINS & DOGS"

Durant la jornada del lliurament de premis de la IX Lliga Catalana de Trineu amb Gossos celebrat l'u de maig al parc, es van celebrar curses de competició contra rellotge seguides des dels trens en circulació. Preveient la gran afluència de públic que hi va haver, (unes 150 persones) i responent a la crida feta als socis des d'aquest full (per al reforç de personal i vigilància de via) es va muntar un dispositiu de protecció en els passos a nivell.



Aquest va haver de ser dut a terme personalment pels Srs. President, Secretari i Tresorer - un a cada pas a nivell - des d'on (cal suposar-ho) van fer les tasques de representació i relacions públiques que els correspon. A la competició hi van concórrer 62 participants reunint-se 250 preciosos animals de les races nòrdiques. La concentració de cans va donar lloc a un petit "mercadillo" temàtic, creant un ambient molt especial i diferent. El millor temps de la cursa va ser per als 6 gossos que, arrossegant un "car" conduït per n'Eloi Martínez, van fer el recorregut de 2'5 km en 4 minuts i 31 segons.

LA PAELLA

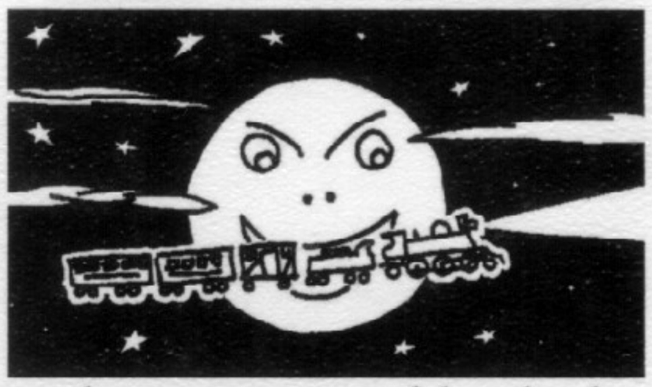
Coincidint amb el festival dels gossos, i tot just decidit el "Dia de la Trinxera", el nostre soci en Paco Martín Maestre ens ha sorprès amb una faceta seva desconeguda: la de cuiner. Però cuiner amb barret d'oficial i tot, que consti!



Sota el barret de cuiner, en Paco, ajudat per en Manolo (amb un rotllo de paper a la mà) porten una de les paelles cap a la taula.

Tots l'hem conegut sempre al comandament de les Mikado i la "Garrafeta" en nombrosos viatges de vapor per la RENFE. Però les seves mans i el caràcter rústic formats en un treball dur, propi dels ferroviaris d'abans, no poden amagar la bonhomia que traspua per uns ulls carregats de picardia. Aquesta gent que ha hagut d'arreglar-se-les a precari damunt la màquina, en torns que mai se sabia quan acabarien, ha hagut d'aprendre moltes coses durant la seva vida laboral, i una d'important és la de cuinar. El nostre amic l'ha tret amb molt bona nota. A la taula vam aplegar-nos 44 a menjar (dues paelles de 24p). Gràcies Paco, i que sigui així per a molts anys.

LA NIT DEL TREN VI



Com cada any, esperem celebrar-la el segon dissabte de Juliol (10/7/99). Ara repassem com van anar les coses en l'anterior edició, i com poden millorar-se. Junt amb els amics de l'AAFCB ens hem posat d'acord, en una reunió de les dues Juntes Directives (15-5-99) per organitzar-la també conjuntament, obrint-la com sempre a tota l'afecció en general.

Un grup de socis ferroviaris jubilats de RENFE ens proposen, com activitat original, la pràctica de circulació pel sistema de bloqueig telefònic reglamentari a la RENFE entre les 6 i les 9 de la tarda. Per això, aquest any la participació i el curset de l'activitat proposta serà per als càrrecs de factors de circulació, caps d'estació, guardaagulles, etc. Amb tal fi, un dissabte abans de La Nit del Tren (3-7-99 a les 19h) els organitzadors duran a terme una xerrada-col·loqui al local social de l'AAFCB en la que presentaran el programa de trens i el reglament de circulació als que hi vulguin participar. Animeu-vos, l'organització del caos ferroviari es un tema interessant i poc conegut de nosaltres els aficionats. Cacau assegurat !!

En un moment determinat, tots els trens faran cap a l'estació d'El Clot-Mirador, on hi haurà un mini-concert de música "dixie" en viu a càrrec d'aquell grup que tan ens va agradar l'any passat. Un cop acabat el concert, els trens pujaran a Can Boada-Enllaç per al sopar, i després quedarà lliure la circulació en les condicions habituals fins que hom decideixi que ja en te prou, d'acord amb les ganes de cadascú.

Com sempre, hi es invitat a participar qualsevol tipus de material mòbil, aportat per associacions o particulars, construït per un ample de via de 10 polzades. La circulació nocturna per la línia del Tren de Palau ofereix sensacions que no es troben en cap altre lloc.

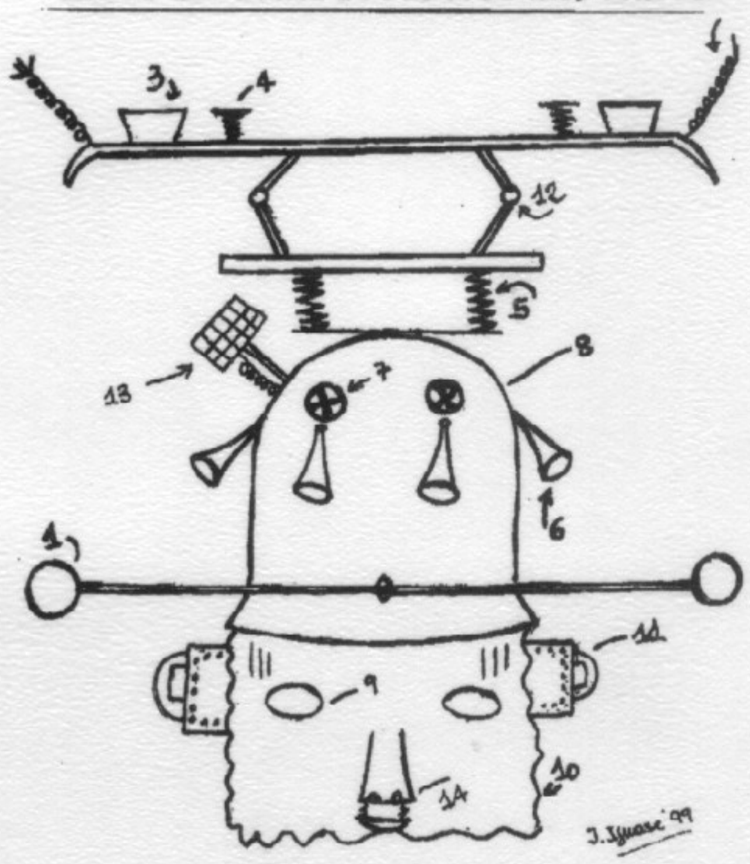
Els tiquets per al sopar es poden reservar i pagar de la mateixa forma que l'any passat:

AAFCB dts,djs,dvs,dst de 18 a 21h:
Sr. Josep Fusté 93 310 52 97

TP-ACAFC de 21 a 22h:
Sr. Josep Guerrero 93 864 41 12

INVENTOS CIENTÍFICOS DEL CAPITÁN LETTUCE

"CASCO ESPECIAL ECOLÓGICO MR. PANTO"



1.- Bolas estabilizadoras antimagnéticas, para compensación del balanceo.
2.- Sensores anti-ramas i escobazos.
3.- Recipientes agua i grano aves migratorias.
4.- Plataforma posa-aves (suspensión elástica).
5.- Muelles (Ignasi) presión trole.
6.- Toberas entrada gases de la chimenea.
7.- Lumbreras refuerzo gases impulsados por hélices movidas con placa solar.
8.- Casco hierro fundido, ≈30 kg.
9.- Agujeros visión estereoscópica.
10.- Embozo lona para camuflaje del infractor.
11.- Tapones blindados "orejeros" para no oír avisos bajar del tender i otros improperios.
12.- Rótulas plegado trole "segur gálibo".
13.- Placa solar alimentación micro-motores inyección forzada gases "carbonización".
14.- Salida evacuación secreciones nasales contaminadas, con cazoleta anti-goteo, para análisis químico. El contenido se comercializa en frascos como el famoso Pegamento Imperial bajo la denominación de origen "Extruña-Mocs".



Com que hi ha eleccions, aquest mes no farem volar coloms !. Jornada de reflexió.

QUOTA de SOCIS

Hi ha qui no ha pagat. Pot ser que pensi que te temps fins al 30 de juny, i que les coses aprovades per l'Assemblea General de Socis s'han de fer pagant els altres. Està equivocat. Les resolucions de l'Assemblea s'han de poder començar a fer a partir de la seva aprovació, i per això, s'ha d'abonar la quota que toca a cadascú el mes aviat possible, a

partir d'aquell moment. Si no, com es pot començar a realitzar el pressupost ?. El 30 de juny tan sols es per fixar el punt en que automàticament causa baixa el soci que no ha



pagat. També hi ha rebuts amb domiciliació bancària que han estat retornats, i amb càrregues financeres. Assegurat de tenir el teu rebut o comprovant. Deixar de pagar o anul·lar l'ordre de pago, sense dir res a la Junta, no es una forma elegant de donar-se de baixa. Si encara no has pagat, ves corrent a qualsevol caixa i fes un ingrés al compte de Tren de Palau:

2013 0754 13 0200027993

Fes-hi constar el teu nom i la paraula "Quota 1999". El comprovant serveix de rebut.



No deixis que se t'escapi aquest tren ...

—

MATERIAL i CONSTRUCCIONS

Darrerament s'està treballant en:

Locomotora a vapor LV3 (060-BV-01)
Construcció d'un cendrer i graella per alimentar el fogar amb carbó.

Locomotora elèctrica LE1 (4221-9)
Instal·lació electro-pneumàtica del fre de tren per al sistema HdC del Tren de Palau.

Locomotora LH1 (1601)
Adaptació del fre de tren sistema HdC.

Locotractor TH2 (D-9)
Pintura i decoració.

Locotractor TH3 (Associació)
Òrgans de commandament i carrosseria.

Tramvia elèctric TE1
Muntatge i prova de la 2ª controla. Inici construcció carrosseria (part de baix).

Dresina DM1
Substitució de la motorització tèrmica per una d'elèctrica a 12 Vcc.

Locomotora LLF
Mecanització del segon bastidor.

Aiguada tipus "Monistrol"
Construcció de les dues columnes.

Caseta de fusta de CB
Acabada la pintura i decoració.

Pont grua
Pintura.

VIATGE DE PRIMAVERA

Com ja vam anunciar, hem tornat a viatjar amb la "soci" de Barcelona. El tren RENFE 933 Estrella Pio Baroja, amb nocturnitat ens ha portat a Bilbo, on hem visitat el CTC de Metro Bilbao i viatjat en cabina. Hem passat pel Puente de Vizcaya, el famós transbordador aeri de la ria de Bilbao sobre el Nervión, a Portugalete. Hem pujat a La Arboleda en el llarguíssim funicular de La Reineta i a Santo Domingo en el del monte Artxanda. Hem visitat el museu Guhhenheim o l'automotor Billard de la "soci" de Bilbao al dipòsit de FEVE de Balmaseda. Viatjat en Euskotren a Zumaia i Donostia. Visitat el Burnibidearen Euskal Museua i viatjat en el tren de vapor-carbó entre Azpeitia i Lasao. Hem pujat al Monte Igueldo en el funicular, i baixat la Montaña Suiza amb la vagoneta lliure. També hem anat a Irún amb la RENFE, i al cim del mont Larrún (La Rhune) en el cremallera que celebra 75 anys. Hem fet una excursió en autocar pel País Basc Hispano-Francès seguint el curs Bidasoa fins als ponts internacionals d'Hendaia ... I hem tornat a Barcelona amb el 930 Pio Baroja format per 16 cotxes que no hi caben ni a la via mes llarga de Sant Vicenç de Calders.

BAPTISME FERROVIARI

Han validat el títol ferroviari baixant la "Montaña Suiza" de Monte Igueldo, els socis Pere Mula i Lourdes Espert, que passen a formar part dels que l'han obtingut junt amb els també socis Jaume Fernández, Ricard Soler i Jordi Marin que el van obtenir l'any passat. Es tracta d'una atracció dels anys vint prodigiosament conservada intacta. Dues vagonetes de fusta articulades sobre tres bogies equipats amb rodes de pestanya rodant per carril Vignole, baixen lliure i vertiginosament impulsades per la força de la gravetat, pendents de 1000 (si, mil) mil·lèsimes damunt dels penya-segats del Golf de Biscaia. Qui te algun coneixement bàsic de tècnica de ferrocarrils pot valorar la grandesa del miracle. Afanyeu-vos. El mon canvia ràpidament, i en qualsevol moment, les modernes normatives poden acabar amb aquesta perla del passat.

COMUNICACIONS

Del tren al globus

Un altre cop hem tornat a fer un tipus original de comunicacions. Els uns viatjàvem en una unitat d'EuskoTren entre Eibar i Elgoibar, a les 9h25m del diumenge 23 de Maig. Els altres ho fèiem en un globus aerostàtic sobre les fagedes de La Garrotxa, a 2.000 m d'altitud. La comunicació es va establir com estava previst intercanviant-se salutacions entre la "soci" de Barcelona i la de Palau, fins que el tren va entrar en un túnel, perdent-se la cobertura. Llàstima, haguéssim pogut fer la comunicació a tres bandes connectant també simultàniament amb el dipòsit de Can Boada-Enllaç.

ALTRES F.C.

Darrerament hem rebut la programació d'activitats d'algunes associacions. Si en falta cap no es intencionadament i, per si fos el cas, demanem excuses anticipades. Ni el correu, ni nosaltres tampoc, funcionem amb la precisió de les màquines de vapor.

—

Centre d'Estudis Modelisme Vapor Barcelona - Sabadell
Parc del Castell de l'Oreneta
XV^a 24 hores de vapor viu
dies 12 i 13 de juny
galgues: 5, 7 ¼ i 10 polzades

—

Le Bouveret
Parc du Bouveret
18 Festival International de la Vapeur
dies 18-19-20 de juny
galga: 5 polzades

—

Centre d'Estudis Modelisme Vapor Barcelona - Sabadell
Parc de Catalunya
I^a diada del tren de Sabadell
dies 4 i 5 de setembre
galgues: 7 ¼ i 10 polzades

Associació d'Amics del F.C. de l'Hospitalet
Trobada
dia 20 de juny
galga: 5 polzades

—

Grupo Vapor Castellón
Benicàssim
Trobada del Ferrocarril de Farcha
26 de juny
galga: 5 polzades

—

Club Ferroviari de Terrassa
Ferrocarril de Vallparadis
IV^a Trobada Internacional de Vaporistes Modelisme
dies 3-4-5 de Juliol de 1999
galgues: 5 i 7 ¼ polzades

—

Tren de Palau
Associació Cultural d'Amics del Ferrocarril
Parc de l'Hostal del Fum
La Nit del Tren - VI -
dies 10-11 de juliol
galga: 10 polzades

—

Associació d'Amics del F.C. de Vilanova
Parc de Ribes Roges
VII° 12 Hores de Circulacions Nocturnes
17-18 de juliol
galga: 5 polzades

—

Centro Ferroviario Vapor Riba-Roja del Túria
Parc de Maldonado
24 Hores de Vapor Viu
11-12 de setembre
galga: 5 polzades

—

Associació d'Amics del F.C. del Masnou
Jardins del Mil·lenari
Festa del Trenet
26 de setembre
galga: 5 polzades

—

Club d'Amics del F.C. de Cornellà
Parc de Can Mercader
Festa del Trenet
17 d'octubre
galga: 5 polzades

—

A Tots Els Trens Petits de Catalunya i València
Jornada de Solidaritat Via 0
14 de novembre

—

Amics del ferrocarril del Masnou

El passat dissabte 29 de maig a les 18 h s'ha posat el primer cargol de la via que es preveu posar per a formar un nou circuit que s'instal·larà al futur parc temàtic ferroviari del Mas Nou.

PONFERRADA

Museo del ferrocarril de Ponferrada

El seu director, Sr. Jesús A. Courel, ens fa saber que, finalment el passat 26 de Maig a les 19 hores s'ha inaugurat l'esperat museu. Aquest ha de preservar el que queda del darrer tren que va circular a Espanya en servei comercial amb tracció vapor-carbó i les tres classes de viatgers. Es troba al c/. Via Nueva, 7 de Ponferrada CP24400 León Tel 987 405 738 Fax 987 405 877.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 18 - juliol 1999

Totes les afirmacions de caràcter general son falses ... també aquesta !

HEM LLEGIT

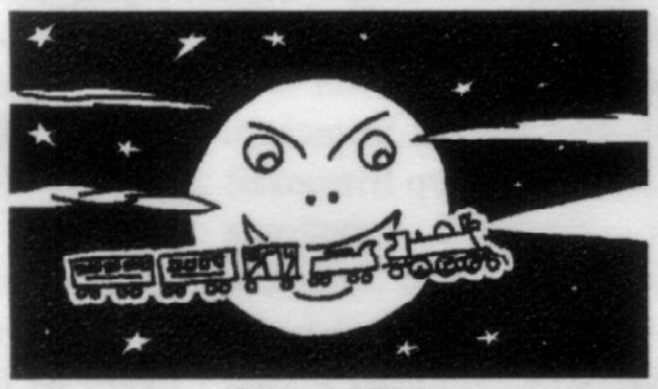
"... son fabricados en la factoria que posee Siemens en el municipio de Corlen, comarca de Bahía Lóbrega, en Barcelona. "

Revista VIA LIBRE nº 421, pagina 56.

Si es tracta de la Barcelona que tots coneixem, i no a una de les altres Barcelones que hi ha en països exòtics i remots, es deuen voler referir al municipi de **Cornellà**, a la comarca del **Baix Llobregat**.

Ho hem hagut de llegir varies vegades per assegurar-nos de que no estàvem somiant, o que havien tornat els temps de la *"normalización linguística"* d'en Franco. Ni *San Baudilio* ni *San Cucufate* van contemporitzar amb els nous i enigmàtics topònims *Corlen* o *Bahía Lóbrega*. Els traeix el subconscient, o el programa de correcció ortogràfica, que deu ser tan obtús que no reconeix ni el nom de les estacions de la pròpia RENFE i, davant d'un dubte, tira pel dret cap al terreny segur de la *"lengua del imperio"*.

LA NIT DEL TREN - VI -



Menú NT6

- Pica-pica.
- Empedrat.
- Tall rodó.
- Macedònia.
- Vi, cava, pa, cafè.

Preu: 3.500'- ptes.

- reserves -

AAFCB dts,djs,dvs,dst de 18 a 21h:
Sr. Josep Fusté 93 310 52 97

TP-ACAFC de 21 a 22h:
Sr. Josep Guerrero 93 864 41 12

PARC de L'HOSTAL del FUM

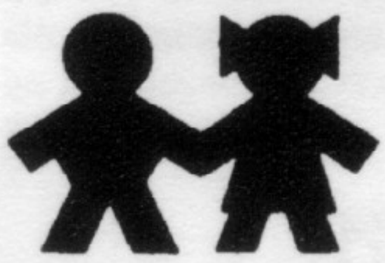
IIIª Setmana del Medi Ambient

Havent-se celebrat el Dia Mundial del Medi Ambient, el passat 5 de maig, la Regidoria homònima de Palau de Plegamans, ha organitzat un seguit d'actes al llarg de tota la setmana del 31-V al 6-VI. La Passejada Popular en Bicicleta fins al Parc de l'Hostal del Fum, acabada amb un esmorzar popular, ha comptat amb la col·laboració del Tren de Palau, que ha ofert el viatge lliure en els seus trens en una jornada de portes obertes.

2ª Trobada d'Associacions de Discapacitats de la Comarca.

També s'ha ofert el viatge lliure en els trens als membres i acompanyants d'ADISPAP amb motiu de la seva trobada anual. En aquesta, novament s'ha tornat a usar el vagó especial de pis baix adaptat PMR (Persones de Mobilitat Reduïda).

VISITES DE GRUPS



Durant el mes de Juny, gràcies a un grup de socis hem rebut la visita en dies laborables del Col·legi La Salle Bonanova de Barcelona, l'Escola Montserrat d'Esparreguera, l'Escola Pia de Caldes de Montbui, el Col·legi Creu Alta de Sabadell i per invitació, l'Escola El Sol de Palau de Plegamans.

CONCURSOS

Joguets Mabar, en col·laboració amb altres empreses i entitats, convoca el :

1er Concurso Nacional de Modelismo Ferroviario.

Es obert, amb inscripció gratuïta, a tots els aficionats (no professionals) al modelisme dels trens d'Espanya reduïts a escala N, H0, H0e, H0m, 0, G i 1. Ordenats en deu grups per a locomotores, i uns altres deu per a vagons, hi ha premis des de 5.000'- a 25.000'- pessetes, en vals de compra, trofeus i lots de material. Les basses complertes del concurs, així com els fulls d'inscripció les podeu trobar al cartell d'anuncis de la via 4 al dipòsit de CBe. Teniu temps de presentar-vos-hi fins al 8 de setembre. Tel: 934 567 147.

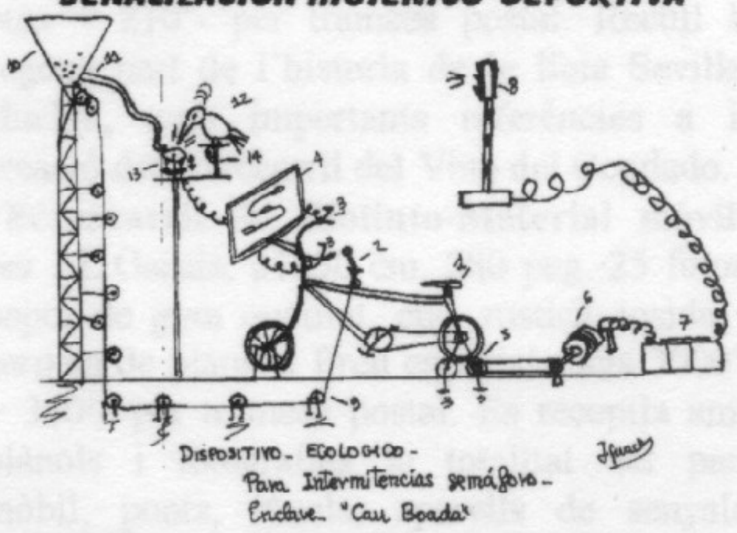
La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, convoca el :

14º Concurso Fotográfico "Caminos de Hierro"

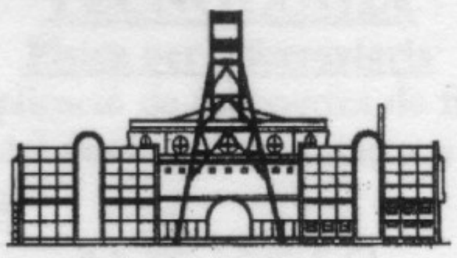
Per a fomentar la creativitat plàstica en l'àmbit del ferrocarril es convoca aquest concurs amb un ampli ventall de premis. Vuitanta-set accèssits de 5.000'-, dos premis de 300.000'- i un d'1 milió. Els autors premiats tenen pagat viatge i allotjament per a dues persones per anar a recollir el premi. L'exposició es itinerant i visita totes les "comunidades autónomas peninsulares", fent-se també un catàleg. Les basses complertes del concurs, les trobareu al cartell d'anuncis de la via 4 al dipòsit de CBe. Hi ha temps fins al 19 de novembre. Els guanyadors se sabran a partir de febrer del 2000. Tel: 91 527 79 94.

INVENTOS CIENTÍFICOS DEL CAPITÁN LETTUCE

"SEÑALIZACIÓN HIGIENICO-DEPORTIVA"

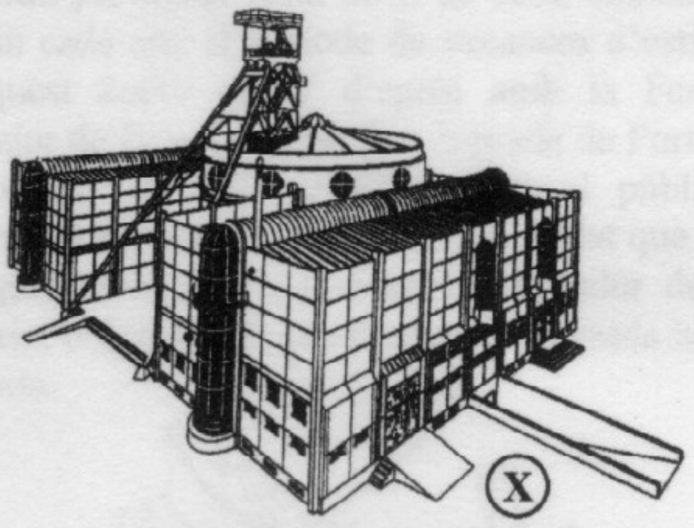


1.- Sillín para sujeto. "Fuerza Motriz".
2.- Palanca dispensadora. "grano-grano para contactos intermitentes.
3.- Palancas "semáforo rojo/verde".
4.- Panel gráfico circulaciones.
5.- Rodillos motrices transmisión dínamo.
6.- Dínamo. 7.- Baterías. 8.- Semáforo.
9.- Cable abertura paso grano dispensador.
10.- Tolva dispensadora.
11.- Conducto bolas de grano al platillo contactor.
12.- Ave rapaz pico gran resistencia con movimiento rítmico. Al picar el grano empuja platillo contactos eléctricos.
13.- Platillos de contacto.
14.- Cadena anti-fugas.



MUSEO de la MINERIA i de la INDUSTRIA

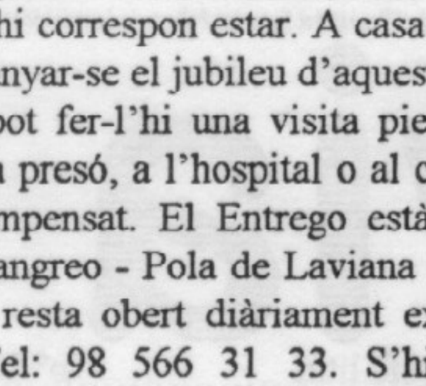
Integrada pel govern del Principado de Asturias i Cajastur amb la col·laboració de la Universidad de Oviedo i Hunosa, la Fundación Nuevas Tecnologías y Cultura manté obert a San Vicente, El Entrego un museu especialitzat del tema minaire carbonífer. Hi destaca, per la seva singularitat la Mina Imagen, una rèplica a escala natural del complex entramat que hi ha al subsòl, en una mina de carbó.



Però ho sorpresa!. Al pati d'entrada, just en el lloc que hem marcat amb una "X" en aquest dibuix, hi trobem la nostra benvolguda locomotora **"PALAU"** que, per les raons que

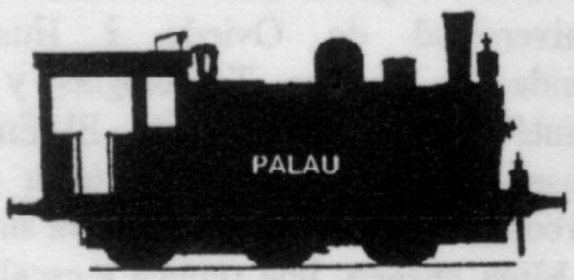
tothom sap encara no ha tornat al lloc on va néixer i l'hi correspon estar. A casa seva. Qui vulgui guanyar-se el jubileu d'aquest any sant, a l'estiu pot fer-l'hi una visita pietosa (com qui va a la presó, a l'hospital o al cementiri). Serà recompensat. El Entrego està dins del triangle Langreo - Pola de Laviana - Turón, i el museu resta obert diàriament excepte els dilluns. Tel: 98 566 31 33. S'hi va amb RENFE des d'Oviedo i amb FEVE des de Gijón.

De moment els amics del Tren de Palau, ocupant-nos de coses mes prosaiques, ens conformaríem que la iniciativa que avui ens porta ***"El Colomar"*** fos ben acollida per l'Administració. A tal efecte hem presentat la idea (instància registrada) al Director General de Carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, de qui depèn aquesta via.



PROJECTE DE MONUMENT PER A LA NOVA ROTONDA AL PUNT QUILOMÈTRIC 4'5 DE LA CARRETERA B-143 A PALAU DE PLEGAMANS

L'associació Tren de Palau de Plegamans proposa la construcció i el muntatge, si cal a càrrec propi, d'un conjunt monumental i decoratiu, situat al damunt del centre enjardinat d'aquesta nova rotonda. El tema està relacionat directament amb el nom de la població, l'antic ferrocarril que hi passava per la mateixa carretera, l'estació que, enderrocada fa pocs anys, hi havia en aquest indret, i la locomotora centenària que porta el nom de Palau i encara es conserva al museu de la mineria d'Astúries.



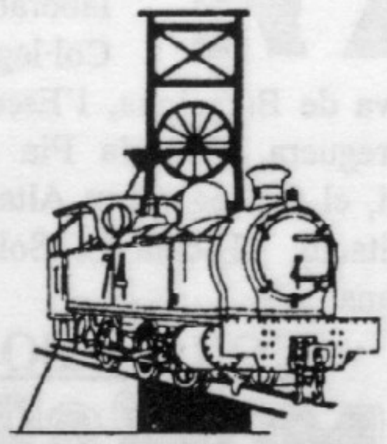
En aquest sentit cal indicar que actualment no hi ha cap element de referència visual per a l'antic ferrocarril al llarg del seu traçat, i a pesar d'això aquest segueix viu en la memòria popular.

L'obra consisteix en una silueta retallada en planxa d'acer, a tamany proporcional, de la màquina indicada, amb la paraula PALAU destacada en relleu. No es el primer cop que complements d'aquesta mena s'introdueixen en els marges, talussos i zones enjardinades de carreteres o autopistes, destacant una certa característica del lloc. Per exemple un simpàtic ramat de cabres, a tamany natural, a l'autovia de circumval·lació de València. Aquest tipus d'elements d'informació iconogràfica, constitueixen per si sols autèntiques fites de situació topològica, molt útils per als usuaris de la carretera, sobre tot als de fora. En aquesta ocasió, l'obra serveix al mateix temps per a destacar el nom de la població, centrar exactament l'accés al polígon industrial Riera de Caldes i suggerir l'indret on, qui el busqui, pot trobar el Parc de l'Hostal del Fum i el Tren de Palau.

EXPOSICIÓ de MINIATURES



El Comú de La Massana junt amb el Ministeri de Turisme i Cultura d'Andorra organitza des del 9 al 17 d'octubre una exposició de trens, cotxes, remuntadors d'esquí, telefèrics, vaixells i figures de plom amb maquetes i diorames. En l'apartat ferroviari, tret dels models en exposició, hi haurà material funcionant sobre maqueta de les escales H0m, H0 i LGB. Com trens tripulats en funcionarà un de 5 polzades i un altre de miner amb via de 60 cm tots dos amb un recorregut de 100 m. Informació : Tel 00 376 82 98 80.



RIOTINTO

L'AAFC "Cuenca Minera de Riotinto", fundada l'any 1993, du a terme una tasca bàsicament cultural derivada dels convenis que té amb la Fundación Rio Tinto, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Museo Nacional Ferroviario. Amb els fons patrimonials d'aquestes entitats organitzen exposicions i mostres itinerants, conferències i projeccions a col·legis, així com la publicació de llibres dedicats als trens i la mineria de Huelva. Entre els seus projectes hi ha la rehabilitació de la nau "La Factoria" al complex de l'antiga estació de Nerva i -en col·laboració amb la Fundación Rio Tinto- recuperar uns 60 km de l'antic traçat del ferrocarril minaire per a un tren turístic fins al Condado de Niebla. Es molt recomanable la visita al Museo Minero de la Comarca de Riotinto (amb una important secció dedicada als seus ferrocarrils) en el que es pot seguir l'evolució d'aquesta immensa mina (or, plata, coure) a l'aire lliure des de fa 5000 anys, a l'Edat del Coure, fins a l'època actual. El visitant que contempla aquest paisatge per primera vegada, queda sorprès davant l'espectacle grandiós que s'obre davant dels seus ulls, producte del treball monumental de l'home al llarg dels segles. Impressiona l'enorme barranc en forma de cràter "Corta Atalaya" excavat a la roca (1300 m de diàmetre superior, 200 m de diàmetre inferior, i 500 m de profunditat), així com el color vermell de les aigües del riu (río Tinto) producte dels sediments d'òxids metàl·lics de tota mena que aquest arrossega des de temps immemorials. Associació d'Amics del Ferrocarril: Tel. 959 582 203. Museu Minaire de la Comarca de Riotinto: Tel. 955 590 025 Internet:http://www.geocities.com/Heartland/Ridge/5601/index.htm.

Llibres de la Cuenca Minera de Riotinto



L'AAFC de Riotinto ens comunica la publicació de dos nous llibres:

"La estación de La Palma del Condado (1880-1930) per M.Ramirez 21x15 cm. 200 pag. 40 fotos enc. rústica cosida. Preu especial socis 1300'- ptes + 210'- per tramesa postal. Recull la segona part de l'historia de la línia Sevilla-Huelva, amb importants referències a la creació del ferrocarril del Vino del Condado.

"Ferrocarril de Riotinto-Material móvil" per J.L.García, 21x30 cm, 280 pag. 25 fotos, paper de gran qualitat, enc. rústica cosida + carpeta de plànols. Preu especial socis 3000'- + 330'- per tramesa postal. Es recopila amb plànols i fotografies la totalitat del parc mòbil, ponts, túnels, aparells de senyals, quadres de marxa, normes d'utilització, i una separata encarpetada amb 28 plànols generals de vies i estacions, alguns fins gairebé 1 m de llarg.

Comandes per FAX o correu indicant el vostre nom, adreça i adjuntant fotocòpia de l'ingrés al compte de La Caixa:

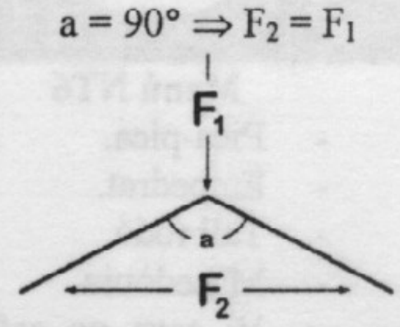
2100 2693 03 0210004613
"AAFC Cuenca Minera de Riotinto"
c/. Alfonso XII, 47 FAX 959 58 22 03
21670 Nerva - HUELVA

TECNOLOGIA

Física per a ferroviaris

En una aplicació de timoneries de fre, o com la típica del pantògraf les relacions entre les forces son:

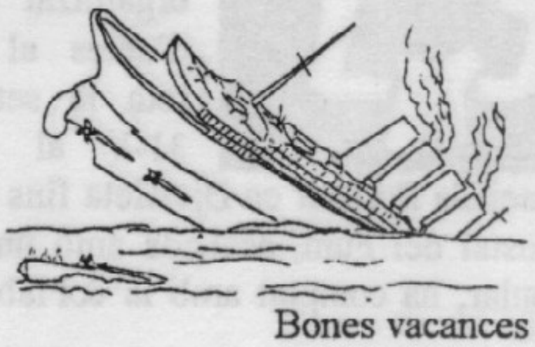
$a < 90° \Rightarrow F_2 < F_1$
$a > 90° \Rightarrow F_2 > F_1$
$a = 90° \Rightarrow F_2 = F_1$



$F_2 = F_1 \cdot tg\,(a/2)$ $\qquad$ $F_1 = F_2 / tg\,(a/2)$
$a = 2 \cdot arc\,tg\,(F_2/F_1)$ $\qquad$ $F_2/F_1 = tg\,(a/2)$

VACANCES

Un cop acabada La Nit del Tren, que es la nostra particular festa de fi de curs, comença com cada any el període de vacances d'estiu. Aquest acaba el 27 d'agost amb la Festa Major de Palau, en que fem Jornada de Portes Obertes. El Tren de Palau, per al públic, estarà Tancat per Vacances, i l'activitat que hi pugui haver serà de caràcter particular dels socis, o dels grups que tinguin concertada una visita.



Bones vacances a tots !

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 19, agost - setembre 1999

Els llibres han guanyat mes batalles que les armes.

PREMSA i RÀDIO



El butlletí "Soci Informatiu" nº 201 de l'AAFCB, la Revista Palau Informatiu (juliol 1999) i en Justo Molinero a Radio Tele-Taxi F.M. i Olé! 97.7 MHz. han parlat de ...

LA NIT DEL TREN - VI -







La festa.

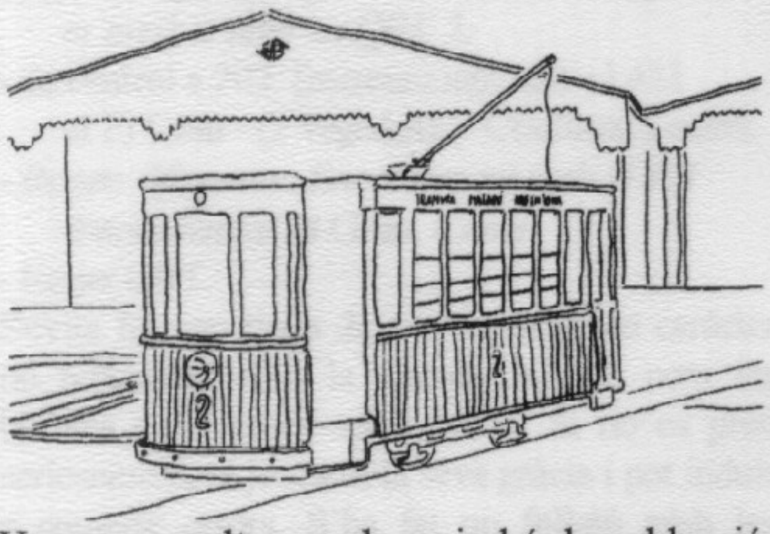
Amb la participació d'unes 300 persones al llarg de la vetllada, la nit del 10 a l'11 de juliol, hem celebrat la sisena edició de la nostra festa de fi de curs. Enguany també organitzada conjuntament amb l'Associació de Barcelona. La festa va comptar amb la presencia institucional de les primeres autoritats del nostre poble, Sra. alcaldessa i quatre regidors, que van gaudir del simpàtic ambient de festa, a l'hora que conèixer les principals actuacions en curs de l'entitat, i alguns dels seus projectes, bo i viatjant en el tren per tot el recorregut. Les principals associacions del país ferroviari també hi van ser representades pels seus presidents i nombrosos associats.

El sopar

A l'acte central del sopar ens vam reunir prop de 100 comensals en un ambient amenitzat per la mateixa banda de música dixie de l'any anterior.

El material

Aquest any per primer cop s'ha produït al Tren de Palau, el que de sempre ha estat normal en els circuits de 5 polzades. La visita de material mòbil procedent d'altres ferrocarrils. Es tracta d'un model del tramvia nº 2 de la línia Mataró - Argentona.



Una peça molt acurada, gairebé de col·lecció, amb qui vam compartir les vies circulant. Va ser l'admiració de tots, per la seva bona construcció, acabat i funcionament. Als amics del CEMVBiS els donem les gràcies per l'esforç que representa el transport de material de 10 polzades, i esperem correspondre'ls aviat de la mateixa forma.

La circulació

En l'ordre tècnic, durant les primeres 3 hores, la circulació es va ordenar i regular tal com s'avia anunciat, per bloqueig telefònic. De 18 a 21 es va establir aquest sistema tradicional, entre les estacions de Can Boada-Enllaç, El Pi Gran i El Clot-Mirador. Operat per autèntics ferroviaris de la RENFE, amb l'ajuda d'una colla de socis de Barcelona i Palau en funcions d'operadors ferroviaris, usaven llibres de registre de telefonemes, ordres de marxa, gràfiques d'itinerari i un llenguatge inintel·ligible per als no iniciats.

... avísame la llegada para el T14 ... de acuerdo ... tenemos aquí un tren para mandarte ... Galdón me oyes?... numero 10 ... 20 a las 19 horas llega el T13 ... 21, a las 19 para las 19:12, puedo expedir el tranvia T10?



La feina d'organització ha comportat fer un curset el dissabte abans, a la sala d'actes de la "soci" de Barcelona, per als auxiliars de circulació, al que van assistir 14 participants.

Els trens van circular com es feia antigament (... i no tan antigament). Avui en dia en algunes línies de poc tràfic, amb un tren cada 3 hores, o cada dia!, encara s'utilitza aquest sistema. La diferencia es que nosaltres ho vam fer amb una densitat superior als 30 trens per hora. Durant les 3 hores van circular 92 trens, 46 en cada sentit, amb els encreuaments i sobrepassis prescrits segons el tipus de tren. La freqüència era tan alta que no hi havia gairebé temps ni per escriure els telefonemes!!. Els pobres caps d'estació, junt amb el personal del curset, van suar tinta durant aquest temps. Ens ha dit un cap d'estació, que cal agrair a aquests aficionats el seu bon comportament i disciplina, sense els que no hagués sigut possible tan exemplar organització del caos ferroviari.

Moltes gràcies a tothom, i fins l'any que ve.

VAPOR EN VIA AMPLA

A.R.M.F.

Tren Turístic de Vapor de les Comarques de Lleida

juliol 24 - Lleida / Pobla

Per haver-nos arribat un cop acabada l'anterior EV4, no ens va ser possible incloure l'anunci d'aquest viatge amb la "garrafeta". Es commemora el 75 aniversari de l'arribada del tren a la ciutat de Balaguer i el 50 de l'arribada al Pallars, a l'estació de Cellers. Lamentem el fet i esperem poder anunciar amb temps els pròxims viatges. Per a mes informació, Tel: 973 29 07 95, Fax: 973 20 09 16. Apartat de correus 62 CP25080 Lleida.

VISITES DE GRUPS



El dia 19 de juliol ens visita un grup de nens de Bòsnia acollits per les famílies integrants de l'ONG del Pla de l'Alzina, de Palau de Plegamans.

NOVA CASETA a CBe

El Districte de Vies i Obres de Mataró ha fet donació a Tren de Palau d'una caseta de fusta del tipus unificat per a l'abric dels guardes dels passos a nivell i guardaagulles de la RENFE.



Nova de trinca, només hi faltava la meitat del sostre que s'ha fet fer a un fuster, ja està muntada i pintada en color "verde carruajes", junt als canvis d'entrada a l'estació i dipòsit de material de Can Boada-Enllaç. Un cop es facin les instal·lacions precises, s'usarà com a posta de comandament i oficina de circulació.

PRÒXIMES CELEBRACIONS

agost - setembre 1999

agost - 28 - Palau de Plegamans

Festa Major - Jornada de Portes Obertes

setembre 4 i 5 - Sabadell

1ª Diada del Tren al Parc de Catalunya

C.F.V.Rt.

setembre 11 i 12 - Riba-Roja del Túria

24 Hores de Vapor Viu

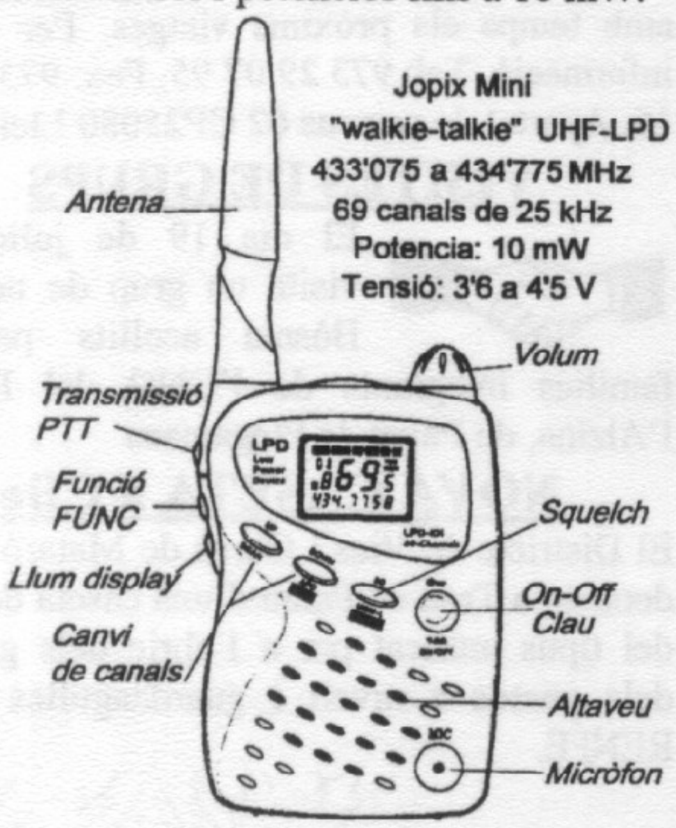
AMICS DEL FERROCARRIL DEL MASNOU

setembre 26 - El Masnou

Festa del Trenet

RADIO-ENLLAÇOS

Un petit equip de ràdio mòbil, s'està introduint per a l'organització els trens i les persones que participen en el seu funcionament. Acollits a una normativa de la CEE, que allibera una part de la banda de freqüències UHF, entre 430 i 440 MHz amb ones de 70 cm. assignada als radioafeccionats, es permet l'ús sense llicencia per a dispositius de radiocontrol i potencies fins a 10 mW.



Les comunicacions s'ajusten a un protocol fàcil que comença per l'identificació de l'emissor i del destinatari. Algunes identificacions possibles son:

Cap d'Explotació ..... "Control"
Cap d'Estació ..... "(nom de l'Estació)"
Cap de tren ..... "(numero de màquina)"
Cotxeres o dipòsit ..... "Base"
Brigada V.O. ..... "Brigada"

Com número de màquina es pren les seves dues primeres xifres.

Els missatges son breus i entenedors. Es parla a poc a poc remarcant be les paraules. No es comença a transmetre sense saber exactament les paraules que s'ha de dir. Quan es rep una ordre o es pren un acord, es repeteix per que hi hagi la garantia d'haver-se rebut correctament. Els trens es numeren amb les dues primeres xifres del número de la màquina, afegint-hi un 1 per als trens descendents i un 2 per als ascendents. Exemple:

- de control a 202 ... de control a 202 - (repetit 2 vegades)
- *202 a l'escolta. Endavant control -*
- de control a 202. Encreuament amb el 421 al Pi Gran - (repetit 2 vegades). Confirma i canvi.
- *Repeteix QTC per favor, hi ha molt de QRM i m'arribes amb un QRK 2.*
- de control a 202. Encreuament amb el 421 al Pi Gran - (2 vegades). Confirma i canvi.
- *Roger. Afirmatiu. Encreuament amb el 421 descendent al Pi Gran. Canvi.*
- Roger QRT.

S'evita fer cap tipus de comunicació de caràcter no relacionat amb la circulació, així com fer bromes o dir coses sense sentit. Si no es pren seriosament, el joc perd la seva gràcia i pot induir a cometre errors. S'ha fet un fulletó amb les característiques i el funcionament de l'aparell, així com un protocol d'us que inclou part dels codis oficials de radio.



ALTRES FC
el recordat P.V.

El ferrocarril de Ponferrada a Villablino, junt amb l'empresa Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP) van ser impulsades el 1918 per l'insigne català en Francesc Cambó quan, presidint el Ministerio de Fomento, va fer promulgar la Ley de Protección Industrial al govern espanyol. La MSP es va formar amb 10 grups de 92 mines i 44 excessos de carbó, mes 29 mines i 6 excessos de ferro. El vast complex de rentadors de mineral, molls de càrrega, dipòsits de menuts, escombreres, construcció i reparació del material ferroviari, fàbrica d'ovoides i briquetes, formaven tot un mon d'indústria pesant, fum, vapor i foc en el que els aficionats als trens i la tècnica ens hi movíem com en un núvol. El ferrocarril, de 62 km de recorregut principal, salvant un desnivell 450m. comptava amb autèntiques joies de la construcció ferroviària. Les 10 locomotores americanes Baldwin (sèrie 1-10), les Krauss-Engerth (11-19 i 31), les "Tubize" (41-42) i les de via ampla 51 a 55. La locomotora nº 1 fabricada per Baldwin a Filadèlfia, fa honor al nostre compatriota duent el seu nom "Francisco Cambó", que és considerat a la comarca del Bierzo com el gran motor del seu desenvolupament. Aquest tren va funcionar durant 62 anys com el primer dia fins al 1980. Ara està totalment dieselitzat, i no presta servei de viatgers.

MUSEO DEL FERROCARRIL
MSP
PONFERRADA

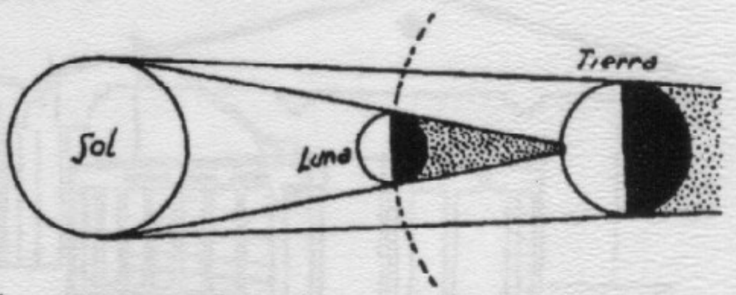
Un cop suprimit l'últim tren correu, el material mòbil, màquines i vagons va quedar abandonat a l'estació terme, iniciant-se una llarga etapa d'incertesa en la que els elements atmosfèrics i els humans van deixar la seva marca. Ara, una part d'aquest important contingent, està restaurat i exposat al nou museu, o en procés de recuperació per a un futur tren turístic. El museu està obert diàriament excepte dimarts. Diumenges entrada gratuïta.

EL GRAN ECLIPSI

El darrer eclipsi total de Sol del segle XX començarà sobre l'Atlàntic Nord quan l'ombra de la Lluna es projecti en la superfície del mar a les 09:30* del pròxim dimecres dia 11 d'agost. Les illes Scilly i la ciutat de Plymouth a la costa sud-oest de les illes britàniques serà la primera terra europea en eclipsar-se a les 10:11*. Des d'aquest punt, l'ombra de la Lluna seguirà sobre Europa, una trajectòria rectilínia cap a la Mar Negra, on hi arribarà sobre les 11:21*. Es una bona ocasió per mirar quins ferrocarrils en queden afectats i planificar una excursió. Traceu sobre el mapa, una línia recta que passi per Stuttgart i Bucarest, i allargueu-la cap a on us convingui. Des de 1961 no hi ha hagut un eclipsi total de Sol tan còmodament visible a l'Europa central.



El diàmetre de l'ombra de la Lluna serà d'uns 100 km, i la seva velocitat sobre el terreny aproximadament de 800 m/seg. (3000 km/h). Els qui es trobin sobre la línia de la trajectòria seran engolits pel cercle de l'ombra de la Lluna, experimentant un eclipsi total de sol, i veuran com es fa negra nit durant gairebé 2 minuts. L'ombra de les persones es fa tremolosa i volàtil (ombres voladores) en acostar-se aquest màgic instant. En el moment just que el disc negre de la Lluna tapa l'última tira lluminosa del Sol, es poden veure les perles de Baily, uns punts molt brillants fets pels raigs de llum que s'escolen entre les muntanyes de la Lluna. L'efecte de l'anell de diamants es un raig de llum visible poc abans o després de la desaparició total. El cel es veu poblat d'estrelles, si no hi ha núvols. La Lluna s'il·lumina per la llum que reflexa la part no eclipsada de la Terra. Es el moment de veure les protuberàncies i la corona solars, llengües de gas incandescent escampant-se per milions de quilòmetres. Alguns vidents il·luminats prediuen la fi del Mon per aquest moment, sense precisar el punt de la trajectòria, doncs l'ombra recorrerà 14000 km en 3 hores i 7 minuts. La matinada del mateix dia, com cada any, hi haurà la pluja d'estels (meteorits) de les llàgrimes de Sant Llorenç, visibles per la zona de la constel·lació de Perseu. Els qui estiguin allunyats de la trajectòria tindran eclipsis parcials de menor efecte segons la distància. A Barcelona hi haurà un enfosquiment màxim de gamma = 0'78 (≈ 2 punts de diafragma fotogràfic) a les 10:20*.



El punt central (epicentre) de l'eclipsi està a la part central de Romania, molt a prop de Rîminicu-Vîlcea a les 11:03*. Després l'ombra s'empassarà sencera la ciutat de Bucarest i seguirà per Turquia, Síria, Iraq, Iran, Pakistan i la Índia. A les 12:36* travessarà el Golf de Bengala i sortirà de l'esfera terrestre perdent-se en l'espai per a no tornar fins al proper mil·leni.

*) Els horaris estan donats en Temps Universal. A l'estiu cal afegir 2 hores.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 20, octubre 1999

El 1988, el govern d'Espanya posà fi a un segle d'aïllament aprovant les línies d'alta velocitat, i va planificar acabar amb l'ample de via espanyol a totes les línies abans de l'any 2000...

TRAMVIES A MOLLET

L'ajuntament de Mollet del Vallès, després d'haver renovat amb majoria absoluta la confiança dels seus ciutadans a les passades eleccions, es proposa, junt amb tècnics de ALSTOM, l'estudi de viabilitat per a una línia tramviaire de circumval·lació dintre del seu nucli urbà.

Aquest es un dels punts del programa electoral, i pretén millorar la qualitat de les comunicacions locals, avui només servides a precari per línies interurbanes d'autobusos. El traçat enllaçaria les dues estacions de la RENFE, amb els principals centres de serveis, administració, comerç i sanitat, en un recorregut unidireccional. El pas pels carrers estrets avui es resol còmodament amb els tramvies moderns que es construeixen emprant tecnologies d'avantguarda. Pot ser aquest l'embrió d'un futur (ressuscitat) Mollet - Caldes per Palau de Plegamans ?.

HEM LLEGIT



Fi de mil·leni, els invents del segle.

"... En el Talgo, cada cotxe està recolzat en el següent i només te un vertader eix a l'extrem. Es un tren eruga. El fet que les rodes ataquin els carrils pel costat exterior (?) el converteix en el mes estable del moment."

El Periódico de l'Estiu, divendres 23 de juliol de 1999, pàgina 9.

TREN DE PALAU

· característiques tècniques ·

Fa temps que veiem la conveniència, pel coneixement de tots plegats, de divulgar les característiques tècniques del ferrocarril de l'Hostal del Fum. Un resum per als visitants està exposat al públic en els cartells que hi ha a les estacions de Can Boada i Can Boada-Enllaç. Però els aficionats i estudiosos del tema, o els que volen construir-se material mòbil necessiten mes detalls.

Amb aquest propòsit, havíem començat a elaborar un treball per publicar a EV4 en forma de fitxes temàtiques. Començant per la infrastructura de la via, fins arribar al material rodant. Darrerament s'ha acordat que el vocal Jordi Valero en farà una recopilació per a que, mes tard, se'n faci el fitxer d'especificacions.

PRÒXIMES CELEBRACIONS

octubre 17
Cornellà del Llobregat
Festa del Trenet a Can Mercader

novembre 6
Palau de Plegamans
VII[è] Aniversari
Informació a l'altre pàgina.

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL



novembre 14 - a Catalunya i València
Jornada de Solidaritat VIA 0

MOVIMENT de SOCIS

Altes 28/8/99

120	Samuel Valls Fontelles	numerari
121	Santi Galán Romero	numerari
122	Carlota Galán Elorriaga	juvenil
123	Eduard Galán Elorriaga	juvenil
124	Oscar Fontcoberta Martín	juvenil
125	José Antonio Espinosa Gallegos	numerari
126	Pedro Altariba Hernández	numerari

Baixes 30/6/99

100	Eloi Mateu Grau	falta de pago
103	Antonio Giménez Duran	falta de pago
113	Jaume Viladoms Robles	falta de pago

1ª DIADA DEL TREN AL PARC DE CATALUNYA

Del 3 al 6 de setembre, aquest nou ferrocarril ha celebrat la seva primera "Diada". En primer lloc, cal destacar el gran esforç i voluntat que han posat els seus operadors en els preparatius de les 4 jornades. S'han preocupat per tenir-ho tot a punt, creant un bon ambient en el que tots ens hi hem sentit a gust. Si alguna cosa ha fallat els comprenem, doncs nosaltres sabem el que això costa, i els encoratgem a seguir per aquest camí, que és el bo.

En l'aspecte participatiu, a banda del material procedent del Tren del Parc del Castell de l'Oreneta, n'hi ha hagut també del Tren del Parc de l'Hostal del Fum.

Per segon cop aquest any, el Centre d'Estudis Modelisme Vapor i Tren de Palau, han compartit vies i material mòbil en les trobades. Per la seva envergadura, no és còmode fer desplaçaments del material de 10", i fa falta alguna cosa mes que un camió amb grua. Fa falta tenir il·lusió amb voluntat de compartir la pura afició, i ocupar-se en resoldre la logística que comporten aquestes actuacions.

La trobada, coincidint amb la festa major de la ciutat, ha rebut una gran afluència de públic, així com d'alguns membres d'altres associacions d'amics del ferrocarril.

El material mòbil que ha funcionat aquests dies ha estat, a part del propi del Parc de Catalunya, dos locotractors diesel-hidràulics i una màquina de vapor 1-3-0, hi ha hagut (en 10") la màquina de vapor nº 1 "Super Matius" i el tractor termo-hidràulic nº 22 del CEMV, el locotractor, també termo-hidràulic, 801 junt amb els cotxes coberts amb balconets 861 i 862 d'en Pere Mula del Tren de Palau i el Tramvia d'Argentona. En ample de 7 1/4" s'ha pogut veure circular una bonica vaporosa tipus "sandle tank" i la màquina del Furka-Oberalp d'en Marcel Fernández, així com una dresina d'inspecció de línia aèria, model FGC.

El servei de viatgers es va fer principalment



Un tren de Palau ... a Sabadell !

amb els trens del Parc de Catalunya.

Els combois circulaven normalment doblats i amb bloqueig per bastons pilot fins a l'estació de la font de Can Rull, i les comunicacions assegurades amb un enllaç radioelèctric tren-terra.

El material invitat procedent del Tren de Palau, va fer 23 circulacions (uns 68 km) incloent-n'hi una de socors, per a proveir de combustible al tractor de l'Oreneta, no acostumat a viatges tan llargs. Les altres màquines invitades, o del CEMV, van circular mes esporàdicament com en pla d'exhibició, sobre tot les de vapor, en les que hi va haver força temps per admirar l'impecable i lluent conservació a que son sotmeses pels seus amatents cuidadors.

Els novells en aquest circuit, (perdó, volem dir en aquesta xarxa) valorem les seves instal·lacions, especialment l'espectacular viaducte en corba i el gran nombre de túnels que cal travessar així com l'estació i les cotxeres. Però el mes valuós de tot és el material humà, doncs sense la seva qualitat, el que estan fent no seria possible.

Membres del CEMVBiS, amics de l'Oreneta i especialment de Sabadell, moltes felicitats !

TECNOLOGIA

La cementación consiste en la carburación superficial de un hierro o acero dulce para templarlo después.

Se hace en hornos, metiendo el objeto en una caja rodeado de una substancia carburante, por ejemplo:

Rascaduras de cuerno y de pezuñas de buey .. 80 %
Sal de cocina ..... 20 %



Esta mezcla, bien pulverizada, se pasta con orina, i con ella se recubren las superficies a cementar.

La cementación es muy útil para endurecer superficialmente las piezas de maquinaria que han de sufrir mucho rozamiento y conviene que conserven elasticidad. Un gorrón de articulación de biela de locomotora, si se hiciera de acero dulce sin cementar, se desgastaría pronto; si para evitarlo se hiciera de acero duro, correría riesgo de romperse por un golpe. Haciéndolo de acero dulce y cementando y templando su superficie, se evitan el desgaste i la ruptura.

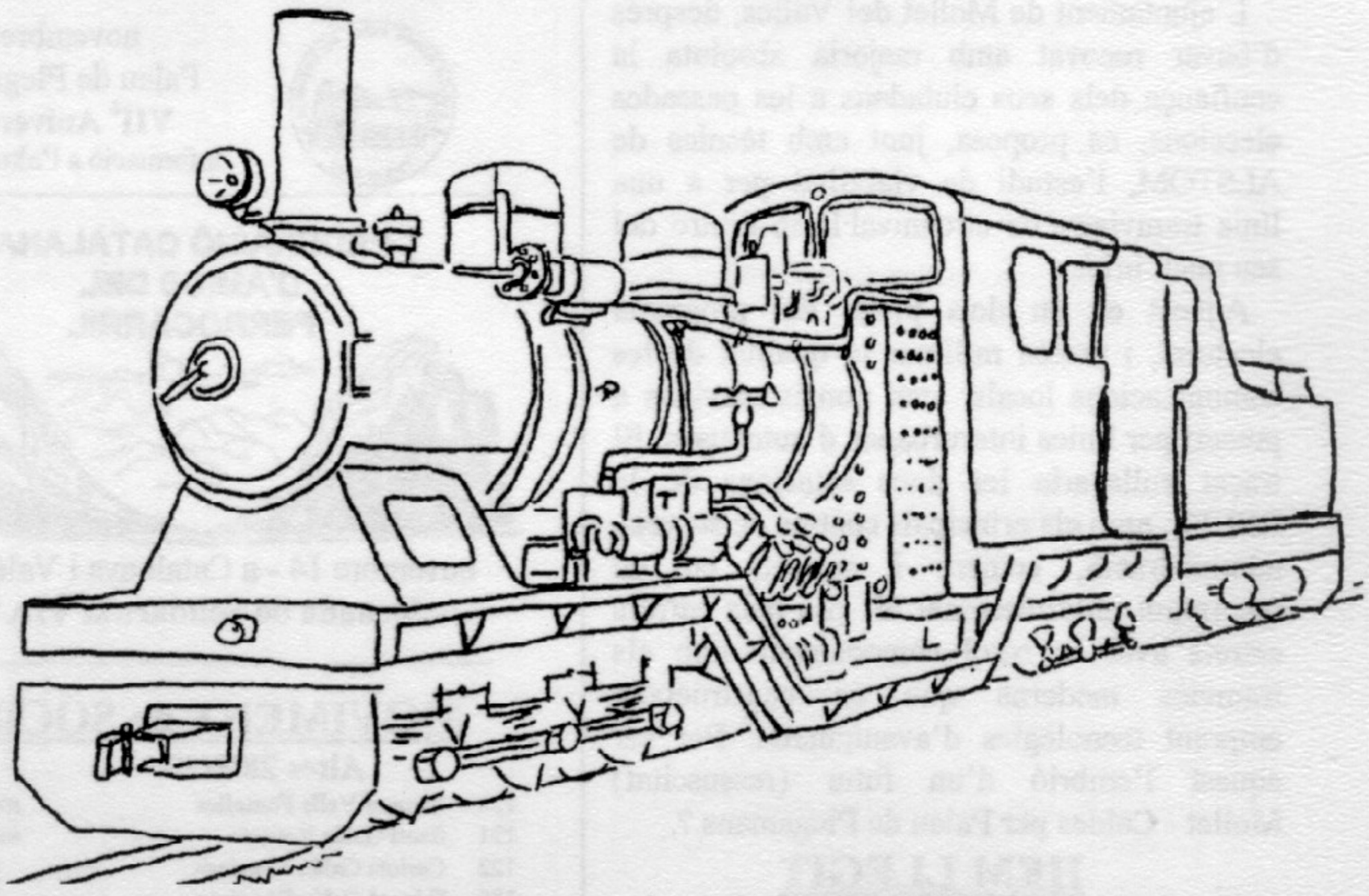
060-BV-01 'BIG VIÑAS'

S'ha posat en marxa, el 10 de setembre passat, la gran màquina del nostre president.

En una sessió de proves restringida a l'àmbit estricte, del reduït grup de socis que han col·laborat, sense dir-ho a ningú s'han aplegat 34 persones, a la crida del vapor.

A quarts de quatre de la tarda es va començar a encendre, però la pressió no pujava. Les proves del cremador assajat l'any passat, van deixar una capa de sutge a l'interior dels tubs de fum de la caldera, que actuava d'aïllament tèrmic. Hi havia alguna altra cosa que no acabava de rutllar... però en Jordi Viñas no va trigar a descobrir-ho i, naturalment solucionar-ho ... fent un ventilador nou !. El de que hi havia de tipus d'obertura coaxial va ser substituït per un altre de tub anul·lar foradat. No va trigar ni mitja hora en fer-lo.

Quan ja era fosc, després de muntar la cabina, es va fer el viatge inaugural. Un viatge d'aquells tan plens de dificultats, que hagués sigut per recordar-lo molt de temps, però que sortosament oblidarem aviat per la rapidesa amb que es van solucionar els dos únics problemes que hi va haver. Un primer cas de suspensió, solucionat aplicant la regla dels tres punts i un altre, també motivat per la brutícia acumulada durant les proves del cremador, que es va fer cruelment visible



sobre la roba dels viatgers quan el tren es va aturar a la llum dels fanals de Can Boada-Enllaç.

En les hores que van seguir van ser solucionats els dos problemes, i la màquina va continuar encesa i funcionant durant 24 hores seguides, completant 11 viatges d'anada i retorn al final del parc, uns 27 km.

Cal destacar el perfecte comportament a qualsevol velocitat, circulant fins a 20 km/h. El compressor per a l'aire de fre i serveis pneumàtics és tan poderós que fins es veu com augmenta la pressió a cada pistonada. Només l'hi manca un filtre d'aire. La bomba d'alimentació, de cabal extraordinari, fa el so característic del ritme de les pistonades que, per la seva concepció tipus Heisler 6 en "V", no pot fer l'aparell motor. El gasto de vapor tant del compressor com de la bomba és insignificant.

Per la seva part, l'injector fet aprofitant-ne un del segle passat, cedit per Mn. Brill, és de funcionament fàcil i molt proporcionat a les prestacions que ha de donar.

Però la impressió mes forta que se'n duran molts companys aficionats d'orella fina, serà sense cap dubte, quan escoltin el seu xiulet polifònic de cinc tons. Un autèntic bram de bèstia encesa que, ressonant en el paisatge, ens porta a la memòria sonora les seves germanes grans, amb aires de Mikado ...

El consum, considerant que 1/3 part del temps ha estat amb foc mort, de manteniment, resulta ser d'uns 7 kg de carbó per hora, 1200 litres d'aigua i 2 litres d'oli en 24 hores..

El viatge estrella, però, es va fer a les 12h del dia següent, dissabte 11 de setembre de 1999 quan dos trens van baixar fins al Pont de Pedra, per a ser remolcats, en viatge ascendent, per la nova màquina.

La composició va ser la següent:

Locomotora 060-BV-01, amb el seu tender + 3 cotxes de passatgers coberts (401-501-502) + locomotora 4221-9 (sense fer tracció, només per servir fre a una part de la branca) + 2 cotxes coberts (861-862) + 1 cotxe compendium (851).

El tren carregat a complert de personal, prop de 70 persones. Total un tren de 13 Tm. Doncs bé (els mes entesos sabran valorar el que ve a continuació) es va pujar la rampa d'El Pas dels Ànecs (22 mm/m durant 100 m) a una velocitat constant de 14 km/h donant tan sols una pressió de capella de 5 kg/cm^2, la meitat del màxim.

Està vist que la maquina és "una mica" potent. De fet els càlculs teòrics donen una potència superior a la que pràcticament mai haurà de fer front.

Benvinguda sigui la "Big Viñas" (que ja li tenim el peu al coll) i, gràcies a la paciència i comprensió de la família, d'una forma o altra, a partir d'ara podem gaudir tots.

TREN de PALAU
VII^è ANIVERSARI

El primer dissabte de novembre, es compleix el VII^è aniversari de la col·locació dels primers metres de via. La via 1 del dipòsit de Can Boada-Enllaç. Pensem celebrar-ho al parc, a nivell d'associació, i aprofitar per fer la presentació de la Big Viñas als socis. Es preveu un sopar a base de pa amb tomàquet i pernil, etc. Per saber quants serem cal inscriure's a la llista que porta en Josep Guerrero. Tel: 93 864 41 22 de 9 a 10 del vespre, o al taulell d'anuncis.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 21, novembre 1999

Solo se vive una vez... y es ésta !

EDITORIAL

Amb mala fe

Si la noticia vingués de ponent no ens hauria sorprès tant, hi estem acostumats.

Doncs, a Madrid, de la gran quantitat de peces preservades que hi havia esperant la seva restauració, la desídia i la ignorància, per no dir la incompetència, se'n va desentendre en favor dels ferrallaires d'ocasió, fins que no en va quedar cap. Així, l'esplanada del museu va ser "sanejada" d'una forma genuïnament espanyola i els terrenys alliberats per a projectes mes... imaginatius.

Després d'un grapat d'anys de desferra indiscriminada, encara hi quedava a Espanya, material prou variat, representatiu i original (en molts casos peces úniques al Mon), per a fer un gran museu viu a l'altura dels mes importants, com en els països civilitzats.

La complicada geografia ibèrica, junt amb la "diferent" història del ferrocarril peninsular, van reunir una inigualable col·lecció que, en funcionament fins ben entrats els anys 70, era envejada per la seva gran diversitat, edat i procedència.

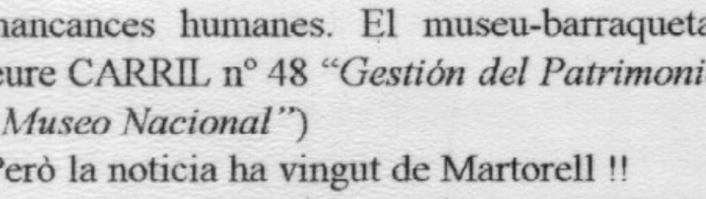
I els seus irresponsables cuidadors, en lloc d'adaptar-se ells personalment al tresor que tenien al seu càrrec, o posar al front les persones mes escaients, museòlecs, historiadors, enginyers, el van anar llimant reduint-lo a la mesura de les pròpies capacitats i mancances humanes. El museu-barraqueta. (Veure CARRIL nº 48 *"Gestión del Patrimonio del Museo Nacional"*)

Però la noticia ha vingut de Martorell !!

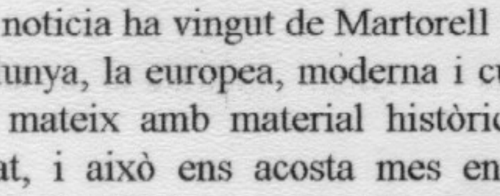
A Catalunya, la europea, moderna i culta, ha passat el mateix amb material històric de la Generalitat, i això ens acosta mes encara al dramàtic destí dels ferrocarrils d'Espanya.

Costa de creure, però Ferrocarrils de la Generalitat se'n ha desfet, de forma irreversible i barroera, d'una part molt important del patrimoni històric preservat.

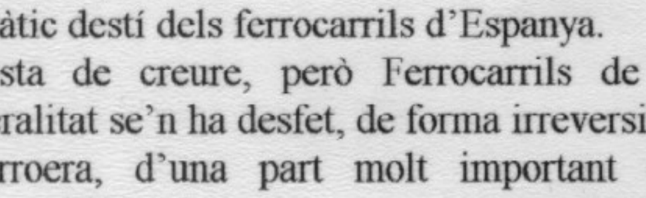
El passat mes d'agost han sigut cremades i tallades a bufador, cinc peces antigues que hi havia esperant la restauració.



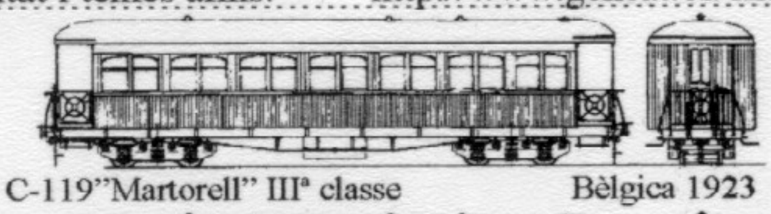
C-32 "Trompetero" IIIª classe Barcelona 1892



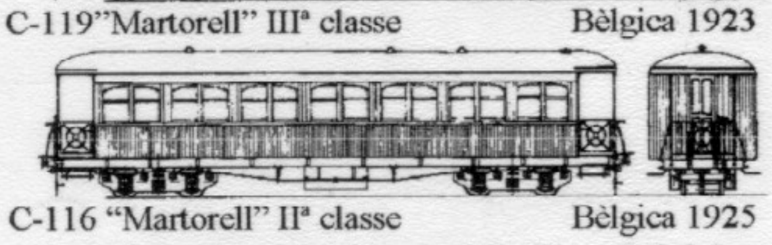
F-6 Furgó d'equipatges Barcelona 1892



S-401 Tancat de mercaderies Bèlgica 1920



C-119"Martorell" IIIª classe Bèlgica 1923



C-116 "Martorell" IIª classe Bèlgica 1925

No s'han dut al Museu del Clot del Moro (Generalitat), com hagués estat normal en cas de necessitats d'espai, ni al Museu del Ferrocarril de Vilanova (Fundación de los FFCC españoles, de la que FGC n'és membre). No s'han venut a altres administracions amb mes sensibilitat, i/o necessitat d'aquest tipus de material (Museo de Ponferrada), ni tan sols s'ha temptejat vendre'ls a les associacions.

Recordem que va ser gràcies als aficionats com l'any 1978 es va salvar l'escàs material històric que avui disposa FGC.

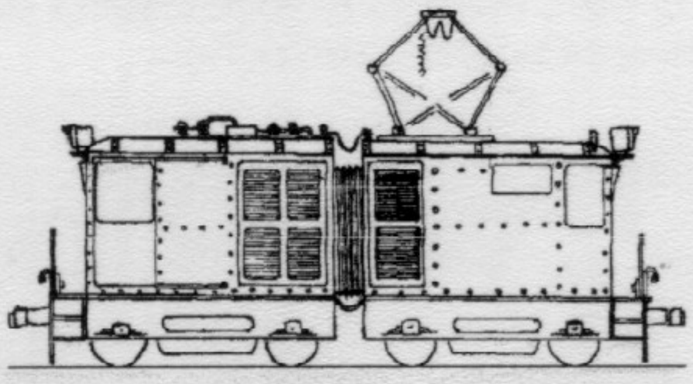
Tampoc s'ha permès que el ferraller se'ls emportés sencers, exportant vergonya.

Senzillament han estat eliminats de la forma mes directa. Ja no hi son, ja no existeixen. Ja no queda cap possibilitat de recuperació, ni d'anar-los a plorar enlloc.

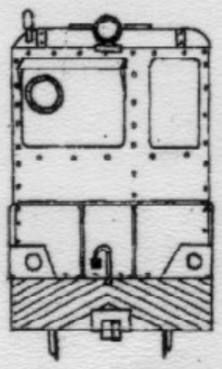
Catalunya ha perdut la possibilitat de recuperar aquest material històric. A fer punyetes ! (acaba a l'altra pàgina)

INVENTOS CIENTÍFICOS DEL CAPITÁN LETTUCE

"LOCOMOTORA ARTICULADA 2 EN 1"



Con ánimo de iluminar mentes creadoras, el capitán Lettuce expone algunas ideas de su invención, en la confianza de que serán recibidas sin acritud y puedan ser de interés.



La locomotora "dos-en-uno" está hecha con dos bastidores motrices, y su carroceria es de planchas de acero atornilladas formando estructura. El fuelle de comunicación es de hule grueso plegado y reforzado con varillas. Los balconcillos, junto con el ventano anti-vaho, los faroles, la visera, el pantógrafo y las mangueras, le dan un romántico aspecto del "Norte" que a muchos ha de complacer.

JORNADA DE SOLIDARITAT VIA 0

El pròxim diumenge 14 de Novembre, igual que altres anys, els petits trens de les associacions de Catalunya i València, i coordinats per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, celebrarem la ***Jornada de Solidaritat Via 0***.

La jornada consisteix en fer circular els trens destinant íntegrament l'aportació dels viatgers a obres benèfiques.



El Tren de Palau, ho lliura a l'entitat que decideix la Regidoria d'afers socials de l'Ajuntament. Fem una crida als socis i amics per a que vinguin aquest dia i comprin bitllets a la taquilla.

Procurem que no passi com altres anys, que per a compensar la minsa recapta i acostar-se a la quantitat de l'any anterior, els socis presents a l'hora de plegar, han posat diners propis per salvar la cara a l'entitat.

VIIè ANIVERSARI

Han passat set anys des d'aquell primer dissabte de novembre. Era l'any olímpic 1992, i tan sols feia 5 mesos que s'havia constituït l'Associació, en un acte legal en presència dels 6 membres fundadors.

Procedent del parc del Castell de l'Oreneta, aquell dissabte va arribar tot el material mòbil. Dues màquines i dos vagons. La màquina diesel hidràulica 1.601 d'en Jordi Viñas, i el tren de vapor d'en Pere Mula format per la locomotora a vapor 201, i dos vagons de 2 eixos, un de vores altes (seient del maquinista) i un altre de vores baixes per a viatgers. Res mes.

Per guardar el material d'aquests socis es va comprar un contenidor. Al seu interior s'hi van muntar les vies que en Pere s'havia fet al pati de casa seva per a les proves de la 201. Fora del contenidor tan sols dos trams de 18 metres que avui son l'inici de les vies 1 i 2 del Dipòsit de Can Boada-Enllaç. Unes poques eines de fer ciment i soldar ferros eren tot l'utillatge.

El nombre de socis es podia comptar amb els dits de les mans. Per a comprar el contenidor i ferro per a fer vies, alguns van haver de gratar-se la butxaca.

Però hi havia el mes important, la il·lusió, les ganes de créixer i la generositat que ens van permetre superar les dificultats i recels inicials (propis del desconeixement de les persones) i tot el que havia de venir després, mes tard.

La duresa del treball i el projecte en si mateix (tot un somni per als aficionats, d'aquells que només passen un cop a la vida, ho agafes o ho deixes córrer) van consolidar un grup heterogeni de persones que es complementa en certa manera, sobre una base (principi indispensable) de confiança i bona voluntat.



Grava, ciment i ferro. Tallant 15.000 travesses, fent 60.000 soldadures, cadascú en el que bonament podia, encara que només fos per aguantar la següent travessa, vam anar fent avançar el nostre petit camí de ferro.

Recordem aquesta època en la que vam viure l'afició al ferrocarril com autèntics pioners, com els "xinos" de la Unión Pacífic.

Però ara encara no és l'hora de fer el balanç, això deixem-ho per al 10è aniversari, l'any 2002. Ara celebrem tan sols que aquell nombre de socis s'ha multiplicat per 12 i aquells primers metres de via, ara son 2.900.

IIIª TROBADA DE COTXES CLÀSSICS I ANTICS DE PALAU DE PLEGAMANS

Coincidint amb la XVIIIena edició de la **Fira-Palau**, (a la que la nostra entitat hi ha estat present amb un stand) i organitzat per l'Associació de Comerciants junt amb l'Agrupació de Tallers, el passat diumenge 3 d'octubre s'ha celebrat una alegre trobada d'automòbils.

La novetat d'aquest any ha sigut fer una petita excursió amb els cotxes veterans fins al Parc de l'Hostal del Fum, trobant-se amb el nostre petit tren.

En arribar, els 58 cotxes van fer una curiosa desfilada pel parc fins a l'estació de Can Boada-Enllaç. Allà van aparcar ordenadament davant del dipòsit de material del ferrocarril, i els seus 130 ocupants van poder admirar les instal·lacions i projectes en curs.

El nostre soci, en Sebastià Portella, en nom de l'entitat els adreçà les paraules de benvinguda en un petit discurs preparat per a l'ocasió.



Tot seguit els participants a la trobada van viatjar invitats per l'Associació en un tren de vapor que, encapçalat per la 060 "Big Viñas" es va formar amb gairebé tot el material remolcat disponible.

Hi havia moltes persones que, vingudes expressament per l'atracció dels cotxes, quedaven admirades del parc i el seu tren.

Ens ha sorprès trobar, encara ara, després de 7 anys, gent de Caldes o Palau comentant que, havent-hi passat pel davant mes de mil vegades, no coneixien el tren petit.

PAELLA

Coincidint amb la visita dels cotxes antics i la prova de càrrega remolcada de la "BV", per iniciativa del nostre soci en "Paco" Martín, i decidit pràcticament d'un dia per l'altre, hem pogut tornar a assaborir la paella de marisc que ell sap fer amb mà de mestre.



A la taula n'hi havíem uns 25 o 30, la paella de 40. Algú en vol més ?.

Després de dinar, en Paco ens va prometre que un diumenge, per esmorzar farà "migas".

FIRA PALAU

Durant els dies 1,2 i 3 d'octubre s'ha celebrat la Fira de Palau que cada any organitza l'Associació de Comerciants.

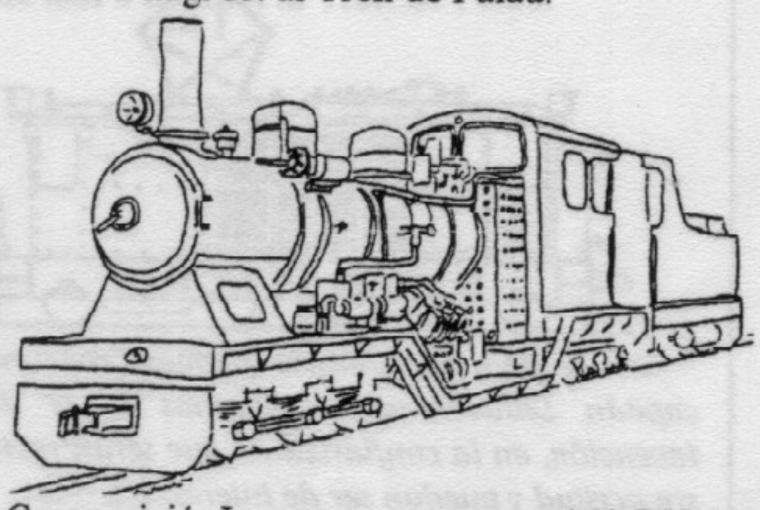
Aquesta vegada, el Tren de Palau ha estat invitat com una entitat cultural de la Vila, i ha disposat d'un stand de 6 m^2 per exposició.

El vocal de Publicacions i Fons Gràfic, en Josep Guerrero i el d'Instal·lacions Elèctriques, en Lluís Fernández han cobert la presència de l'Associació durant els tres dies i, amb el suport del secretari, en Pere Mula i el president en Jordi Viñas, han dut a terme les funcions de representació i relacions públiques.

Com anècdota, podem explicar que n'hi va haver un que, mentre mirava les fotografies del Tren de Palau, anava explicant als seus acompanyants que allò era l'antic tren de Mollet a Caldes, i que ara funciona al parc de l'Hostal del Fum.

UN TREN DE... NASSOS !

Aquest tren va ser realment extraordinari. Aprofitant la concentració de cotxes antics del dia 3 d'octubre, es va invitar als seus 130 ocupants a viatjar en la composició mes llarga que mai s'hagi fet al Tren de Palau.



Composició: Locomotora a vapor 060-BV-01 seguida del seu tènder - tres cotxes coberts sèrie 400 i 500 - locomotora 4221 remolcada per servir el fre - dos cotxes coberts sèrie 860 - un cotxe descobert sèrie 850 - tres cotxes descoberts sèrie 800 - un cotxe descobert, de fusta - un altre cotxe descobert sèrie 800.

El tren va sortir de la via 4 de Can Boada fent tot el recorregut sense cap incidència, i seguit per molta gent encuriosida que feia fotos i vídeos.

Moments abans d'atacar la rampa, una breu parada tècnica al Clot-Mirador, va servir als viatgers per acostar-se a mirar la màquina, i fer comentaris de tota mena.

Dues màquines de suport logístic, una davant i l'altra al darrera, van circular fins al Clot-Mirador, i després van seguir el tren juntes, a distancia fotogènica en el viatge ascendent.

EDITORIAL

(ve de la pàgina anterior)

Es pot argumentar que aquest material no estava catalogat com patrimoni històric, (els frescos romànics descoberts a Cardona ni el retaule trobat darrera un altar tampoc ho estan de catalogats) però aquesta és tan sols una situació administrativa temporal, o una explicació per sortir del pas i no pot justificar l'acció negligent ni deixar-la impune. En tot cas caldrà preguntar-se perquè encara no ho estava de catalogat i protegit per la llei?. I l'altre material històric, el propi d'FGC, el que no és ni de l'AAFCB ni de l'Ajuntament d'Olot, quina protecció l'empara d'aquests "administradors"?

Costa de creure que sigui l'empresa que en els darrers anys s'ha caracteritzat pel dinamisme i modernització que l'han portat, amb tecnologia punta a nivells de qualitat i servei comparable als millors del Mon. Una empresa que no ha descuidat en cap moment, fins ara, el seu patrimoni històric i junt amb el d'altres propietaris que manté en dipòsit, ha sabut fer compatible de forma intel·ligent i exemplar la modernitat amb els trens antics, el servei quotidià de transport, amb una encomiable tasca de divulgació cultural, i promoció del medi a través del material històric.

Alguna cosa ha d'haver canviat en aquesta empresa pública que, recordem-ho, és de tots, en la que els seus administradors son simplement empleats públics i no pas "amos" de res.

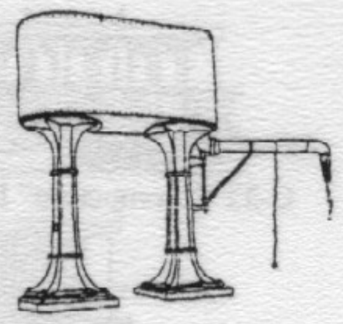
I ara que es pot fer ? ... Desgraciadament per salvar el material, res. A qui cal exigir la responsabilitat de la desfeta?

La ràbia és tan gran que qualsevol pot estudiar emprendre accions legals que portin els responsables davant dels tribunals. Amb quin dret i per quina raó s'ha eliminat bens culturals de propietat pública, els únics supervivents d'aquest tipus al parc històric d'FGC?

La destrucció del patrimoni cultural preservat, amb papers o sense, ja no pot ser acceptada per la societat amb la tradicional resignació d'altre temps, que ara vivim en un estat de dret democràtic, a punt d'entrar al tercer mil·leni !!

AIGUADA

Es segueix treballant en l'aiguada, que és una rèplica a escala 1/2 de la que hi ha a Monistrol (FGC) i procedeix de Hervàs (veure EV4 nº 11. Ara estan enllestides i emplaçades al seu lloc les dues columnes i està en fase de muntatge l'embolcall del dipòsit. També hi ha feta la vàlvula de descàrrega i es disposa de la de càrrega amb la seva boia corresponent. Falta altres elements com el regle de nivell i la boca de sortida.



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 22, desembre 1999

El tren de foc es responsable de la creació d'una cultura fugaç, simpàtica i irrepetible.



Los objetos caen al suelo por la fuerza de la gravedad, pero si esta fuerza no existiera, caerian por su propio peso.

PROVES de CÀRREGA dels PONTS de PALAU

Se sap que ens curem en salut, però s'ha volgut fer una senzilla prova, només per a saber fins a quin punt.

Es tracta de mesurar la fletxa, o grau de corbament dels ponts, fent-los aguantar el pes mes gran que tenim per posar-hi. Per això s'ha format un tren de proves amb el tractor 801, tres Compendium, el tractor D9 i la locomotora 060-BV-01 unida al seu tender.

En primer lloc, i amb el pont lliure de càrrega, es mesura una distancia de referència des de l'extrem d'una pica clavada al fons del riu, perpendicularment al centre del pont.

A continuació es carrega el pont i es torna a mesurar la distancia. La diferencia que s'obté és la fletxa amb el pont carregat.

El pes màxim que hem pogut posar sobre el pont ha estat situant el primer bogie de la BV al centre, i sense desacoblar el D9.

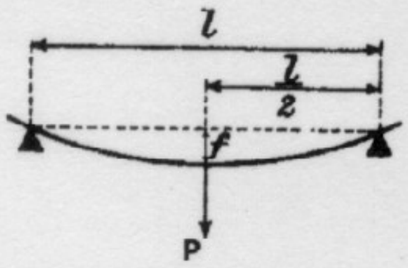
En aquestes condicions hem mesurat les fletxes:

Pont nº 1 "Warren"	1 mm
Pont nº 2	4 mm

La longitud dels ponts és de 7'5 metres.

Aquests resultats, molt millors del que esperàvem, ha fet innecessari repetir les proves al pont nº 3, que és idèntic al nº 2, ni provar amb càrregues mes lleugeres com el segon bogie de la BV, o desacoblant el D9.

A efectes de resistència de materials, el model correspon al cas d'una biga suportada entre dos punts (no encastada) amb la càrrega centrada sobre la secció perillosa (no uniformement repartida), o sigui el cas mes desfavorable.



Per a bigues estàtiques en edificis es normal una fletxa (f) màxima $f < 1/500$ de la llum (l), i en el càlcul de ponts, ponts-grua i estructures dinàmiques, maquinaria: $f\,max. < 1/1000$.

En el nostre cas l'assaig ha donat:

Pont nº 1 "Warren"	1/7500
Pont nº 2	1/1875

És a dir, 7'5 i 1'8 vegades millor del normal.

ALTRES FC

· Monistrol - Montserrat ·

El cremallera tornarà a Montserrat.

A partir de la primavera del 2002 es podrà arribar a Montserrat en tren, ja que un nou cremallera enllaçarà amb la línia del ferrocarril Manresa-Barcelona de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. El projecte realitzat per FGC preveu la construcció d'una línia nova de ferrocarril cremallera, que enllaci amb l'estació de Monistrol.



El traçat

El tren seguirà el traçat de l'antic cremallera. Sortint de l'estació de Monistrol FGC a la línia Barcelona-Manresa, i es farà el transbordo a peu d'andana. A partir d'aquest punt, es bifurcarà per travessar el riu Llobregat per un nou pont cap a l'estació Monistrol-Vila. Ací hi haurà un aparcament per a 1.000 turismes i 100 autocars, amb accés directe des de la carretera C-1411. Un cop passat Monistrol, i pujant la forta rampa, es recupera també l'antic tram de doble via (a mig trajecte) que permet l'encreuament dels trens. Finalment s'arribarà a l'estació de Montserrat, al costat del monestir, al cap de 5 quilòmetres i 80 metres. Aquesta estació terme quedarà sota l'actual aparcament de Montserrat, al mateix indret on hi havia hagut l'antiga.

Els trens

El parc mòbil estarà format per cinc unitats elèctriques, climatitzades i amb vidres panoràmics per garantir la millor visibilitat als passatgers, es faran seguint el model suís. El sistema de tracció serà mixt, per adherència en el primer tram (entre l'estació d'FGC i l'estació de Monistrol-Vila) i per cremallera fins a Montserrat. Gràcies al sistema mixt les unitats del cremallera es podran desplaçar amb llibertat als tallers d'FGC per fer les tasques de manteniment.

La seguretat

El nou tren aprofitarà l'experiència de FGC al cremallera de Núria, utilitzant els sistemes de cremallera més perfeccionats.

La senyalització, sistemes de seguretat, supervisió, circuits tancats de TV, megafonia centralitzada i punts d'ajuda al viatger, seran com els de la xarxa d'FGC. La circulació es controlarà, com tota la línia Llobregat-Anoia, des del Centre de Comandament de Sant Boi.

El servei

La durada del trajecte de Monistrol-Vila al monestir serà de 10 minuts. Cada hora hi haurà enllaç amb els trens de la línia Barcelona-Manresa. En moments punta un tren cada 15 minuts, amb una capacitat de transport de 1.350 passatgers/hora, podent absorbir, el 70% dels visitants que arriben per carretera. La utilització del cremallera, en detriment del cotxe, permetrà reduir la contaminació acústica i la derivada del combustible dels automòbils.

Les previsions d'utilització

A partir del tercer any es preveu que prop d'1.150.000 visitants (46% del total) optin pel cremallera, induint mes de 40.000 viatgers nous a la línia Barcelona-Manresa d'FGC.

El cost de la inversió

Infrastructura i instal·lacions	3.185
Material mòbil	2.730
Aparcament	701
Total milions de pessetes	6.616

FGC

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

FGC respon

En ús del dret a rèplica per al·lusió, per a que hi hagi una informació mes objectiva i un coneixement complet del tema, tot seguit transcrivim la carta rebuda d'FGC, en la que l'empresa dóna a conèixer el seu punt de vista sobre l'afer del material antic desballestat.

Barcelona, 5 de novembre de 1999

Sr. Pere Mulà

Senyor,

En la publicació "extensió via 4" de la vostra entitat, corresponent al mes de novembre, publiqueu un editorial referit al desballestament d'un material mòbil d'FGC.

Voldria, en primer lloc, expressar-vos la nostra sorpresa per no haver estat consultada la nostra versió dels fets abans de la seva publicació. És pràctica habitual en tots els mitjans de comunicació fer-ho per tal de garantir, l'autor, una informació més objectiva.

Tanmateix i malgrat que l'editorial ja ha estat publicat, creiem d'interès fer-vos-hi arribar la nostra explicació pel que, al menys, la presidència d'aquesta entitat tingui un coneixement complet del tema.

El cotxe C-32 pertanyia a la mateixa sèrie que els cotxes C-35 i C-36, el primer dels quals ja ha estat restaurat i el segon pendent de restaurar i es mantenen a FGC. Cal recordar que el nivell de deteriorament del C-32 comportava una restauració total. En aquest cas, doncs és evident que es conserven dos cotxes de la mateixa sèrie.

Els cotxes C-116 i C-119 es trobaven en un estat de total abandonament i hauries requerit una reconstrucció total. En aquest cas, com en l'anterior, disposem del cotxe C-117 que està restaurat.

Els cotxes F-6 i S-401 estaven, malauradament, en una situació de deteriorament que implicava una restauració total. I si bé del mateix model no queden vehicles exactament iguals, en el cas de l'F-6, FGC disposa del cotxe F-13, molt similar, però no idèntic, que està perfectament restaurat i en perfecte estat de marxa. En el cas de l'S-401, malgrat no disposar d'un vehicle igual o de característiques similars, la valoració històrica que tenia, donat que havia estat destinat a tot tipus d'usos, fins i tot com a magatzem, ens va obligar a prendre la decisió del seu desballestament.

Estigueu segur que FGC seguirà mantenint una política compromesa amb el manteniment del seu patrimoni, com ho demostra el nombre de vehicles restaurats, les circulacions de material històric, la seva vinculació activa a la Xarxa de Museus de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya i les accions adreçades a les escoles per apropar el món del ferrocarril i la seva història, als escolars de Catalunya

Creiem que aquesta informació us permetrà conèixer el perquè d'una decisió que FGC, com empresa pública, ha hagut de prendre, intentant mantenir el difícil equilibri entre unes inversions costoses vinculades a un deure moral amb la història del nostre país, i una acció empresarial que ha de donar resposta, també, a les exigències socials de rendibilitat i d'aprofitament dels actius.

Agraint la vostra atenció, us saludo atentament,

Francesc X. Balagué i Gea.

-Comunicació-

PERSONATGES

A les associacions hi ha de tot. Com diu un amic nostre, el tren és gent ... I és bo que sigui així, i que valorem només les coses bones de cadascú. De les altres, tots en tenim encara que no les veiem.

El personatge d'avui és fàcil d'identificar, sobre tot pels que ens hi posem els diumenges a l'hora de fer anar els trens.

Ell arriba amb una maleteta de fusta que s'ha fet per a guardar els bitllets de cartó i evitar que agafin humitat, cosa que dificulta el picar-los amb l'obliterador. Amb la seva bata blava, passa l'escombra als vagons i reuneix la campana amb la compostora. Quan s'acosta l'hora del primer tren, ja ho té tot a punt, preparat i amb les claus de l'estació a la mà, es passeja impacient per l'andana, convocant amb un dit amenaçador, els trens i els maquinistes... que mai acaben d'esmorzar.

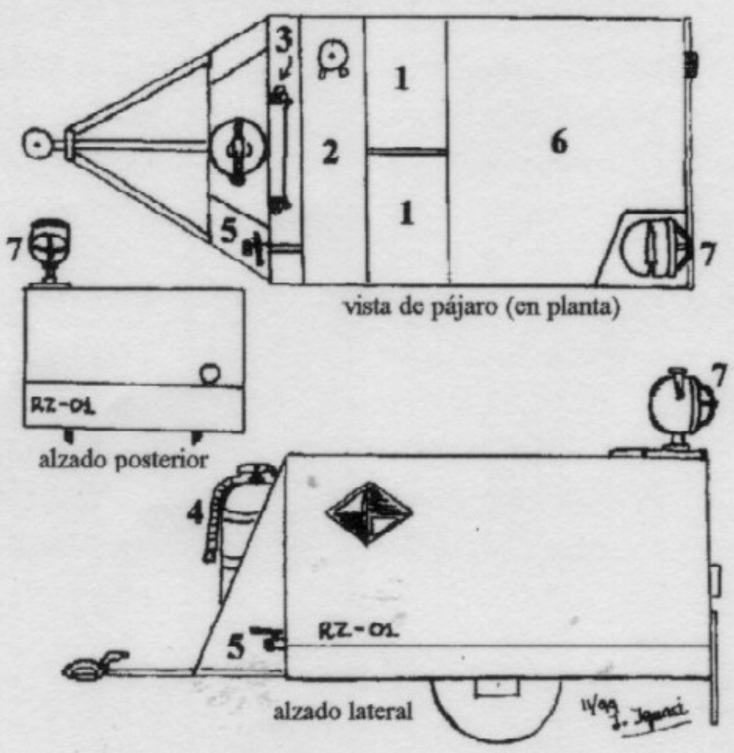


És la cara amable que troben els que venen al tren, amb ganes de participar en el "rol" de passatgers. Fa la seva tasca amb professionalitat, com un "taquilleru" dels d'abans. Sempre te una resposta ràpida preparada i mai, mai s'ha quedat sense canvi.

INVENTOS CIENTÍFICOS DEL CAPITÁN LETTUCE

Aclaración.- La obra creativa del capitán Lettuce, se divide en 'antes y después' de acusar la bajada de una barrera de paso a nivel sobre su cabeza. Por lo razonables o estrambóticos que parezcan al lector, podrá deducir a que época pertenece cada proyecto.

"REMOLQUE 'COMODÍN' PARA ZORRILLA"



1.- Cofres cerrados para herramientas.
2.- Depósito agua potable. Usos varios.
3.- Manguera enrrollable. Regar, cemento, etc.
4.- Extintor o cosa parecida.
5.- Grifo salida agua depósito 2.
6.- Compartimento de carga. Parpalina, etc.
7.- Foco retràctil giratorio (a pilas o célula).

ANIVERSARI

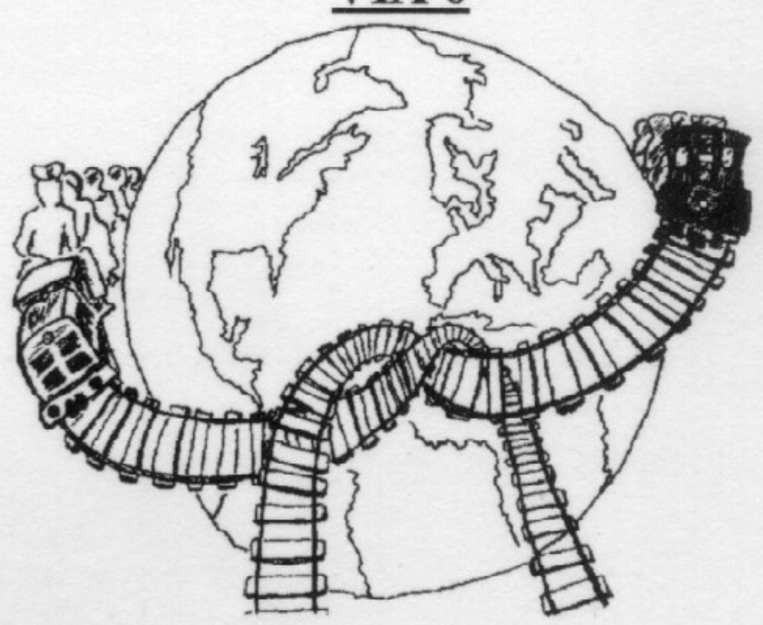
Durant tot el dissabte 6 de novembre hem celebrat el 7è aniversari de l'associació. La festa ha consistit en una diada social i la presentació, exclusiva per als socis, de la màquina de vapor 060-BV-01.

Al mateix temps s'ha pogut comprovar l'avançat estat de construcció de l'emblemàtica aiguada i la locomotora de l'entitat. Al llarg del dia han acudit uns 50 socis.

L'acte central ha estat el sopar de festa. Al voltant de la taula del restaurant 'Can Molinot' (obert especialment per nosaltres) ens hem aplegat 38 comensals que, invitats per l'associació, hem brindat pels 7 anys passats, i els que puguin venir.

Després han continuat les circulacions del tren de vapor, fins passada la mitjanit, havent recorregut en total uns 40 km.

JORNADA DE SOLIDARITAT VÍA 0



Als circuits ferroviaris en miniatura s'ha fet, l'anunciat 14 de novembre, com altres anys, una jornada de solidaritat en la que, l'aportació dels viatgers es destina a obres benèfiques.

Al Tren de Palau, que és dels que normalment recullen menys, aquesta jornada ha estat particularment dolenta, doncs va ploure i només es va fer un recorregut amb 10 viatgers, que van tornar ben remullats, igual que la màquina i els vagons. Els socis presents a l'hora de plegar, després d'eixugar el material van comprar uns quants bitllets, per que l'associació no fes el ridícul. Total entre socis i viatgers, 33 bitllets. En altres circuits va fer millor temps i la Jornada va ser mes normal.

Després de parlar-ne amb l'organització, es va quedar en repetir la jornada el diumenge següent, dia 21 de novembre. El resultat encara va ser pitjor; va nevar. O sigui que la Jornada de Solidaritat Via 0, zero. Els 33 bitllets del dia 14 els ajuntarem amb els de l'any que ve.

extensió via 4

I res mes. Això ha estat tot. Amb el nº 22 d'EV4 que teniu a les mans s'acaba un cicle. No sabem si ens desgavellarà l'efecte 2000. Extensió Via 4 no ha pogut adaptar-s'hi (com han fet els bancs) doncs no creiem poder arribar ni al número 10. Mes aviat cada número ha sigut com un nou miracle caigut del cel.

Ja ens trobarem doncs, potser.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a posar-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 23, gener 2000

Només es vell qui es queda sense projectes.

RÀDIO

Ràdio Palau 91'6 MHz FM - 24/11/99 En el programa setmanal que l'emissora dedica a les associacions del nostre poble, els socis Srs. Pere Mula i Josep Guerrero expliquen la nostra entitat en vint minuts.

Remarquen la seva consolidació al llarg dels set anys que porta d'activitat, així com el fet d'estar lliure de deutes. Com projectes mes immediats comenten la famosa locomotora "Big Viñas" i l'aiguada tipus "Monistrol".

També fan referència als altres projectes mes necessàris que, per la seva envergadura, forçosament hauran d'anar acompanyats de la mà de l'administració i/o d'algun patrocinador.



ELECCIONS 2.000

Les candidatures que es presentin a l'Assemblea General per a les pròximes eleccions de Junta Directiva, han de cobrir els càrrecs de President, Secretari, Tresorer i un mínim de cinc vocals. S'han de lliurar en forma de llista al Sr. Tresorer, en Pere Mula, abans de començar la sessió. És responsabilitat del primer signant que els membres de la seva llista siguin socis amb capacitat legal per a ser elegits i no incorreixin en cap tipus d'incompatibilitat.

Els caps de llista presentats amb suficient antelació, podran usar - amb finalitat electoral - els canals de comunicació de l'entitat, que son : el taulell d'anuncis, el butlletí TREN DE PALAU, el full informatiu EXTENSIÓ VIA 4 i un conjunt de sobres de l'associació, confegits amb els noms i adreces de tots els socis. Mes detalls a l'EV4 nº 15 publicat l'Abril del 1999.

HUMOR MUT



ASSEMBLEA GENERAL

Convocatòria

En compliment del que disposen els estatuts, es convoca a tots els socis a reunir-se en Assemblea General Ordinària a la seu social de l'entitat, masia Can Cortès, c/. Reial 56 d'aquesta vila, el dissabte 4 de Març de l'any 2.000, a les 18'30 hores en primera convocatòria i, si cal, a les 19'00 en segona amb el següent:

ordre del dia

1. Lectura i aprovació de l'acta de l'Assemblea anterior.
2. Lectura i aprovació de la memòria anual d'activitats de l'any 1.999.
3. Examen i aprovació de l'estat de comptes de l'exercici i situació a 31 de desembre de 1.999.
4. Elecció de la nova Junta Directiva.
5. Examen i aprovació del pressupost per a l'exercici de l'any 2.000.
6. Precs i preguntes.

assistència a les Juntes Generals

Tenen dret a assistència, participació amb veu i vot, elegir i ser elegits, tots els socis numeraris amb capacitat legal, existents a la data de la reunió.

Es podrà demanar la targeta personal d'assistència, la qual serveix també, si és el cas, per a delegar la representació i vot en un altre soci.

Els menors de 18 anys tenen dret a estar representats, amb veu i vot, pels seus pares o representants legals vàlidament acreditats.



SOPAR

Un cop acabada l'Assemblea es farà, com cada any, l'acostumat sopar al mateix lloc de sempre. Restaurant Cal Joan Tel. 93 864 57 52.

- menú -

- Entremesos mixtes.
- Graellada de carn.
- Copa de gelat, o flam, o crema catalana.
- Copa de cava, aigua i vi a discreció.
- Cafè, tallat o cigaló o trifàsic.
- Licors a compte de cadascú.

Preu aproximat per persona ≈ 2.500'- ptes.



INTERNET

Els amics de la "Soci" ens informen que a partir d'ara, la seva revista "CARRIL", de la que acaben de treure'n el nº 53, compta amb una pàgina WEB.

http://WWW.geocities.com/revista_carril

E-mail: revista_carrl@yahoo.com

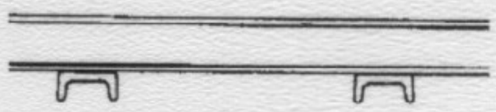
A través d'aquesta eina, es pot obtenir en ordre alfabètic, el llistat de tots els articles de sumari publicats, acompanyats de la foto de portada. Sense ser tan complert com els índexs que publica periòdicament la revista, és útil per a buscar ràpidament un tema.

CARRIL és una revista feta amb rigor, ben documentada i amb articles tècnics d'un alt nivell, ben redactats i entenedors per a tot aficionat al medi ferroviari, que moltes vegades son autèntiques monografies.

VIA I OBRES

La "brigada" està fent una actuació puntual al tram comprès entre l'estació del Pont de Pedra i el pont nº 3. Aquesta part de la secció 5ena està sobre un terreny molt inestable que, degut a les filtracions del rierol interior del parc cap a la riera, és molt tou i s'hi enfonsa el balast lentament.

La primera prova feta va consistir en substituir la via per un model de composició 60/600 en un tram recte de 18 m, a la sortida de l'estació. Això va donar molt bon resultat. Ara es prova una altra solució que no obliga a substituir la via complerta, i consisteix en desdoblar les travesses muntant-ne una de nova al costat de cada una de les que ja hi ha.



Via de composició normal 40/500

D'aquesta forma s'aconsegueix doblar la superfície d'assentament sobre el balast, reduint-ne la pressió a la meitat.

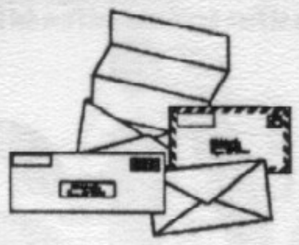


Via de composició 40+40/500

Ens trobem cada dissabte a les 8'30 al restaurant Can Molinot. En mig d'un bon esmorzar que s'allarga mes d'una hora, cada setmana fem una reunió informal de socis comentant l'actualitat ferroviària en general, la marxa de l'associació, s'atén el correu i les relacions, es discuteixen els projectes i es reparteixen les tasques a fer.

Can Molinot està al km 5'5 de la B-143 (Mollet-Caldes) dins el terme de Palau. Hi ha parada d'autobús (Sagalés) i pàrquing propi a 5 metres de la porta. Tel : 93 864 60 03.

CORRESPONDÈNCIA



Reproduïm un extracte de la carta rebuda del nostre soci en Francisco Urdi.

"Feliz Navidad y próspero año nuevo 2.000 siglo XXI les desea ... jefe de estación de Can Boada término del Tren de Palau numeral 92".

"Además os pido por favor que me envieis propaganda de todas las trubadas que se hagan de vaporistas en Cataluña y en el resto de España ... plano de la zona ... en que estación me tengo que bajar ... precio de la comida ... la dirección de Comunicación Corporativa y Relaciones Externas para hacer fotografiías ... todo esto me lo enviais a ..."(*).

"También quiero deciros que dispongo de un equipo completo de uniformes de jefe de estación y factor de circulación. Algunos de vosotros ya me conoceis y otros no. En las trubadas de Masnou, Terrassa, Vilanova, Cornellà y la Oreneta he hecho de jefe de estación, factor de circulación y guardabarreras. A donde no he estado nunca son Castell d'Aro, Benicàssim y Riba Roja".

"Con un cordial saludo y un fuerte abrazo amigos y familiares ... jefe oficial de Can Boada término ferrocarril del tren de Palau de Plegamans".

(*) És norma de l'Associació, mantenir la confidencialitat de les dades personals dels socis. La correspondència per al Sr. Urdi, es pot adreçar a la seu de l'entitat, indicant en el sobre "a l'atenció del soci nº 92".

Nota: en la transcripció, s'han canviat els topònims a la seva forma oficial.



Encara que, per tractar-se d'una activitat comercial, no hauria de tenir entrada en aquest full, val la pena fer una excepció i donar-lo a conèixer doncs és una altra forma de promoció del tren.

Un sorprenent espectacle de 40 minuts ple d'efectes especials en el que intervenen mes de 40 trens a escala 1:32. Asseguts en una tribuna mòbil, els espectadors es desplacen per 4 maquetes ferroviàries que recreen molts ambients urbans, industrials i rústics en moments històrics diferents.

Una instal·lació de 600 m^2 amb 70 kW de d'efectes lluminosos i 4 kW de so per a una banda sonora molt ben feta. Cafeteria i botiga d'objectes relacionats amb el mon del tren completen aquesta singular oferta lúdico-ferroviària. *Màgic BCN* és al nº 10 del passeig de Lluís Companys a Barcelona.T93 300 29 93.

FI D'ETAPA

En arribar l'any 2000 la Junta Directiva acaba el mandat quadriennal, segon des de la fundació de l'entitat. Cal renovar-se introduint sang nova, gent amb il·lusió i empenta.

A vegades es critica la Junta, dient que ha posat el llistó molt alt, i costarà que surtin continuadors.

Els que diuen això, potser pensaven que s'havia de fer una associació mediocre, sense continguts ni implicacions en el teixit social, sense projectes ni perspectives, i que tan sols calia un parell de ferros mes o menys paral·lels, per a passejar-se sobre rodes.

Alguns dels que estem ací, hi som perquè des d'un principi, vam creure que es pot fer alguna cosa diferent. Si no, ens aguséssim quedat on estàvem, o apuntat a una altra, que n'hi ha per triar.

Tren de Palau, no és ni està en un àmbit privat en el que hom pot fer i desfer, i anar com d'estar per casa. És una entitat pública, oberta i transparent, que es deu a la societat que l'acull. Amb el temps, cultivant les formes i les línies d'actuació, s'ha assolit un determinat prestigi, que ara permet abordar uns projectes d'altra forma inviables. Però no n'hi ha prou en somiar i plantejar idees, cal preveure'n els recursos, la logística i sobre tot, seguir-ne l'evolució sense deixar que es refredin. Per damunt de tot hem treballat per a posar a l'abast de tothom el somni dels aficionats: un tren quasi de veritat per a operar-lo amb vocació ferroviària.

S'ha jugat fort, molt fort doncs l'aposta era agosarada, i alguns hi han cregut des d'un principi. Venien d'altres associacions, d'altres trens, volien que això fos quelcom diferent, i en part ho han aconseguit. Tren de Palau avui està a l'altura de la millor oferta per als aficionats del país, sigui quin sigui el seu nivell tècnic, cultural o econòmic. No és doncs una qüestió prescriptiva de poder ni d'aficionats elitistes.

S'ha posat molta llenya al foc, i la resposta, algun cop, no ha estat del tot a l'alçada. El perfil característic d'alguns aficionats és, en general com per desgràcia passa a tot arreu, el de qui es limita a mirar, sentenciar i donar lliçons sobre el que fan els altres. El de qui mira com passen els trens, sense implicar-s'hi.

Qualsevol compromís pot ésser massa feina, i es corre el risc de descobrir les pròpies mancances. Parlant es pot interpretar qualsevol paper, en el treball d'equip es coneix a les persones.

Sovint, es nota com un recel cap al principi d'ajuda mútua, i col·laboració en el que és de tots que, present en els estatuts, tothom subscriu en associar-se. A la pràctica, hi ha qui només està pels seus afers.

Potser perquè a vegades el foc és massa viu, alguns corren perill de cremar-se i altres ni s'hi acosten.

Que s'ha de fer doncs, abaixar el llistó ? ... Tancar línies d'actuació ? ... Reduir el foc ?. Potser, però llavors a alguns se'ls veurà poc. Estaran fent coses a una altra banda perque ...

"Solo se vive una vez ... y es ésta !"

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL



Avenç provisional per a l'any 2.000

gener, del 14 al 16
Sinsheim - Alemanya
4ª trobada Indoor de Vapor Viu

març, 25
Federació Catalana d'Amics del F.C.
Assemblea General Ordinària a Torelló

abril, 30
Club d'Amics del F.C. de Cornellà
Jordiada

maig, 1
Federación Española
XXXVIII Congrés a Nerva (Huelva)

Maig, 7
Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril
Viatge

maig, 21
Associació d'Amics del F.C. de Vilanova
XIII Trobada de Vaporistes

juny, 17 i 18
Centre d'Estudis Modelisme Vapor BiS
24 Hores vapor viu al Parc de l'Oreneta

juny, 18
Associació d'Amics del F.C. de l'Hospitalet
Trobada

juny,18
Grupo Vapor Castellón (Benicàssim)
Trobada Ferrocarril del Farcha

juny, 25 i 26
Le Bouveret (Suïssa)
19ème Festival International de la Vapeur

juliol, de l'1 al 3
Club Ferroviari de Terrassa
V Trobada Internacional de Modelistes

juliol, 8 i 9
Tren de Palau - Ass.Cult. d'Amics del F.C.
La Nit del Tren VII

juliol, 22 i 23
Ass. d'Amics del F.C. de Vilanova
12 Hores de circulacions nocturnes

agost, 26
Tren de Palau - Ass.Cult. d'Amics del F.C.
Festa Major - Jornada de p. obertes

setembre, 2 i 3
Centre d'Estudis Modelisme Vapor BiS
Trobada al circuit del Parc de Catalunya

setembre, de l'11 al 17
MOROP
47è Congrés a Lisboa

setembre, 11
Centro Ferroviario Vapor Riba-Roja del Túria
24 Hores Vapor Viu

setembre, 24
Ass. d'Amics del F.C. del Masnou
Festa del Trenet

octubre, 22
Club d'amics del F.C. de Cornellà
Festa del Trenet

novembre, 4
Tren de Palau - Ass. Cult. d'Amics del F.C.
Festivitat del 8è aniversari

novembre, 12
A tots els Trens Petits de Catalunya i València
Jornada de Solidaritat Via "0"

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 24, febrer 2000

La tecnologia de fa un segle i mig mereix la consideració que molts cops se li nega, principalment per manca d'estudi i, sobretot, per un orgull desmesurat de la tecnologia del nostre temps.

ferroviarios

És la capçalera d'una revista que, des del juny de 1941, va publicar la llavors recent creada RENFE, i va ser l'embrió de l'actual VIA LIBRE. Reproduïm un problema de trens publicat al número 97 de FERROVIARIOS.

UN PROBLEMA FERROVIARIO EXTRANJERO
QUE HACEMOS NUESTRO



Dos trenes, uno ascendente con 25 unidades, y el otro descendente con 30, tienen que cruzarse utilizando una via de apartadero en la que solo caben 20 vagones.

Lector: Tu labor es conseguir que los trenes pasen con sus vagones en el orden exacto en que se encontraron. ¿Como lo harías?

MÀQUINES I VAGONS

En certa forma els grups humans, les associacions -de qualsevol tipus- tenen quelcom en comú amb els trens.

Per a posar-se en marxa i no quedar-se aturades necessiten qui els mogui, estirant-los o empentant-los. Com la locomotora i els vagons.

Hi ha qui fa de màquina, emprenent iniciatives, treball i activitat, i hi ha qui segueix darrera la màquina, i quan aquesta s'atura, també es para i es queda esperant, incapaç de prendre la iniciativa; com un vagó. També hi ha qui tan sols mira passar els trens... la vida.

El vagó però, és tan necessari com la màquina. Imaginem-nos un ferrocarril ple de màquines en frenètica activitat, amunt i avall, però sense vagons; de que serviria?. ... O el que encara seria pitjor: un munt de vagons sense màquina, que tan sols podrien circular baixant pendent avall.

Es evident que hi ha d'haver les dues coses, i està bé que es complementin funcionant ben acoblades. Encara que ..., ¿no seria millor que a l'associació, els seus membres components poguessin funcionar com trens automotors ?



TAMBÉ SE'N RECORDEN

Hem llegit a **Palau Informatiu** :

... Aprofito per recomanar, dins el meu modest parer, que a mes d'ampliar i subsanar els esmentats punts de convergència i accessos a polígons industrials, ja del tot necessaris ara, es fes un estudi de viabilitat tècnica al projecte de recuperar el tren que feia anys existí o instaurar un metro lleuger, tramvia, etc. que arribés fins al mateix Caldes. Vorejant la riera de Caldes i aprofitant les obres de canalització pendents a la mateixa, fou perfectament factible fer un vial ferroviari que, a mes de ecològicament net, descongestionaria el trànsit per carretera, comunicaria excel·lentment Caldes amb Barcelona, i aprofitarien amb els seus desplaçaments diaris, nombrosos treballadors de Caldes, Palau de Plegamans, Sta. Perpètua, La Llagosta, i Montcada i Reixac. ...

-Bernat Micó, P.I. nº 134 gener 2000 pag.4-.

ASSEMBLEA I ELECCIONS



Dissabte 4 de març 18'00 h. a Can Cortès

Assemblea General Ordinària de Socis

Elecció de nova Junta Directiva

Gran Sopar d'Homenatge... a la Junta !

No hi faltis, no t'ho perdis !!

VIA I OBRES

Els socis que, un dissabte sí i l'altre també, tenen cura de l'estat de la via, han acabat d'enllestir la correcció d'anivellament, amb aportació de balast i reforç amb doble travessa, de la secció cinquena, entre l'estació del Pont de Pedra i el tercer pont.

Aquest cop s'ha disposat d'una subvenció municipal per a la compra d'una part dels materials emprats, graveta de balast, perfil laminat de ferro per a les travesses, i elèctrodes de soldadura elèctrica.

Tot seguit es pensa començar la construcció d'una gravera, o dipòsit de graveta.

La conservació de l'infraestructura viària requereix disposar d'una reserva permanent de balast per a petites i mitjanes intervencions.

El cas es que, la pedra calcària ha mantingut invariable la seva densitat, o sigui pes específic, durant els ultims set anys, (aproximadament 1'8 kg/dm^3, gairebé 2 quilos per litre) però els socis que maneguen la pala per carregar la tremuja, cada cop acusen mes el pes de la grava. Per ells sí que passen els anys.



Sobre tot quan la pila comença a minvar, quedant mes lluny de la via, i a un nivell tal que obliga a ajupir-se.

Per això cal buscar solucions pràctiques per a des-sacrificar una tasca que, sent pròpia dels ferrocarrils, s'ha d'anar fent de tant en tant. La gravera és una d'aquestes solucions que poden fer mes assequibles certs treballs, rendilitzant-ne l'esforç físic. Cal recordar que és un joc ?.

VIATGES

Avanç Informatiu - Provisional -

abril, 2 - Diumenge -

Ass. d'Amics del FC de Barcelona

Viatge amb vapor per la línia de "Catalans", de Barcelona a Manresa.

maig, 7 (v. nota) - diumenge -

Ass. d'Amics del FC de Barcelona

Viatge amb la Alsthom 7.652 + "Luckies" de Barcelona a Portbou.

maig, 14 (v. nota) - diumenge -

Federació Catalana d'Amics del FC

S'està fent gestions amb RENFE per a fer un viatge amb la English Electric 7.702 + "5.000's" de Terrassa a Lleida, i amb la Babcock Wilcox 282F0421 de Lleida a Raimat.

juny, 9 al 13 - segona Pasqua -

Ass. d'Amics del FC de Barcelona
"Viatge de Primavera"
- Galícia i Conca Minaire d'Astúries -

Tren Turístic de Vapor
de les Comarques de Lleida
- Programació per a l'any 2000 -

abril, 15 - dissabte - a La Pobla de Segur.
maig, 14 - diumenge - a Raimat.
juny, 10 - dissabte - a La Pobla de Segur.
juliol, 2 - diumenge - a La P. de S. (raiers ?).
agost, 25 - divendres - a Raimat (nocturn ?).
setembre, 16 - dissabte - a La Pobla de Segur.
setembre, 24 - diumenge - a Raimat.
octubre, 15 - diumenge - a Raimat.

(**nota**) En la programació de la Federació Catalana d'Amics del FC publicada a l'anterior EV4 nº 23 hi havia anunciat el seu viatge anual per al 7 de maig. Coincidint en la mateixa data, l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona ha programat el viatge a Portbou. Per fer possible assistir als dos, el de la Federació s'ha desplaçat al diumenge següent, 14 de maig.

MATERIAL MÒBIL

Responent a alguns socis que ho han preguntat en mes d'una ocasió, es facilita el cost aproximat -fet per un dels proveïdors oficials del Tren de Palau- del conjunt bàsic d'eixos que podria ser un kit inicial per a la construcció de material mòbil.

8	mecanització rodes	mat. + m.o.	113.600'-
8	mecanització caixes	mat. + m.o.	57.100'-
4	mecanització eixos	mat. + m.o.	18.500'-
4	mandrinar pinyons	m.o.	4.000'-

nota) mat.: material. m.o.: mà d'obra.

Material: Acer E8 (equivalent a F125) tractat.



En aquests moments es segueix treballant a bon ritme en alguns projectes de material mòbil.

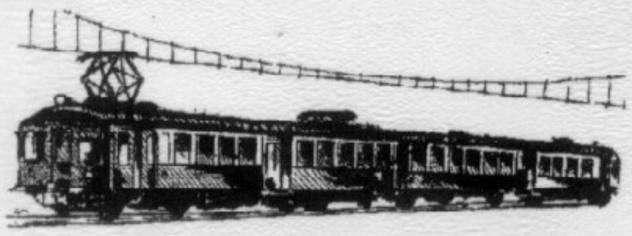
- La locomotora de l'Associació, després d'haver fet les proves de motorització i transmissions mecàniques, està en la fase de construcció de la carrosseria. S'ha projectat i tallat amb làser les parts, i ara cal unir-les per soldadura. També s'està desenvolupant els mecanismes de comandament per a fer-los ergonòmics i de fàcil maniobra. Està enllestit l'esquema dels circuits elèctrics, i a punt de començar el cablejat i preparació dels cofres i pannells de control.

Es necessita col·laboració per acabar aviat aquesta màquina i permetre el descans que es mereixen les màquines particulars que estan donant *"el callo"*.

- La locomotora Heisler 060 està desmuntada, per a procedir al folre de la caldera. S'aprofitarà el tenir el bastidor descobert per a fer el cablejat elèctric.

- El tramvia ha començat a "créixer cap amunt". Ja te coberts els laterals a l'altura dels seients, ha rebut els plafons davantals i uns "aparta-vaques", característics americans.

- També es treballa en l'electrificació de la "zorrilla" i la màquina d'en Lluís Fernández i en Josep Guerrero.



"DE CARA A LA PARED !"

- La Gran Maqueta -

Hi ha coses que desapareixen i tornen a aparèixer com els famosos "ojos del Guadiana".

Algú recorda la famosa maqueta que amb motiu de l'exposició **"EXPRÉS AL FUTUR"** es va muntar a l'Estació de França ?. Es difícil oblidar-se de la que primer deien era la maqueta mes gran del mon, després només d'Europa, que hauria de recórrer totes les grans ciutats d'Espanya junt amb l'exposició. Es realment difícil oblidar-se'n pel gran ressò mediàtic que va acompanyar l'ocasió, i ja va ser criticat als EV4 nº 11 i 12.

Per això no repetirem ara els detalls tècnics, els encerts ni les mancances. Recordem tan sols que el **Ministerio de Fomento**, junt amb el **CEHOPU** i el **CEDEX**, s'hi va gastar una bona piconada, (11.800 hores) en 213 m^2 de ... diguem-ne disseny estilitzat.

Un cop clausurada l'exposició, acabats els actes oficials del *"sesqui-centenario"*, aquell **Exprés al Futur** que havia de recórrer *"toaspaña, la húmeda y la seca"*, va desaparèixer pel túnel de l'oblit. Es va fer fonedís com l'exposició en conjunt, i mai mes se'n va a tornar a saber res.

De fet ens preguntàvem que se n'havia pogut fer de tota aquella baluerna milionaria en el que tantes empreses, institucions, centres oficials, universitats i persones hi estaven implicats. El projecte, així ens ho van vendre, estava pensat per arribar a les grans ciutats durant tot un any, i no tan sols tres mesos a l'estació de França.

Hi ha doncs la gran majoria de ciutadans de l'Estat espanyol que s'ha quedat amb un pam de nassos esperant la magna exposició.

I la maqueta ... ?

Sospitosament ressuscita, encara que oficialment no s'esmenta en cap moment la seva procedència de l'exposició.

I diem "sospitosament" perquè hem llegit, i vist les fotos (LA RAZÓN 28-12-99 p.30) que a l'Estació de Puerta de Atocha (Madrid), durant els mesos de gener i febrer, es pot visitar una gran maqueta de 213 m^2 amb *"la España húmeda y la España seca"*, junt amb els ponts, viaductes, estacions i altres elements que ja coneixem.

Però no, no pot ser. LA RAZÓN diu que, junt amb el modern tren AVE, hi circula el **"Tren del Centenario"** de Barcelona a Mataró, i això a l'estació de França no ho vam veure pas. Precisament aquesta era una de les grans mancances de la maqueta que havia de commemorar el "sesqui-centenario".

Cal preguntar-nos si un altre cop ens estan venent el mateix dues vegades ?. A nosaltres potser si, però als qui no van venir a l'Estació de França, no. A Madrid l'entrada només costa 500'- ptes, menys els descomptes que es fan als viatgers de *Regionales* (20%), *Cercanías* (40% en grup) i/o visitants del *Museo del Ferrocarril*.

Darrerament, un anunci aparegut a VIA LIBRE nº 427 p.85, ens treu de dubtes.

La d'ara és la **"La Maqueta del Milenio"**, en la que coincideixen totes les característiques i continguts de la frustrada exposició itinerant (no se'n fa cap referència), i a els estaments oficials anteriors, s'hi afegeixen el **GIF**, la **RENFE**, i la **Fundación de los Ferrocarriles Españoles"**.

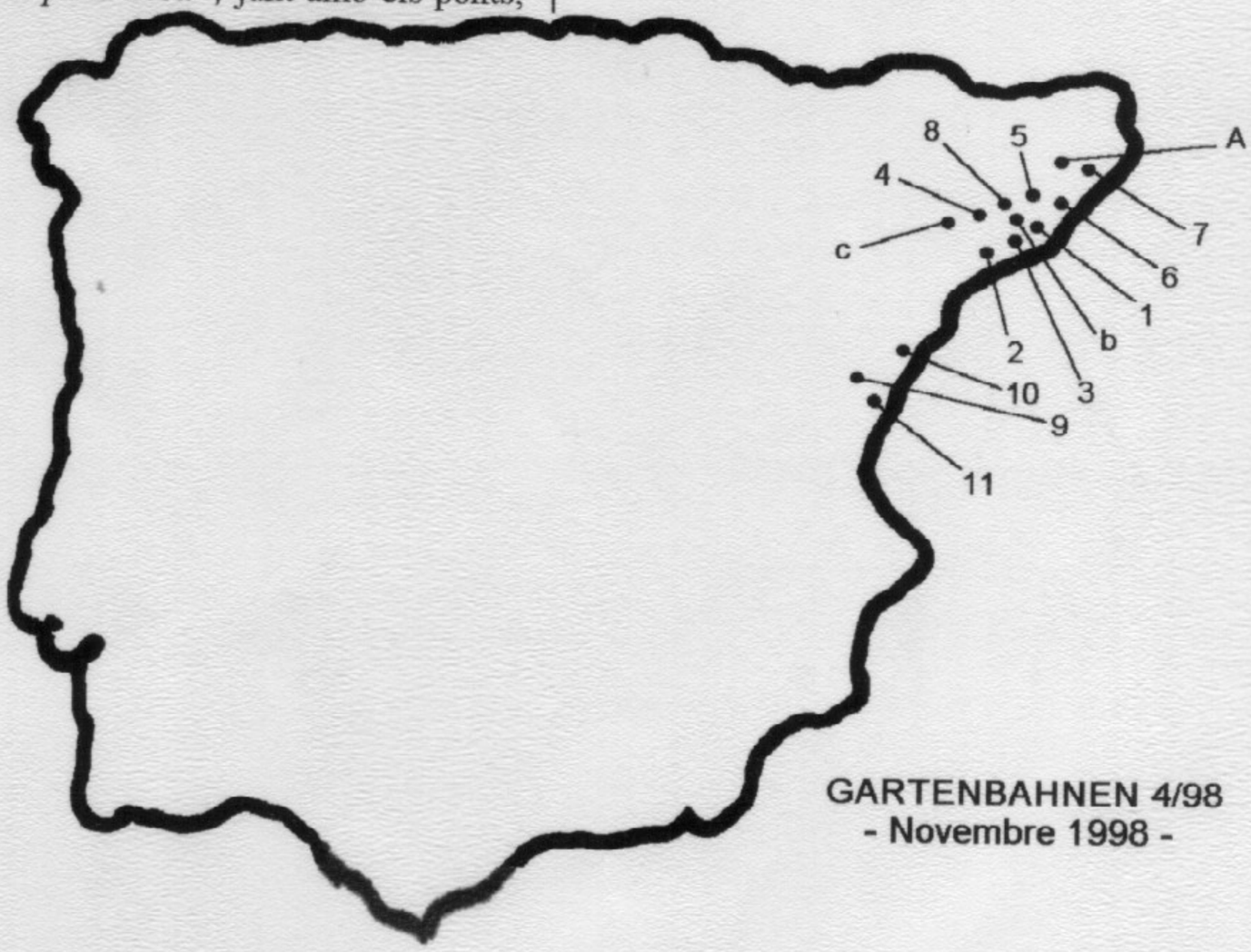
TRENS DE JARDÍ

Gartenbahnen in Spanien

De la revista alemanya Gartenbahnen, en traiem aquesta informació eloqüent:

	Instal·lació	5 "	7 ¼ "	256 mm
1	Barcelona	si	si	si
2	Vilanova	si	-	-
3	Cornellà	si	-	-
4	Terrassa	si	si	-
5	Palau	-	-	si
6	Masnou	si	-	-
7	Castell d'Aro	si	-	-
8	Sabadell	-	si	si
9	Roba-Roja	si	-	-
10	Benicàssim	si	-	-
11	Burjassot	-	si	-
A	Fornells	si	si	-
b	l'Hospitalet	si	si	-
c	Igualada	-	-	si

A : En construcció.
b, c : En projecte.



GARTENBAHNEN 4/98
- Novembre 1998 -

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

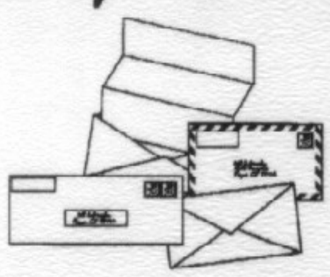
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 25, març 2000

La unificació d'un territori, de vegades ha significat, com en el cas d'Espanya, una centralització abusiva i irracional de la xarxa ferroviària.

Correspondència



Quadro d'Honor

Hem rebut, del president del ***Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF),*** Sr. D. Emilio García Gallego, una amable carta que, pel seu contingut d'interès general, reproduïm integrament.

Madrid, 3 de febrero de 2000

Estimado amigo:

Me es muy grato ponerme en contacto contigo para hacerte participar de una acción emprendida por el Gestor de Infraestructuras Ferroviaria (GIF) con el objeto de recuperar el patrimonio ferroviario. El ente público que presido va a prodecer a restaurar la locomotora 242F 2009, única superviviente de esta serie y conocida como "Confederación".

El GIF apuesta por mantener la tradición ferroviaria con acciones que permitan recuperar la memoria histórica del ferrocarril. La rehabilitación de la locomotora "Confederación" se enmarca dentro de este espiritu.

La "Confederación" fue la máquina de serie, no prototipo, más potente de todas las locomotoras de vapor que circularon en Europa, y en España obtuvo la mayor marca de velocidad en tracción vapor, alcanzando 150 Km/h.

La recuperación de la "Confederación" se acometerá por el GIF a través de un convenio firmado recientemente con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

En este convenio se detallan las operaciones que, a priori, se consideran necesarias para subsanar las averías de la locomotora y para su acondicionamiento exterior, entre las que destacan: la verificación y reparación de radios de ejes motores; geometría de distribución y ajuste de válvulas, varillas y levas del distribuidor; construcción e instalación de elementos recalentadores; revisión del sistema de alimentación, sustitución de la cruceta del cilindro izquierdo; repaso general de valvulería... así como las pruebas de recepción, incluida la hidráulica de caldera.

Desde su creación el GIF está integrado en el patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con el objeto de implicarse en la recuperación y mantenimiento del patrimonio histórico ferroviario.

El GIF es un ente público adscrito al Ministerio de Fomento, creado en 1996 y cuyo estatuto data de 1997. Sus funciones son construir, y en su caso administrar, siempre por encargo del Gobierno, las nuevas infraestructuras ferroviarias que le sean encomendadas, así como administrar aquellas preexistentes que se le atribuyan expresamente.

En la actualidad el GIF tiene cuatro encargos del Gobierno, que se encuentran en distintas fases de su proceso de ejecución, para la construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa y los nuevos accesos ferroviarios al Norte-Noroeste de España; Málaga-Córdoba y de Alta Velocidad de Levante.

Recibe un afectuoso saludo,

Emilio García Gallego

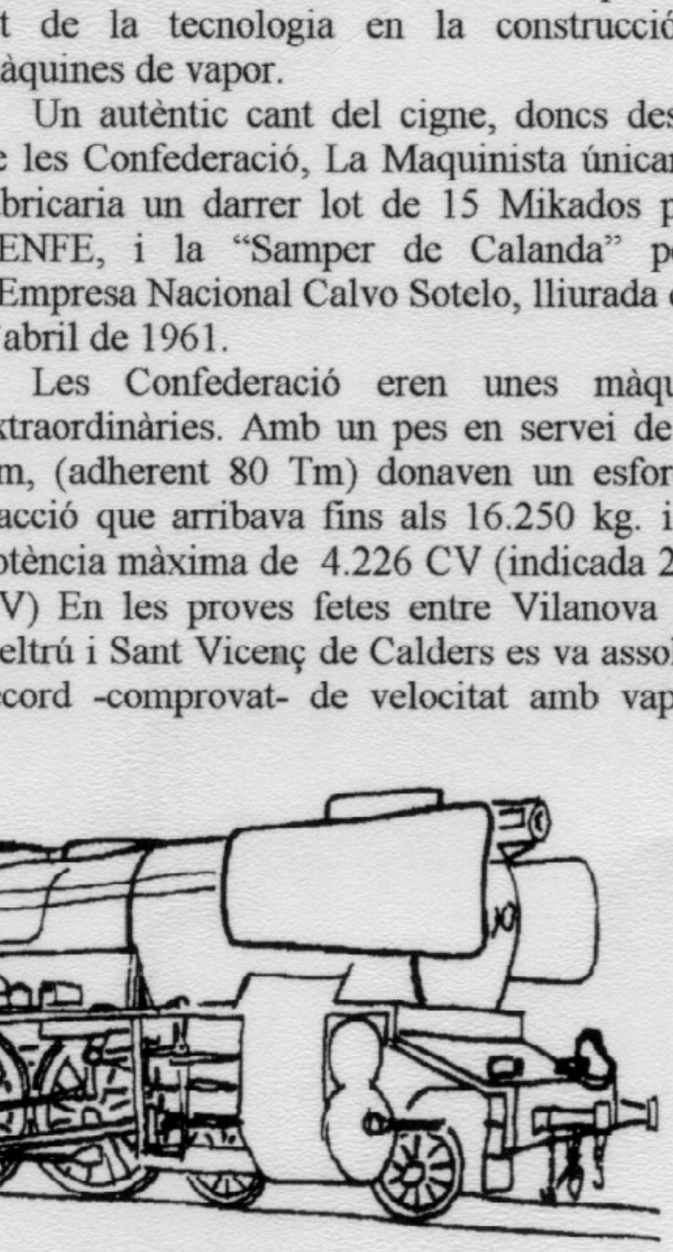
- Presidente del GIF -

Les 10 Confederació van ser fetes per La Maquinista Terrestre i Marítima als tallers de Sant Andreu, a Barcelona, entre els anys 1955/56 coincidint amb el centenari de la famosa casa catalana i arribant així al punt mes alt de la tecnologia en la construcció de màquines de vapor.

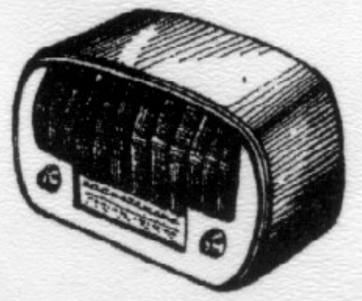
Un autèntic cant del cigne, doncs després de les Confederació, La Maquinista únicament fabricaria un darrer lot de 15 Mikados per a RENFE, i la "Samper de Calanda" per a l'Empresa Nacional Calvo Sotelo, lliurada el 18 d'abril de 1961.

Les Confederació eren unes màquines extraordinàries. Amb un pes en servei de 145 Tm, (adherent 80 Tm) donaven un esforç de tracció que arribava fins als 16.250 kg. i una potència màxima de 4.226 CV (indicada 2.700 CV) En les proves fetes entre Vilanova i La Geltrú i Sant Vicenç de Calders es va assolir el rècord -comprovat- de velocitat amb vapor a Espanya (135 km/h).

Projectades ja d'entrada per a cremar fuel, duien rodes de 1900 i cilindres de 640 mm de diàmetre (cursa 710 mm) i RENFE les va distingir pintant-les totes de color verd. Només se'n ha conservat una a Madrid, la que ara serà restaurada.



RADIO



Radio Palau 91'6 MHz FM - 8/2/00.

Una llarga entrevista de prop de ¾ d'hora feta per la Directora de l'emissora, Sra. Dolors Forns als nostres companys en Pere Mula, Jordi Marin, Jaume Travessa i Joan Ignasi Puente.

S'expliquen els projectes de l'associació posant especial interès en els de contingut social, que lliguen l'entitat amb la població.

De fet es parla poc de trens i molt de les possibilitats que ofereix el Tren de Palau en les seves vessants socio-pedagògiques, per als grups escolars, i de promoció lúdico-turística i cultural per als visitants del poble.

Preguntats sobre les subvencions de part de l'administració pública, comentem la seva importància en tant que, al marge de la quantitat aportada, (que sempre s'aplica a la millora de les instal·lacions) representa una forma de reconèixer l'esforç dut a terme en benefici del conjunt del parc i la població, i el suport institucional que l'entitat necessita.

També es repassen les línies generals dels programes "Aula Ferroviària", la "Jornada de solidaritat Via 0", els projectes d'expansió del tren petit en un corredor verd per la Riera de Caldes, ... i tot el que encara falta !

TREN DE PALAU

ACTUALITATS

Pintura de senyals: durant el mes de febrer s'ha procedit a repintar les columnes i taulells dels senyals de la secció IV. Cal indicar que un d'aquests senyals estava molt enfosquit, degut a un problema de fongs que afecta a una bona part dels arbres de l'estació del Pont de Pedra.

Nou bogie elèctric: S'ha assajat, amb èxit, un nou bogie motriu sistema Pensilvània, equipat amb dos motors d'un cavall. El seu constructor està valorant les possibilitats de destinar-lo a una locomotora o un automotor. Veurem en que acaba la cosa.

Nou equip de fre a la 4221-9: A la màquina elèctrica "vermella" l'hi ha arribat l'hora de canviar les sabates de fre. Les que duia originals amb sola de "ferodo" han estat canviades per les del tipus unificat del Tren de Palau, de bronze fos. Això ha comportat refer part les timoneries de fre.

Dies de vapor: Per imperatius de personal, els dies de vapor que nosaltres programàvem els primers diumenges de mes, s'han traslladat al Museu del Ferrocarril de Vilanova. Allà, dos socis de Tren de Palau, procedeixen cada primer diumenge de mes, a encendre la locomotora del Tren del Centenari, i fer curts moviments en el pati de màquines del museu. A Tren de Palau, el funcionament del tren de vapor es pot gaudir qualsevol altre cap de setmana, de preferència el tercer diumenge de mes, si res no s'hi oposa.

Nou vagó tancat de mercaderies: S'està procedint a la reconversió d'un vagó de vores baixes tipus "P" a un altre de totalment tancat, i amb portes corredisses. A l'interior s'hi podrà viatjar assegut a terra (reservat als aficionats mes apassionats) o fins i tot s'hi podrà muntar un matalàs per a dormir la Nit del Tren. El seu propietari pensa muntar-hi a l'interior un manòmetre per visualitzar la TFA, enllumenat de petroli i/o elèctric, i altres capricis que el delaten com un gran enamorat dels trens.

MOVIMENT de SOCIS

A la darrera reunió de la Junta Directiva, celebrada el passat 12 de febrer, s'ha produït el següent moviment de socis :

	Altes 12/2/2000	
127	David Marchante Salamanca	juvenil
	Baixes 12/2/2000	
89	Ramón Ribalta O'moore	voluntària

Ara som, doncs :

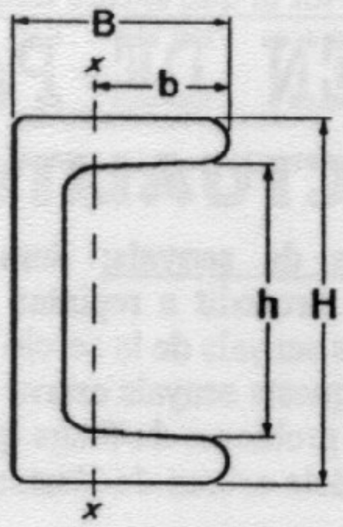
juvenils menors de 14 anys	13
juvenils de 14 a 18 anys	4
numeraris	59
numeraris pensionistes	10
TOTAL SOCIS	**86**

VIA I OBRES

La via del Tren de Palau

(descripció)

Per al carril s'ha usat únicament perfil d'acer laminat en "U" de 40 mm. Un material molt comú i econòmic en la construcció d'estructures.



Dimensions :

	"U" de 40	"U" de 60	
B	20	34	mm
H	40	60	mm
b	13	18	mm
h	29	44	mm

Característiques:

	"U" de 40	"U" de 60	
Secció	382	860	mm^2
Perímetre	151	227	mm
Volum m.l.	382	860	cm^3
Pes per m.l.	2'97	6'7	kg/m.l.
Wx-x	≈ 4.000	≈ 16.000	-

W = Mòdul de resistència sobre l'eix x-x

Comprat per lots separats en el temps, hi ha ferros de 1ª, 2ª i 3ª classe, amb diferències notables, més "agre" o més "dolç", així com barres amb defectes, mes o menys rectes, atribuïbles a les diferents colades. Les barres tortes es reserven per a travesses.

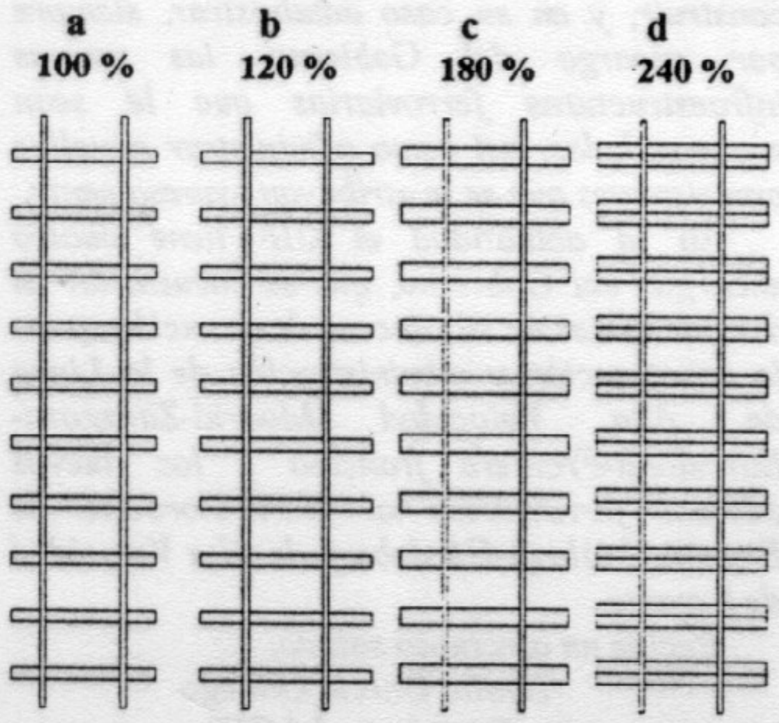
Per a les travesses generalment s'ha usat el mateix perfil en barres de 50 cm (a) separades 16 cm. (5 travesses per metro).

En terrenys deficients o mal preparats s'ha provat varies solucions com:

- allargar la longitud de la travessa fins a 60 cm. (solució b)
- usar perfil "U" de 60 mm (solució c).
- duplicar-ne el nombre però conservant sempre el mateix encartament, a 20 cm. entre centres, (solució d).

Aquesta última solució (d) permet reforçar trams en funcionament sense desmuntar ni substituir la via instal·lada.

Comparació de la superfície d'assentament base en les quatre solucions :



Els quatre tipus il·lustrats presenten les següents característiques :

	a	b	c	d	
Pes de la via	13'4	14'8	26'4	23'7	kg/ml
Superfície base	1000	1200	1800	2400	cm^2/ml
Via instal·lada	93'58	4'15	0'62	1'65	%

Metros de via instal·lada :

Estació de Can Boada (4 vies)	234
Estació de Can Boada-Enllaç (2 vies)	114
Estació del Pi Gran (2 vies)	127'4
Estació d'El Clot-Mirador (3 vies)	134'7
Estació d'El Pont de Pedra (2 vies)	94'6
Total en vies d'estacions	**720**

Secció 1ª (via doble)	418
Secció 2ª (via única de sentit doble)	383'9
Secció 3ª (via única se sentit doble)	437'2
Secció 4ª (via única de sentit únic)	282'2
Secció 5ª (via única de sentit únic)	169'9
Total en via principal	**1.711**

Interior cotxeres	150
Pontons cotxeres	13
Via encastada en pati de ciment	160
Via sobre placa de ciment	51
Via sobre placa giratòria	5
Via sobre fossat	3
Pati de classificació	113
Total en vies de dipòsit	**495**

Resum:

metros de via en estacions	720
metros de via en línia principal	1.711
metros de via en dipòsit	495
Total metros de via instal·lada	**2.926**
Recorregut del tren de viatgers	**3.150**

En preparació, hi ha un interessant article en el que s'explicarà el comportament dinàmic de les rodes amb la via .

REUNIÓ A L'AJUNTAMENT

Dilluns 28/2 s'ha celebrat una reunió amb el Regidor de Cultura de l'Ajuntament de Palau de Plegamans Sr. Antoni Vila del Clos. Amb ell hem repassat els mes importants temes que mantenim actualment amb el municipi com : l'Aula Ferroviària, La invitació municipal als grups escolars de la vila, l'exposició "Els trens de la Riera de Caldes" i el llibret de divulgació, el corredor verd al llarg de la riera, els enllaços amb Palau i Santa Perpètua, l'edifici d'estació i seu social, el túnel, les instal·lacions i serveis del parc, la conservació del mateix, les jornades de portes obertes i de solidaritat, la concessió municipal a l'Associació, i la participació del municipi en el monument de la rotonda. De tots aquests temes s'ha mostrat molt interessat, prenent-ne bona nota per ajudar a fer-los avançar.

"DE CARA A LA PARED !"

(de rodillas, con los brazos en cruz)

Marquesina TBF

Finalment, ha acabat a la ferralla. Tal com dèiem al EV4 nº 3, hauria estat escaient rescatar-la per al sesqui-centenario, però es va preferir invertir en coses de mes ... futur.

Tot el que quedava de l'antiga marquesina de l'Estació de Barcelona, la que hi havia a l'actual emplaçament de l'Estació de França i que apareix al cartell de l'exposició "Trens i Estacions" de 1981, ha volat.

El vell edifici de TBF (Tarragona-Barcelona-Francia) va ser enderrocat per a construir-hi (1929, La Maquinista Terrestre y Marítima per a Madrid-Zaragoza-Alicante) l'espectacular estructura que avui admirem.

La llavors ja antiga coberta va ser aprofitada traslladant-la (on ha estat fins fa poc) al fons d'unes antigues vies de servei de l'estació de La Sagrera, tocant a la Torre del Fang, en el Clot de La Mel, just al costat del pont de l'arquitecte Calatrava, on el carrer de Bac de Roda canvia el seu nom pel de Felipe II.

Ara ja no hi es. No s'ha fet res per a recuperar les columnes i arcades originals de ferro fos amb relleus al·legòrics. Era tot el que ens quedava d'aquella històrica estació. Les associacions de veïns amb qui hem parlat, s'han desentès del tema i ben segur que, ni tan sols l'arxiu històric de Sant Martí (ubicat a la mateixa Torre del Fang) s'ha assabentat de l'irreparable desfeta.

Un altre exemple de l'auto odi d'aquest país que, cada cop que renega del seu passat, perd una part de la pròpia identitat.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

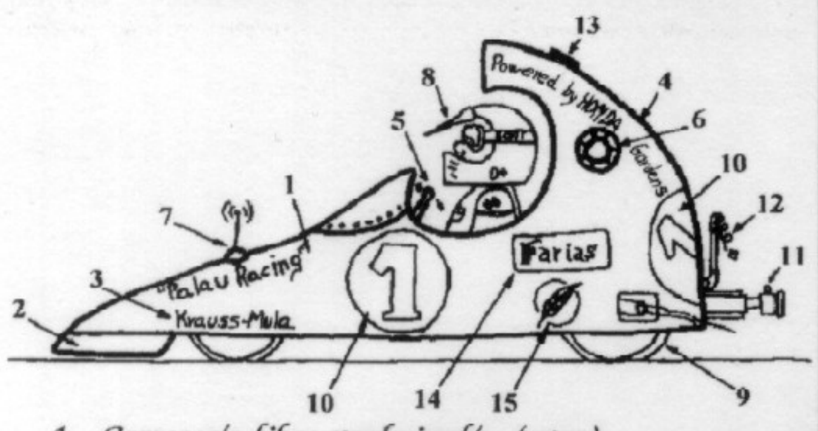
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 26, abril 2000

El ferrocarril aconsegueix l'antic desig d'escurçar l'espai i el temps. En aquest sentit, és màgic..

INVENTOS CIENTÍFICOS DEL CAPITÁN LETTUCE



1 *Carrocería fibra verde inglés. (retro).*
2 *Apartapiedras de titanio. Propicia efecto suelo y anti-choc topes CB.*
3 *Constructor.*
4 *Motorización, tracción eje trasero.*
5 *Palanca "todo-nada". MulaJump.*
6 *Toma repostaje rápido "Especial 24h l'Oreneta".*
7 *Antena "Tren-Tierra". 1 y 2 (todo lo que sube, baja).*
8 *Casco ligero, aminora fuerzas "g" en El Pont de Pedra. Visera extralarga para las cagadas de los "coloms".*
9 *Rueda de magnesio 10" con llanta de resina y componentes áridos gran agarre.*
10 *Última cifra numeración UIC.*
11 *Freno TFA sistema HdC (Palau).*
13 *Caja negra. (Especial incidencias trinchera).*
14 *Esponsor tabaquero.*
15 *Logotipo diseñador carroceria "La Pluma del Indio".*

s.nº 71

EUROFER

Gran Exposició de Fotografies en commemoració del 150è aniversari del FC a Espanya en el local social de l'estació Barcelona-Sants.

QUOTA ANUAL

S'ha passat al cobrament els 66 rebuts amb domiciliació bancària, que representen el 75% del total.

Per als 21 socis restants, el Sr. Tresorer els te preparat el seu rebut personal. El poden trobar els dissabtes a la Brigada de Via i Obres. Si ho prefereixen, també poden fer l'ingrés directament al compte de l'Associació ...

Caixa de Catalunya
2013 0754 13 0200027993

... des de qualsevol oficina, fent constar el nom del soci i la paraula QUOTA 2000.

Cal complir aquesta obligació social el mes aviat possible. Deixar-ho per al final, és menysprear als companys que han pagat abans.

BIBLIOTECA

Revistes últimament rebudes. Es troben al prestatge-biblioteca de l'estació de Can Boada. Normalment son per a llegir-les ***"in situ"***, però si fa falta, es pot demanar permís al vocal de publicacions i fons gràfic, Sr. Josep Guerrero, per a endur-se-les temporalment a casa.

d'Associacions d'aficionats :

- ***A Todo Vapor*** nº 38 (València).
- ***Carril*** nº 52 (BCN).
- ***El Correu de l'Oreneta*** supl. nº 32 (BCN).
- ***Es Furgó Correu*** nº 10 (Balears).
- ***Euro-Fer*** nº 49 (BCN).
- Butlletí nº 22 (Masnou).
- Butlletí nº 20 (Terrassa).
- Vídeo Xè aniversari Club d'A. FC Cornellà.

Comercials :

- ***Fefe Noticias*** nº 13.
- ***Hobby&Tren*** nº 76.
- ***Trenes Hoy*** (vàries, endarrerides).
- ***Via Libre*** (vàries, endarrerides).
- ***Boletín*** Museo del Ferrocarril nº 27.

També s'han rebut invitacions per als actes de l'Ajuntament de Palau de Plegamans i altres institucions. Totes s'han exposat durant un mes al taulell d'anuncis .

ASSEMBLEA GENERAL ORDINÀRIA DE SOCIS

Celebrada en segona convocatòria el passat dissabte dia 4 de març, amb una assistència física i representació acreditada del 33'7 % de la massa social, ha quedat constituïda la tercera Junta Directiva amb la següent composició :

President	Jordi Viñas
Secretari	Pere Mula
Tresorer	Antoni Roca
Instal·lacions Elèctriques	Lluís Fernández
Via i Obres	Jordi Valero
Encl. Senyals i Comunic.	Jordi Marin
Material de l'Entitat	Antoni Soler
Publicacions i fons gràfic	Josep Guerrero
Vocal delegat	Manuel Casino
Vocal Coordinador Aula F.	Manuel Fuentes

Tanmateix s'ha aprovat l'increment de quotes proposat al pressupost per a l'any 2000.

tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 13 anys	0	700
juvenil de 14 a 17 anys	0	2.500
numerari > de 17 anys	0	6.500
numerari pensionista	0	2.500

Encara que tots els socis som iguals, en drets i obligacions, hi ha companys que, per la seva demostrada afició i/o rellevància, sorprèn que no hagin acudit a l'Assemblea (pot ser perquè ha coincidit amb el Carnestoltes), i ni tan sols hagin delegat la seva representació i vot en un altre. Sense dir noms, son aquests :

6-14-17-19-25-27-28-30-31-32-37-41-45-46-51 52-53-57-59-60-61-71-78-79-81-84-88-90-92 93-95-98-108-109-112-120.

Els toca anar ... *"DE CARA A LA PARED !"*

EL GRAN SOPAR

Un cop acabada l'Assemblea, va celebrar-se el gran sopar al restaurant Can Joan, amb la participació de 18 socis i acompanyants.

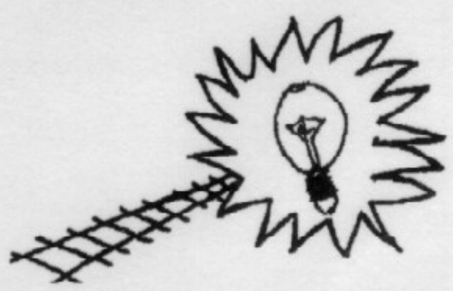
L'amanida catalana va ser honesta, concreta i bona complint el seu paper de precedir una graellada que, amb 5 tipus de carn diferent va ser el plat fort ofert a cadascú. L'acompanyaren l'inevitable all i oli i les torrades de pa. Entre tant, el vi negre i les aigües minerals de marca, eren servides pels cambrers, a discreció. A l'hora dels postres, cada un va poder escollir entre varies opcions, i quan va arribar el xampany, el Sr. President en Jordi Viñas, aixecant la seva copa, ens va invitar a tots a brindar per el Tren de Palau. Després el sopar va continuar amb el cafè, i els snaps o licors fins - a escollir -, animaren les tertúlies que van posar fi a la jornada .



Romanços



Ya no hay alegría,
no vuelan las palomas,
el tedio hace mella
en las personas.
Dale ilusión y alegría
a las pequeñas lomas
que entorpecen
la visión de las cosas.
Rueda seguro hacia un fin,
alegre y prometedor,
y alcanzarás al fin sin temor
la sonrisa sin rencor.



s.nº 65

RELACIÓ de MAQUINES i MAQUINISTES

aprovada l'11 de març de 2000

El material que no apareix en aquesta relació està en construcció, reparació, o fora d'ús, o perquè els seus propietaris no han fet autoritzacions.

	201	1601	4221	801	D9
	LV1	LH1	LE1	TH1	TH2
Jordi Viñas	M	M	M	M	M
Pere Mula	M	M	M	M	M
Ricart Soler	M	M	M	M	M
Jordi Valero	M	M	M	M	M
Antoni Roca	M	M	M	M	M
Francisco Martín		M	P	M	M
Antoni Soler		M	M	M	M
Ramon Redondo		M	M	M	M
Josep Guerrero		M	M	M	M
Jordi Marin		M	M	M	M
Jaume Travessa		M	M	M	M
J. Ignasi Puente		M	M	M	M
Lluís Fernández		M	M	M	M
Lluís Medina					M
Manuel Fuentes	P	M	P	M	M
Jaume Fernández		P	M	M	M
Josep Ferran		M	P		M
Enrique López G.		P	P	M	M
Fco. López C.		P	P	M	M
Rafael Garries		P	P	M	M
Frederic Revilla		M			M
Jordi Gill			P	M	
Jordi Busquets		P			
Manuel Casino			P	P	P
M. Casablancas		P	M	M	P
Ricard Puig		M	M	M	M

M = Maquinista. P = Maquinista en pràctiques.

Nota) Els Maquinistes "M" son els únics autoritzats a conduir trens de passatgers en sessions de règim obert. Els maquinistes "P" en pràctiques, tan sols poden fer maniobres sense passatgers, o trens de treball, o de pràctiques en sessions en regim tancat, sota la responsabilitat d'un maquinista "M" en funcions de tutor. Les autoritzacions per al material particular son competència del seu propietari, el permís de circulació ho es del comitè tècnic d'explotació, per defecte, la Junta Directiva.

MOVIMENT de SOCIS

Altes 4/3/00

128 Xavier Flórez Bosque — numerari

Baixes 11/3/00

45 Daniel Casino Vera — voluntària

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL

Associacions membres 26/03/2000

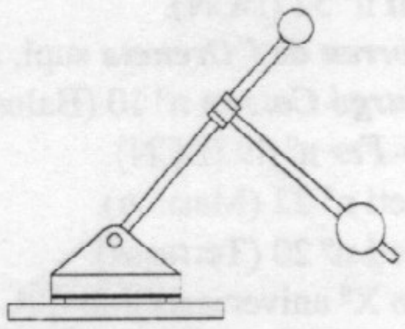
(per ordre alfabètic)

Agrupament Ferroviari de Barcelona.
Amics del FC de la Comarca del Anoia.
Amics del FC de la Vall del Ges.
Amics del FC de les Comarques Gironines.
Amics del FC de Lleida.
Amics del FC de Manresa -Asafer-.
Amics del FC de Reus.
Amics del FC de Vilanova -Afevi-.
Amics del FC del Masnou - Afem-.
Amics del FC L'Hospitalet del Llobregat.
Amics del FC Vallès-Fer.
Amics del Modelisme Ferroviari -Amfe-.
Assoc. d'Amics del FC de Barcelona.
Assoc. d'Amics del FC de Martorell.
Assoc. d'Amics del Tren d'Igualada.
Assoc. d'Amics del Tren de l'Alt Penedès.
Assoc. Model Trens -Bages Club-.
Centre d'Estudis Ferroviaris "Via Oberta".
Centre d'Estudis Modelisme Vapor.
Club d'Amics del FC de Cornellà.
Club Ferroviari de Terrassa.
Eurofer.
Tren de Palau - Assoc.Cult. d'Amics del FC.

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL

VIA I OBRES

El passat mes de març s'ha posat en funcionament, a l'estació del Pi Gran, dos nous aparells de canvi de via del tipus enserrallat talonable.



Això permet fer l'encreuament dels trens amb la mateixa seguretat, sense haver de moure la posició dels canvis ni requerir la presència d'un guardaagulles.

Com preveu el reglament de circulació en vigor, RC-99, els diferents tipus d'aparells de canvi s'identifiquen a distància pel seu color distintiu aplicat al contrapès i a l'extrem de la palanca.

tipus d'aparell de canvi	color distintiu
1 - lliure	blanc
2 - enserrallat talonable	groc
3 - enserrallat no talonable	vermell

Es presenta un nou quadro de limitacions generals de velocitat, per a trens de passatgers ens explotació oberta :

Sobre els aparells de canvi :

	blanc	groc	vermell
pres de taló	7	-	-
pres de punta	5	-	-
pas per via directa	-	15	15
pas per via desviada	-	8	8
	km/h	km/h	km/h

En els canvis enserrallats talonables, està previst la incorporació d'un dispositiu per a la comprovació de l'ajust de l'espasí. Aquest controlarà un senyal lluminós, normalment il·luminat. Amb el senyal apagat caldrà aturar el tren sense entrar en el canvi, inspeccionar la seva posició i, usant la ràdio tren-terra, comunicar la incidència al post de comandament, i demanar l'autorització per a continuar la marxa ultrapassant el senyal.

Les modificacions entren en vigor de forma immediata, incorporant-se al reglament de circulació per a ser ratificades per la pròxima assemblea general de socis.

En el conjunt de la xarxa segueix igual :

velocitats	km/h
En línia general	15
Sobre ponts i passos a nivell	7
En vies de dipòsit i annexes	5

La senyalització provisional (cartells amb fons groc), és prioritaria sobre el reglament.

Les limitacions de velocitat prescrites en el reglament son prioritaries sobre la senyalització vertical permanent.

En cas de dubtes prevaldrà la mes restrictiva.

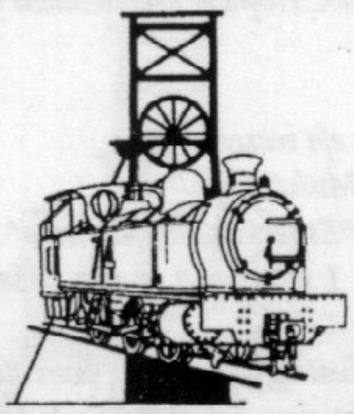


AMICS DEL FERROCARRIL DEL MASNOU

- Diumenge 9 abril -

Inauguració del mini-circuit ferroviari i trobada de locomotores al Parc Caramar, de l'Avinguda Cusí i Cortonet.

9'30 concentració de locomotores. - 10'00 esmorzar. - 11'30 inauguració a càrrec de les autoritats. - 14'00 final de la concentració i lliurament de records als participants. A continuació es farà un dinar al restaurant Can Sors. Per a inscripcions: tel.93 555 10 90 Sr. Martí .





AAFC Cuenca Minera de Rio Tinto
XXXVIII Congreso de la FEAAFC
125 Aniversario del FC de Rio Tinto
- del 28 d'abril al 1 de Maig -

Recepció a Sevilla -Santa Justa- lliurament de documentació i matasegells commemoratiu, viatge en tren regional a Huelva, visita a les antigues instal·lacions del FC al port de Huelva, viatge per la línia de Zafra, visita de la Cuenca Minera de Rio Tinto i viatge en el tren de vapor d'una amplada de via de 42 polzades, o sigui 3½ peus, o dit d'una altra forma 3 peus i 6 polzades, o el que és el mateix 1.067 mm. Quatre dies d'activitat cultural, ferroviària i gastronòmica per 26.000'- ptes. Hotels (a part) de 2, 3 o 4 estels a elegir.

Els interessats tenen el butlletí d'inscripció al taulell d'anuncis. També poden contactar amb el Sr. Luis Pérez Dorado tel: 959 58 22 03.

MEMÒRIA ANUAL

Hi ha un limitat nombre d'exemplars de la memòria anual d'activitats 1999 a disposició dels socis que no hagin format part de l'Assemblea General Ordinària 4/3/2000. Els trobaran al prestatge de biblioteca de la caseta de fusta a l'estació de Can Boada.



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau de Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 27, maig 2000

La locomotora de vapor ens ensenya, desvergonyida, els òrgans de la seva potència.

"DE CARA A LA PARED !"

A la revista ***"Lineas del Tren"***, la nostra col·lega del tren gran, també els agrada fer volar coloms. En el nº 218 (3/2000) s'hi publica un article sense pèrdua, on es diu que començaran d'una vegada les famoses obres de renovació de l'estació d'Arenys de Mar. Aquelles obres que, segons diuen les males llengües, fa anys figuraven com a fetes als despatxos de Madrid.

Això per si sol no deixa de ser una bona noticia, més encara si tenim en compte que, en 151 anys de servei, tan sols s'ha aconseguit doblar la via en 38 dels 75 quilòmetres que te la línia; (30 km abans de 1910, i 8 km - Mataró/Arenys - durant els altres 90 anys del segle XX).

El millor de tot es que l'anònim redactor ens confirma la realització de tot un seguit d'obres de millora de la infrastructura, i dona per fet que s'ha substituït la llosa del pont de la riera del Morè, que s'ha modernitzat el "coquetó" pas a nivell de Sant Pol, que a Blanes han canviat un tram metàl·lic atrotinat i altres coses meravelloses.

Davant d'aquestes noticies, els serveis informatius d'EV4 es van mobilitzar per a constatar si els àngels del cel havien realitzat tots aquests prodigis en una nit, però lamentablement van comprovar que no s'havia produït cap fet sobrenatural, i que tot seguia igual com sempre, és a dir, sense fer.

De tot això recomanem als companys amants dels trens, admirar la maniobra del pas a nivell de Sant Pol que, amb el seu torn i campana totalment "retro", desperta la curiositat dels turistes. Als redactors de "Lineas del Tren" doncs, ***DE CARA A LA PARED!*** per "faroleros".



diumenge, 28 de maig

- Jornada Solidaria -

ADISPAP

Trobada anual de l'Associació de Discapacitats de Palau de Plegamans.

AVÍS

El Sr. César Nogués ens informa que el telèfon de contacte del Tren Turístic de Lleida que apareix al calendari d'activitats emes per la federació és erroni. El correcte és 973 290 795.

VIATGES

- diumenge, 14 de maig -

Nota: aquest es el viatge anunciat al EV4 nº 24, previst inicialment de Terrassa a Lleida amb la 7702 i de Lleida a Raimat amb a la 282F0421. Finalment queda així :

"CALÇOTADA A VALLS AMB TREN HISTÒRIC"

- Locomotora Alsthom 7652 + cotxes 5000's.
- Sortida de Barcelona-Sants ≈ 10 h.
- Parades a l'Hospitalet, Cornellà, Martorell, Vilafranca del Penedès i Valls.
- Visita guiada pels amics del FC de Valls al nucli històric de la ciutat.
- Dinar a la Masia Bou, trasllat en autocars.
  - Calçots amb salsa típica.
  - Llonganissa de Valls amb mongetes.
  - Costelles de xai a la brasa.
  - Crema catalana cremada.
  - Vi blanc, negre, cava, aigües, cafè, etc.
- Sortida de Valls ≈ 18 h.
- Preu del viatge : 2.600'- ptes.
- Preu del dinar (opcional) : 3.500'- ptes.
- Venda de bitllets al Tren de Palau: estació de Can Boada, fins al 7 de maig.
- Organitza :

Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril.

- Per a mes informació:
  - C.A.FC -Cornellà : tel. 93 377 25 75
  - A.A.FC -L'Hospitalet : tel. 93 422 10 18

- diumenge, 28 de maig -

Els amics de Badalona preparen el següent viatge, sense indicar el tipus de material:

- Sortida de Badalona ≈ 8:45 h.
- Parades a Sants i Sant Sadurní d'Anoia.
- Visita a les caves FREIXENET.
- Dinar (opcional) a Vilafranca del Penedès.
- Inversió de locomotora a Sant Vicens de C.
- Visita al Museu del FC de Vilanova i G.
- Arribada a Badalona ≈ 20:50 h.
- Preu del viatge : 2.500'- ptes.
- Preu del dinar (opcional) : 3.500'- ptes.
- Venda de bitllets al local social dels Amics del FC de Badalona c/. Santa Teresa nº 8 1er pis, fins al 12 de Maig.
- Organitza :

Amics del Ferrocarril Badalona.

- del 9 al 13 de juny (segona pasqua) -

"VIATGE DE PRIMAVERA A GALÍCIA, ASTÚRIES I LLEÓ"

- Express "Galícia" Barcelona - A Coruña.
- Tramvies de A Coruña.
- Tren regional RENFE a Ferrol.
- Hotel de ★★★.
- Tren especial FEVE Ferrol-Oviedo.
- Hotel de ★★★★.
- Museu del FC de Ponferrada.
- Express "Pío Baroja" Lleó -Barcelona.
- Organitza :

Associació d'Amics del FC de Barcelona

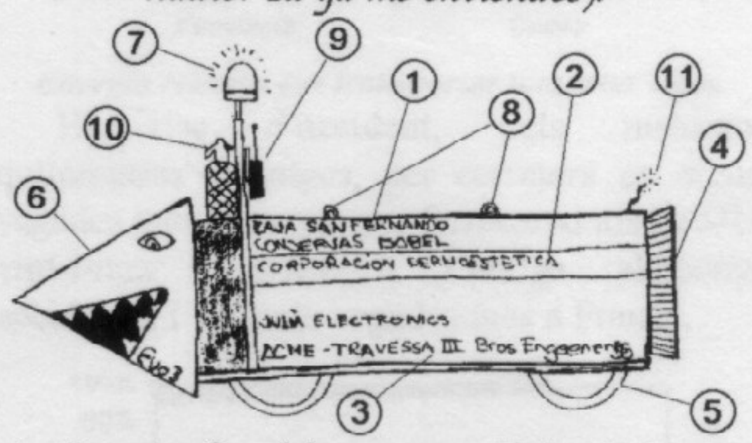
- Per a mes informació i reserves:
  - A.A.FC -Barcelona : tel. 93 310 52 97

INVENTOS CIENTÍFICOS DEL CAPITÁN LETTUCE

"La Zorrilla"

Evo3. (tercera evolución).

Proyecto secreto (sobre todo, no se lo digas a nadie. Tú ya me entiendes).



1 *Patrocinador del proyecto 100%. "Caja San Fernando / Conservas Isabel".*
2 *Esponsor (p'a después de la explosión). "Corporación Dermoestética".*
3 *"Staft" técnico. "Pool" de empresas. "Julià Electrònics /Travessa III Bros Engineers"*
4 *Propulsor con post combustión, mod. "Vicenteta Fallera match 1".*
5 *Ruedas. (humm) Ah! si, redondas.*
6 *Cúpula aerodinámica con equipo contramedidas.*
7 *Luz posición intermitente.*
8 *Anclajes (p'a sacarlo de la via).*
9 *Emisora tren-tierra.*
10 *Extintor a chorro, mod. Bar Esteban, para apagar el propulsor. Utilizable también como retropropulsor.*
11 *Botón de arranque.*

s.nº 71

TÈCNICA

l'E.M.P.

(Electro-Magnetic-Pulse)

Ens podem imaginar que, de cop, tots els aparells elèctrics deixin de funcionar? Centrals elèctriques, línies de transmissió d'energia i comunicacions, ràdios, telèfons i ordinadors, ascensors, semàfors, fàbriques i enllumenat ?

Que fins i tot les piles, bateries, dinamos, alternadors i generadors de qualsevol mena, línies d'alta tensió o microxips quedin tots de sobta en curt circuit ?

Doncs això és el que passa quan la radiació gamma procedent d'una explosió nuclear a gran altura (de 40 a 500 km) destrueix les molècules de l'aire arrencant-ne els electrons dels àtoms.

L'aire queda ionitzat tornant-se conductor elèctric i ho curt-circuita tot, absolutament tot, durant unes fraccions de segon.

Els electrons alliberats s'orienten al voltant del camp magnètic terrestre i formen llaços de corrent amb camps elèctrics de mes de 50kV/m (50.000 volts per metro). Aquests fronts d'ona son pràcticament instantanis, i comprenen totes les freqüències entre 10 kHz i 10 GHz. La seva potencia és d'uns 10 milions de volts i mes de 20.000 ampers. Això és un E.M.P. (impuls electro magnètic -amb majúscules-).

Una explosió nuclear a 500 km d'altura és inofensiva per a les persones i els animals, però els efectes del E.M.P. que produeix, poden deixar en la foscor medieval, o com en el segle XIX, una població equivalent a la superfície dels Estats Units. Sense danys personals, si, però els ordinadors, les comunicacions, els sistemes de transport (avions-cotxes-barcos-ferrocarrils) i en general qualsevol aparell electrònic, encara que funcioni amb piles, pot quedar espatllat.

Quan l'any 1976 l'espionatge americà va aconseguir els plànols del poderós i sofisticat avió soviètic MIG 25, alguns tècnics van *ràpidament* qualificar d'obsoletes certes parts vitals que *encara* funcionaven amb vàlvules termoiòniques (les làmpares de les ràdios antigues). Però anys mes tard, estudiant els efectes que l'E.M.P. pot causar a un avió en vol, van comprovar que la vàlvula termoiònica es mil milions de vegades menys sensible als seus efectes, i que únicament elles segueixen funcionant després de rebre la sotragada de l'E.M.P. Els soviètics no eren tan antiquats ...

Cap potencia nuclear informa de l'E.M.P. ni dels seus efectes, i poques persones n'han sentit parlar mai. Però ara, l'exèrcit USA torna a fer servir equips a vàlvules en sistemes alternatius de seguretat ampliada, doncs només les vàlvules poden tolerar l'E.M.P.

Les vàlvules, i les locomotores de vapor !.

En un punt geo-estratègic escollit dins la immensa taiga siberiana, hi ha mes de dues mil locomotores de vapor, mantingudes en ordre de marxa.

Reflexionem-hi!. Que cadascú pensi el que vulgui, perquè això és d'una altra historia.

La Sagalés mes a prop



Des de fa uns mesos, l'autobús interurbà de les línies de Barcelona - Palau - Caldes - Sant Feliu - Moià i Oló, passa molt mes a prop del Tren de Palau.

La nova parada està dintre del Polígon Riera de Caldes, davant de la fàbrica ***MANGO***, en la cruïlla del carrer Mercaders amb la Via Augusta, i és l'anterior abans de la Masia Julià. Podeu demanar al conductor que us avisi amb temps suficient.

A partir d'aquest punt, baixant per la Via Augusta en direcció al riu Caldes, només hi ha uns 450 metros fins al l'entrada de l'Hostal del Fum.

Un cop al parc, si porteu el carnet de soci, el podeu mostrar fent senyal de parada al tren, a l'estació d'El Clot-Mirador, molt pròxima a la masia de l'Hostal del Fum.



Hi ha servei d'autobús en els dos sentits cada 30 minuts. El temps del recorregut és de 35 minuts. En direcció a Barcelona, passen per la masia Julià, a les hores +10 i +40 minuts. En direcció a Palau, surten de Barcelona a les hores i a les mitges hores, del passeig de Sant Joan, entre c/. Consell de Cent i c/. Diputació. Dintre de la ciutat, i durant el viatge fan parades de correspondència amb Metro i RENFE al Clot (+8'), La Sagrera (+12'), Sant Andreu (+15'), Montcada (+20'), La Llagosta (+25') i La Florida (+30').


Ferrocarriles y
Transportes, S.A.
CIF A08072415
01/08/2000 Mar 08:18
Nº : 00014400
BARCELONA PALAU
1 Ordinari 310 Ptes.
C 1170 L 0001 M- 9168
INCLUS ASSEGUR./CAMIN/IVA
TIF.93 8650400-Bon viatge
Conserveu fins el final

Veient el bitllet que us lliura el conductor de Sagalés, tindreu present que fa molts anys hi va haver un tren ... i en certa forma, és com si encara en quedés alguna cosa d'aquell tren.

Roba de feina

Es bo donar al públic una imatge coherent de grup organitzat. Allò que, sota el pretext d'una modernitat mal entesa, es va perdent en els ferrocarrils grans, i que tant de caràcter els donava en un altre temps.

Digueu-l'hi les vostres mides a en Joan Ignasi Puente Xirau, per a encarregar camises ferroviàries amb l'escut brodat a la butxaca.

Una gorra de tipus americà, amb l'escut rombal i el nom de l'associació brodats, ja està disponible a la taquilla, per als socis i públic en general, a 1.000'- ptes. També és una bona forma de divulgar l'associació en els vostres viatges.



Una altra gorra (1) de tipus mes clàssic, es completa amb l'escut rombal (2) en llautó polit.

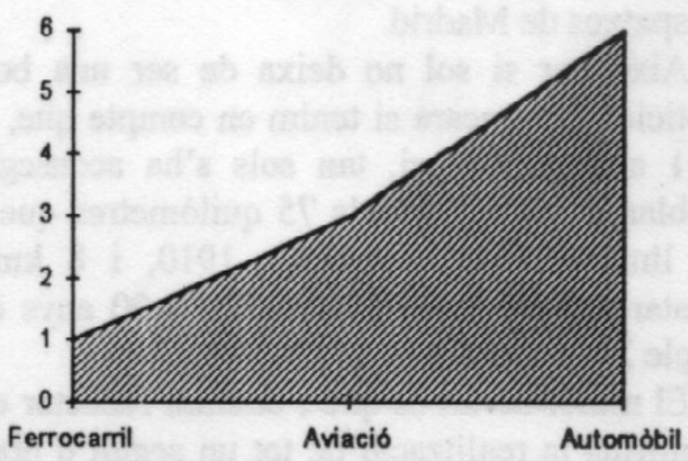
(1) mod. Marsella, unes 2.000'- ptes.

Disponible a "El Rei de les Gorres" c/. Creu Coberta, 20. (2) demaneu-lo a la Junta.

SEGUR QUE TU JA HO SABIES

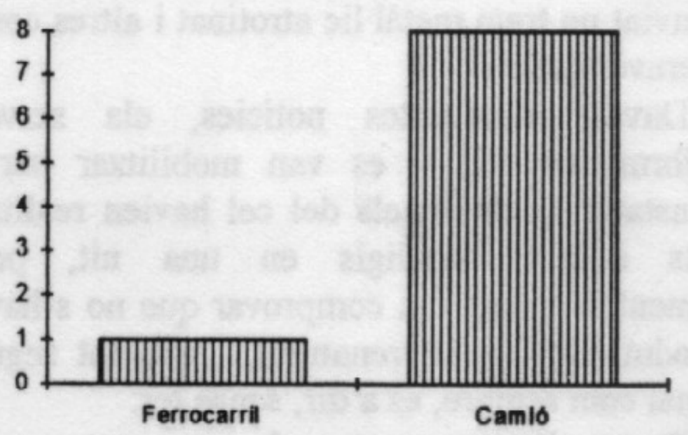
(... però convé divulgar-ho ...)

La eficiència energètica del ferrocarril, també es demostra si es considera que la energia gastada per passatger, en terme mitjà, es la tercera part de la corresponent a l'aviació comercial i la sisena part de la consumida per l'automòbil.



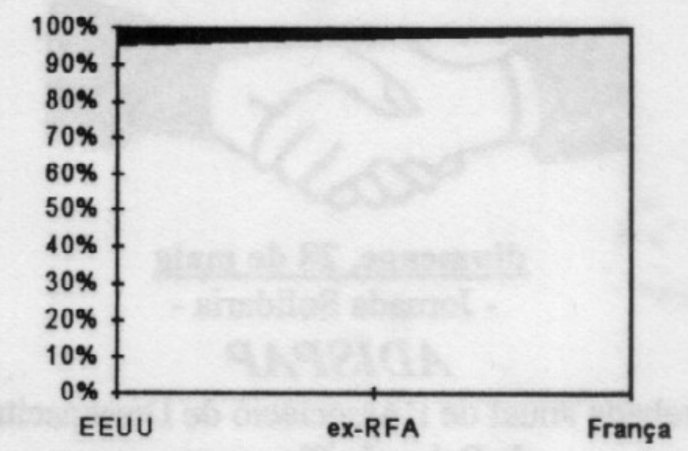
Energia relativa per passatger i km.

Transportar una càrrega d'una tona durant un quilòmetre en camió, representa gastar vuit vegades mes energia que transportar-la en tren.



Energia relativa per transportar una tona 1 km.

El risc d'accident, pels mateixos quilòmetres i viatges, per carretera es divuit vegades mes gran que per ferrocarril als EEUU, vint-i-nou vegades a l'antiga alemanya occidental i vuitanta vegades mes a França.



% carretera : en blanc, ferrocarril : en negre.

HUMOR

La senyora troba la criada bevent-se una copeta de conyac.

-Marieta - diu la senyora, atrapant-la, - em quedo sorpresa.

-Mes sorpresa em quedo jo, que em pensava que no hi havia ningú.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 28, juny 2000

Encara que sabés que demà s'acaba el Mon, avui plantaria un arbre. (M.L.King)



La Nit del Tren -VII-

Com està anunciat (EV4 nº 23), el segon cap de setmana de juliol, aquest any correspon als dies ...

8 i 9 de juliol

Esperem trobar-nos un cop mes per a gaudir dels trens i les seves instal·lacions, en un ambient de festa oberta a tota l'afició ferroviària.

La refinada cuina de "La Maison du Notaire" ens servirà, al parc, el ...

Menú especial "Els capricis del Notari"

- Còctel especial de benvinguda.
  - Sangria de Cava.
- Aperitiu fred i calent al centre de la taula.
  - *Quiche lorraine* de *bacon* i pernil dolç.
  - Pasta de full i escalivats amb formatge de cabra gratinat.
  - Anxoves de l'Escala amb oli macerat d'olives negres i romaní.
  - Pebrots del *piquillo* farcits amb brandada de bacallà.
  - Assortiment de *patés* amb torradetes.
  - *Chipirones a la andaluza*.
  - Remenat d'ous amb espàrrecs, alls tendres i llagostins.
  - Salmó marinat amb seitons i cabdells de Tudela amb vinagreta.

  Pa de pagès amb tomàquet i embotit de Vic.
- Segon plat, a escollir :

- Cuixa de xai al forn, molt tendre, amb guarnició, o morro de bacallà gratinat a l'all i oli de poma.

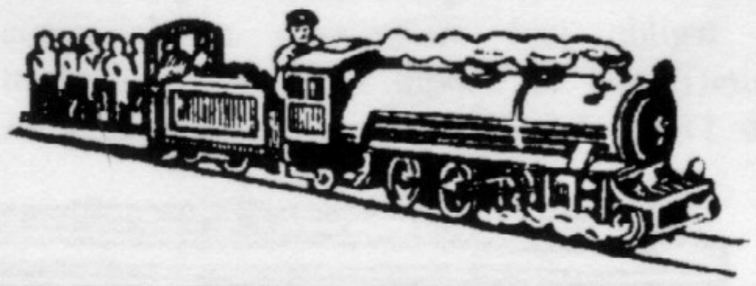
- Assortiment de postres del notari.

- Pastís de xocolata, de pera confitada, *quesada pasiega*, crema catalana, gelat de torró.
- Aigües minerals, refrescos, vi rosat i negre del Penedès. Cafès, licors i Cava brut.

Preu del menú : 4.500'- ptes. Heu de fer la vostra reserva comunicant-ho als socis : Beneta Pardo, o Josep Guerrero. Tel. : 93 864 41 22 de 21 a 22 h, fins al dia 3 de juliol, indicant si pel segon plat (a escollir), voldreu carn o peix.

Per tercer any consecutiu, tindrem la banda de música "Dixie" per amenitzar la vetllada, aquella que tant va agradar a tot-hom, sent motiu de felicitació.

Com altres anys, la mà del nostre soci artista J.G.M. ha fet el cartell commemoratiu, en el seu personal estil.



EL "Calderí" RESSUSCITA !!

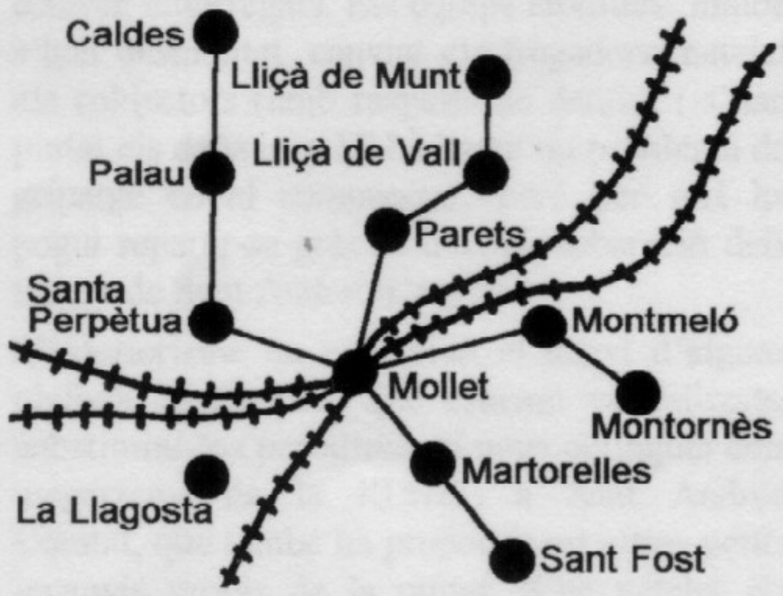
Com dèiem en un altre "colomar", qualsevol projecte per arribar a bon port, necessita que abans algú l'hagi fet "volar" en la seva imaginació, l'Administració Pública també. Son persones com nosaltres.



El primer projecte de tramvies de Mollet (veure EV4 nº 20) ha fet ara un salt quantitatiu i qualitatiu a millor. Esperem que no es tracti de la típica fugida cap endavant; complicar-ho molt buscant el pretext per a no fer res.

Perdoneu l'estil; els aficionats el fem servir molt a contracor perquè, en ser especialistes en aquests temes, hem hagut de patir massa projectes "descarrilats", o a la "via morta" en el nostre país.

Es preveu una xarxa 18'6 quilòmetres per a enllaçar 11 poblacions i 5 estacions de ferrocarril a traves d'urbanitzacions i polígons industrials. Un projecte valorat en uns 9.000 milions de pessetes actuals. Però alerta, no ens precipitem a fer-nos il·lusions; d'entrada ja diuen que els 300.000 habitants d'aquest dissortat paisatge, farcit de fàbriques i asfalt, encara haurem d'esperar entre 12 i 15 anys per a recuperar aquell transport públic econòmic, ecològic i segur que van tenir els nostres avantpassats. Un servei que no s'hagués hagut de perdre mai, i que ara, sembla ser ha de tornar ampliat i en versió actual. Tan de bo que sigui així.



Que els coloms institucionals volin ben alt aquest cop, i que les seves envolades arribin a millor port que les dels nostres modestos colomars d'aficionat. Seguirem el procés de prop donant-l'hi el màxim suport possible.

La Gran Paella

Un cop mes, i com sol passar en aquests casos, s'ha organitzat (pràcticament d'un dia per l'altre) un característic dinar de després del treball, entre els esforçats de la Brigada de Via i Obres.

S'ha celebrat dissabte dia 13 de Maig, després d'un matí ple de feina.

Hi hem participat 22 socis i acompanyants que, portant-se cadascú cobert i cadira, gràcies a la mà destra del nostre benvolgut "Manolo", hem gaudit un cop mes els sabors de la cuina dels Països Catalans, la que ara en diuen "Dieta Mediterrània".

★ AVISOS ★

☹ Es recorda als socis que encara no ho han fet, que el terme de pagament de la quota anual finalitza el darrer dia de juny.

Hi ha rebuts domiciliats que, rebutjats pel pagador, son retornats amb càrrecs. ¿Pot haver-hi algun error, que s'hagi cancel·lat el compte, o altra causa que s'escapi al seu control?.

Comproveu que no sou cap d'aquests.

Si no teniu el rebut, o el comprovant de càrrec, afanyeu-vos a regular la vostra situació dipositant l'import que us toqui (veure EV4 nº 26) al compte de l'Associació ...

Caixa de Catalunya

2013 0754 13 0200027993

... des de qualsevol oficina, fent constar el nom del soci junt amb la paraula QUOTA.

☹ Tanmateix també hi ha qui encara no te el seu carnet de soci, per no haver lliurat una fotografia tipus DNI. Si els segueix interessant, la poden trametre per correu a l'associació (escrivint el seu nom pel darrera), o fer-la arribar a la Junta Directiva .

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **ASAFER** nº 81 (Manresa).
- **Feve Noticias** nº14.
- **Garrat** nº 4 (Cuenca Minera de Riotinto).
- **Hobby & Tren** nº 80.
- **Información** nº 28 (Museu FC Vilanova).

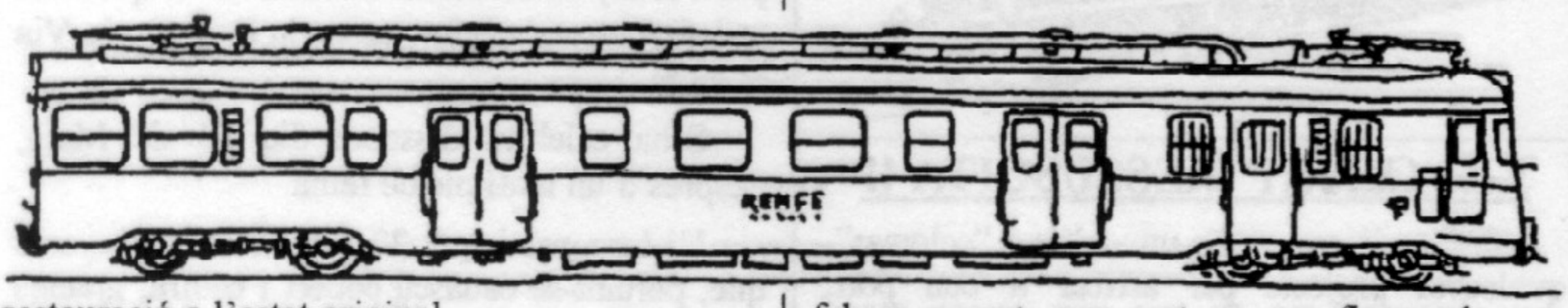
La biblioteca del Tren de Palau es un prestatge que hi ha a la caseta de fusta de l'estació de Can Boada. Gestionada pel vocal de publicacions i fons gràfic, en Josep Guerrero, està oberta durant les hores de funcionament del tren.

Quadro d'Honor

- Amics del Ferrocarril Badalona -

Ara fa dos anys (EV4 nº5, Maig-98) anunciàvem la iniciativa dels amics del FC de Badalona, de restaurar la unitat elèctrica 438-032-5 (WMD832-WRc832 amb fre reostatic reforçat) de la línia de Puigcerdà. Els interessats en aquest material trobaran molta informació a la revista CARRIL nº 36.

Després de prop de 30 anys de servei, la unitat en duia 3 retirada, i al Museu de Vilanova (*Fundación de los Ferrocarriles Españoles*) la tenien cedida esperant la



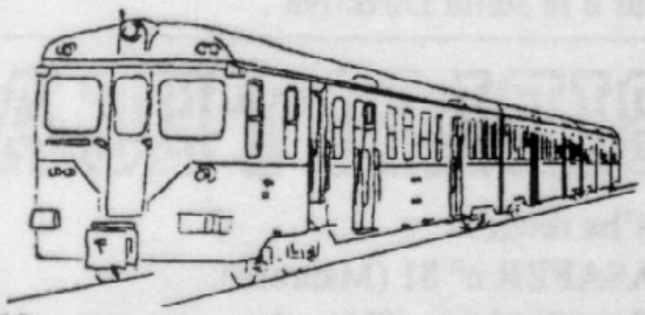
restauració a l'estat original.

Han passat dos anys, i es hora de reconèixer l'esforç dut a terme per aquests autèntics amics del ferrocarril (15 membres d'AMICS DEL FERROCARRIL BADALONA) que, en el seu temps lliure, poc a poc, amb paciència i sense cap altra ajuda econòmica que la seva pròpia butxaca, després d'haver-hi emprat prop de 600 jornades/home, estan molt a prop de veure assolit el seu objectiu.

¿Però com es pot emprendre una empresa d'aquesta mena? En primer lloc cal una gran dosi de bona voluntat, estimació als trens i no tenir por del treball; que per dur que pugui ser, quan es fa en equip i amb bon "rotllo", es veu recompensat en escreix pel resultat. D'això, al Tren de Palau n'hem après una mica.

També cal el permís del propietari. Com la majoria de peces del Museu, la unitat segueix sent de la RENFE, que n'ha fet un contracte de cessió a la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* pel que, aquesta, també el pot cedir a un tercer, interessat en restaurar-lo i posar-lo en funcionament.

Hi ha doncs un altre contracte de cessió de la *Fundación* a l'Associació, i en aquest es protegeix i salva l'esforç desinteressat dels aficionats, que hi han dedicant tres o quatre anys de la seva vida en la restauració. Així, el rescat de la unitat hauria de fer-se d'acord amb l'Associació.

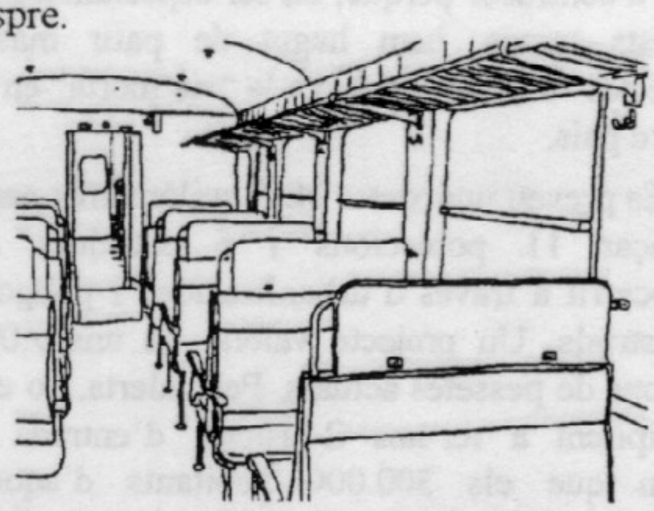


Un cop reparada i en servei, la unitat seguirà cedida a l'Associació per a les activitats pròpies de seu objecte social (sense ànim de lucre) i els viatges que vulguin organitzar. El Museu també se la podrà emportar en ocasions especials, i en tindrà la preferència quan coincideixin amb els actes organitzats per l'Associació encara que, en tot moment, la unitat haurà d'anar acompanyada per gent de l'Associació.

Per a cada un dels participants en la restauració, s'ha hagut de fer una assegurança d'accidents, així com l'autorització d'accés a les instal·lacions de RENFE.

S'ha treballat durant dos anys als tallers de Sant Andreu Comtal, els dimarts, dijous, divendres i dissabtes. Cadascú a l'hora que ha pogut, en grups de 2, 3 o 4 persones en la mesura de les seves possibilitats, fins que les obres del pont de La Maquinista -al complex comercial en construcció- han obligat a traslladar la unitat al dipòsit de Can Tunis. Aquesta operació que es va fer el dia 11 de febrer passat, per sort va ser finançada per l'Ajuntament de Barcelona. Ara doncs està a Can Tunis, a l'aire lliure, però sota catenaria.

Els dissabtes es reuneix un grup de 8 o 9 persones a les 8 del matí. El primer que fan es posar-la en marxa durant una bona estona (el temps d'esmorzar) per a que els motors es ventilin, eliminant-ne la humitat, que és fatal per als debanats de 3.000 volts. Després es baixa el pantògraf i es comença el treball fins a les 3 de la tarda. Quan s'ha de fer alguna cosa especial, l'activitat segueix fins les 7 o les 8 del vespre.



Fins ara s'ha fet la neteja i restauració general, repassant totalment la part mecànica, elèctrica i pneumàtica, fent la revisió i greixatge d'eixos, reductors, etc. S'ha desmuntat tots els equips components de la unitat, fent-ne una bona repassada a fons, afinament, i comprovació. Tots els contactors estaven enferregats. Els equips auxiliars, també s'han desmuntat, canviat els fregadors, netejat els col·lectors (amb raspalls de dents), i s'han pintat els debanats. Hi ha hagut un problema de gripatge en el compressor, però per sort ha pogut reparar-se gràcies a la col·laboració dels tallers de Sant Andreu Comtal.

L'interiorisme ha necessitat el canvi d'alguns plafons de Fòrmica que estaven vandalitzats, substituint-los per altres de nous obtinguts dels magatzems de la RENFE a Sant Andreu Comtal, que també ha proporcionat altres petits recanvis propis de la unitat. S'ha netejat els seients, i pintat la seva estructura metàl·lica. La casa Kraft ha proporcionat massilla, escuma, etc.

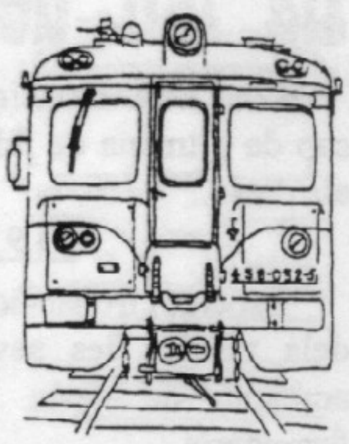
Ara la unitat ja es mou sola per la via, a falta de la part mes visible, que és la pintura.

S'ha demanat ajuda a Azko (Bruguer) a Valentine i a una petita empresa de Badalona, sense haver aconseguit res. Ho provaran amb Titan, a veure si hi ha sort.

Si no surt finançament per a la pintura, es pensa fer un viatge tal com està, amb pegots de massilla i d'imprimació, mig d'aquella manera, per a recaptar les 250.000'- ptes que por costar. El viatge podria ser aquest estiu, per les rodalies de Barcelona.

Un cop obtinguda la pintura es buscarà l'ajuda de pintors professionals especialitzats en material ferroviari. Els sostres i altres parts menys visibles, creuen que les podran pintar ells mateixos, però la part principal, en l'original color verd i plata que caracteritza la unitat ha d'estar molt ben fet, per professionals.

També cal donar-la d'alta. Quan un material ha estat tres mesos fora de servei, s'ha de complir certs requisits per a tornar-lo a donar d'alta i poder circular per la RENFE. Hi ha dos nivells: per anar remolcat o per circular per medis propis. El primer ja es va obtenir als tallers de Sant Andreu quan es va fer el trasllat a Can Tunis. Per al segon, ja s'ha supervisat el conjunt elèctric de tota la unitat, i només falta l'alta de "seguridad en la circulación" (home mort, ASFA, etc.) per a que pugui circular ella sola.



Un cop acabada la 800's pensen seguir amb la "Panchorga" de Vilanova. A part, ara estan pendents d'uns recanvis per a un Land Rover especial d'anar per la via, que també intentaran posar en marxa. Com es veu, aquesta gent té empenta i "corda" per una bona estona. Ànim amics, gent com vosaltres és el que fa falta !

Humor



La nit de noces de "ploma trencada" -s.22-

ASSOCIACIONS

Fins al 21 de maig ens ha arribat noticia de :

AFEVI

21 de maig, a Vilanova. XIII[ena] Trobada de Vaporistes, presentant-se la recent comprada locomotora elèctrica, una reproducció del darrer model Diesel de FGC.

Club Ferroviari de Terrassa

1, 2 i 3 de juliol, a Vallparadis. 5[ena] Trobada Internacional de Vaporistes Modelistes.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial. 56 - 08184 - Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 29, juliol 2000

Quan hom ja no sent plaer jugant amb trens, o estavellant les bombetes foses, es que definitivament s'està fent vell.



La Nit del Tren -VII-

dissabte dia 8 de juliol

- organització -

Per la tarda, en arribar al parc:

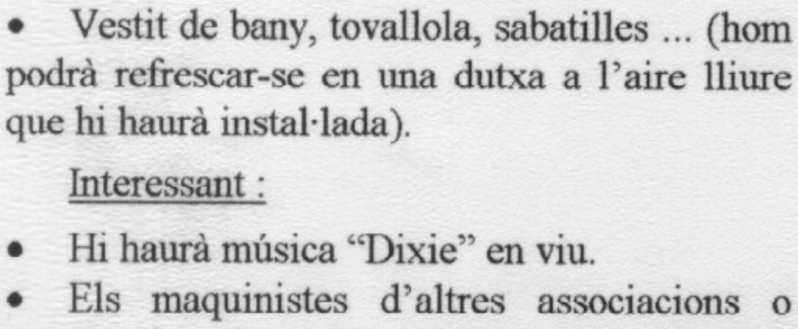
- Passar per la taula de recepció per a recollir el tiquet i pagar el sopar prèviament reservat. Menú i detalls, a l'EV4 nº 28.

No oblidar:

- Llanterna i piles de recanvi.
- Sweter o jersei per a la matinada.
- Vestit de bany, tovallola, sabatilles ... (hom podrà refrescar-se en una dutxa a l'aire lliure que hi haurà instal·lada).

Interessant :

- Hi haurà música "Dixie" en viu.
- Els maquinistes d'altres associacions o companyies ferroviàries podran conduir els trens amb el permís dels seus propietaris i/o maquinistes titulars, en companyia d'un pilot del Tren de Palau.
- Els qui vulguin acampar, podran plantar la seva tenda de càmping, com cada any, en aquesta màgica nit de trens.



I un cop acabada "La Nit del Tren" ...

AQUEST FERROCARRIL ESTARÀ

TANCAT PER VACANCES

FINS AL DISSABTE 26 D'AGOST

★ *Jornada de portes obertes* ★

FESTA MAJOR

DE PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS

L'activitat que s'hi pugui observar durant les vacances, és de tipus intern i no està oberta a la participació del públic.



Inventos Científicos del Capitán Lettuce s.65

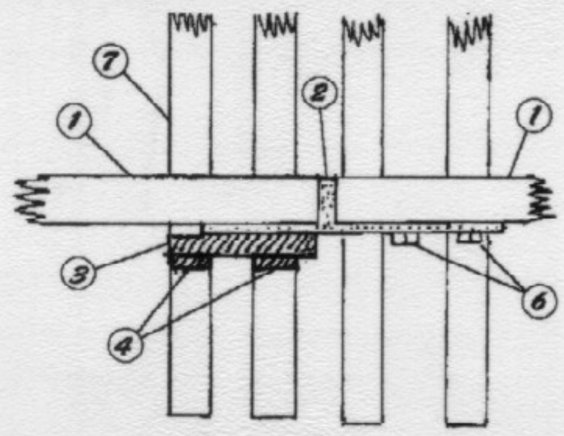
" JDD " Junta Dilatadora Deslizante.

La longitud de una barra metálica no es la misma a cualquier temperatura. El metro patrón conservado en París, solo es exacto cuando se encuentra a 25 grados centígrados. También las vias del Tren de Palau, varian su longitud con el calor; 12 milésimas de milímetro por cada metro de longitud y cada grado de variación térmica.

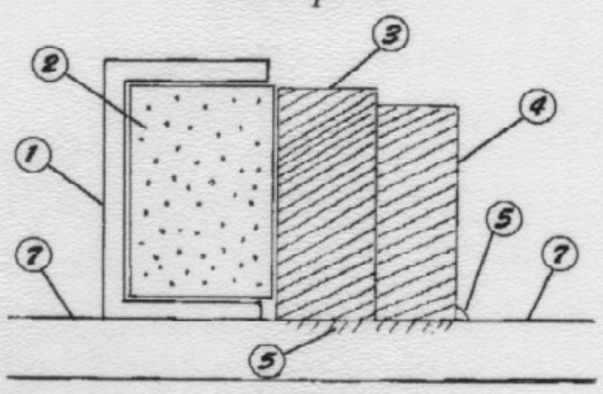
$$\frac{\Delta l}{\Delta t} = 0'000012$$

Parece insignificante, pero en verano, cuando la temperatura del carril oscila facilmente 50 grados, su longitud varia de forma considerable. La dilatación térmica és una caracteristica propia de cada materia y no se puede impedir. Lo único que se debe hacer es preveer sus esfuerzos, y construir de manera que no provoquen deformaciones. El calor es la causa, la dilatación el efecto.

Nuestro anciano venerable, propone hoy una junta dilatadora extensible, en cierto modo.



Vista en planta



Vista en alzado

- Leyenda -

1) - Carril normal tipo "Palau" -perfil "U" de 40 m.m-.
2) - Brida fija por un extremo y deslizante por el otro.
3) - Nueva guia fija. 4) - Dos tacos de refuerzo.
5) - Soldaduras al arco eléctrico para fijación guia 3 y tacos 4. 6) - Tornilleria sujección brida 2. 7) - Traviesa normal tipo "Palau".

Correu

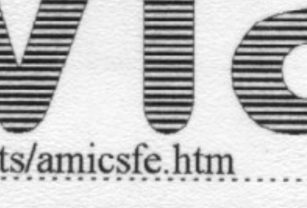
L'*Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril* ens ha fet saber la seva participació al concurs televisiu de la cadena TVE-1 ***"Que apostamos"***, convidant-nos a que els veiem actuar.

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **Butlletí** nº 23 (Masnou)
- **Informatiu** nº 27 (Tecnotrans)
- **Hobby & Tren** nº 81
- **El Correu de l'Oreneta** supl.nº 33
- **El Tren** (ARMF Lleida)
- **Memòria 1999** (FGC Barcelona)

VISITES DE GRUPS



L'acollida dels grups escolars en dies laborables, duta a terme pels nostres socis jubilats de la RENFE, és el primer pas per al projecte "Aula Ferroviària" i ha comptat darrerament amb les següents visites:

jn-06 E. Frai Luis de León, de Sta.Coloma.
jn-08 C. Ntra.Sra. del Roser, de Barcelona.
jn-13 E. del Bosc, de Barberà del Vallès.
jn-13 G. Francesc Escursell, de Ripollet.

També ens ha visitat (18 de juny) l'Associació d'amics del Tren d'Igualada. En un autocar gran, han vingut a passar el matí entre nosaltres, havent hagut d'esmorzar i dinar fora, per la manca de serveis que els podem oferir.

MATERIAL MÒBIL

- en construcció -

- Automotor elèctric "Mn. Brill" - Jaume Fernández i Jordi Canals.
- Automotor elèctric "Tram-Pere" - Pere Mula.
- Dressina "La Zorrilla" - Jaume i Francesc Travessa i Fernando Esteban.
- Locomotora "Big-Viñas" - Jordi Viñas i altres.
- Locomotora articulada - Lluís Fernández.
- Locomotora Associació - Antoni Soler (vocal de material mòbil) amb l'ajuda de 0 socis.
- Vagó tancat, de fusta, sobre bogies - Ricard Soler.

Cap dels socis constructors de material, oblida el manteniment general de la via, les instal·lacions i les tasques pròpies de les sessions de circulació oberta al públic, doncs aquest es un deure que ens implica a tots els socis. Fan el màxim que poden del seu material a casa seva, i si ho han de fer al taller del Tren de Palau, sempre es fora d'hores o un cop acabat el treball comunitari per al que és de tots. Son

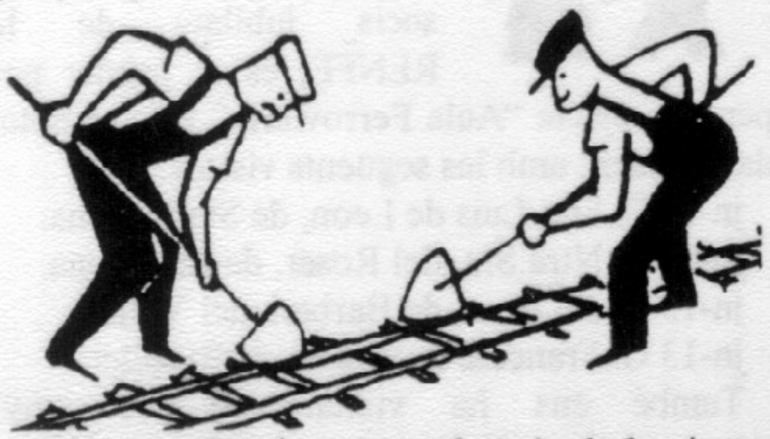


persones organitzades i observadores que saben estar al lloc que fa falta en el moment precís.

VIA I OBRES

A la brigada de Via i Obres sempre hi ha quelcom a fer, sobre tot quan arriba l'estiu. La dilatació tèrmica de la via fa que, sovint, s'hagi d'actuar alliberant tensions o aportant balast en llocs que es van construir a precari. Normalment, una bona capa de balast proporciona el llit, elàstic i permeable, que necessita la via.

Un altre problema apareix en créixer les arrels d'alguns arbres pròxims a la via. Sembla com si els agrades passar-hi per sota i aixecar-la. Novament la solució es afegir mes balast, aixecant la via per allunyar-la de les arrels. Aquesta operació ha fet desaparèixer el pas a nivell agrícola nº 2. Aquests passos es van construir per a que la maquinaria de tallar l'herba del parc no passés per damunt de la via. Amb el temps s'ha comprovat que son inútils perquè que no es fan servir.



Altres actuacions com el repàs de les juntes dels carrils i el manteniment de la via amb el tren herbicida, son treballs que normalment també fan els socis que col·laboren.

A banda del manteniment, la brigada ha continuat treballant en noves instal·lacions com l'aiguada tipus "Monistrol" i la construcció d'una grabera per a la reserva de balast, que s'ha dut a terme en un temps rècord.

En Vers...

"La locomotora"

Al amigo D. Emilio Gabbia, ingeniero distinguido.

¡Monstruo de hierro que jadea y brama
cual dragón abortado del abismo.
Pantera que mordió al oscurantismo
lanzando luz y vomitando llama.
Himno rugiente que el saber proclama
de quien con su científico heroismo
proclamó de Stephenson la fama!
Es tu sola Vestal el ingeniero.
Con fórmulas de letras te alimenta
dando la vida al insensible acero,
y es el Plutón que ante tu luz sangrienta
venciendo al monte y al torrente fiero
la imagen del Progreso representa!

José Mª de la Torre, 1.894

MOVIMENT de SOCIS

Altes 17/6/2000

129 Josep Mora i Pradell numerari

JOGUINES TRENCADES

- vandalisme al Tren de Palau -

Es difícil parlar-ne i no tenir la sensació d'augmentar l'interès dels anònims agressors. Hi ha qui pensa que és millor callar i fer com si no passés res, però el problema hi és, ens afecta, i tots els socis l'hem de conèixer per a compartir-lo.

Imagineu l'estat d'ànim que provoca trobar el resultat de l'acció, incomprensible i despietada, dels brètols. Gent anònima, incapaç d'entendre que n'hi hagi d'altres, treballant de forma altruista, per a unes instal·lacions que pot gaudir tothom.

Et sents tractat com una merda, sense esma per a recollir els bocins de les coses trencades, pensant que aquest deu d'ésser l'agraïment social als teus esforços, i te'n aniries cap a casa per a no tornar-hi mes.

El vandalisme es una forma antiga de rebel·lió. Elements representatius del poder públic o privat, com el mobiliari urbà i els vehicles de servei, han estat - de sempre - les víctimes innocents d'aquesta forma de protesta.

Però amb nosaltres erra el tret. Ni som ni representem cap mena de poder. La seva acció es desenfoca, i fa mal a les persones.

No lamentem nosaltres el valor material de les coses trencades, (encara que aquest sigui l'únic valor interessant per a l'atestat policial). El que es pot comprar a la botiga no té valor humà, només val diners.

Ens entristeix la bretolada barroera que menysprea la labor i el treball desinteressat d'unes persones en el seu temps. Un temps que val mes que l'or, perquè és l'únic de la vida seva. Unes persones que ni son empleats del Tren ni de l'Ajuntament i que per amistat, simpatia o afecció (digueu-l'hi com vulgueu) hi han dedicat generosament, i en benefici de tots, un temps manllevat dels seus afers privats.

Els brètols que atenten contra petites coses com el Tren de Palau, son ignorants que no saben el mal que fan, o persones covardes, que tot se'ls en fot, sense escrúpols ni dignitat, capaces de trencar les joguines ...

I ara ... "La Maquinista"

- Mes oferta lúdica ... -

Amb l'obertura del macro-centre "La Maquinista" a Sant Andreu, pròximament el de Meridiana, i en un futur el de Besòs, sembla com si tots els terrenys alliberats pel ferrocarril, hagin de ser destinats a centres de concentració per a l'oci familiar dominical.

I el Tren de Palau se'n ressenteix d'aquesta gran oferta lúdico-comercial.

Sembla com que estan canviant, a pitjor, els hàbits dominicals de les famílies.

Aquells que feien la sortideta de "pícnic" a Collserola, o a qualsevol altre indret per a gaudir de la natura (Parc de l'Hostal del Fum, per exemple) ara poden triar entre les grans superficies per a passejar tot el dia entre botigues, amb atraccions per als menuts, entrepans, begudes i cinema per als joves. Tots els serveis, lavabos i pàrquing.

No cal carregar amb els cistells del menjar, les cadires i la taula, ni fer caravana gastant benzina. La mainada no s'embruta jugat per terra entre les cagarades dels bens. Allà tot es net i asèptic, menjar barat, música i llums de colors. Com en els millors temps de la plaça de l'Univers a la Fira de Mostres de Montjuïc. I n'hi ha molts centres per a triar, cada cop mes.

En contrapartida, els visitants del Tren de Palau, son cada vegada mes selectius. Persones que arriben atrets únicament per l'alicient del tren, que és coneix mes fora que dins.

Queden lluny aquells diumenges en que el parc estava ple de grups fent la costellada. Avui aquests grups, es poden comptar amb els dits d'una mà ..., si és que n'hi ha algun.

Nosaltres però, ens hem resistit a fer un tren de fira. No és el nostre objecte social, i els qui ens coneixen, saben valorar les peces del material mòbil posades en joc, junt amb els altres elements genuïnament ferroviaris, així com l'estil del carrilet i reconeixen el gran valor afegit que el tren proporciona al parc. Son menys, però mes agraïts.

RELACIÓ DE MAQUINES I MAQUINISTES

Revisada pels propietaris del material en la Reunió de Junta del 17-06-2000

El material que no apareix en aquesta relació, està en construcció, reparació, o fora d'ús, o bé els seus propietaris no han fet autoritzacions.

	201	1601	4221	801	D9
	LV1	LH1	LE1	TH1	TH2
Jordi Viñas	M	M	M	M	M
Pere Mula	M	M	M	M	M
Antoni Roca	M	M	M	M	M
Jordi Valero	M	M	M	M	M
Ricart Soler	M	M	M	M	M
Jordi Marin		M	M	M	M
Antoni Soler		M	M	M	M
Lluis Fernández		M	M	M	M
Josep Guerrero		M	M	M	M
Jaume Travessa		M	M	M	M
J. Ignasi Puente		M	M	M	M
Ricard Puig		M	M	M	M
Ramon Redondo		M	M	M	M
Manuel Fuentes	P	M	P	M	M
Francisco Martin		M	P	M	M
Jaume Fernández		P	M	M	M
Enrique López G.		M	P	M	M
M. Casablancas		P	M	M	P
Fco. López C.		P	P	M	M
Rafael Garries		P	P	M	M
Josep Ferran		M	P		M
Frederic Revilla		M			M
Jordi Gill				M	
Lluis Medina					M
Manuel Casino				P	P

M = Maquinista P = Maquinista en pràctiques

Nota) Els Maquinistes (M) son els únics autoritzats a conduir trens de passatgers en sessions de règim obert. Els maquinistes en practiques (P) tan sols poden fer maniobres sense passatgers, o trens de treball, o de pràctiques en sessions en regim tancat. Les autoritzacions per al material particular son competència del seu propietari, el permís de circulació ho es del comitè tècnic d'explotació, per defecte, la Junta Directiva.



Bones vacances amics !

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 30, agost - setembre 2000

Llibertat es poder dir el que als altres no els agrada sentir. ***George Orwell***

La Nit del Tren -VII-

Un any mes s'ha celebrat la festa de fi de curs, compartint el Tren de Palau amb tota mena d'aficionats als ferrocarrils de qualsevol mida, i una bona representació de les principals associacions.

Circulacions

A partir de les 6 de la tarda, i fins l'hora del sopar, hi va haver una intensa circulació de trens que, gràcies al bloqueig telefònic dut a terme pels nostres socis jubilats de la RENFE, va poder-se aprofitar la xarxa a la seva màxima densitat de trànsit. Tres hores de frenètica activitat amb creuaments a les estacions de Can Boada-Enllaç, El Pi Gran i El Clot-Mirador.

El mes original van ser les dobles traccions a vapor o Diesel (201+201 o D9+801). Amb sis cotxes de viatgers acoblats, unes 70 persones, va ser tot un gran espectacle, sobre tot quan les dues màquines 201, (amb la invitada "Burriac" en cap) estiraven el llarg comboi per la recta del Pas dels Ànecs o altres punts característics del recorregut.

Els trens van circular tota la nit (uns 12 socis i amics van donar la continuïtat) i fins ben entrada la matinada, encara anaven plens de viatgers. Molta d'aquesta gent, sense ser especialment aficionats, arribaven al parc atrets per la festa i els trens.

Locomotora invitada

La màquina construïda pel Sr. Jaume García, del CEMVBiS, normalment està basada al Parc de l'Oreneta. Aquesta locomotora, de nom "Burriac" porta la numeració 201 del FCCJ i el seu rodatge es 1-3-1, amb rodes de 160 i 225 mm de diàmetre. La distribució és cilíndrica amb vapor rescalfat. Els seus pistons, de 80 mm de diàmetre, van ser fets pel nostre president en Jordi Viñas, al mateix temps que els de l'altra 201, la FGC "Energie" d'en Ricard Soler, construïda per en Pere Mula, i amb base normal al Parc de l'Hostal del Fum.



Doble tracció vapor amb les dues 201, la "Burriac" de titular.

Així doncs, les rodes i els cilindres d'ambdues màquines son iguals. La seva numeració també, doncs les dues porten el número 201.

L'accionament de la distribució es pel sistema Walschaerts, i la caldera, feta amb planxes i tubs de coure units per soldadures de plata, treballa a 100 lliures per polzada quadrada, o sigui 7'82 Kg/cm^2.

Disposa d'un dispositiu Chatelier per al fre sostingut a contra marxa. Aquest sistema, que normalment no l'utilitzen a l'Oreneta, per manca de recorregut en baixada, s'ha pogut usar amb comoditat al Tren de Palau, degut a la major extensió de les alineacions.

Hem d'agrair als amics del CEMBiS, l'esforç que suposa el trasllat del material, i esperem que l'atractiu i les sensacions que dona el Tren de l'Hostal del Fum els ho hagi compensat amb escreix.

Altre material.

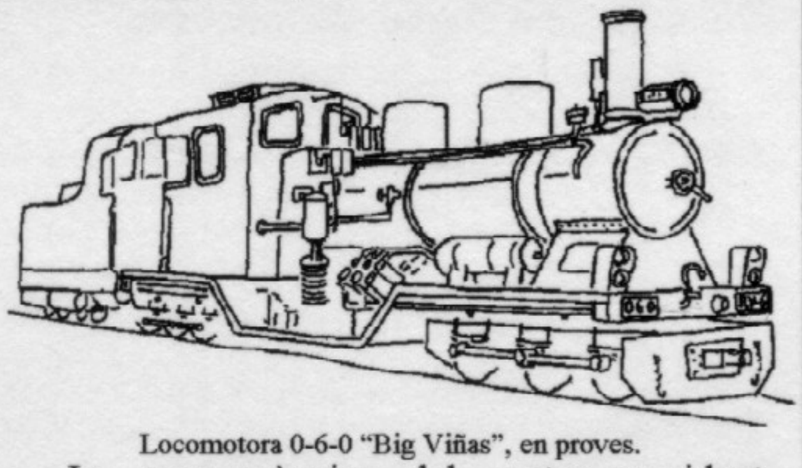
També va circular gairebé tot el material del Tren de Palau com la màquina elèctrica amb els seus cotxes coberts, el tramvia (que estrena canvi de numeració, passant del 28 al 25), la 1.600 i la petita "zorrilla".

Cal mencionar les proves fetes amb una parella de bogies construïts pel soci en Jan Esquerra. Un disseny especial que regula automàticament l'esforç de fre màxim, d'acord amb la càrrega que suporta. D'aquests bogies n'hem de parlar un altre dia.

Locomotora en proves

El mes espectacular va ser l'exhibició de la "Big Viñas", que va funcionar durant 24 hores seguides, fent mes viatges que cap altra màquina, amb i sense passatgers.

Els maquinistes "experts" del parc de l'Oreneta van poder "tocar" regulador gaudint de tan extraordinària locomotora, en un marc molt diferent del que estan acostumats.



Locomotora 0-6-0 "Big Viñas", en proves.

La gran màquina del nostre president, gairebé està "a punt" per a ser presentada en societat que, si tot va bé, serà pel 8è aniversari de l'Associació, el pròxim dissabte dia 4 de novembre.

Altres actes

El sopar, animat per una banda de "Dixie" en directe, va estar servit pel restaurant "La Maison du Notaire" de Palau. La cuina, refinada i ben presentada, amb algunes mancances sobre el previst, va ser molt ben acollida per tots.

Una petita joguina de fusta - maquineta i/o aneguet - en record de la festa, es va repartit als participants.

Les autoritats van excusar la seva presència amb motiu dels tres dies de dol oficial decretats pel Govern de Catalunya, a causa del tràgic accident de l'autocar d'escolars a Soria. Fent-se ressò d'aquest fet luctuós, la comissió organitzadora va demanar un minut de silenci, que va ser dut a terme amb respecte i emoció.

Cal felicitar aquesta comissió, formada per les/el sòcies/soci Beneta Pardo, Lourdes Espert i Josep Guerrero, pel treball desplegat i l'encert en la programació de tots els detalls La festa va acabar a migdia del diumenge, després de l'acostumat esmorzar de xocolata amb xurros.

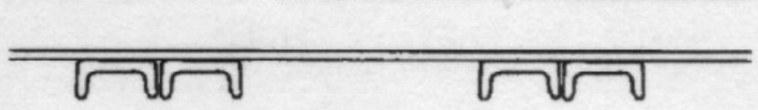
Entre les visites també hi va haver la d'un grup de 10 nens de Bòsnia, acollits per unes famílies de l'Associació Cívica Camí Reial del nostre poble. Admirats per tot el que van veure, els vam obsequiar amb pòsters de La Nit del Tren -VII- com a record.

VIA I OBRES

¡¡Atenció, atenció, atenció!!. A tots els socis i amics simpatitzants. Ara hi ha l'oportunitat de col·laborar en una feina molt senzilla, concreta i necessària per a la via del Tren de Palau.

La brigada de Via i Obres es proposa reforçar la secció 4ª (entre El Clot-Mirador i El Pont de Pedra) amb via de composició 40+40/500. El motiu ve donat per a pal·liar un efecte de moviment del terreny, causat per l'estranya tendència que tenen les arrels dels arbres, en el seu creixement, a dirigir-se cap al balast de la via.

Caldrà modificar uns 280 metros de via, augmentant-ne el gruix de la capa de balast i doblant el nombre de travesses (més detalls als EV4 nº 23 i 25).



Per això es necessiten unes 1.400 travesses noves (5.600 soldadures), que caldrà tallar amb la màquina tronçonadora que hi ha al taller, junt a la via 12.

Es una feina que s'ha de fer entre dues persones. Si son mes millor, doncs es poden anar rellevant, formant un grup mes animat.

Els 1.400 talls necessaris es poden fer (a un per minut) en unes 24 hores. O sigui que, sense esforçar-s'hi gaire pot ser la feina de dues hores cada dissabte durant tres mesos.

Qui s'hi anima ?



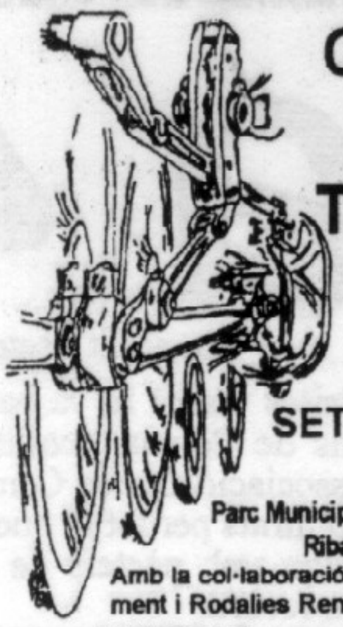
Soci prenent "la decisió"

Aquesta pot ser l'ocasió que alguns esperaven per integrar-se en un grup de treball concret doncs, a vegades s'ha dit que no es ve mes sovint perquè no se sap el que s'ha de fer.

La "brigada" de Via i Obres, es troba els dissabtes a les 8'30 per esmorzar a Can Molinot, i comença la feina al parc cap a les 10.

Can Molinot està al km 5'5 de la B-143 (Mollet-Caldes) dins el terme de Palau. Hi ha parada d'autobús (Sagalés) "La Creu Roja" i parquing propi. Tel: 93 864 60 03

XI TROBADA FC. CAMP DE TURIA



9 i 10 DE SETEMBRE 2000

Parc Municipal Maldonado
Riba-roja de Túria
Amb la col·laboració de l'Ajuntament i Rodalies Renfe.

www.ctv.es/USERS/cfvrt, e-mail: cfvrt@ctv.es

SERPS D'ESTIU ?

Hem llegit a **El Periódico de Catalunya** 31/7/00 pàgina 5.

"L'estació de Franca ofereix un aspecte inquietant. El millor vestíbul ferroviari de Barcelona és un lloc buit, silenciós i brillant. Sense passatgers ni trens.

Ha estat durant més de 50 anys la principal porta de la ciutat moderna. Als 60 va ser el vestíbul d'accés de la immigració del sud i a la vegada el que permetia enllaçar, amb Europa.

Als 70 es va posar en marxa un nou sistema ferroviari que organitzava les estacions futures de la ciutat, enllaçant transversalment: l'estació de Sants, inaugurada l'any 1979, i la de la Sagrera, que encara està per construir.

La majoria d'estacions decimonòniques del continent europeu s'han adaptat a les circumstancies d'una mobilitat creixent. No es desaprofita ni un sol metre quadrat d'espai ferroviari. L'expansió decidida del metro, la irrupció del tren d'alta velocitat i la implantació de nous traçats regionals han obligat a construir nous enllaços i a fer més complexes les antigues estacions de tren per evitar que els intercanviadors centrals pateixin un col·lapse anàleg al de la xarxa viària de superfície.

No podem sinó sorprendre'ns davant les estacions de Magenta i Saint Lazare del nou tren regional "Eole" a Paris. 0 davant la transformació de les velles estacions del sud de Londres com Waterloo o London Bridge amb l'obertura de la "Jubilee Líne".

Un dels problemes que té la xarxa de ferrocarrils a la ciutat de Barcelona és l'escassetat d'estacions d'intercanvi. L'usuari comprova diàriament la sobrepressió de les estacions de Sants o del passeig de Gràcia i Catalunya. L'esquema ferroviari que es va implantar a Barcelona als 70 es demostra ineficient actualment. La nova estació de la Sagrera millorarà sens dubte la congestió.



Però no podem imaginar Barcelona amb un esquema de tronc únic. No és així com funcionen les ciutats europees de dimensió i densitat similars.

L'estació de Franca està situada en un lloc que torna a tenir una extraordinària centralitat. Annexa a Ciutat Vella, contigua a un nou barri hiperactiu (la Vila Olímpica) i a les noves zones d'oci que sorgeixen a prop de les platges i del port. Recuperar l'estació de França per a l'ús ferroviari permetrà desbloquejar altres estacions i aprofitar-ne el vestíbul, les platges de vies i les esplanades adjacents per organitzar un esplèndid lloc d'intercanvi modal. Per això és necessari d'enllaçar-la amb la xarxa.

La solució més coherent és restablir el corredor ferroviari litoral unint les línies de metro 3 i 4. Aquesta connexió milloraria l'eficiència i reduiria el temps de desplaçament de molts ciutadans del Poble Nou a Horta, de L'Hospitalet a Badalona.

La de Franca es podria convertir en l'estació central d'una renovada Xarxa Exprés Regional, alliberant l'estació de Catalunya i enllaçant amb rapidesa els trens del Vallès-Llobregat amb la Sagrera.

La decisió del Ministeri de Foment de revisar i tornar a recuperar el projecte d'un túnel d'enllaç França-Morrot per al pas de l'AVE per Barcelona obre aquesta possibilitat. És una excel·lent noticia: per l'encert urbanístic de la decisió, perquè multiplica oportunitats d'enllaç, perquè permet reincorporar l'estació de França al sistema general ferroviari de la regió de Barcelona. Restablir el corredor litoral permet estalviar esforços per al pas de l'AVE per la ciutat. Fa innecessari un túnel que torni a perforar l'Eixampla. Permet despresuritzar Sants, una de les estacions més comprimides i incomodes del país. A més a més, l'accés a l'aeroport serà més econòmic i ràpid aprofitant el pas del Morrot, entre Montjuïc i el port. En aquestes circumstàncies, l'estació de França pot tornar a la seva condició original al servei del transport públic.

No se n'ha d'inventar un nou ús ni un aprofitament immobiliari. És una estació de trens."

Maria Rubert -Arquitecta-.

VANDALISME

- ¡¡Ja hi tornem a ser !! -

Un altre cop el Tren de Palau ha estat víctima innocent d'agressions anònimes.

La caseta de fusta -circulació- ha vist novament reventades dues finestres, com el passat mes de juny, per l'impacte d'un pedrot (uns 10 kg) arrencat del muret de contenció de balast. L'altra caseta -bitllets- amb la porta apedregada, el contenidor de taller, amb el cadenat i tancament lateral espanyat. També han doblegat, fins al seu límit, les palanques dels aparells de canvi de l'estació del Pi Gran. Han robat els mànecs de les aixetes del safareig, arrencat el cartell de l'estació de Can Boada-Enllaç, trencat el marc del plafó informatiu general, i arrencat un dels tres cartells *"Tancat per vacances"*.

Es evident que no es soluciona res publicant aquest tipus de noticies. Únicament ho fem per compartir la pena. Tampoc serveix de res haver de pair-ho només entre uns quants.

PREPOTENTS

Per l'interès del tema, el nostre soci en Joan Roca ens tramet un article del Dr. Joan Corbella, aparegut al diari AVUI el 16/7/2000, que copiem de forma resumida.

Hi ha persones que els falta autoestima personal, i d'altres que, al contrari, els en sobra. Son els prepotents. Els prepotents se situen sempre per sobre dels altres, i son incapaços de reconèixer els seus propis errors.

Acostumen a ser crítics amb els demés, sobretot amb els que fan activitats semblants a les seves. No saben treballar en equip dons, en lloc de col·laboradors, tenen súbdits als quals demanen fidelitat absoluta, negant-los tota possibilitat de crítica. Només parlen dels seus afers, èxits i grandeses, sense considerar mai els mèrits dels altres, de qui només en diuen els defectes.

Tenen el costum d'utilitzar la negació al principi de cada intervenció: "No, jo vull dir que...". Utilitzen el *no* com a mot introductori del que van a dir, sense haver escoltat si hi ha algun punt de coincidència amb el que acaba de dir l'altre. Els surt espontàniament negar el que diu l'altre per tal de donar més rellevància a allò que volen dir ells. També es reconeixen pel menyspreu que mal dissimulen per tot allò que no els interessa o desconeixen.

Ser prepotent és el camí mes fàcil per estar sol; és possible que algú se'ls acosti, però no que ningú els senti propers. Des de la prepotència es tendeix a menystenir de manera sistemàtica els altres.

El conflicte apareix quan les circumstàncies porten a haver de col·laborar amb ell, ja sigui a la feina, en la família o simplement en una activitat lúdica, doncs pot fer sentir-se menyspreat a l'altre, de manera continuada.

Es pot reduir un prepotent si s'és capaç de no deixar-se aclaparar per la seva petulància.

Al prepotent cal parar-li els peus, encara que fer-ho suposi un acte de valentia. Sovint son molt poca cosa i la seva actitud només respon a la necessitat d'amagar les seves mancances personals. Quan se'ls nega, solen reaccionar amb desconcert, i alguns poden reconduir el seu comportament; en canvi si el deixem dir, alimentem una supèrbia gairebé patològica i permetem que jugui amb la nostra dignitat. Tant de bo que cada prepotent trobes algú que el situés al seu lloc; potser deixaria de ser-ho.

TÈCNICA

Rendiment

Entre tots els motors tèrmics, les maquines de vapor son els que donen pitjor rendiment.

Un quilo d'hulla cremat al fogar, produeix aproximadament, en una màquina ben projectada i ben controlada, la potencia d'un cavall de vapor per hora.

El cavall per hora representa un treball de :

75 x 60 x 60 = 267.000 quilogràmetres

Però el quilo d'hulla ha cedit al cremar-se unes 8.000 calories, i com que l'equivalent mecànic d'una caloria son 425 quilogràmetres, tenim que aquell quilo d'hulla, aprofitat al màxim, sense cap tipus de pèrdua, hagués donat un treball de :

8.000 x 425 = 3.400.000 quilogràmetres

Això és una potència per hora de :

3.400.000 / 267.000 = 12'73 cavalls

O sigui, unes 13 vegades mes.

Per tant el rendiment de la màquina de vapor ha estat :

267.000 / 3.400.000 = 0'078

Es a dir, que no arriba ni al 8 %.

Balbino Vázquez - Manual del Maquinista y Fogonero. © CALPE - Barcelona, 191?.

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **Agenda Cultural** nº7 · Palau-Solità i Pl.
- **Butlletí** nº19 · Reus
- **El Correu e l'Oreneta** supl. nº34
- **Es Furgó Correu** nº11 · Balears
- **Información** nº29 · Museu FC Madrid
- **BML Berriak** nº2 · Museu Azpeitia

Amigos del Museo Vasco del Ferrocarril
Euskal Burnibidearen Museoaren Lagunak
BML-AMF Apartado de correos 239 20730
Azpeitia Guipúscoa.

www.geocities.com/euskalbml.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial. 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 31, octubre 2000

Qui no pensa be el que diu, diu el que no pensa.

MES FERRO !!

En la última reunió trimestral de la Junta Directiva - 23/09/00 - s'ha acordat la compra de 500 kg de perfil de ferro laminat en "U" per al reforç puntual de via (desdoblament de travesses) anunciat a l'EV4 nº 30.



MOVIMENT de SOCIS

Baixes 30/6/00

37	Joan García Fité	falta de pago
54	Laura García Ruiz	falta de pago
55	Joan García Ruiz	falta de pago
95	Jordi Busquets Mirabal	falta de pago

8è ANIVERSARI DEL TREN DE PALAU

L'Associació es va constituir el 28 de maig de 1992, en una reunió dels sis membres fundadors, que va esdevenir així, l'Assemblea General - Extraordinària i Universal - de Socis.

L'estesa de vies però, va començar amb l'arribada del material mòbil, cinc mesos mes tard, el primer dissabte de novembre del mateix any. És d'aquest fet, i no de l'acte fundacional, del que cada any en celebrem l'aniversari.

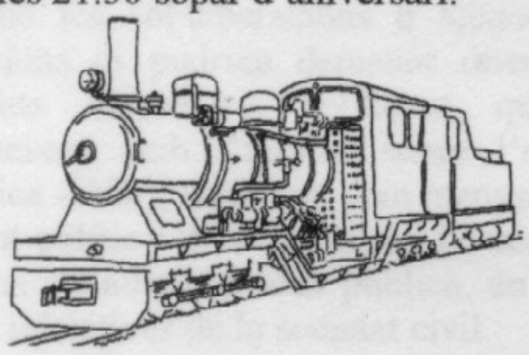
Enguany, coincidint amb el 8è aniversari de l'entitat, es preveu, per al pròxim dissabte dia 4 de novembre, fer l'acte de presentació de la nova màquina del nostre president.

PRESENTACIÓ DE LA LOCOMOTORA DE VAPOR 0-6-0 RV60 "BIG VIÑAS"

dia : dissabte 4 de novembre a les 12 h.

- programa -

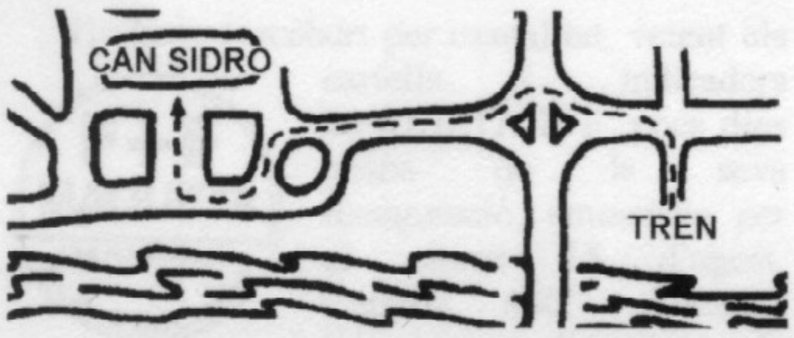
1. paraules del president i/o l'autoritat.
2. estavellament de l'ampolla de xampany.
3. refrigeri.
4. viatge inaugural.
5. altres viatges fins que es faci fosc.
6. a les 21:30 sopar d'aniversari.



SOPAR d'ANIVERSARI

Es farà en un menjador reservat al restaurant "Cal Sidro" c/. Sant Isidre, 13 tel. 93 864 30 40. Hi haurà un primer plat general per a tothom "pica-pica Can Sidro" i el segon, junt amb els postres, licors, etc. a escollir de la carta. El preu, d'acord al que hagi demanat cadascú.





GRAN JORNADA DEL TREBALL EN COLLA

Igual que vam fer l'any passat amb el ***"dia de la trinchera"***, però aquesta vegada l'associació paga la teca.

dia: dissabte 21 d'octubre a les 10 h.

objectiu: obertura de rasa i estesa de tubs de comunicacions, en uns 60 metres, per a la senyalització òptica de la comprovació, dels aparells de canvi talonables a l'estació del Pi Gran.

dinar: pagat per l'associació a tots els treballadors . Taula d'embotits, amanida i carn a la brasa (cadascú que s'ho munti). Cal portar-se el plat, coberts, tovalló, got, cadira, etc.



L'equip KPK, propietari de la màquina, anuncia un curs de maquinista per aquesta locomotora que funciona amb la tecnologia mes moderna. Motors trifàsics de corrent altern a freqüència i tensió variables, controlats a través de transistors IGBT's, per onduladors amb microprocessadors. Els/les participants/tes rebran la documentació tècnica corresponent.

- condicions -

Estar disposat/da a:

- Ser, o voler fer-se soci/a de Tren de Palau.
- Participar en la brigada de Via i Obres, un mínim d'un dissabte al mes (de 9 a 14 h).
- Participar* en les sessions d'explotació dels diumenges i festius, fent tasques de control de circulació, maniobres, recepció de viatgers o taquilla i apuntar-se* en el torn de maquinistes per a la màquina 4221-9.
- Fer-se'n càrrec de la conducció de la màquina amb els trens, d'acord amb el reglament de circulació, i de la revisió dels elements, combustible, etc. quan correspongui el torn de maquinista.
- Coneixements: física mecànica elemental, relacionada amb els ferrocarrils.

Inscripció : gratuïta.

Els/les interessats/des hauran de presentar-se a l'estació de Can Boada-Enllaç (dipòsit i tallers del Tren de Palau) el dia 11 de novembre a les 10 del mati.

* Un festiu al mes (de 10 a 14 h). En funció del nombre d'aprovats/des, es podrà reduir la presencia obligada.



22 d'octubre del 2000
Parc de Can Mercader -Cornellà-
Club d'Amics del Ferrocarril 93 377 25 75
e-mail: trenscornella@retemail.es

FIRA de PALAU

Durant els passats dies 29, 30 de setembre i l'1 d'octubre, s'ha celebrat com altres anys la Fira de Palau, en la que, a banda de la mostra comercial de la població, es presenta l'activitat de les associacions.

També aquest any, amb la gestió del nostre vocal Sr. Josep Guerrero, hi hem estat presents amb un stand en el que, junt amb una colla d'objectes ferroviaris històrics de la colecció particular del soci Manuel Fuentes, s'ha procurat ensenyar gràficament les principals realitzacions que hem fet, així com els nous (i vells) projectes que tenim.

VIA I OBRES

Per entendre completament el ferrocarril, vivint l'afició des de tots els seus aspectes, no hi ha res com una bona "pencada" a la via. Qui no ha viscut l'experiència del treball d'equip a l'aire lliure, aprenent cada dia dels problemes i les solucions que es plantegen a la via, no pot dir que sap de trens.



OPINIONS

En l'economia capitalista que vivim, es corrent enfocar les coses únicament a traves d'una òptica mercantilista o financera. Sovint pensem en termes estrictament econòmics.

Per sort, encara hi ha coses que han de tenir el seu tractament específic, si volem conservar el sentit humà de la societat. Per això, l'Administració Pública, en el seu paper moderador no és, ni pensa ni actua mai com una empresa privada.

A vegades es diu que el Parc de l'Hostal del Fum, no dóna el que deu costar.

Cal entendre que el que ha de donar un parc ha d'ésser, per la seva naturalesa, el benefici d'un ús social per a la comunitat. Un bé públic, necessari per a l'equilibri del territori, que ha estat planificat d'acord amb les lleis, per les autoritats responsables de la seva ordenació. Si no fos així, al seu lloc ara hi hauria camps, fàbriques o pisos, no pas un parc.

De l'ús social que se'n fa del parc es deriva l'existència del Tren de Palau. Un bé cultural d'ús públic, aprofitable pel sistema educatiu i que degut a les seves peculiars característiques aporta prestigi a la població.

Però l'activitat pràctica del tren si que, a banda del seu contingut cultural i lúdic, indueix directa i indirectament, una activitat comercial en el poble, tot i la distancia física que el separa.

I la inducció a l'activitat comercial per al poble (o sigui el comerç i la petita empresa local) encara que modesta, és mes important del que pugui semblar a primera vista

No cal enumerar els proveïdors de materials de construcció, ferreteria i pintures, serveis de tallers metal·lúrgics i fusteria, transports, serveis financers i assegurances dels quals el Tren de Palau és client habitual, o la contractació de serveis de càtering per a les festes amb mes afluència, i de menjadors complerts en restaurant per a les assemblees o festes d'aniversari que usa directament l'entitat, ni els serveis de restauració que setmanalment i també intersetmanalment, usen els seus socis amb familiars i amics vinguts de fora del poble. Mes encara, quan un bon nombre de socis resideix fora de la vila.

Tampoc cal recordar l'encaminament que se'n fa del públic visitant del parc, cap als establiments hostalers de la població i els seus centres d'interès cultural. Per això només cal veure el tríptic de l'associació, amb mapa, noms i números de telèfon.

Un exemple, que no és l'únic al llarg de l'any: l'Associació d'Amics del Ferrocarril d'Igualada ens visita en autocar. Esmorzen al centre de la vila, i després de la visita al tren, hi tornen per a dinar en una masia-restaurant.

Pot ser poc per a la riquesa del poble, però de ben segur, que la petita activitat comercial induïda pel Tren de Palau, és mes del que molts havien pensat, i probablement superior a la que pugui donar algun altre tipus d'activitat - també cultural i sense ànim de lucre - diferent de la nostra.

Pensar únicament en termes comercials, dient que les col·laboracions o ajudes a les associacions es podrien demanar directament als petits empresaris (oblidant que ells contribueixen amb l'impost sobre l'activitat econòmica -IAE-), seria tant com menysprear el contingut polític i de defensa del bé comú que correspon a l'administració pública, en relacio amb les iniciatives de la societat civil.

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **Butlletí nº 24 (Masnou).**

TÈCNICA

Prof. Dr. Eng. Franz Kollmann

Desgast.

Per a desgastar 1 mm de carril, han de passar rodant per damunt d'ell, 45 milions de tones.

Si una composició del Tren de Palau pesa 6 tones, per a desgastar 1 mm hauran de passar 45/6=7'5 milions de trens. O sigui, uns sis mil anys. Ara bé, si el ferro que fem servir fos 100 vegades mes dolent que el dels carrils normals, només hauríem d'esperar 65 anys per a desgastar un milimetre .

MAQUETA

Ho hem descobert per casualitat, veient els cartells indicadors MAQUETA F+F, pocs dies abans de la seva inauguració, anunciada per al passat 15 d'agost. Entrada 600'- pessetes. Dissabtes i diumenges de 10 a 12 h. Tel: 676 378 878.

Es tracta d'una gran maqueta H02c amb 810 m de via sobre 270 m^2 en la que sorprèn la bona el·laboració artesana de molts dels seus edificis, ponts i boques de túnel. A través de 17 km de cables instal·lats, un ordinador central amb sistema CTC de Siemens, ajudat per dos controladors remots de lògica programable, governen 16 circuits de via independents i 96 aparells de canvi, agrupats en 66 centres de control integrats.

És l'obra d'un aficionat, en Josep Fuster (el conegut "cap d'estació" de "la soci") ajudat pel seu pare, al llarg de 34.000 hores de treball, durant 9 anys. Ell mateix ens comenta que és una de les millors maquetes de tren del Món.



Els radis de corbatura, les rampes i pendents, corresponen als de la escala real reduïda a 1/87. La velocitat i el règim d'explotació (freqüència de pas dels trens) està ajustat per a una bona interpretació visual dels diferents ambients recreats (que son pràcticament tots).

Alguns dels aficionats mes veterans, sobre tot els companys de l'Associació d'Amics del FC de Barcelona, rebran, com ens ha passat a nosaltres, una inquietant i estranya sensació, davant de la col·lecció d'objectes ferroviaris recopilats, segons ens ha manifestat el propi Sr. Fuster, per ell mateix, el seu pare i el seu avi. La mostra de plaques, senyals, fanals, etc., és tan selecta i representativa, que moltes de les coses que hi ha, les trobem familiars, com les que ens han acompanyat durant molts anys exposades a les parets de la "soci". En certa forma ens hem sentit com en una imaginaria sucursal de la degana entitat.

RELACIÓ DE MAQUINES I MAQUINISTES

Revisada pels propietaris del material, en la Reunió de Junta Directiva del 23/09/00

El material que no apareix en aquesta relació, està en construcció, reparació, o fora d'ús, o be els seus propietaris no han fet autoritzacions.

	201	1601	4386	4221	801	D9
	LV1	LH1	LV2	LE1	TH1	TH2
Jordi Viñas	M	M	M	M	M	M
Pere Mula	M	M	M	M	M	M
Ricart Soler	M	M	M	M	M	M
Jordi Valero	M	M	M	M	M	M
Antoni Roca	M	M	P	M	M	M
Francisco Martín		M	M	P	M	M
Antoni Soler		M		M	M	M
Ramon Redondo		M		M	M	M
Josep Guerrero		M		M	M	M
Jordi Marin		M		M	M	M
Jaume Travessa		M		M	M	M
J. Ignasi Puente		M		M	M	M
Lluís Fernández		M		M	M	M
Lluís Medina		M		M	M	M
Daniel Casino		M		M	M	M
Manuel Fuentes	P	M	P	P	M	M
Jaume Fernández		P		M	M	M
Josep Ferran		M		P	M	M
Enrique López G.		P		P	M	M
Fco. López C.		P		P	M	M
Rafael Garries		P		P	M	M
Frederic Revilla		M				M
Manuel Casino				P	P	P
M. Casablancas				M	M	P
Jordi Gill		M				
Ricard Puig				M		

M = Maquinista P = Maquinista en pràctiques

Nota) Els Maquinistes (M) son els únics autoritzats a conduir trens de passatgers en sessions de règim obert. Els maquinistes en pràctiques (P) tan sols poden fer maniobres sense passatgers, o trens de treball, o de pràctiques en sessions en regim tancat. Les autoritzacions per al material particular son competència del seu propietari, el permís de circulació ho es del comitè tècnic d'explotació, per defecte, la Junta Directiva.

TE'N RECORDES DEL TÈTANUS ?



És una intoxicació aguda produïda per un bacteri que, en ser transportat pel vent, pot estar a tot arreu. La forma mes normal de contagiar-se és per ferides a la pell. Aquestes poden ser minúscules, i son molt freqüents en tota activitat física. Els aficionats al ferrocarril, que traginem ferros i terra a l'aire lliure, per on pasturen els bens, hem de saber que:

a) La gammaglobulina antitetànica s'utilitza només per a immunitzacions d'urgència, quan es cura a algú que no està vacunat i tan sols protegeix durant uns 20 dies.

b) La vacuna antitetànica consta de 3 dosis bàsiques mes les de record. Es pot iniciar la vacunació en qualsevol moment, es molt recomanable, i per a nosaltres és imprescindible.

inici vacunació	primera dosi
2 mesos després de la 1ª	segona dosi
6/12 mesos després de la 1ª	tercera dosi
10 anys després de la 1ª	dosi de record

I cada 10 anys mes, una altra dosi de record durant tota la vida. També cal administrar una dosi extra quan es faci una ferida tetanígena si han passats els primers 5 anys després d'una dosi de record.

o-000-o

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

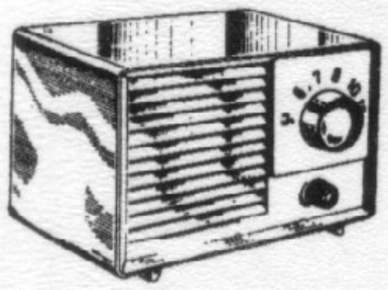
extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 32, novembre 2000

Maduresa en l'home adult significa haver retrobat la serietat que de nen tenia al jugar. Friedrich Nietzsche.

Radio Palau 91.7 MHz

(de dilluns a divendres de 4 a 10h)



Dimarts 17 d'octubre vam participar al programa setmanal "Associacions" que emet aquesta emissora dedicat al mon associatiu.

La directora de l'emissora, Dolors Forns, va entrevistar durant 30 minuts a cinc membres del Tren de Palau (Jordi Viñas, Pere Mula, Jordi Marin, Josep Guerrero i Ricard Soler) que van poder explicar bastament als oients del programa, l'activitat i projectes de l'associació.

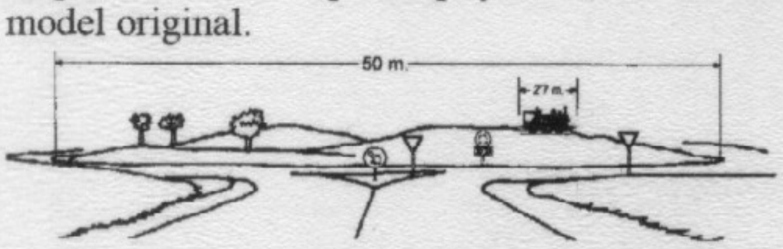
ROTONDA de PALAU

p.k. 4'340 de la B-143

Finalment s'ha substanciat un projecte que ja ve de la primavera del 1.999. La donació, per part de l'Associació, d'un motiu ornamental per a la zona central enjardinada de la rotonda que hi ha a l'entrada del poble, prop del lloc on hi havia fins fa pocs anys l'antiga estació *"Gallechs-Poliñá"* del FC Mollet-Caldes.

El tema del conjunt està relacionat directament amb el nom de la població, i l'antic ferrocarril que hi passava per la mateixa carretera. És la silueta retallada en planxa d'acer de la locomotora PALAU, que durant molts anys va funcionar al "Calderí" i duia el nom del nostre poble.

La moderna tècnica CAD-CAM (disseny i mecanització assistits per ordinador) ens ha permès, a partir de fotografies i esquemes originals, recrear aquesta peça a escala 1/3 del model original.



Fins ara no hi havia cap element de referència visual per a l'antic ferrocarril al llarg del seu traçat, a pesar de que aquest segueix viu en la memòria popular. Moltes han estat les persones que, agradablement sorpreses per la original iniciativa, ens han felicitat per aquesta aportació que els aficionats fem a l'embelliment de l'entorn viari així com per l'esforç que això suposa.

No es el primer cop que complements d'aquesta mena s'introdueixen en els marges, talussos i zones enjardinades de carreteres o autopistes, destacant una certa característica del lloc. Per exemple un simpàtic ramat de cabres, a mida natural, a l'autovia de circumval·lació de València.

L'intent de trobar alguna col·laboració per a la darrera part del projecte (muntatge i pintura), n'ha retardat la instal·lació que, en aquest cas era necessari fer-lo amb personal i medis especialitzats en treballs a la via pública.

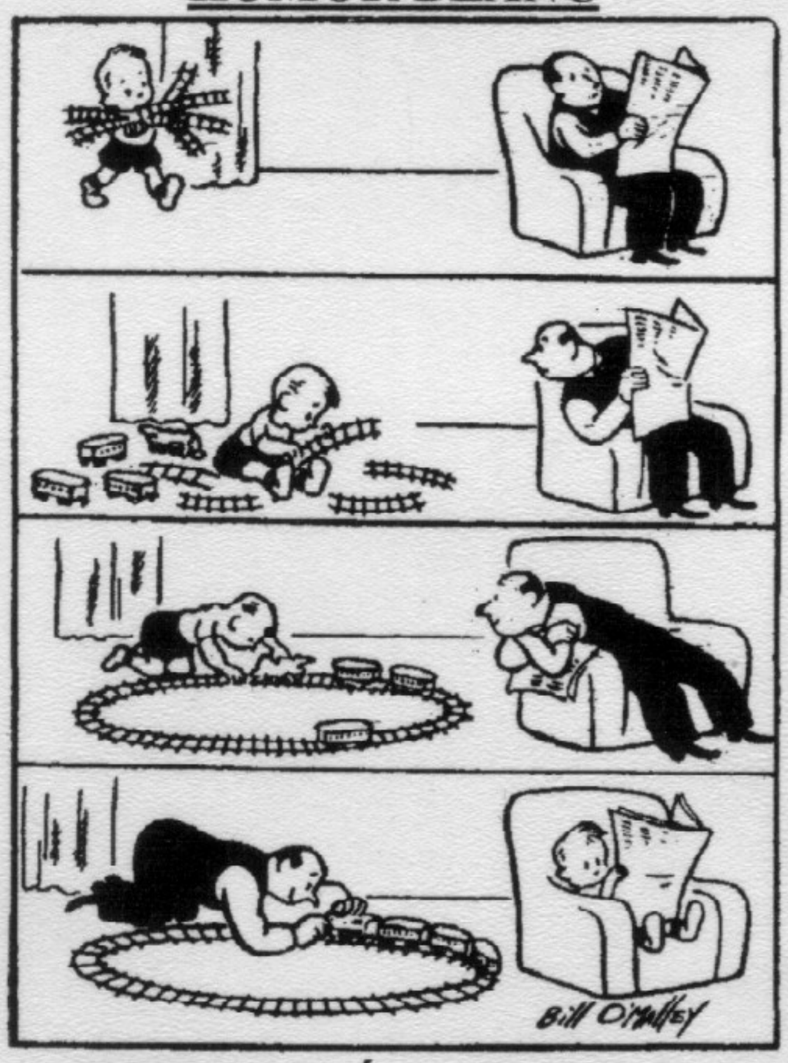


Superats els tràmits administratius amb la Direcció General de Carreteres i amb l'informe tècnic favorable de la Secció d'Explotació del Servei Territorial, finalment tenim l'ombra de la Palau present a una entrada del poble.

Aquesta recordarà a tothom el nostre passat ferroviari, i l'assignatura pendent de recuperar una de les primeres màquines que va fer La Maquinista Terrestre i Marítima, concretament la nº 5 d'un total de 721 durant 74 anys, entre 1883 i 1957.

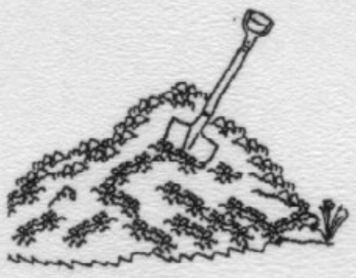
Construïda l'any 1888 a la factoria MTM de la Barceloneta, és la mes antiga que es conserva, de totes les locomotores de vapor fetes a l'estat espanyol, i actualment segueix guardada, entre moltes altres, a El Entrego, Astúries.

HUMOR BLANC



SUBVENCIÓ MUNICIPAL

En el ple municipal del passat 20 de setembre, i amb càrrec a la partida 40.400/451/189000 del pressupost de l'any 2000, l'ajuntament ens ha concedit una subvenció econòmica de 150.000'- ptes. destinades a la compra d'una part dels materials de construcció que fem servir per a la conservació de la plataforma de la via del tren, a les instal·lacions del Parc de l'Hostal del Fum. Els aficionats entenem que aquesta també és una forma de rebre el suport institucional que l'entitat necessita.



Especialment Tren de Palau, perquè les seves activitats, que es desenvolupen en un parc municipal i son obertes a tothom, fan necessària una atenció permanent a la conservació, i pateixen l'acció dels brètols.

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL



Reunió d'Associacions amb Circuits de 5, 7/4 i 10 polzades.

Convocats per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, ens hem reunit, el passat dissabte 14 d'octubre, 21 representants (gairebé tots els convocats) de les associacions federades amb trens o projectes de circuits tripulats: Castell d'Aro, Cornellà, El Masnou, Granollers, L'Alt Penedès, L'Hospitalet, Barcelona, Fornells, Martorell, Navarcles, Palau-Solità i Plegamans, Sabadell, Sant Andreu, Terrassa i Vilanova i La Geltrú.

La trobada es va fer al dipòsit de material del Tren de Palau, on els delegats van poder gaudir de la "Big Viñas" que va ser engegada especialment amb motiu de la seva visita.

Després de dinar a Can Molinot, es va fer la reunió objecte de la convocatòria.

En primer lloc es va tractar la proposta de Tren de Palau per organitzar una festa principal de totes les associacions en un circuit diferent cada any. Idea àmpliament debatuda que no va consolidar-se.

A continuació es va formar una comissió Tècnica per estudiar i redactar una proposta sobre normes per al material rodant. En aquesta hi participen, junt amb altres persones, els nostres socis en Joan Vallès, Pere Mula, Lluís Fernández i Marcel Fernández.

També es va formar una altra comissió Tècnica en Seguretat, per a recaptar informació sobre assegurances i normativa en seguretat, per tal de redactar una proposta d'actuació.

JORNADA DE LA VIA 0

12 Novembre



Promogut per la Federació Catalana d'Amics del FC, celebrarem un altre cop, els trenets de Catalunya i el País Valencià, una jornada de solidaritat. Aquest dia es destina tota l'aportació dels viatgers a una causa de necessitat. Tren de Palau ho posa sempre en mans de la Regidoria de Serveis Socials Municipals, que ho fa arribar a l'entitat o persones mes necessitades de la població.

FI DE SEGLE

Rèquiem pel Kodachrome

De Rochester ens arriba la noticia de que s'està fabricant, per última vegada, la històrica emulsió fotogràfica. Els aficionats a la fotografia, especialment els col·leccionistes, han apreciat durant 64 anys les característiques úniques d'aquest material sensible que, per la seva concepció original, seguirà sent admirat per les generacions futures. Kodachrome és l'únic sistema de color que usa colorants sintètics aplicats en el procés de revelat. Aquest detall és fonamental, doncs evita el problema que tenen tots els altres sistemes fotogràfics que, fent servir colorants de base orgànica (microorganismes), acaben degradant-se al cap del temps, en un procés irreversible que s'accelera quan augmenta la humitat i/o la temperatura. El color desapareix perdent-se l'equilibri cromàtic original.

Res d'això passa amb Kodacrhome perquè usa colorants sintètics neutres i no biològics (azooics), i així pot mantenir indefinidament els matisos del primer dia. Es poden veure pel·lícules i diapositives dels anys trenta que semblen fetes la setmana passada.

Va ser l'invent de dos músics aficionats a la fotografia, Leopold Godowsky i Leopold Mannes. Ells van patentar i vendre l'invent a la Eastman Kodak l'any 1936. Fins i tot els "Beatles" en van fer una cançó d'homenatge al Kodacrhome.

El Kodachrome va tenir un equivalent en l'industria cinematogràfica, el Technicolor. Imprimint les pel·lícules per un procés de gravat al "hueco" amb tintes transparents, va omplir les pantalles dels cinemes amb colors brillants, il·luminats per arcs voltaics de carbons d'alta intensitat durant mols anys. La transparència que s'obtenia amb el suport de nitrat de cel·lulosa (inflamable com la pólvora) no ha sigut encara igualada. Tot això avui ja és història, i el color que ha vingut mes tard, en paraules de Romà Gubern, és "pura anèmia".

Ha calgut esperar fins a l'arribada dels sistemes d'arxiu d'imatges digitals, per a poder prescindir d'un sistema tan complicat i car, però inalterable i segur com el Kodachrome.

Afanyeu-vos a trobar l'últim rodet Kodacrhome de la vostra vida i acomiadeu-vos de tota una època en aquest fi de segle.

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **Información** nº 30 · Museu FC Vilanova
- **Información** nº 30 · Museo FC Madrid
- **Hobby & Tren** nº 83 · per subscripció
- **BML Berriak** nº 3 · Museu Azpeitia

+VANDALISME

Segueix la mala rauxa. Ara ens han arrencat de la seva base de ciment, la columna i l'armari de comandament dels senyals lluminosos a CBe, i trencat a pedregades les òptiques i làmpares dels senyals s-3 i s-4. Han tornat a espanyar la porta de la caseta de circulació i, amb una falç que hi havia guardada, han repicat tota la fusta del dintell de la porta, deixant-la feta una llàstima. Era nova.

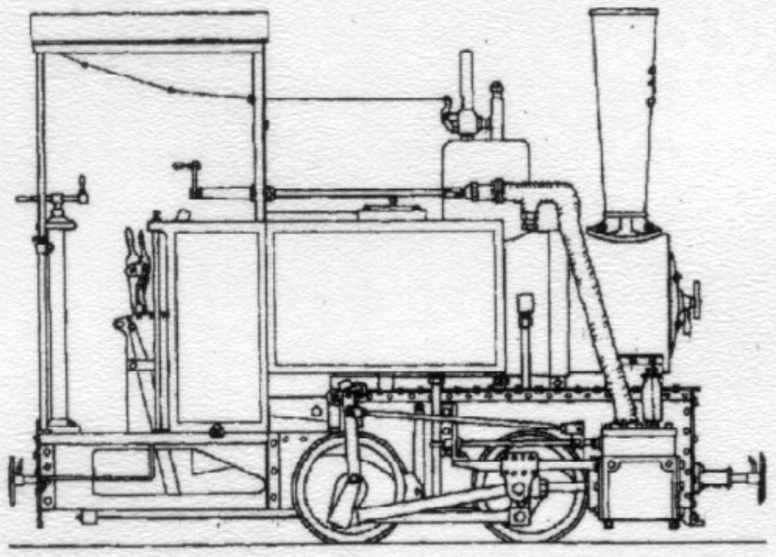
Hi ha convocada una reunió extraordinària de la Junta Directiva per a decidir sobre el futur d'aquest tipus d'instal·lacions complementaries a la via. Desmuntar-les o fer quelcom inviolable. Així no es pot continuar.

EFEMÈRIDE

21 anys de "l'Alvarita"

El passat divendres 13 d'octubre ha fet 21 anys que el nostre amic Alejandro Álvarez Stein va posar en marxa la primera locomotora a vapor de 5 polzades construïda a l'estat espanyol, la "Alvarita".

Aquell dia va ser una jornada memorable en la que, com avui, molts que ara pentinen cabell blanc, ja es movien en discussions apassionades per l'incert límit entre el modelisme i la construcció funcional pràctica.



L'amic Alejandro però, sempre ho ha tingut molt clar, una cosa és modelisme, i una altra diferent, la construcció de trens petits.

Al llarg d'aquests anys s'ha consolidat l'afició, construint-se un gran nombre de màquines i petits ferrocarrils arreu del país.

L'atzar ha fet coincidir (amb un dia de diferencia) l'aniversari celebrat entre alguns dels pioners d'aquell dia històric, i una reunió de juntes directives d'associacions amb circuit, al Tren de Palau, on s'ha fet funcionar la "Big Viñas". La primera i la última, la petita i la mes gran, amb vint-i-un anys entre les dues. Que sigui dons per molts anys "Alvarita" i "Big Viñas" !!

TÈCNICA

Ferroviarios n.86 p.17/1948 - José Esteve Gabriel.

Càlcul del gruix que ha de tenir la planxa del cos cilíndric d'una caldera.

$$g = \frac{p \cdot d}{2 \cdot r}$$

g : gruix de la planxa en mm.

p : pressió efectiva en kg/mm^2.

r : resistència a la tracció del material en kg/mm^2.

Exemple : Quin gruix ha de tenir la planxa de ferro amb que s'ha de fer el cos cilíndric d'una caldera de 43'3 cm de diàmetre, si aquesta ha de funcionar a una pressió de 10 kg/cm^2 ?

Solució : considerant que la pressió efectiva serà la que queda un cop descomptada la pressió atmosfèrica, o sigui :

$$10\text{-}1 = 9 \text{ kg/cm}^2$$

que expressat en kg/mm^2 son :

$$9 / 100 = 0'09 \text{ kg/mm}^2.$$

Que el diàmetre de 43'3 cm, son 433 mm, i que es fes servir planxa de ferro corrent, amb una resistència a la tracció d'uns 60 kg/mm^2, però que aplicant-hi els coeficients de seguretat es consideres de tan sols 3 kg/mm^2.

El gruix necessari seria :

$$g = \frac{0'09 \times 433}{2 \times 3} = 6'5 \text{ mm.}$$

La mateixa fórmula serveix per al càlcul del gruix de les parets dels cilindres. Tot seguit algunes dades sobre materials.

RESISTÈNCIA DE MATERIALS

tracció/compressió

material	ferro fos	ferro dolç	acer
ruptura	15-80	45-30	40-80
límit elàstic	6-15	25	25
seguretat (a)	3-9	12	15
seguretat (b)	2-5	10	20

(a) per a maquinaria, (b) per a construcció



A l'EV4 nº 30, dintre de la secció **TÈCNICA** vam dir que el rendiment de les locomotores de vapor no arriba ni al 8%.

El nostre amic en Alejandro Alvarez Stein ha tingut l'amabilitat de corregir-nos i ampliar aquesta dada informant-nos que s'ha arribat a rendiments fins al 19%. És agradable sentir això, tant per la millora del concepte que s'ha de tenir sobre les màquines de vapor, com per comprovar que hi ha qui està atent al detall del que publiquem. També s'ha de dir però, que en el mateix l'article n'indicàvem la seva font original: Balbino Vázquez - Manual del Maquinista i Fogonero. © CALPE - Barcelona, 191... És a dir, uns quants anys abans de les millores introduïdes per Mr. Chapelon. De totes formes, moltes gràcies Sr. Alvarez !

PALAU INFORMATIU INFORMA

A vegades, els escrits apareguts a EV4 arriben molt lluny, escampant-se pel territori ja sigui a través del boca-boca, la simple fotocòpia o la transcripció directa de part dels seus temes. Es el cas de revistes del nostre àmbit propi com "Es Furgó Correu", de Balears, el butlletí del Masnou, i altres. També publicacions amb continguts diferents ens honoren sovint amb referències als nostres afers. I aquest és el cas de Palau Informatiu. La revista local de Palau-Solità i Plegamans, llegida per gairebé tothom del poble. I ha estat darrerament, a conseqüència de l'activitat lamentable dels brètols sobre les instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum. Donem les gràcies a l'editor de P.I. perquè demostra entendre que el Tren de Palau és una cosa de tot el poble, i que les agressions que se l'hi fan ens afecten a tots.

FIRA de PALAU

ASSOCIACIÓ de COMERCIANTS de PALAU-SOLITÀ i PLEGAMANS

Enguany s'ha tornat a celebrar la fira de mostres de Palau, en la que, com altres vegades hi hem estat presents amb un stand. Aquesta vegada hem procurat presentar una recopilació dels projectes de l'Associació, així com una mostra del fons històric ferroviari.

VIA I OBRES

Actualment es treballa en la millora de la plataforma de la via, augmentant la capa de balast a la secció 4, deteriorada pel creixement de les arrels dels arbres. Hi ha un senyor gran, Antoni Gases, que sense ser soci, ve a ajudar-nos des del pla de l'Alzina, i alguns dies entre setmana, s'ha ocupat en tallar les males herbes.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 33, desembre 2000

L'objecció, l'entremaliadura, la desconfiança jovial, el gust per la burla son indicis de salut: tot l'incondicinal pertany a la patologia.

MEDIS de COMUNICACIÓ

Diari de Sabadell 8/11/2000 · Isabel Lopera. Una pàgina a quatre columnes i tres fotos, amb motiu de la presentació de la Big Viñas.

Televisió de Caldes Canal 54 UHF. Emet els dimecres, de 21 a 23 hores. Reportatge de l'acte de presentació de la Big Viñas, en realització de Tona Badia i Joan Serrat per al programa "V.O.", (un "magazine" d'actualitats del Vallès Oriental). Aquest programa es difós en cadena per les televisions de Granollers, Cardedeu, Llinars, Santa Eulàlia de Ronçana, Mollet i Caldes. El reportatge sortirà el mes de desembre.

Palau Informatiu nº 144 · Secció monogràfica "Coneguem Palau"; una pàgina amb tres fotos, presentant l'entitat, les seves característiques i continguts · Secció "Informacions"; noticia amb foto, de l'acte de presentació de la Big Viñas.

JORNADA DE LA VIA 0

12 Novembre



Començant amb pluja com l'any passat, de mica en mica va anar millorant el temps fins quedar un bonic dia de l'estiuet de Sant Martí. Aquest any no ha fet falta repetir la jornada per manca de participació. Tot hom va comprar el bitllet de solidaritat, també els socis, tant si feien tasques d'explotació com si no. Total 224 bitllets especials, que es sumaran als 33 de l'any passat. El seu import serà lliurat, com les altres vegades a una causa benèfica, d'acord amb la regidoria municipal de Serveis Socials.

JUNTA DIRECTIVA

En la darrera reunió, 18-11-2000, s'ha acordat modificar alguns dels elements mes fàcilment vandalitzables en el sentit de protegir-los fent-los mes resistents en els punts febles. A falta d'altres voluntaris, en Pere Mula, en Jordi Viñas i en Jordi Marin se'n fan càrrec de reparar i protegir els vidres dels semàfors, i les finestres i portes de les casetes de fusta respectivament.

FERRO

A finals de novembre s'ha rebut 600 kg de ferro laminat en "U" de 40 mm. per a l'anunciat desdoblament de travesses a la secció 4ta, concretament en el paratge dels pollancres. Els participants al 1er curs de maquinistes per a l'elèctrica 4221-9 n'han donat bon compte, tallant-ne mes de la meitat en un sol matí.

1er CURS DE MAQUINISTES

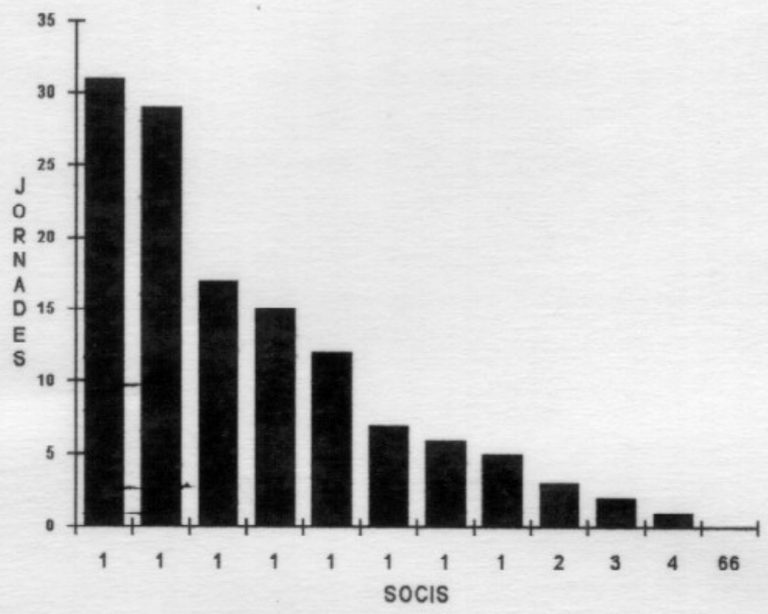
Locomotora elèctrica 4221-9

Hi han participat els socis : Rafael Garries Palazón, Francesc Travessa Calvo, Enrique López Galdón, Manuel Fuentes Fernández i Francisco López Carrasco. La teoria i pràctica ha sigut donada per en Jordi Marin i en Miquel Casablancas durant quatre dissabtes seguits, de l'11 de novembre al 2 de desembre, resultant aprovats únicament els quatre socis que han acabat el curs complert.



Un any a Via i Obres (dades del quadern d'un cap de colla), per Antoni Roca.

del 13 / 11 / 1999 al 11 / 11 / 2000



Participació de 83 socis en 39 jornades de Via i Obres

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **Butlletí** nº 22 · Terrassa.
- **Butlletí** nº 25 · El Masnou.
- **Correu de l'Oreneta** nº 35 · Barcelona.
- **Es Furgo Correu** nº 12 · Mallorca.
- **Hobby & Tren** nº 84 i 85 · per subscripció.
- **Información** nº 31 · Museo FC Madrid.
- **Mis Pequeños Trenes** M. Maristany

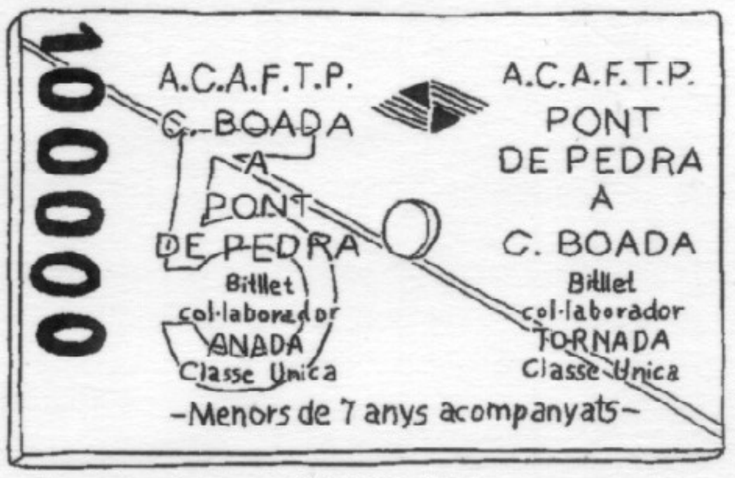
100.000 viatgers !!

Probablement, a mitjans de desembre rebrem el viatger nº 100.000.

Aquest és un fet excepcional, doncs a banda de ser l'únic bitllet numerat amb sis xifres, representa una fita històrica, dintre de la modèstia, per a l'associació.

En vuit anys haurem "donat la volta al comptador" i començarem una nova sèrie de bitllets que es diferenciarà de la primera amb un subíndex literal, començant a partir del bitllet nº 00001_A.

Estigueu atents a la taquilla. Qui se'n durà el bitllet mes "emblemàtic" ?.



Per al viatger 100.000 hi ha preparada una sorpresa.

El Tren de Palau no hauria estat possible amb l'únic suport dels aficionats. Els 83 membres de l'entitat sabem que, si no fos per l'aportació dels viatgers, la quota anual pujaria (amb 83 socis) a unes quaranta mil pessetes cada un. Quants socis estarien disposats a pagar-la?. Compartir el tren amb els viatgers forma part del mateix joc (el tren és gent), compleix part del vessant social de l'entitat i és necessari per a la supervivència econòmica.

Aquests cent mil viatgers que hem rebut en vuit anys, han fet possible (a petits bocinets de dues centes pessetes cada un), junt amb el treball desinteressat dels socis, la part principal del que ara és el Tren de Palau.

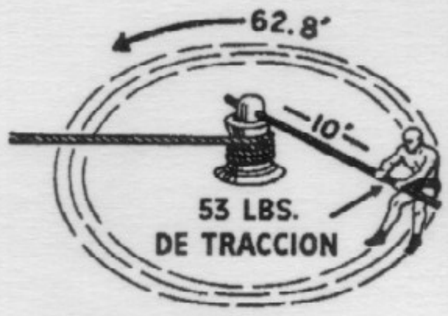
Rebem doncs i fem els honors al viatger número 100.000, com si ell fos la representació dels altres anònims noranta-nou-mil nou-cents noranta-nou.



La nota que segueix està treta d'un "Mecánica Popular" dels anys 50. La revista es segueix publicant a Nova York, i en aquella època tenia una edició en castellà que es feia a Mèxic. Els anglicismes son evidents.

TORSION Y POTENCIA

La torsión es el esfuerzo de rotación. Si un hombre ejerce 53 libras de torsión en una palanca de 10 pies, moviéndose en una circunferencia de 62.8 pies en un minuto, dicha persona efectuará un décimo de un caballo de fuerza de trabajo. Si aumentara su velocidad a dos revoluciones por minuto, ejercería una potencia dos veces mayor, pero las 53 libras de torsión no variarían en lo absoluto. Cuando se indica que un motor tiene 218 pies-libras de torsión a 2000 revoluciones por minuto, ello se refiere simplemente a su fuerza de tracción en el extremo del eje (o palanca).



Torsión	Torque	Parell de força
Libra	Pound	0'453 kg.
Pie	Foot	0'304 m.

MATERIAL MÒBIL

Presentació de la "Big Viñas"

Amb un èxit rotund s'ha celebrat, el dia 4 de novembre, la presentació oficial de la nova locomotora 060 RV60 (Big Viñas). L'acte central, concorregut per prop de dues-centes persones, es va fer al pati de vies del dipòsit de Can Boada-Enllaç (CBe).

En un d'aquells dies tan bonics i assolellats de novembre, el Parc de l'Hostal del Fum i el seu tren, presentaven l'aspecte característic dels millors moments.

Tot el material motor basat al Tren de Palau s'exhibia net, brillant i ben arrenglerat a les vies 1 i 2 del dipòsit, per a una còmoda observació. Les màquines de vapor 201 i 4386, sobre la placa giratòria i el fossat, la branca del tren de treball, amb el vagó tancat i el cisterna en construcció. Una llarga branca de cotxes de viatgers, formada pels coberts vermells 401, 501 i 502, els coberts petits 861 i 862, i els "compendium" 850, 801, 802 i 804, a la via 2 de l'estació de Can Boada Enllaç. La màquina Big Viñas, lluent com una patena, a la via del dipòsit, presidint la trobada, centrava el focus principal de totes les mirades.

Hi eren presents les primeres autoritats del municipi de Palau i Santa Perpètua, així com els medis de comunicació; premsa, ràdio i televisió locals, comarcals i nacionals de Catalunya, junt amb una bona colla d'amics del Tren de Palau i persones d'especial rellevància en el mon de l'afició i del ferrocarril gran.

Passats $^{2}/_{4}$ d'una, un toc de campana donà el senyal per a començar l'acte. El president i constructor de la màquina, en Jordi Viñas, s'adreçà als presents amb unes breus paraules de benvinguda en les que, repassant l'evolució del projecte al llarg de cinc anys, i explicant l'origen d'aquest tipus de màquines forestals, va acabar donant les gràcies a tots els companys de l'associació que l'han ajudat.

A continuació, una parella entre els socis mes joves de l'entitat (l'Alba i en Francesc Ribalta, de 5 i 4 anys d'edat, socis nº 87 i 96) van obsequiar a l'Exma. Alcaldessa de Palau, Sra. Teresa Padrós, un bonic ram de flors. L'alcaldessa va rebre l'obsequi visiblement entendrida pels menuts, i aprofitant l'ocasió per expressar l'admiració municipal pel treball i la tasca dels aficionats, va dir que la població podia sentir-se'n orgullosa de tenir una entitat (en definitiva unes persones) com les que fan possible el Tren de Palau amb totes les seves implicacions socials, lúdiques i culturals, i sobre tot l'alt nivell que aquestes normalment assoleixen. Tampoc va faltar ocasió per una breu referència a les expectatives actuals per a recuperar una versió moderna de l'antic ferrocarril secundari Mollet-Caldes.

Va cloure les seves paraules, lliurant a l'entitat un estoig amb la bandera oficial de Palau-Solità i Plegamans.

Després dels parlaments, els jovenets van estavellar una ampolla de cava a la travessa frontal de la locomotora, i en aquell moment, totes les altres màquines van fer sonar els seus xiulets en un emocionant senyal de benvinguda.

Tot seguit es va fer el viatge inaugural amb el tren format per 9 cotxes de viatgers, en el que s'hi van encabir 100 persones. Unes altres tantes van haver d'esperar els viatges següents. La locomotora engalanada amb dues banderes catalanes, creuades al seu frontal.

A l'arribada es va oferir un petit refrigeri a tots els assistents, cloent d'aquesta forma la part oficial de l'acte.

La màquina va seguir funcionant fins al vespre, fent molts altres viatges, en un bonic dia de portes obertes.

"Mis Pequeños Trenes"

L'autor, Manolo Maristany Sabater, ens ha fet arribar, a través del seu editor "Editorial Juventud", un exemplar dedicat "a los amigos del Tren de Palau" del seu darrer treball.

"Mis Pequeños Trenes" és el sisè llibre d'un veterà enamorat dels trens.

Imprès en paper "cuixé" i coberta de cartró en format apaïsat italià, conté dues-centes pàgines d'un relat amè amb fotos de gran format en blanc i negre i color, a través de les que ens explica les visites que va fer als trens de la Costa Brava, Olot, Núria, Cerdanya-Conflent, Catalans, Urola, Vascongados, Vivarais, Ponferrada, Vouga, Espinho, Dao, Póvoa, Corgo, Tua i Sabor.

ANIVERSARI

Hem complert vuit anys, i com altres vegades, hem seguit el costum de festejar-ho en un sopar de germanor. Aquesta vegada l'hem fet al restaurant Can Sidro, aplegant-nos 20 persones entorn d'una gran taula.

El menjar (molt bo), una safata de verdures fornejades (espàrrecs, alls tendres, tomàquet, ceba, patata, gírgoles, carxofes ...) seguit d'una excel·lent cuixa de cabrit al forn (qui va voler una altra cosa, cap problema), i els postres.

Només cal anotar la forta molèstia pel fum del tabac que produeix picor als ulls. Els fumadors deien que la culpa és del local (manca de ventilació), els altres, que no s'ha de fumar en un local públic, menys encara si és un menjador.

Amb tota la "moguda" per la presentació de la "Big Viñas", el dia va ser un d'aquells *memoriables* que fan història a l'entitat.

HEM LLEGIT ...

El Correu de l'Oreneta nº 35

"Moltes vegades s'ha dit des d'aquestes pagines, allò de que el Centre es cosa de tots, però ha arribat un moment en que comença a ser preocupant la situació que s'està creant per manca de col·laboració. Si no fos per un petit grup d'incondicionals que dia rera dia assoleixen totes les tasques pròpies del circuit, hauria arribat la nostra fi. Son paraules tan sorprenents com certes. Tenim una obligació fixa, com és la d'obrir el circuit tots els diumenges i festius, una condició 'sinæ qua non', com a contrapartida de compaginar el gaudiment del circuit amb la nostra presencia en un parc públic.

Avui som 124 socis, però qualsevol festiu, normalment, es comenta al matí a quarts de deu amb la presencia de sis companys com a màxim, una xifra que mai passa de deu a l'hora de comentar a circular. Possiblement després vindran alguns més, uns amb ganes de col·laborar una estona (amb allò que els hi agrada) i altres, per que no dir-ho, simplement per visitar-nos i mirar com treballen els altres. En acabar la jornada s'ha de recollir i es repeteix la situació de primera hora, anant a dinar tard els mateixos que al matí s'han llevat d'hora. Aquesta estampa es produeix a L'Oreneta, però a Sabadell, adaptant les xifres, es la mateixa.

Quan es parla de fer una obra, una millora, sempre es un grup reduït el de incondicionals per treballar. I, els que treballen, quan veuen que manquen obrers i sobren inspectors, es cremen. Es molt maco lluir de les nostres "24 Hores" però cada cop ens sentim menys acompanyats a l'hora de fer la feina, i fins i tot per part d'alguns companys de junta. Veure també com altres companys, amb cert menyspreu eviten participar en els actes organitzats, desmoralitza a qualsevol.

Que passa, doncs?. Això ens ho heu de dir vosaltres. Que us manca?, que us sobra?. Estem oberts a rebre idees, suggeriments, però si no ens ho dieu, es fa dificil endevinar-ho, i si teniu idees feu també el gest de col·laborar-hi en la seva execució. Sempre sereu ben rebuts.

Em dol i em sap greu dir-ho, però de no canviar les coordenades, en un futur pròxim ens haurem de replantejar la situació. No és tan sols organitzar actes, es també el dia a dia de les feines que cal fer per que una associació funcioni, i el dia que els que anem de bona fe ens atipem, no serem a temps o serà molt dificil trobar remei. Us ho dic seriosament.

Joan Vallès Asens - President del Centre d'estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell."

ASSOCIACIONS

Vilanova

Els amics de l'associació de Vilanova ens han obsequiat amb una participació de 150 pessetes en el número :

08.486

del proper sorteig de Nadal de la "Loteria Nacional". Gràcies companys, a veure si tenim sort !!.

Don Pelayo

Aquesta associació asturiana (ap. 4101-33280-Gijón), cada any organitza el "Rastrillo Ferroviario". Nom que no te res a veure amb els estris de jardineria, que fem servir per pentinar el balast, si no que és un cas de mimetisme amb el nom popular, en diminutiu, de la versió madrilenya "El Rastro" dels nostres Encants Vells. El "rastrillo" és doncs un *"marcadillu"* ferroviari de Nadal, que es celebrarà els dies 16 i 17 de desembre, a Gijón.

VIATGE A MADRID

Invitats per l'amic José Jurado, hi ha la possibilitat de fer un viatge llampec a la capital d'Espanya per a visitar el material i algunes de les mes recents instal·lacions ferroviàries de la RENFE (Talgo, AVE ... a saber).

Seria cap a finals de gener o primers de febrer. En principi sortiríem en tren divendres per la nit, i tornaríem diumenge per la tarda, passant una nit al tren i una altra en un hotel.

El grup hauria de ser forçosament reduït, i les condicions del viatge, desplaçaments, allotjament, menjar, serien les d'un viatge no organitzat, és a dir, simplement viatjant junts, sense organització "turístico-gastro-ferroviaria" si algú pot millorar aquesta part, endavant.

Els socis interessats cal que es posin en contacte amb en Miquel Casablancas (fill) abans del 31 de desembre.

Tel. 93 564 25 71 - a hores d'oficina -

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

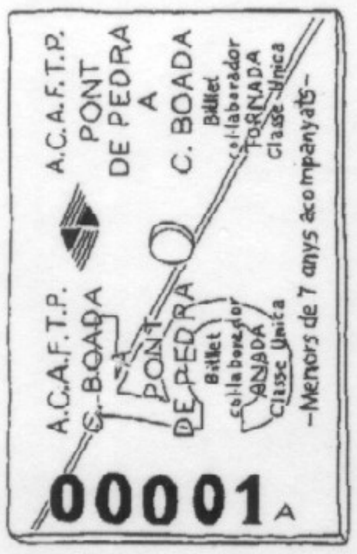
Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 34, gener 2001

Pel que mes se'ns castiga és per les nostres virtuts.



AVÍS MOLT IMPORTANT A TOTS ELS SOCIS

Junt amb aquest full informatiu EV4 nº 34, hi trobaràs un bitllet de la sèrie "A". Fixat bé que la seva numeració correspon al teu número de soci, i com aquest no n'hi tornarà a haver mai cap mes. Guarda'l; és un record personalitzat del Tren de Palau. Això mateix es va fer, quan vam començar a fer circular els trens, la primavera del l'any 1.993. Llavors només arribàvem fins al soci nº 50, ara ens acostem al nº 130. Hem hagut de funcionar vuit anys per a rebre els nostres primers cent mil viatgers; molt de temps, si ens comparem amb altres "carrilets" d'aficionats. Però perquè som els mes modestos, ens permetem aquests detalls ... romàntics! .



extensió via 4

Nota de la Redacció

A l'anterior nº d'EV4 vam reproduir un escrit del president del CEMVBiS, en Joan Vallès, publicat a El Correu de l'Oreneta. Es una reflexió seriosa i argumentada en la que els membres de la Junta Directiva del Tren de Palau s'hi veuen identificats, compartint les mateixes inquietuds. Per aquest motiu la hem volgut fer extensiva a tots els nostres amics.

MEDIS de COMUNICACIÓ

Palau Informatiu nº 144 p.25 - Noticia amb foto de portada, de l'acte de presentació de la Big Viñas i el 8è aniversari de l'associació. - Santi Lumbreras.

Maquetren nº 94 p.107 - Noticia amb foto en color, sobre la Big Viñas .

CIRCULACIÓ

- Sota la Pluja -

Circular sota un ruixat es una experiència diferent. Dissabte 23 de desembre, la mitja dotzena de companys reunits al Tren de Palau vam poder gaudir d'un paisatge inèdit, veient des del tren, la riera de Caldes com un riu de veritat, el rierol interior del parc a vessar, la bassa dels ànecs totalment plena ...

El pas per la trinxera, presentava l'insòlita visió dels carrils traient el cap per damunt de l'aigua. Un paisatge nou i molt diferent al que coneixem, junt a unes condicions de via amb feble adherència que val la pena comprovar.

El material motor tancat, amb finestres protegides per vidres, permet circular en condicions meteorològiques adverses, i proporciona, als que s'atreveixen a sortir de casa quan plou, una sensació que el tren reserva només per a ells.

100.000 viatgers !!

Diumenge, 10 de desembre de l'any 2.000, a les 11 i 10 minuts s'ha venut el bitllet número 100.000.

L'hi ha tocat a un grup de quatre viatgers del primer tren de la jornada, compost pel tractor 801 i els cotxes coberts 861 i 862.

La senyora Neus Castro, de Llinars del Vallès, acompanyada pel seu marit, Isidor Aguilar i els seus dos fills bessons de dos anys, en Sergi i en Marc.

El president Jordi Viñas, i el secretari en Pere Mula, en presència d'altres socis, els ha lliurat un bonic centre de taula a base de flors seques, que ha sigut molt ben rebut amb la natural sorpresa dels afortunats ..., i de tots els altres viatgers del tren que, encuriosits, s'han fixat en la numeració dels seus bitllets.



Segueix l'activitat de la "brigada". Durant el mes de desembre s'ha treballat a la secció IV, en el tros dels pollancres. Es aquell punt en que les arrels dels arbres es fan massa amigues de la via, atrapant-la i movent-la de lloc.

S'ha hagut d'elevar força la rasant dels carrils aportant-hi grans quantitats de balast, construint murets de contenció amb còdols rodats de la riera i farcint els buits amb terra.

També s'ha fet un petit claveguerón per a donar sortida natural a l'aigua de pluja que s'hi pogués acumular.

Al mateix temps s'està doblant el nombre de travesses, afegint-n'hi una altra de bessona a cada una de les existents. Així la via es converteix al model tipificat al Tren de Palau com 40+40/500. Aquest sistema duplica la superfície d'assentament i augmenta el pes total de la via, millorant molt la seva solidesa a les deformacions, fent que tot plegat, demani menys treball de manteniment.

També s'està procedint a preparar un espai, al costat de la grabera, on hi ha previst construir una carbonera per a les locomotores de vapor.

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **Informe Anual RENFE 1.999** · Madrid.
- **BML Berriak** nº 4 · Museu Azpeitia.
- **Panadès Exprés** nº 1 · La Granada.

MANIFEST pel FERROCARRIL TRANSVERSAL de CATALUNYA

Durant anys, les inversions en carreteres a Catalunya van obeir a un model centralista, en què l'objectiu era només millorar la comunicació des de i cap a Barcelona. La construcció de l'eix transversal va marcar un modest canvi de tendència i una aposta per millorar rutes que afavorissin el reequilibri i fugissin del dibuix radial. Aquesta aposta, però, no s'ha fet ni sembla que s'hagi de fer en el ferrocarril. No només es manté un esquema centralista i radial, sinó que la política d'inversions se centra només en la xarxa de rodalia de Barcelona i en la línia d'alta velocitat, que de fet només millora la comunicació entre les capitals de província i d'aquestes amb la resta de l'estat i amb Europa.

La línia entre Lleida i Manresa (una circulació transversal realment existent) només ha fet que degradar-se en el darrer quart de segle. La velocitat dels trens s'ha reduït en lloc d'augmentar, se n'han tancat estacions i se n'han suprimit circulacions. En una bona part de la línia, la velocitat màxima és de 50 km/h. La conseqüència de tot això és que el viatge entre les dues ciutats dura 2 hores i 50 minuts; gairebé el triple que fent-lo amb un turisme convencional per l'eix transversal. Però, si més no, entre Lleida i Manresa hi ha una línia de ferrocarril (encara). En canvi, l'única manera de viatjar en tren entre Manresa i Vic és fer dos viatges: un de Manresa a Barcelona i un altre de Barcelona a Vic (naturalment, quan els respectius horaris combinen és per pura casualitat). L'escala i transbord a Barcelona és també l'única manera de fer el trajecte entre Vic i Girona o entre Girona i Manresa. Tot això fa que qualsevol d'aquests itineraris duri un mínim de dues hores i mitja... més el temps d'espera a l'andana. El trajecte entre Girona i Lleida serà un sospir, amb l'alta velocitat, però ara mateix ocupa tot un matí o tota una tarda. Per carretera, en canvi, menys de dues hores i mitja. Si les ciutats de l'eix transversal estan mal comunicades entre elles, també ho estan amb les ciutats importants de la respectiva àrea de referència. El tren triga 1 hora i 20 minuts a unir Lleida i Cervera, i més de 2 hores i mitja a unir Lleida amb la Pobla de Segur. De Vic a Ribes de Freser hi està 1 hora i 10 minuts; i de Vic a Puigcerdà, 1 hora i tres quarts. Cervera, finalment, és a 1 hora i mitja de Manresa. Amb aquests temps és impossible que el tren sigui útil ni a l'objectiu immediat de prestar un bon servei als actuals viatgers ni, encara menys, a l'objectiu desitjable de posar-se al servei dels

objectius de reequilibri territorial i de dinamització de totes les zones del país.

Les infrastructures de comunicació són un factor determinant en l'impuls de la mobilitat de les persones i les mercaderies i, per tant, del desenvolupament del territori. La facilitat de transport estimula l'economia i el benestar. Planificar les comunicacions és una manera de planificar el creixement i l'equilibri o el desequilibri territorial. Si l'aposta és per l'equilibri, les comunicacions s'hi han de posar al servei. L'entrada en funcionament de la carretera coneguda com eix transversal ha demostrat que existia una demanda potencial. Persones i mercaderies han ocupat ràpidament la nova via, fins al punt d'haver esdevingut insuficient al cap de pocs mesos de la seva estrena. No és en va que de seguida ha rebut el renom de l'eix dels camions. Aquesta demanda de mobilitat de persones i mercaderies pot ser avantatjosament satisfeta pel ferrocarril, amb tots els beneficis que comporta en termes de cost estricte per unitat transportada, cost en termes d'impacte ecològic i descongestió de la xarxa viària. L'aposta per un ferrocarril transversal que compleixi les mateixes funcions que l'eix transversal equival a una aposta simultània pel reequilibri territorial de Catalunya i pel ferrocarril com a mitjà de comunicació econòmic, net i eficient. És per tot això que demanem:

1- Que s'iniciïn els estudis de viabilitat per a la construcció d'una línia de ferrocarril que uneixi les mateixes àrees que l'eix transversal, i que connecti, per tant, les ciutats de Lleida, Manresa, Vic i Girona.

2- Que de forma immediata s'inverteixi en la modernització de la línia existent entre Lleida i Manresa, per tal que doni prestacions competitives en velocitat, comoditat i freqüència.

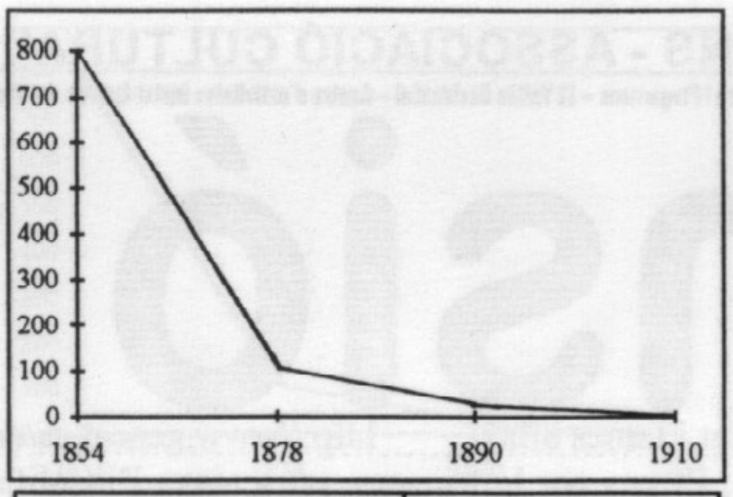
3- Que de forma immediata s'inverteixi en la modernització de les línies que uneixen Lleida amb la Pobla de Segur, Vic amb Puigcerdà i Barcelona i, en general, les ciutats de la Catalunya no-metropolitana amb les seves respectives àrees d'influència.

Aquest manifest és una iniciativa conjunta dels diaris Regió7, El 9 Nou i Segre. Us demanem que li doneu suport enviant un missatge a ferrocarril@regio7.com amb el vostre nom, cognoms i nº de D.N.I.



- Alumini -

Es el metall majoritari sobre la Terra. Llàstima que sempre es troba combinat amb argila i silicats (bauxita). Per a obtenir-lo pur es descomposa la bauxita en un forn elèctric fent passar un corrent de 10.000 a 20.000 ampers a una tensió entre 6 i 7 volts. Per obtenir 1 kg d'alumini es gasta l'increïble quantitat d'energia de 35 kWh. Per això, la seva fabricació tan sols és econòmica en llocs on hi hagi energia excedent, i no es el metall mes econòmic, encara que, gràcies a l'electricitat, des de que va poder obtenir-se industrialment, el seu preu per kg va baixar, entre 1854 i 1910 en proporció de 800 a 1.



conductància calorífica	0'35 (1)
densitat	2'64 kg/dm^3
punt de fusió	658º
resistència a la tracció	20 kg/mm^2
resistència elèctrica	0'029 Ohm/mm^2

(1) El doble que el ferro.

L'alumini es pot mecanitzar, embotir, estampar, i només pot soldar-se amb flama oxiacetilènica i barnilla d'alumini o amb arc elèctric. De l'alumini se'n fan dos aliatges principals: El *Duralumini*, amb Coure, Magnesi i Manganès, que es pot endurir trempant-lo, admetent la forja i el laminat. I el *Silumini*, amb Silici, que va be per a fondre peces molt petites i fines, de formes complicades.

ASSOCIACIONS

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL



Calendari per a l'any 2.001

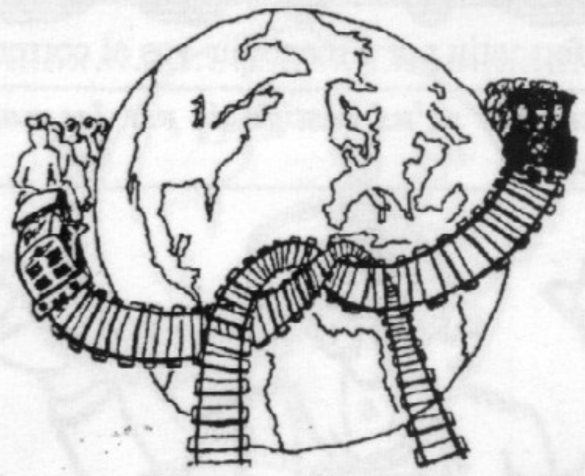
Gener, 12 al 14 · Sinsheim (Alemanya) 5ena Trobada *Indoor* Vapor Viu.
Febrer, 4 · Madrid · FEAAF : Assemblea General al Museu de *Las Delicias*.
Març · Fed. Catalana : Assemblea General Ordinària.
Març, 25 · Barcelona : Viatge a Igualada amb tracció a vapor-carbó.
Abril, 22 · Benicàssim : Trobada del FC del Farcha.
Abril, 22 · Cornellà : Jordiada a Can Mercader.
Abril, 28 al Maig, 1 · Madrid · FEAAF : XXXIX Congreso.
Maig · Fed. Catalana · Viatge anual:
Maig, 19 al 21 · Casarile (Itàlia) : Trobada al Ferrovia Rosmari Vallino.
Maig, 20 · Vilanova · 14ª Trobada Vaporistes.
Juny, 1 al 4 · Barcelona · Viatge de Primavera al País Valencià.
Juny, 9 · L'Oreneta : XVII 24 Hores de Vapor.
Juny, 15 al 17 · Le Bouveret (Suïssa) : 20ème Festival Suisse et International de la Vapeur.
Juny, 17 · L'Hospitalet : Trobada Vaporistes.
Juny, 22 al 24 · Cornellà : Marató del Trenet.
Juny, 30 al 2 de Juliol · Terrassa : VI Trobada Internacional de Vaporistes.
Juliol, 7 · Palau : La Nit del Tren -VIII-.
Juliol, 14 · Vilanova : X 12 Hores Nocturnes.
Agost, 25 · Palau : Festa Major, Portes Obertes.
Setembre, 1 · CEMBiS : Trobada a Sabadell.
Setembre, 8 · R. Roja de Túria : *XII Encuentro*.
Setembre, 8 al 15 · MOROP : 48è Congrés Europeu a Karlsrhune (Alemanya).
Setembre, 25 · El Masnou : Festa del Trenet.
Octubre, 21 · Cornellà : Festa del Trenet.
Octubre, 28 · Madrid : Dia del Tren.
Novembre, 3 · Palau : Festa del 9è Aniversari.
Novembre, 11 : Jornada Solidaria de la Via 0.

VIATGE A MADRID

Tal com es va anunciar, el 31-12 va ser l'últim dia per apuntar-s'hi.

Els qui ho hagueu fet, rebreu la informació complementaria per telèfon, durant el mes de gener.

JORNADA DE LA VIA 0



El passat diumenge 16 de desembre va ser lliurat l'import de l'aportació dels viatgers en les jornades de solidaritat de la Via 0 dels anys 1.999 i 2.000.

En presencia de l'excel·lentíssima Alcaldessa, Sra. Teresa Padrós; el president de Tren de Palau, Sr. Jordi Viñas; el d'ADISPAP Associació de Discapacitats de Palau de Plegamans, Sr. Miguel Molina; el Regidor d'Hisenda i Solidaritat Sr. Joan Josep Segrelles, el Regidor de Cultura Sr. Antoni Vila, altres càrrecs municipals com el Cap de Premsa Sr. Pau Crivillé i Secretaria de Protocol Sra. Teresa de Pablo, membres de Tren de Palau, medis de comunicació local i públic en general, es va dur a terme el senzill acte.

El Sr. Viñas, va explicar el contingut, origen i coordinació de la Jornada Solidaria de la Via 0, que es celebra de forma conjunta entre gairebé tots els Petits Trens de les Associacions d'aficionats de Catalunya i el País Valencià.

A continuació, va lliurar l'import del dos darrers anys l'Alcaldessa, Sra. Padrós.

Es costum de l'entitat, fer aquesta aportació a través de l'ajuntament de la vila per a que, com millors coneixedors que els toca ser, de les causes mes necessitades de la població, en determini en cada cas el seu destí.

La Sra. Padrós va reconèixer que els amics del ferrocarril es una entitat que es preocupa realment per la solidaritat, mantenint la constància, també en aquestes accions.

Un any mes, va indicar que el destí de la jornada havia de ser per ADISPAP, perquè com tot el poble coneix, els hi es molt difícil tirar endavant, amb els seus 90 associats, i les necessitats de transport sanitari que es deriven per als seus desplaçaments a les escoles especials. Mancances mes greus encara, va manifestar, quan no arriben de l'administració de on haurien de venir, i han de ser suplides com es el cas, per la solidaritat de la societat civil.

El Sr. Molina, va agrair al Tren de Palau i a l'Ajuntament aquest acte, indicant que l'aportació anirà destinada a un Casal de Joves Discapacitats (escola especial), i a les despeses d'una furgoneta adaptada, sense la que aquestes persones no podrien sortir de casa seva .

i... FELIÇ MIL·LENI !!

Gairebé ens quedem sense espai aquest cop, però encara hi ha lloc per a donar-vos la benvinguda al nou any, segle i mil·leni. Que sigui per a molt de temps, amics !

Tren de Palau

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 35, febrer 2001

Les úniques coses de les que ens penedim en aquesta vida, son aquelles que no ens hem atrevit a fer. Jack Lemmon.

JUNTA GENERAL DE SOCIS

-convocatòria-

Es comunica a tots que la pròxima reunió de la Assemblea General Ordinària de Socis es celebrarà el dissabte 3 de març del 2.001 a la seu social de l'entitat, "Can Cortès" camí reial 56 de Palau-Solità i Plegamans a les 18'30 hores en primera convocatòria i, si cal, a les 19'00 hores en segona convocatòria amb el següent:

Ordre del dia :

1. Lectura i aprovació de l'acta de l'Assemblea anterior.
2. Lectura i aprovació de la memòria anual d'activitats de l'any 2000.
3. Examen i aprovació de l'estat de comptes de l'exercici de l'any 2000.
4. Examen i aprovació del pressupost per a l'exercici de l'any 2001.
5. Precs i preguntes.

Tenen dret a participació amb veu i vot, tots els socis numeraris amb capacitat legal, existents a la data de la convocatòria. Els socis menors de 18 anys poden ser representats pels seus pares, tutor o representant legal acreditat. Caldrà presentar a l'entrada la targeta d'assistència que s'adjunta, la qual servirà també per a delegar la representació i vot en un altre soci.



Dies de vapor

Tornen els dies de vapor. Aquells dies que, si res ho impedeix, hi ha garantida la circulació de trens amb locomotora de vapor-carbó.

Aquest és el propòsit de l'equip de la Big Viñas: encendre la màquina cada segon diumenge de mes, i potser el quart.

Comptant que també alguns diumenges hi ha encesa la 201, és possible que tinguem vapor gairebé cada setmana, a excepció dels primers diumenges de mes, que es fa al Museu de Vilanova, amb la Mataró .

Medis de Comunicació

Ajuntament Informa nº 2n semestre 2000 p.17 - "Entre el passat i el present" noticia de la Big Viñas, amb fotografia en color.

Hobby & Tren nº 86 p.49 - Extens article de 3 pàgines, amb 9 fotografies en color, mes la taula de característiques de la Big Viñas. Cupó de subscripció amb foto-poster de la mateixa màquina entrant a Can Boada-Enllaç.

Palau Informatiu nº 145 - Nota de l'editor indicant que el president de Tren de Palau es el Sr. Jordi Viñas, i no el Sr. Pere Mula com, per error, va sortir publicat en el número anterior.

Via Libre nº 438 - p.92 *Tablón:* Noticia amb dues fotos en color de la presentació de la Big Viñas. p.94 *Cultura: Propuestas lúdicas con el ferrocarril en Barcelona*. Menció del Tren de l'Hostal del Fum, entre altres.



Actualment la brigada V.O. actua en diversos fronts de treball.

El millorament de la plataforma al sector dels pollancres, secció 4, entre El Clot Mirador i el Pont de Pedra. Tal com coneixeu, consisteix en l'aportació de balast, substitució de brides a les juntes i desdoblament de travesses. També s'està procedint a l'aportació de terra als talussos dels estreps dels ponts, per protegir les arestes dels daus de formigó.

La carbonera consisteix en una petita secció al costat de la grabera. El tancament perimetral de la carbonera, és un muret d'uns 50 cm, que posteriorment anirà tapat amb portes de ferro. La carbonera permetrà guardar una quantitat suficient de carbó -unes 2 tones- que faran possible comprar-lo a mes bon preu (sense sacs), simplificant també la descàrrega, i suprimint les molèsties i alliberant l'espai que actualment ocupen els sacs de carbó dintre dels contenidors.



També es segueix en la protecció antivandàlica dels elements mes castigats; les casetes i els semàfors.

La primera actuació es metal·litzar les portes i finestres de les casetes. Primer la de circulació, a CBe, per a poder reinstal·lar els equips, recuperant el control dels senyals lluminosos de la secció 2na, entre CBe i el Pi Gran. A continuació es farà el mateix amb la de l'estació de Can Boada.

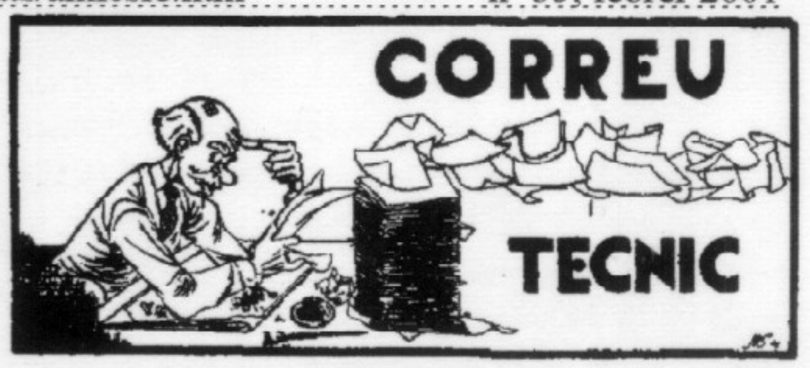


Els senyals lluminosos seran protegits per una pantalla reixada, com l'emprada en els ferrocarrils grans .

BIBLIOTECA

S'ha rebut :

- **Butlletí** nº 20 · AAFC · Reus.
- **Butlletí** nº 23 · CFT · Terrassa.
- **Carril** nº 55 · AAFC · Barcelona.
- **Full d'Inf.** nº 5 · Fundació Folch i Torres.
- **Hobby&Tren** nº 87 (per subscripció).



- Vidres de seguretat -

Està documentat que els egipcis coneixien el vidre fa 3.500 anys. Els romans l'aplicaren a les finestres, i mes tard s'incorporà als carruatges i vehicles ferroviaris.

Amb l'arribada de l'automòbil, i els accidents de trànsit a conseqüència de la velocitat, es va incrementar el perill del seu ús.

Una casualitat va fer que, a l'any 1903, el francès Eduard Benedictus fes un descobriment interessant.

Traginant al seu laboratori, se li va caure a terra un recipient de vidre que estava buit. En lloc d'esmicolar-se en mil bocins, els trossos de vidre van quedar enganxats per una fina pel·lícula.

Aquesta capa s'havia format feia dies per l'evaporació del líquid que havia contingut el recipient; nitrat de celul·losa, preparat amb cotó i àcid nítric.

Conseqüència d'això va fabricar el primer vidre de seguretat, el "Triplex". Format per dues làmines de vidre, enganxades per un capa interior de nitrat de celul·losa. El va comercialitzar a partir de 1909.

Però el nitrat es torna groc per la exposició a la llum del Sol. A partir de 1933 es va substituir per l'acetat de celul·losa, mes resistent a la decoloració solar, però que amb el temps perd la seva transparència, tornant-se boirós. Actualment s'utilitza un compost sintètic: la resina de polivinil butiral, que no presenta cap d'aquests defectes.

VIATGE A MADRID

Anul·lat perque no s'hi ha apuntat ningú.

Hi havia prevista la visita als antics tallers generals d'Aravaca (pròxims a desaparèixer), on es fan proves amb el nou material Talgo.

No s'ha cregut oportú demanar la presència d'enginyers i caps de taller en dia de festa, i presentar-se només dos o tres persones ...

Resta oberta la possibilitat mes endavant.

"DE CARA A LA PARED !"

A nosaltres que som un tren petit amb vocació de tren gran, ens entusiasma tot el que fa referència al ferrocarril. Per això quan rebem les Memòries, Informes i Balanços que ens envien les nostres Companyies col·legues, lluny d'apilar-les en una lleixa o de retallar-ne les fotografies, les devorem amb fruïció per tal d'entendre diagrames, gràfiques i estadístiques, i així poder minorar la nostra atrotinada economia.

A la taquilla, ja se sap, a vegades en sobren (quasi mai) i dóna per anar a fer un cafetó, i de

vegades en falten (quasi sempre) i toca rascar-se la butxaca. Però caram amb els comptes de la RENFE!, això es molt més que un cafetó, i pobre del que es tingui que rascar la butxaca.

Com a mostra parlarem dels ingressos del servei de Rodalies de l'Estat ***UN de Cercanías*** (UN: *Unidad de Negocio*), ja que hi hem vist coses realment curioses.

Si fem cas del ***"Informe anual de RENFE, ejercicio 1999"*** els ingressos de tràfic (els bitllets venuts) pugen a 41.024 M de ptes. També hi figura aquesta quantitat a les planes de presentació de la ***"Memoria 1999, Gestión de Calidad de la UN de Cercanías"***, però si passem planes i sumem els parcials de cada nucli (n'hi ha onze) resulta que el total és de 40.993 M de ptes., 31 millonets de menys.

Seguim investigant i comparem els parcials de cada nucli entre *l'informe* i la *memoria*:

INGRESSOS PER VIATGERS 1999

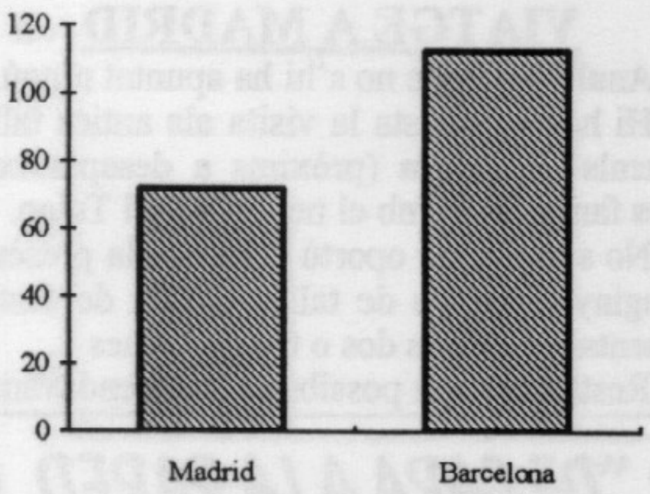
	Nucli	Informe	Memoria
1	Madrid	19.166	19.082
2	Barcelona	12.362	12.403
3	Valencia	3.425	3.430
4	Bilbao	1.648	1.652
5	San Sebastián	834	839
6	Málaga	878	879
7	Asturias	868	868
8	Sevilla	668	664
9	Murcia	601	604
10	Cádiz	418	417
11	Santander	157	155
	TOTAL	(*) 41.025	40.993

(*) Aquesta suma fa realment 41.025 M, però a l'***Informe*** (plana 31) hi posa 41.024 M, deu ser allò de *"Un millón para el mejor"*. O sigui que els 31 milions de diferencia son 32.

Déu n'hi do quants cafetons!.

Ara comparem Madrid amb Barcelona. En comú només tenen que a cap dels dos nuclis hi quadren els comptes, veurem els ingressos i el nombre de viatgers transportats, que és de 301.499 viatgers diaris a Barcelona, i de 730.161 a Madrid. Unes elementals operacions aritmètiques ens porten les següents dades:

PREU MIG DEL VIATGE



	viatgers	pessetes	p/v
Madrid	730.161	52,279.452	71'6
Bercelona	301.499	33,980.822	112'7

Resultat: el preu d'un viatge a Barcelona és un 157% mes car que a Madrid.

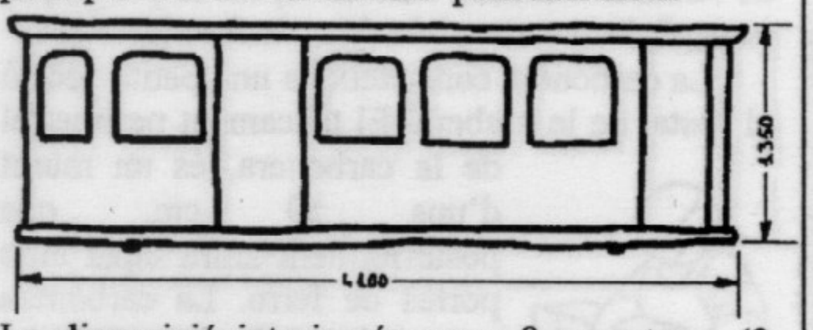
Però a Madrid hi fan línies noves de Metro i de Tren, estacions noves, intercomunicadors de transport, freqüències de tres minuts, etc. En canvi aquí tenim les coses més o menys com les va deixar Don Eduardo Maristany, el que va fer el túnel de l'Argentera (s.XIX), hi ha línies de via única saturades sense cap previsió de desdoblament, un AVE que no se sap per on pot passar, estacions que es cauen de velles (moltes), estacions que es cauen de noves (Premià), més lletges que un pecat (Vilassar), sense vies (Arenys) i estacions on no hi ha estació, i només hi ha un forat (Sant Adrià) i ningú no hi fa ni pensa fer-hi res, i a tothom que mana ja l'hi semblen bé com estan les coses. Olé!

NOTA FINAL: Als responsables de la comptabilitat de la ***UN de Cercanías***, que tenen un zero en aritmètica se'ls hi substitueix el corresponent càstig de ***"Cara a la Pared"***, pel de fer quadrar durant vint-i-cinc (25) caps de setmana la taquilla del Tren de Palau. SEETP. (Servei D'estudis Econòmics Tren De Palau).

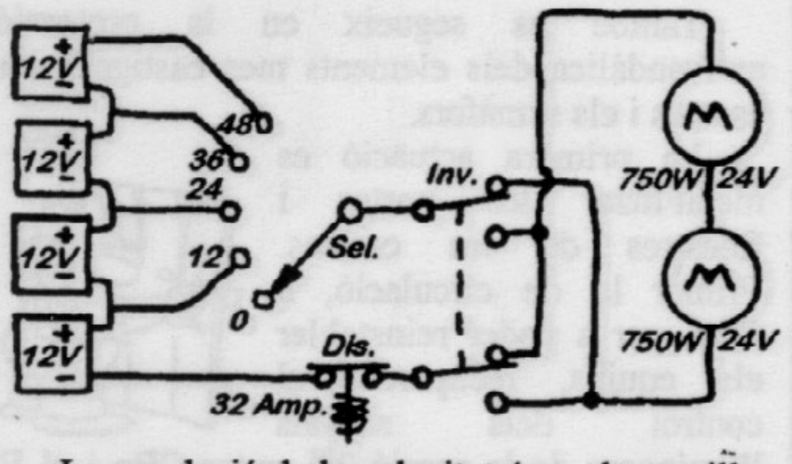
Material Mòbil

- Automotor elèctric d'en Pere Mula -
"La Tram-Pera"

Totalment acabat el bastidor i els bogies, es troba en fase avançada, el muntatge dels bastiments laterals. Els dos bogies, del tipus Pensilvània, van equipats amb el fre mecànic i el d'aire comprimit sistema HdC unificat al Tren de Palau. Inicialment tan sols n'està motoritzat un sol de bogie, quedant l'altre a punt per a rebre els motors quan faci falta.



La disposició interior és per a 8 passatgers (2 compartiments de 4) i 2 motoristes, un a cada cabina. Es presenta la novetat de tenir les portes d'accés als compartiments per un sol costat, en una disposició alternativa i simètrica, que permet la visió lateral del conjunt, una mica mes realista.

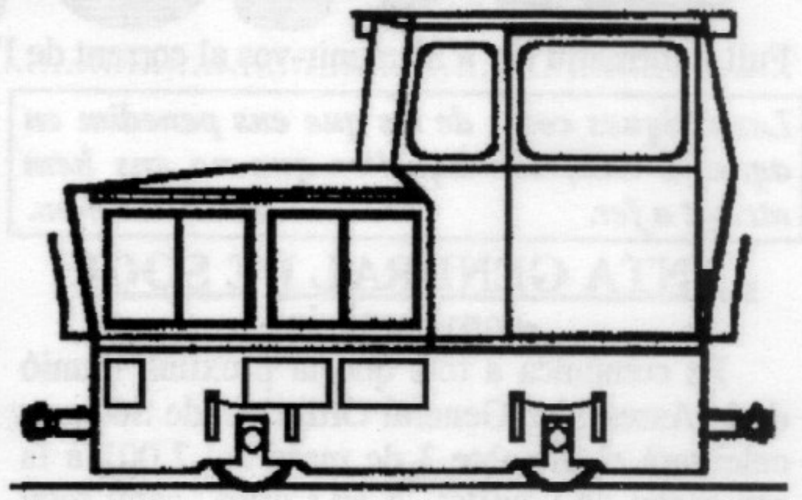


La regulació de la velocitat és molt senzilla, consisteix en seleccionar mes o menys tensió en un grup de 4 bateries de 12 Volt. Els 2 motors que porta el bogie, un a cada eix, son d'un cavall de potencia a 24 Volt. El selector de 5 posicions permetrà funcionar cada motor a:

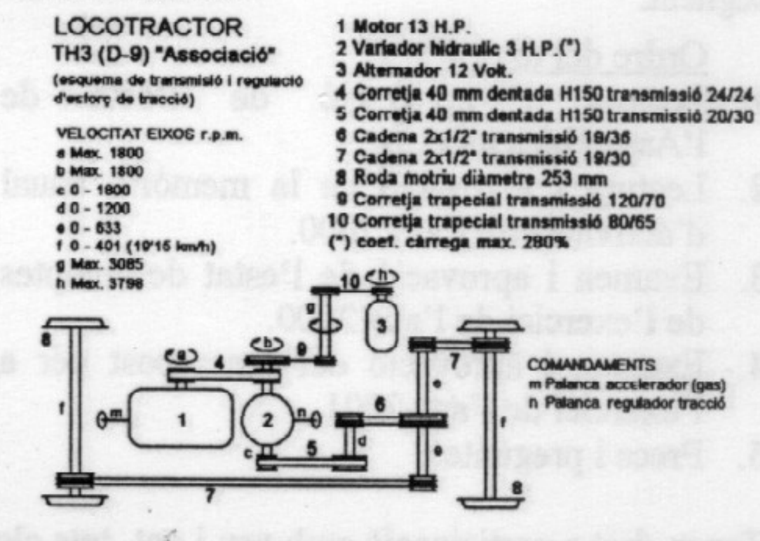
posició	tensió	corrent	potencia
0	0	0	0
1	6	8	1/16
2	12	16	1/4
3	18	24	1/2
4	24	32	nominal

- Locomotora "Associació" -

Segueix a bon ritme la construcció de la màquina "de tots", encara que únicament compti amb la constància de l'Antoni Soler, i darrerament en Lluís Fernández. Altres socis com en Jaume Travessa, i en Pere Mula, també hi han col·laborat en coses mes especialitzades com el disseny per ordinador i la soldadura de la carrosseria, o la instal·lació elèctrica.



Es tracta, com podeu veure, del tractor industrial DH-700 construït per La Maquinista Terrestre i Marítima -MTM-, que ha RENFE es coneix com 309.



El mes que ve infomarem del resto de material en construcció: la locomotora articulada de tres eixos B-1·322-7 d'en Lluís Fernández, la cisterna U-901$_{fa\text{-}m}$ d'en Toni Roca i l'automotor elèctric 25 "tramvia"de Mn. Brill.

CIRCULACIÓ

Fi de Segle

Al Llibre Registre de Taquilla hi ha consignat :

- - -

Darrera circulació del segle XX
31-12-2000 / Matí / Sol
bitllets nº 00274_A al 00385_A = 111 viatgers.
Explotació socis nº : 3, 84 i 125.

- - -

Primera circulació del III^{er} mil·leni
1-1-2001 / Matí / Sol
bitllets nº 00385_A al 00439_A = 54 viatgers.
Explotació socis nº : 3, 84, 125 i 102.
Son dades per a la Historia del Tren de Palau.

FÒRUM CARRIL

Divendres 2 de febrer a les 19h, a la Sala d'Actes de l'Associació d'Amics del FC de Barcelona (Estació de França·Ala Sud·c/. Ocata s/n). Conferència a càrrec del Sr. Andrés López Pita, catedràtic de Ferrocarrils de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Barcelona, sobre:

"La Europa del Ferrocarril en el siglo XXI"

El *Fòrum Carril* es un cicle de conferències iniciat fa cinc anys. El seu objectiu no està enfocat únicament als aficionats socis de l'entitat, sinó que va mes enllà i vol obrir-se a la societat en general; d'altra forma - en paraules del seu President, Sr. Joan Ors - no tindria raó de ser.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial. 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 36, març 2001

Sobre todo, no se lo digas a nadie !!
"sae-lo-quiero-icir"?, tú ya me entiendes.
...
Mal que tens i mal que et dons, et fas la punyeta i no te'n adon's.

Junta Directiva

-Acta de la reunió de Junta 10/02/2.001-

Reunits en sessió ordinària, el president Jordi Viñas, secretari Pere Mula, tresorer Antoni Roca i els vocals Jordi Valero, Manuel Fuentes, Lluís Fernández i Jordi Marin, un cop llegida i aprovada l'acta de la ultima reunió celebrada el 18 de novembre del 2.000 es prenen els següents acords:

1) Acceptar l'alta com soci de l'entitat:

130 - Antoni Gemas Muñoz - numerari

2) Proposar a l'Assemblea General, l'actualització anual automàtica de la quota de socis, en base al Índex de Preus del Consum (IPC) per tal de mantenir-la en un valor estable.

3) Adaptar la contribució econòmica dels viatgers no socis a l'activitat, a 250'- pessetes o 1'5 Euro, indistintament, per a facilitar el canvi, durant el període de transició a partir de l'u de gener del 2.002.

4) Actualitzar el Quadro de Maquinistes.

A continuació, el Sr. Jordi Viñas, presenta la dimissió del càrrec de president de l'associació, que farà efectiva en la propera assemblea general del 3 de març.

I sense cap altre tema que requereixi acord de junta, s'aixeca la sessió a les 10:25h del dia de la data.

A tots els socis

Sabadell, febrer del 2.001

Amics i companys:

Em vull dirigir a vosaltres per expressar-vos en primer lloc, el meu agraïment per tot el recolzament que he rebut durant tots aquests anys, i en segon, per anunciar-vos la meva decisió de deixar de forma definitiva, el meu càrrec de President d'aquesta nostra entitat que tots estimem tant.

El Tren de Palau ha significat per a mi, i també per a tots aquells que vam començar plegats aquesta associació, un capítol molt important de la meva vida. Ara i des de fa uns mesos ha començat una nova etapa: la de la jubilació.

Ha arribat el moment doncs, de deixar que per una banda, entri aire nou i segurament més jove a la Presidència de la Junta, i per l'altra jo replantejar-me una nova manera de viure i disfrutar d'aquesta jubilació.

Per acabar, voldria dir-vos que ha sigut tot un plaer i honor poder fer de President durant tots aquests anys del Tren de Palau i que sense el recolzament i ajuda de tota la Junta jo no m'hauria pas vist en cor de ser-ho.

Per això i un cop més em reafirmo en el meu desig de dimitir com a President i donar la oportunitat així de que algú altre, sigui qui sigui, pugui disfrutar d'aquest càrrec que tants moments bons m'ha donat.

A tots molta sort.

Jordi Viñas Comas

JUNTA GENERAL DE SOCIS

Es recorda que aquest any, tal com es va anunciar i consta a la convocatòria que tots els socis han rebut, és el :

primer dissabte de març, dia 3.

Degut a la dimissió del president, la Junta Directiva queda dissolta després del tercer punt de l'ordre del dia.

A partir d'aquest moment s'obre un període de 3 mesos durant el que s'han de presentar candidatures per a que l'Assemblea General de Socis, reunida amb caràcter Extraordinari el dissabte dia 26 de maig, procedeixi a l'elecció de Junta Directiva, i aprovi el pressupost per a l'exercici de l'any 2.001 junt amb qualsevol altre acord que es pugui presentar.

Durant aquest període de 3 mesos, el Consell Consultiu, format pels 10 socis numeraris mes antics, se'n fa càrrec de la direcció mínima imprescindible de l'entitat, actuant prioritariament per a motivar la creació de candidatures. El primer acte del Consell Consultiu, (tot seguit, a la dissolució de la Junta Directiva) consisteix en nomenar, entre els seus membres; un president, un secretari i un tresorer. Aquests actuaran "en funcions" fins que, l'Assemblea General del 26 de maig esculli una Junta Directiva.

- Membres del Consell Consultiu -
(socis numeraris per ordre cronològic)

Jordi Viñas, Pere Mula, Jaume Travessa, Jordi Valero, Jordi Marin, Antoni Roca, Jaume Fernández, Ramon Pasamonte, ~~Manuel~~ ~~Mesa~~ i Ricard Soler.

CURIOSITATS

Fa uns cent anys, un savi americà, descendent de l'escriptor Edgar Allan Poe, va inventar una màquina destinada a fer ressuscitar els morts.

Era un aparell compost per dos cilindres, un dels quals era de buit i l'altre ple d'oxigen, que amb un tub de cautxú s'adaptaven respectivament al nas i a la boca del mort.

Movent rítmicament l'èmbol que hi havia a l'interior de cada cilindre, hom extreia els gasos dolents acumulats a l'interior del difunt alhora que hi feia entrar l'oxigen.

Diuen que aquest procediment havia fet tornar a la vida un conill i un gos.

Bloc Maragall -2-2-2001

BIBLIOTECA

S'ha rebut, del conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Sr. Pere Macias, i del president de la Fundació Museu del Transport, l'amic Carles Salmerón, el llibre :

Del Segle IXX al Segle XXI
-torna la era del ferrocarril-

Editat el desembre del 2.000 per la Biblioteca de Catalunya, en una tirada limitada a 1.500 exemplars, te format apaïsat de 30 x 16 cm, presentat en estoig de luxe. Està patrocinat per Ferrocarrils de la Generalitat i la Fundació museu del Transport. A través de 414 pàgines farcides de bones fotos en blanc i negre i color, el seu autor, en Carles Salmerón i Bosch, desenvolupa els continguts en el seu conegut estil amable i rigorós.

- temes -

Al s.XIX el ferrocarril porta el progrés. - La xarxa ferroviària europea. - Els FC secundaris. - Els trens urbans. - Segle XX quasi tots contra el FC. - La Gran Bretanya. - França. - L'Estat Espanyol. - Alemanya. - Suïssa. - Al s.XXI torna la era del FC. - La nova xarxa ferroviària europea. - Els FC de les regions d'Europa. - Els trens de les ciutats d'Europa. - El FC a Catalunya en el s.XXI.

També s'ha rebut :

- **Butlletí** nº 26 · AFEM · El Masnou.
- **Butlletí** nº 25 · Penya Blau-grana · Palau
- **Información** nº 32 · Museu FC Vilanova.
- **Información** nº esp. · Museu FC Madrid.
- **Hobby&Tren** nº 88 (per subscripció).

FÒRUM CARRIL

Dissabte 17 de març, a les 19:00 h.
"Els Orígens de la Tracció Elèctrica a Barcelona"
pel Sr. Josep Maria Rovira, Enginyer Industrial

- - -

Dissabte 24 de març, a les 19:00 h.
Presentació del llibre i CD:
"Les línies de tramvies de Barcelona 1872-1971"
del nostre soci Xavier Flórez i Jordi Ibáñez.

Recordem que aquestes conferencies son obertes a tothom. AAFCB · Estació de França · Ala Sud c/.Ocata s/n. tel.: 93 310 52 97.

- - -

A la "soci" informeu-vos de l'interessant :

VIATGE DE PRIMAVERA
Alacant, Múrcia i València
dies 1, 2, 3 i 4 de juny del 2.001

Euromed a Alacant - carrilet FGV a Benidorm - "Limón Exprés" a Gata i Cap Negret - Passi de lliure circulació Alacant/Dénia - Tramvia d'Alacant - RENFE a Múrcia - Assoc. Múrcia - FEVE Cartagena/Los Nietos - autocar a Águilas - Assoc. Águilas - RENFE a Múrcia - autocar a

Alcoi - RENFE a Alcoi/Xàtiva i Xàtiva/València - Paella a ca la Pepica d'El Grau - Col·lecció Llucià Vañó - Euromed a Barcelona.
3 nits en habitació doble hotel 4★, autocars, esmorzars, tots els dinars i 2 sopars Euromed en classe Preferent.

150è aniversari
Del FC Madrid-Aranjuez

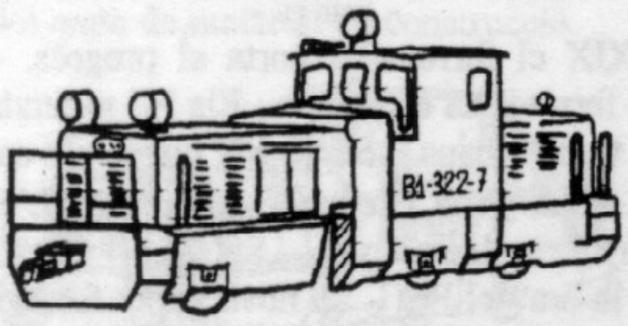
10-02-1.851 · 48'664 km · de la companyia "Camino de Hierro de Maria Cristina", a partir de 1.856, "Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante" (M.Z.A.).

Triunfaste al fin en la lid
oh Aranjuez encantador,
que en alas ya del vapor
a un paso estás de Madrid.

Ondas del Tajo, decid
cual es hoy vuestra alegria,
al ver que se acerca el dia
en que se van a estrechar,
con el Cantábrico mar
los mares del Mediodía.

Material Mòbil

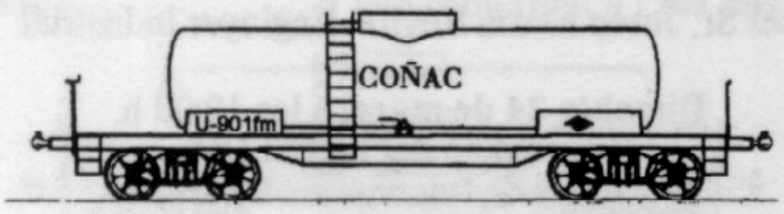
Com ~~dèiem~~ el mes passat, informarem d'una part ~~del resto de material~~ en construcció.



Locomotora DH d'en Lluís Fernández.

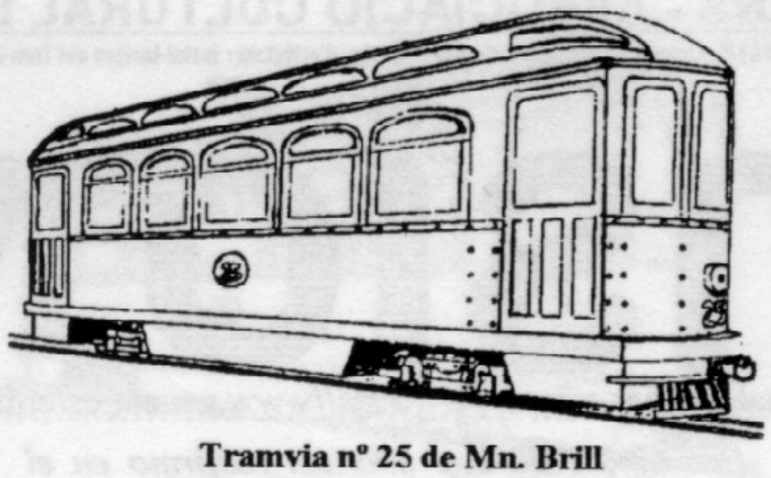
El model d'aquesta màquina no pertany a cap companyia ferroviària, es un disseny propi de L.G.B. per a netejar les vies. L'eix que porta el morro llarg, duu les rodes netejadores.
Les característiques previstes pel funcionament a les instal·lacions del Tren de Palau son:

Numeració provisional B1-322-7
Diàmetre de les rodes ..... 253 mm
Llargada total entre testeres ..... 4.300 mm
Pes ..... ≈ 1.200 a 1.500 kg.
Força motriu ..... 1 motor d'explosió de 13 HP
Regulació ..... 1 variador hidràulic de 3 HP
Transmissió de força .... per corretges i cadenes
Enllumenat ..... a 12 Volts
Fre ..... d'aire comprimit a l'eix fals



vagó cisterna U-901$_{fs-m}$ d'en Toni Roca

La seva història comença amb el dret de "pentimento" que, sobre un vagó de vores baixes tipus "P", va fer valer el seu antic propietari, desballestant-lo i tallant el bastidor per la meitat. Tot i respectant aquest dret, i un cop consumat l'acte fatal, res impedeix iniciar la reconstrucció (al Tren de Palau també es reprodueixen situacions pròpies del tren gran). En aquest cas, es tractava d'un bastidor molt ben fet, reproduint els antics dels "potasseros" de "catalans". En Toni l'ha ressuscitat, i ara el converteix en vagó cisterna per al tren de treball, amb una capacitat aproximada de 800 litres.



Tramvia nº 25 de Mn. Brill
(Jaume Fernández - Jordi Canals)

- Característiques -

Bastidor : en tub d'acer rectangular soldat.

distancia entre testeres	4.936 mm
amplada exterior	800 mm
altura, damunt de la lluerna	1.600 mm
distancia entre pivots	2.680 mm
nº de places (assegudes)	12

Trucks : tipus Brill, amb suspensió primària de molles sistema Pensilvània i secundaria per "silent block" de cautxú.

distancia entre eixos	450 mm
diàmetre de les rodes	160 mm

Reductor : pinyó/corona (12/65) = 1/5'41, fet amb engranatges de mòdul M2 en càrter tancat.

Nº de motors : 8 motors (2 per eix), suspesos pel nas i connectats en sèrie per parelles, una parella a cada eix.

Fre : de cadena amb timoneries tipus Taner.

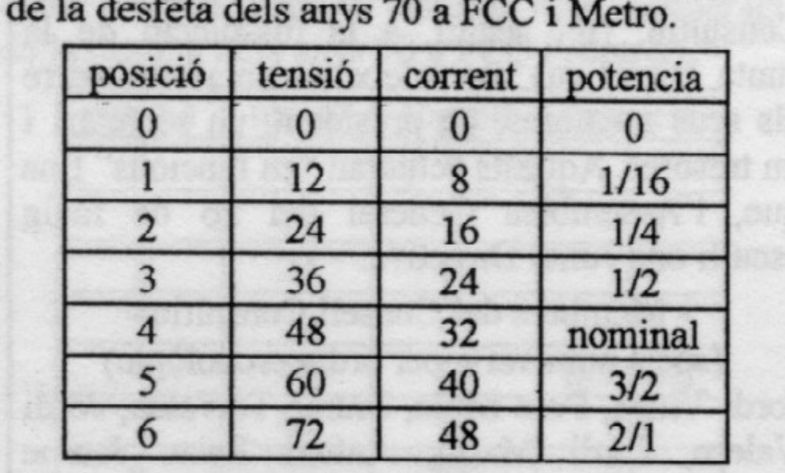
Tipus de motor : d'excitació fixa per imant permanent, amb potència de 190 Watt (1/4 C.V.) per a 24 Volt en corrent continu i 3000 r.p.m.

Potencia : total nominal, 8 x ¼ = 2 C.V.

Regulador : usa "controlers" (llegir: controla) històrics procedents de material real, recuperats de la desfeta dels anys 70 a FCC i Metro.

posició	tensió	corrent	potencia
0	0	0	0
1	12	8	1/16
2	24	16	1/4
3	36	24	1/2
4	48	32	nominal
5	60	40	3/2
6	72	48	2/1

Construïts per Sprague-General Electric a Shenectady (Nova York), son del tipus M, C101A i J129A, per a sistemes d'unitats múltiples, van amb sistema d'home mort i mostren patents del 1895 al 1910.



Energia : bateria d'acumuladors elèctrics de plom/àcid (marca Deta) del tipus semi-tracció amb capacitat de 100 Ah. Hi ha un rectificador per evitar el corrent de recuperació.

Disjuntor : adaptat al l'intensitat actual, també és original G.E. i prové d'un tramvia tipus "500" de Barcelona construït a Can Girona l'any 1926.

Altres : hi haurà elements originals, com caixes de botons de timbres, obrir i tancar portes (Brill), campanetes interiors (Faraday), robinets del fre d'aire ("500").
Des del mes de desembre de 1.998, en que va començar a funcionar, ha recorregut 2.000 km.

Torns de Maquinistes

Un cop acabat el curset per a la locomotora elèctrica, i per aprofitar el temps de les persones, s'ha establert un quadro de torns per a tot l'any, en el que s'hi pot apuntar qualsevol dels maquinistes autoritzats, per als dies que l'hi vingui bé de fer-se'n càrrec de la màquina. És un taulell que hi ha penjat a la part interior de la porta de la via nº 8 del dipòsit. També s'hi ha posat llapis penjat d'un cordill. Que no sigui dit.

RELACIÓ de MAQUINES i MAQUINISTES

- actualitzada 22-2-2.001 -

	201	1601	060	4221	801	D9	25
	LV1	LH1	LV3	LE1	TH1	TH2	TE1
Albert Giménez							M
Antoni Roca	M	M	M	M	M	M	M
Antoni Soler		M		M	M	M	M
Carles Vidal							M
Elena Viñas			P				
Eloi González							M
Enrique López G.		P		M	M	M	
Fco. López C.		P		M	M	M	M
Francisco Martín		M	P	P	M	M	M
Frederic Caballé							M
Frederic Revilla		M				M	M
J. Ignasi Puente		M	P	M	M	M	M
Jaume Fernández		P		M	M	M	M
~~Jaume Travesse~~		M		M	M	M	M
Joan Roca			P	P			M
Jordi Canals							M
~~Jordi Gill~~		M		P	M		M
Jordi Marín		M	M	M	M	M	M
Jordi Valero	M	M	P	M	M	M	M
~~Jordi Viñas~~	M	M	M	M	M	M	M
Josep Caballé							M
Josep Ferran		M	P	P	M	M	
Josep Guerrero		M		M	M	M	M
Lluís Fernández		M	P	M	M	M	M
Lluís Medina		M		M	M	M	M
M. Casablancas		P		M	M	P	M
Manuel Casino				P	P	P	M
Manuel Fuentes	P	M	P	M	M	M	M
Pere Mula	M	M	M	M	M	M	M
~~Rafael Garries~~		P		M	M	M	
Ramon Redondo		M		M	M	M	
Ricard Puig				M			
~~Ricart Soler~~	M	M	M	M	M	M	M

M = Maquinista, **P** = ~~Maquinista en pràctiques~~.
Nota) Els ~~Maquinistes~~ (**M**) ~~son~~ els únics autoritzats a conduir trens de passatgers en sessions de règim obert, sense tutor. Els maquinistes en practiques (**P**) poden fer tot sols maniobres sense passatgers, o trens de treball, o de pràctiques en sessions en regim tancat, per a fer trens amb passatgers han d'anar acompanyats per un tutor. Les autoritzacions per al material particular son competència del seu propietari, el permís de circulació ho es del comitè tècnic d'explotació, per defecte, la Junta Directiva.

extensió via 4

- avís -

Si el Consell Consultiu no en determina una altra cosa, aquest full informatiu es seguirà fent, com fins ara, per l'anterior vocal d'enclavaments, senyals i comunicacions de via, fins al del mes de maig, en que ja dependrà del que decideixi la nova Junta Directiva.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 37, abril 2001

No pot ser, no pot ser ... es deia a si mateix, movent el cap d'un cantó a l'altre, com un vaixell en mig del temporal.



Aquell dia passaven coses molt rares. Els trens anaven lents, trigaven mes temps del que és normal, en recórrer els tres quilòmetres i cent cinquanta metres del seu recorregut. Semblava com si a les màquines els faltes la força normal.

El segon tren ja no va poder passar de l'estació del Pont de Pedra. Quedà immobilitzat esperant reforç de tracció. Des de Can Boada es va enviar un tren de viatgers en missió de socors i una màquina de suport. Un cop allà, van segregar-ne una part del tren, que així va poder seguir fins tornar-se a aturar a la trinxera. La màquina de suport amb el resto del tren va haver de donar "doble per cua" fins al final del recorregut.

Mes tard, un altre tren també va tenir els mateixos problemes. Falta d'esforç de tracció. A la maquina elèctrica es va produir dues vegades l'alarma de sobrecàrrega en el mateix viatge; a la rampa del pas dels ànecs, i a la trinxera. El maquinista va poder sortir-ne molt a poc a poc sense demanar la "doble".

Però els problemes van continuar. Un tren "penjat" a la rampa del pas dels ànecs va haver de demanar la "doble per cap".

Els viatgers estaven encantats amb tots aquests tràfecs. Una autèntica exhibició d'organització funcional ferroviària, amb eficàcia i rapidesa com no es veu ni a les millors companyies de trens grans que exhibeixen, cofois, les normes ISO.

Tècnicament, el problema tenia solucions per a tots els gustos. La via agre, les rodes, les sabates de fre, ... la gasolina!!. Tot hom hi deia la seva. L'explicació mes autoritzada donava la versió oficial, que mes o menys venia a dir que la pols d'òxid de ferro del carril fa com una pasta que enganxa les sabates de fre amb les rodes ... , etc.

Raons totes elles que ni els mateixos que les deien se les acabaven de creure del tot, però que s'havien d'acceptar, a falta d'una altra explicació mes convincent.

El misteri es va aclarir a l'hora de plegar. En tancar els vagons al dipòsit es va veure que no quedaven del tot desfrenats; que amb la TFA carregada, el cilindre no afluixava el fre. Hi havia doncs al calderí de reserva una quantitat d'aire superior a la que s'injecta normalment per la TFA.

En conseqüència, una de les tres màquines que aquell dia participaven en l'explotació, deixava carregats els calderins dels vagons a mes de 4 kg/cm^2, impedint d'aquesta forma que les altres màquines, donant tan sols els 4 kg/cm^2 normalitzats, els poguessin desfrenar totalment.

Comprovant les màquines es va trobar que, efectivament, el manòmetre TFA de la D-9 marcava 4'6 kg/cm^2. Aquell dia, els trens que van arrossegar les altres màquines, van circular frenats amb un esforç constant de 0'6 kg/cm^2.

Algú pot explicar, com saber l'equivalent en rampa fictícia ?. Envieu les respostes a la secció "Correu Tècnic".



Darrerament la brigada V.O. del Tren de Palau ha treballat en els següents fronts :

- Canvi de model de brides de via, desdoblament de travesses, formació de murets de contenció del balast i canals de drenatge de via al sector dels pollancres.
- Reforç fonamentació de la placa giratòria, construcció de gravera i carbonera, a l'estació de Can Boada-Enllaç i el seu dipòsit de material.
- Muntatge de pantalles protectores per als vidres dels senyals lluminosos.
- Muntatge i prova d'un nou atomitzador per al tren herbicida.
- En l'ordre gastronòmic, la V.O. ha celebrat un dinar de treball (paella de marisc) el dissabte 17 de març. Aquestes paelles que fa l'amic "Manolo" s'organitzen d'un dissabte per l'altre, sense temps d'anunciar-les a tothom. Per això, normalment només se'n assabenten els que es troben "al lloc precís en el moment adequat". Via i Obres, per exemple



Vandalisme: ens han tornat a entrar a la caseta de fusta de Can Boada, trencant la finestra i robant-nos el telèfon CB-CBe.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

De l'Ajuntament del Masnou, amb motiu de celebrar-s'hi l'Assemblea de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, el llibre :

El Masnou abans del 2000, un segle en fotografies.

Els seus autors, en Gerard Poch i en Santi Duran, ens mostren el canvi de la vila, la gent i els seus costums al llarg de mes d'un segle. Un luxós volum de 25x25 cm amb 360 pàgines de fotos a gran format en blanc i negre. Editat l'any 1.999 per Pledebó S.L., l'Ajuntament del Masnou i Fotografia Ocata, amb un tiratge de 3.000 exemplars.

- **ASAFER** nº 82 (Manresa).
- **Información** nº 33 Museo FC (Madrid).

Material Mòbil

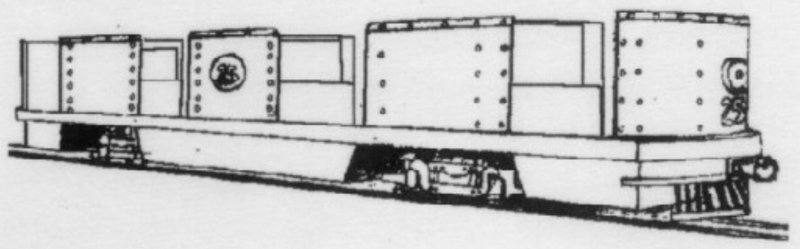


A partir d'un antic "potasero" tipus "P" de CGFCC, en Ricard Soler està fent un vagó tancat semblant als tipus "J" de RENFE, però amb els mateixos bogies Diamond que duia el "J", adaptats al fre d'aire comprimit. Esperem veure'l acabat per la Nit del Tren VIII, i poder-hi viatjar dintre, doncs hi haurà espai per a fer una becaina, amb fanalet i tot. Incorpora visualització manomètrica de la TFA des de l'interior, junt amb un aparell d'alarma. Les seves característiques son :

distancia entre topalls ..... 3.610 mm.
longitud del bastidor ..... 3.060 mm.
distancia entre pivots ..... 2.260 mm.
amplada ..... 737 mm.
altura total ..... 1.170 mm.
altura de la plataforma ..... 270 mm.
tipus de bogies ..... Diamond Clàssic
distancia entre eixos ..... 375 mm.
diàmetre de les rodes ..... 160 mm.
fre continu automàtic ..... sistema Hdc
fre mecànic manual ..... de cargol

- - -

Responent al gran nombre de cartes i visites rebudes, atrets per la imatge que donàvem del tramvia TE1 d'en Jaume Fernández (Mn. Brill), a la felicitació de Nadal, i al nº 36 d'EV4, en les que apareix amb carrosseria, sostre i llanternó, hem d'aclarir que es tracta del projecte acabat (com s'indica en lletra menuda a la Nadala), i que el seu estat actual, tot i funcionar perfectament com si ja estigués acabat, de moment és aquest.



Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril

Formada per 33 membres; que son 28 associacions mes 5 institucions públiques, sumen en total 2.239 aficionats.

L'associació mes gran, és l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona (la "soci") que amb 586 membres, és degana de totes les que hi ha a l'estat espanyol. La mes petita, és l'Associació Model Trens Bages Club de Manresa, amb només 15 socis.

A la Federació Catalana no es paguen quotes. Les petites despeses de correu i fotocòpies s'intenta cobrir-les amb l'excedent d'un viatge que es fa un cop a l'any.

El passat, es va fer una excursió a Valls amb la 7.600 i tres cotxes 5.000's del museu, havent de pagar 435.000'- pessetes a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Com que només es van vendre 155 bitllets (85 % de la capacitat del tren), hi va haver un dèficit de 60.100 pessetes.

El projectat per aquest any és :

- diumenge 6 de maig -

Mines de Cercs en Tren Històric

Sortida de Martorell amb la mateixa composició de l'any passat.

Parades a Cornellà, l'Hospitalet, Sants, Sabadell i Manresa.

Autocar a la Mina de Sant Corneli, amb visita de les galeries interiors en un tren minaire.

Dinar (opcional) al restaurant Santa Bàrbara, de Sant Corneli.

Viatge de retorn fent les mateixes parades.

- Menú -

- amanida, escalivada, taula d'embotits i plates de pernil.
- escudella i carn d'olla, o paella mixta.
- safates amb peus de porc, vedella amb bolets i conill amb all i oli.
- bunyols amb moscatell.
- pa, vi, aigua, cava, cafè i gotes.

- Preus -

viatge + dinar	6.900'- ptes.
nens	5.900'- ptes.
viatge sol	5.100'- ptes.

Es vendran bitllets a l'estació de Can Boada, a les hores de funcionament del Tren de Palau i a totes les associacions federades. En el moment de la compra, es lliurarà un resguard numerat i certificat, que serà canviat dalt del tren, pel bitllet definitiu.

La informació complementaria sobre els horaris de pas del tren especial, es donarà personalment per telèfon, als que s'hagin apuntat a l'excursió.

On som ?

- GALLECS -

El parc de l'Hostal del Fum forma part d'un territori amb una curiosa història moderna. Avui n'explicarem una part.

La zona de Gallecs és un espai agrícola i forestal únic. Al bell mig de la plana del Vallès a tocar l'autopista A-7, i només a 20 quilòmetres de Barcelona, pertany a set termes municipals: Mollet del Vallès, Montcada i Reixach, Palau-Solità i Plegamans, Parets del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Polinyà i Lliçà de Vall.

És un poble rural i mil·lenari, que durant segles ha estat zona agrícola i forestal de masies disseminades entorn a la seva església romànica del segle XII.

La problemàtica de Gallecs es remunta a finals dels anys 60, quan el govern d'en Franco va planejar la creació de ciutats artificials per a descongestionar les àrees metropolitanes de Madrid i Barcelona. Un projecte pel qual es creaven les *ACTUACIONES URBANISTICAS URGENTES (ACTURS)*. Una d'elles era la de Gallecs, un espai de 1.472 Ha. on s'hi havia de construir una ciutat per a 150.000 habitants.

En 1972, en un clima d'impotència per part del propietaris, es van fer les expropiacions de totes les terres i cases afectades, que van quedar, en la seva major part, abandonades a la imminent la urbanització.

La crisi econòmica, el fre de la immigració i la situació política de finals del franquisme, van paralitzar el projecte, a l'espera d'una nova decisió de Madrid.

Coincidint amb l'arribada de la democràcia, el 1977, comencen a ocupar-se les cases abandonades, per grups de joves ecologistes, que busquen noves formes de vida en el món rural. Es Aquests joves, vinguts la majoria de Barcelona, ajuden a crear la Comissió per a la defensa de Gallecs en la què també hi havia persones de la pagesia i veïns dels pobles afectats, iniciant-se el veritable treball de defensa de Gallecs.

La Comissió promovia les ocupacions, ja que era important formar un poble viu com a bastió de defensa, i la gent ocupant era conscient del problema de Gallecs. Va haver-hi tota mena d'accions, algunes van provocar enfrontaments, doncs hi havia cases ocupades per indústries o com a segona residència. La intenció era convertir-les en vivenda única per a persones conscients de la lluita que es duia a terme.

Des d'aquell 1977 Gallecs ha estat l'escenari d'una llarga lluita per aconseguir la seva preservació. Els traspassos de Madrid a la Generalitat de Catalunya no van solucionar res, malgrat que es tenia certa confiança.

L'INCASOL (organisme de la Generalitat) és, des de principis dels anys 80, el propietari dels terrenys. La idea d'expanssionisme d'en Porcioles i la del capitalisme neoliberal actual segueix sent la mateixa.

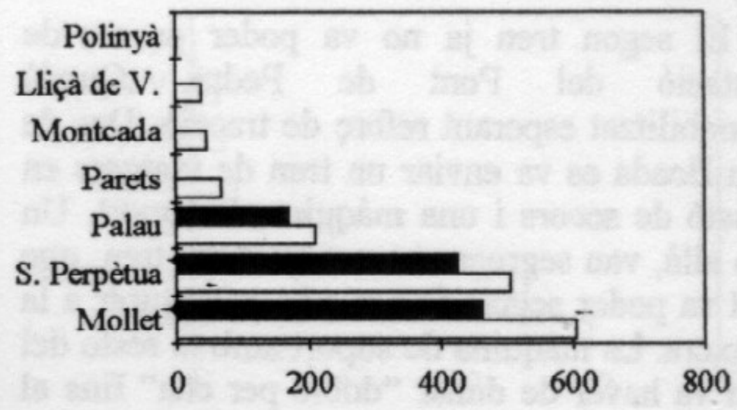
Com que el projecte de macrociutat era irrealitzable, es van posar en pràctica altres vies consistents en pactes urbanístics d'expansió residencial i industrial amb els Ajuntaments. El primer a caure va ser Palau de Plegamans, després Mollet i per últim Santa Perpètua.

El juny de 1998, quan el govern de Madrid canvia la llei del sol i tots els terrenys passen a ser urbanitzables si no és que estiguin protegits, els polítics de Mollet per unanimitat proclamen no urbanitzables els terrenys de Gallecs que pertanyen al seu municipi i creen per a aquesta zona un pla de protecció (parc rural). Aquest pla es va lliurar a la Comissió d'Urbanisme de Barcelona (La Generalitat) per la seva aprovació. Però no va ser aprovat i ara serà el Tribunal de Justícia qui decidirà qui té la raó. La pressió popular és molt important i hi ha un cas que ho demostra: a Cardona, l'oposició popular va aturar la decisió d'ubicar un magatzem de residus tòxics i perillosos.

Gallecs és un espai estratègic, territorial, econòmica i mediambientalment. La lluita per la seva preservació reflexa un conflicte polític i social entre interessos contraposats. Es troba amenaçat per la construcció de noves carreteres previstes al Pla General, com la Interpolar Sud que tallaria el Parc de l'Hostal del Fum.

La Generalitat, per la seva banda, segueix especulant i urbanitzant la resta dels terrenys, i els ajuntaments juguen amb la retòrica de la protecció i l'ambigüitat calculada.

El perill més gros, estaria en que una nova construcció a Gallecs, en donaria pas a altres argumentant raons socials.



Hectàrees; en blanc: expropiat, en negre: urbanitzat.

Actualment només queda lliure l'espai comprès entre l'A-7, la carretera B-143 Mollet-Caldes, i el nucli urbà de Parets. La meitat dels terrenys estan ocupats per polígons industrials i residencials. La resta continua en perill.

http://ecologistesenaccio-cat.pangea.org/temes/espais/gallecs/gallecs.htm

CONSELL CONSULTIU

En la reunió, celebrada el dia 3 de març, en presència del 80% dels seus membres es va acordar:

- Nomenar President del Consell consultiu al soci nº 1 de l'entitat, en Jordi Viñas Comas.
- Que els membres de la junta dimissionaria, segueixin en funcions per al normal funcionament de l'entitat, fins a que hi hagi nova junta.
- Fixar la data del 26 de maig per a celebrar una Assemblea General Extraordinària de socis en la que es facin les eleccions a Junta Directiva.

Finalment, el soci Sr. Jordi Valero, manifesta que pot ser greu per l'entitat si no es presenta cap candidatura, i que la responsabilitat ara no està en el Consell Consultiu, sinó en el conjunt de socis, que son els que les han de presentar. La seva única tasca (del consell consultiu) és marcar el calendari electoral, i a partir d'ací, la paraula la té l'entitat.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 38, maig 2001

La tècnica és l'esforç per a estalviar esforç.
José Ortega y Gaset.

★AVÍS★

- Als socis -

Com ja se sap, el pròxim dissabte dia 26 toca elegir una nova Junta Directiva.

La continuïtat i bona marxa de l'associació depèn de tots i cada un de nosaltres, els socis, sense excepcions. A part d'exercir el dret a presentar-se com candidat, hi ha el compromís de votar per escollir qui es cregui mes adient.

Es important que les votacions de renovació, es facin amb la mes alta participació, i no entre quatre gats. Seria impropi del tren de Palau, que les persones elegides no se sentissin prou àmpliament recolzades pels socis.

La única (fins al moment), candidatura presentada, preveu en el seu programa, importants canvis en el reglament de circulació. Aquest programa està exposat al taulell d'anuncis de la via 4. És un tema prou important per a que tots el coneguem.

Acudeix i vota a l'Assemblea. I si té's impossible venir, delega el teu dret en un altre soci, donant-l'hi la teva Targeta d'Assistència.

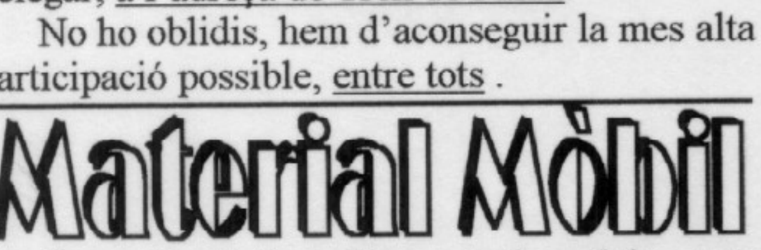
També pots enviar la Targeta d'Assistència per correu, amb el nom del soci en que vulguis delegar, a l'adreça de Tren de Palau.

No ho oblidis, hem d'aconseguir la mes alta participació possible, entre tots .

Material Mòbil

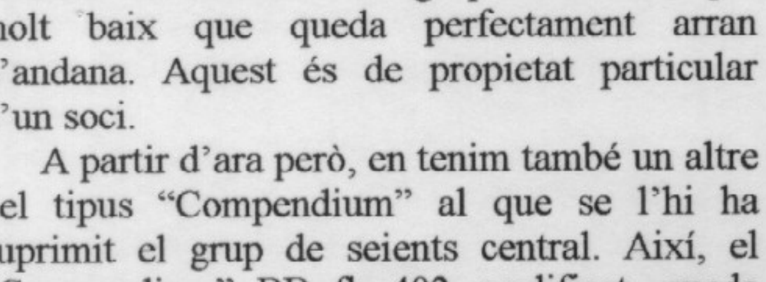
Tren de Palau disposa, des dels seus orígens, de material adaptat PMR. Fins al moment era utilitzat un vagó plataforma de pis molt baix que queda perfectament arran d'andana. Aquest és de propietat particular d'un soci.

A partir d'ara però, en tenim també un altre del tipus "Compendium" al que se l'hi ha suprimit el grup de seients central. Així, el "Compendium" BB fb 402 modificat, queda amb 8 places assegudes, mes 2 cadires de rodes, que poden entrar i sortir del vagó sense cap ajuda, pels seus propis medis.



"Compendium" 402 modificat per a PMR

Els seients retirats es podrien tornar a muntar fàcilment si el sistema no anés bé.



Cotxe de viatgers mod. "Compendium"



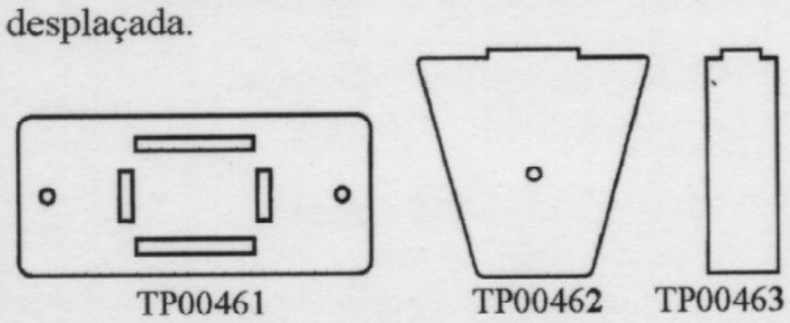
OFICINA TÈCNICA

- Per fer-s'ho un mateix -

D'acord amb la seva pròpia raó de ser, l'Associació posa a l'abast dels seus socis, un conjunt de peces que han de facilitar com si es tractés d'un "Mecano" el muntatge de material mòbil.

Es tracta d'elements unificats d'us comú que es poden fer servir per a qualsevol projecte. Avui presentem la caixa del ganxo "Aliance".

Com que el centre horitzontal de l'enganxall ha de quedar sempre a 210 mm del cap del carril, hi ha dos tipus de caixa, la fonda i la curta, segons si pot muntar-se directament en la travessa frontal, o si la travessa queda desplaçada.



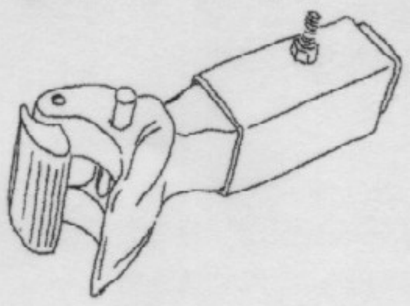
TP00461 TP00462 TP00463

La caixa consta d'un total de cinc plaques que s'han d'unir amb soldadura elèctrica. Per facilitar el muntatge, i alinear-les perfectament, totes porten metxes centradores. El conjunt consta de: una placa ref.TP00461 de 10 mm de gruix amb dos forats per als cargols M10 de fixació. Dues tapes ref. TP00462 per a les parts superior e inferior de la caixa. Amb un gruix de 8 mm, tenen un forat de 10 mm per al cargol passador que centra l'enganxall, i permet el gir. Dues plaques laterals ref. TP00463, separadores de les superior e inferior, també en 8 mm de gruix, amb les que es tanca la caixa del enganxall pels costats dreta i esquerra.

Aquesta caixa de xoc, quan du muntat un conjunt "Aliance", l'hi permet un desplaçament longitudinal de ±15 mm i un angle de gir horitzontal de ± 7º. Aquest angle és apte per a corbes de 19 m de radi, amb un material en que la relació de les distancies entre topalls/pivots el faci "volar" molt.

L'Associació pot proporcionar a qui ho necessiti, els arxius informàtics per a tallar les peces amb raig làser o, si hi ha sort, potser n'hi hagi alguna de tallada.

En la mateixa línia d'actuació s'han fet els models de fosa i l'utillatge necessari per fondre enganxalls del tipus "Aliance" model unificat al Tren de Palau. A les associacions que vulguin adoptar aquest sistema, també els podem cedir l'ús dels motlles per que se'n facin fondre.



BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Información** nº 33 Museo FC (Madrid).
- **Penedès Exprés** nº 2 Amics FC (Alt P.)
- Es Furgó Correu nº 13 AAFCB Mallorca.

VISITES

Diumenge 25 de març ha vingut l'associació de discapacitats ADIMO de Mollet del Vallès. Es una entitat que aplega unes 100 persones amb problemes de mobilitat.

Igual que ho fem amb ADISPAP, els vam obsequiar amb bitllets d'invitació (color verd), posant en circulació un tren especial amb material adaptat per a P.M.R. (persones amb mobilitat reduïda).

Reglaments ...

Madrid 1882.- Caminos de Hierro del Norte "Reglamento para el Servicio Telegráfico".

Art. 12 ... A fin de evitar los abusos que pudieran cometerse en la transmisión de telegramas privados por las lineas telegráficas de las Empresas de caminos de hierro, S.M. el Rey (qDg)*, de acuerdo con el consejo de ministros, se ha servido dictar las siguientes disposiciones: 1ª Queda prohibida en absoluto la transmisión de telegramas privados por los alambres de las Compañías de ferro-carriles ...

*) Que Dios Guarde.

Adéu "Chiqui"

En acabar l'hivern, el mes de març se'ns ha endut una petita amiga del Tren de Palau. La gosseta d'en "Manolo"; la Chiqui.

L'animalet es va guanyar l'amistat de tothom des del primer moment, ja fa vuit anys. Sempre estava contenta, corrent amunt i avall, perseguint els trens, fins que va aprendre a viatjar-hi dalt dels vagons.

El seu moment mes feliç era a l'hora d'esmorzar quan, amb aquella mirada que ho deia tot, esperava impacient (torçant el cap i remenant la cua) un tall de pernil, de llardons o del que fos.



Ens coneixia a tots i, quan arribava amb en Manolo, sempre venia a veure el que estaves fent. Era com si ens vingués a saludar un per un. La recordarem perquè al Tren de Palau hi ha deixat l'empremta indeleble de les seves potetes marcades en el ciment fresc en mes d'un lloc. No parava mai quieta. Així era la Chiqui.

AMICS DEL FERROCARRIL BADALONA

VAPOR EN TREN GRAN

- Diumenge, 13 de maig -

Viatge Històric en Tren Especial

Organitzat pels Amics del Ferrocarril de Badalona i el Museu del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú

De Badalona a Balaguer i tornada, amb màquines i vagons del museu, locomotores elèctrica i de vapor.

anada		tornada
s. 07:00	Badalona	a. 21:00
s. 07:30	Barcelona - Sants	s. 20:50
s. 08:30	Sant Vicenç de Calders	s. 19:45
a. 10:15	Lleida	s. 18:15
s. 10:45	Lleida	a. 18:00
a. 11:30	Balaguer	s. 17:15

Entre Badalona i Lleida, tracció elèctrica :
Locomotora CoCo de Alsthom
RENFE **7652** del 1.956

Entre Lleida i Balaguer, tracció vapor :
Locomotora Garrat de Babcock & Wilcox
RENFE **282^{F}0421** del 1.962

En tot el viatge :
3 cotxes metàl·lics de passatgers
RENFE sèrie B7-6200

- places limitades -

Bitllet normal ..... 3.700'- ptes
Menors fins a 12 anys ..... 3.000'- ptes
Dinar (opcional) ..... 1.500'- ptes

Informació i reserves, telèfons :
60 079 10 63 - 63 045 48 82
63 643 23 28 - 63 952 62 42
@ http://usuarios.tripod.es/afc.badalona
També, els divendres, de 18 a 21h al c/. Santa Teresa, 8 de Badalona.

FÒRUM CARRIL

Conferències del cicle:
"El Ferrocarril en Aragón".

Dissabte 12 de maig
"Orígenes y características de la red ferroviaria aragonesa"
pel Sr. Alfonso Marco, coordinador del Museu de Vilanova - Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Dissabte 16 de juny
"Pasado, presente y futuro del ferrocarril en Teruel"
pel Sr. Carlos Sanz Aguilera, professor de la UNED Membre de la Plataforma "Teruel Existe".

Dissabte 15 de setembre
"Ferrocarril: monopolio y servicio público. (El caso de los servicios Huesca-Zaragoza)"
pel Sr. Luis Granell Pérez, periodista, geògraf i membre de la Crefco (Coordinadora para la reapertura del ferrocarril Canfranc-Olorón).

Falta confirmar una última conferència de cloenda del cicle.

Recordem que aquestes conferències son obertes a tothom. AAFCB · Estació de França · Ala Sud c/. Ocata s/n. tel.: 93 310 52 97.

70 QUE M'HAS DAT !

Josep Bepes

Ai, les cues del 70 !
Hi ha assalts de mil maneres
el tramvia que es decanta ...

Es trepitgen mainaderes
i minyones amb farcells,
a famílies tot enteres
s'envesteixen les parteres
i s'esclafen nois i vells.

No es respecten llevadores
capellans ni centenaris,
criatures, ni senyores,
coixos, mànxols ni notaris ...

Un xiulet del vigilant ...
... prô el 70 diu que no.
El tramvia s'ha omplert tant
que ha deixat el conductor !

Crits, raons, i el tramviaire
vencent en forta palestra,
ha d'entrar per la finestra.
I el 70 xerricaire
surt bufant de Trafalgar.

Un sotrac. S'ha d'aturar.
Un revés que s'ha escampat,
i perquè un altre no en caiga:
-Senyora, que és el paraigua,
no veu el mànec torçat ?

De nou corre entre gemecs.
A la parada del Parc
passa el 70 de llarg
sentint pestes i renecs.

La barrera: punt i apart,
os s'espera i es fa tard.
Des del tren senten els "ais"
amb un espinguet que espanta
dels preludis, que al 70
hi ha de basques i desmais.

Pere IV que mai s'acaba,
on no es para per mes vots
de la gent que s'esperava...
... prô al 70 s'hi pujava
per miracle o per pebrots !

Culs que van arran de cara,
un viatjant que perd la veu,
i una noia que s'esvara
entre esquenes per el pare,
i un senyor que perd un peu.

I pitreres que s'esqueixen
sota colzes presoners,
gents que criden i que es queixen
per petaca i bonys que neixen
del Cantons a les Cotxeres.

Ventres convertits en coca,
i un que lluita amb abundor
amb un monyo dins la boca
i un genoll al païdor.

No és tragèdia de les falses,
si un valent vol descendir:
- Que se m'han quedat les calces !
sentiu dir-li a mig camí.

Si pagueu a n'el cobraire
entre mig del temporal,
us restarà un braç enlaire
fins que el cotxe es al final.

Al pagar, sovint trobeu
que us estira la cartera
una mà que és forastera ...
... o vosaltres que furgueu
per l'armilla mes propera ...

I, parada. Què ha passat ?
El misteri no es precisa,
i a la via estreta i llisa
el 70 s'ha aturat.

Tant se val. I ja no es mou.
La via es molla i es veu
que el 70 és mort quan plou
i heu de fer el que falta, a peu.

L'endemà ve un nou combat
si al 70 es fa llanada,
sempre a punt i disposat
a fer tard altra vegada.

Fosqueja. Ja ve amb retràs.
Baixa ple amb un ple que espanta.
i un es mata obrint-se pas
per les portes del 70.

I vessant gent per la via
dels que han fet d'escaladors,
al Besòs fa Nord i guia
amb retruny escandalós.

Ai, Sant Adrià del Besòs,
qui t'ha vist pujar al tramvia !

El trasbals del dia abans
s'engrandeix amb gran follia.
Cada membre en joc de mans
es contrau o s'esgarria,
i ho set tot la Companyia
contra d'ella o sos autors.

Ja no es va, senyora, estret
dins la massa que acoquina,
allò ja és anar restret ...
... i veureu feta aspirina
una noia rossa i fina
esclafada a la paret !

Gent que plora i vol baixar,
soroll d'ossos que s'esquerden,
cobradors que el xiulet perden
i no el poden fer parar ...

Hom veu entre mil dolors
les estrelles en ple dia.

Ai, Sant Adrià del Besòs,
qui t'ha vist pujar al Tramvia !

I ja venen les parades !
No s'atura a les posades,
prô n'inventa tant com pot ...
... envesteix un camió,
quatre carros, un burot ...

I l'atura l'humitat
de la via relliscaire,
una branca, un cop d'aire,
o la gent que ha carregat ...

(continuarà)

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial. 56 - 08184 - Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 39, juny 2001

Serem, només si el coratge, ens fa anar mes lluny d'aquí. Lluís Llach.

Assemblea General

Convocada en la forma i temps establerts, amb la participació - física o delegada - del 30'85 % dels seus membres, el dissabte 26 de maig s'ha celebrat una Junta General Extraordinaria de Socis en la que s'han pres els següents acords :

- Elegir una nova Junta Directiva per als pròxims quatre anys.
  D'acord amb el programa de la candidatura elegida :
- Aprovar el pressupost de l'any en curs.
- Aprovar modificacions en el reglament de circulació.

Com de costum, un acta de la reunió es troba al taulell d'anuncis de la via 4 del dipòsit.

Junta Directiva

La nova Junta Directiva, elegida en votació secreta pel 30'85 % dels membres de l'entitat, ha obtingut el 100% dels vots emesos.

La seva composició és :

President ..... Pere Mula
Secretari ..... Jordi Marin
Tresorer ..... Antoni Roca

Vocals:

"Aula Ferroviària" ..... Manuel Fuentes
Relacions públiques ..... J.Ignasi Puente
Relacions municipals ..... Josep Guerrero
Propòsit general ..... Lluís Fernández
Assessor Ferroviari ..... Jordi Valero
Instal·lacions ..... Jaume Travessa
Material de l'Entitat ..... Antoni Soler
Mecànica ..... Jordi Viñas

Quota dels Socis

Aquest any anem una mica endarrerits, perquè que no s'ha pogut aprovar el pressupost fins a tenir Junta Directiva, el 26 de maig.

tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 13 anys	0	750
juvenil de 14 a 17 anys	0	2.600
numerari > de 17 anys	0	6.700
numerari pensionista	0	2.600

Els que el tingueu domiciliat (63 socis), no cal que us en preocupeu -només cal que hi hagi fondos- doncs es presentaran al cobrament durant la primera o segona setmana de juny.

Els qui no el tingueu domiciliat, teniu temps fins al dissabte 30 de juny, podent-lo abonar :

- En metàl·lic : personalment al tresorer, els dissabtes al matí a la brigada de Via i Obres.
- Per transferència o ingrés directe al compte de l'Associació :

2013 0754 13 0200027993

feu constar el vostre nom i cognoms.



LA NIT DEL TREN - VIII -

- dissabte 7 de juliol -

Torna la nit màgica. La gran revetlla dels trens de via sub-estreta.

L'organització aquest any també va un xic endarrerida, però no hi faltarà els elements principals com el sopar, la banda "Dixie" i el que és essencial : els trens.

Menú especial de "La Maison du Notaire" per a "La Nit del Tren"

- Coktail fred de tomàquet i alfàbrega.
- Flor de meló i pernil.
- Bacallà amb ceba confitada, mel de romaní, panses, pinyons i "Màlaga Virgen".
- Varietat de "tartas" del notari.
- Vi blanc, negre, aigües minerals, cava, cafè i copa.

Preu del sopar, com l'any passat: 4.500'- ptes. Heu de fer la vostra reserva comunicant-ho als socis: Beneta Pardo, o Josep Guerrero. Tel.: 93 864 41 22 de 21 a 22 h, fins al dia 1 de juliol. No es podran admetre mes reserves després d'aquesta data.

El pagament i la retirada dels tickets reservats per al sopar, es podrà fer el mateix dia de la festa, a partir de les 7 de la tarda, a la taula de recepció, on també serà lliurat el cartell commemoratiu de la diada, a càrrec del nostre amic artista en Josep Guerrero.



BICICLETADA

- dissabte 2 de Juny -

L'Associació de veïns del pla de l'Alzina, amb motiu de la seva Festa Popular del barri, i dins el programa d'actes previst, realitzarà una bicicletada popular des del pla de l'Alzina de Can Padró fins al Parc de l'Hostal del Fum.

Els rebrem com tenen anunciat, facilitant-los la utilització del tren a les 11 del matí.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Hobby&Tren** nº 90 (per subscripció).
- **Información** nº 34 (Fund. FC Españoles).

Al prestatge que hi ha a la caseta de fusta de l'estació de Can Boada (recepció), s'hi ha dipositat una carpeta vermella en la que s'apleguen junts els 39 números apareguts del full informatiu Extensió Via 4.

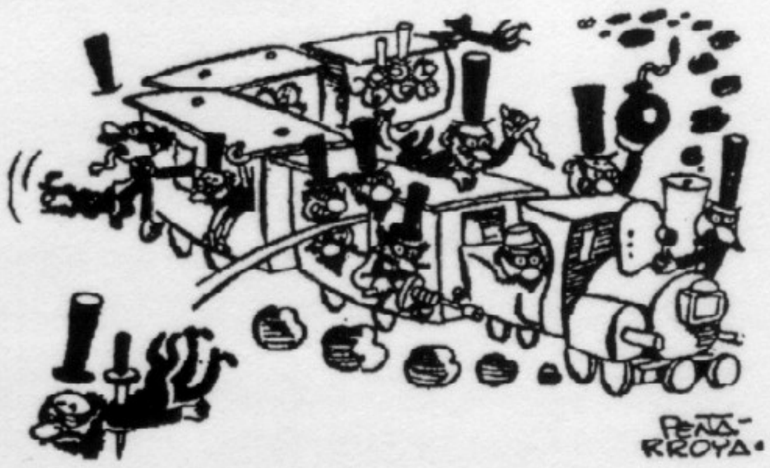
Com tot el material del prestatge-biblioteca, està a la lliure disposició dels socis per a ser consultat (in situ) durant les hores d'activitat de l'Associació al Parc.

També s'hi ha dipositat el fons de reserva d'exemplars sobrers d'EV4 (en una carpeta de plàstic gris). Els socis que els en falti algun, el poden recuperar lliurement d'aquest fons. Amb això es proposa conservar la integritat de la carpeta vermella

Qui rep EV4 ?

Socis del Tren de Palau 86
Associacions d'aficionats al FC en l'àmbit dels Països Catalans 40
Organismes municipals o supra-municipals d'àmbit local, comarcal i autonòmic 20
Persones o empreses col·laboradores 20
Medis de comunicació d'àmbit local o comarcal, i revistes especialitzades 12
Entitats culturals d'àmbit local 10
Associacions d'aficionats al FC de la resta de l'estat espanyol 8
Empreses de ferrocarrils 6
Museus de la tècnica o de ferrocarrils 6
Partits polítics d'àmbit local 6
Total 214

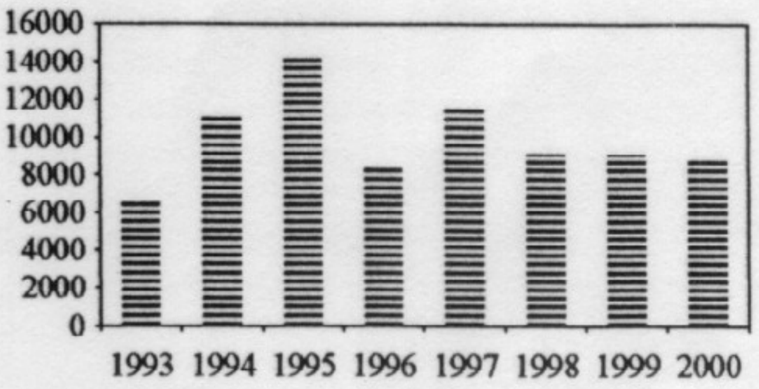
Humor



Amics del ferrocarril.

Viatgers

L'activitat "Exhibició de trens petits", que l'associació fa diumenges i festius, oberta a la participació del públic, ha comptat en els primers vuit anys, amb la següent participació en el "rol" de viatgers :



El passat dia 13 de maig vam rebre els membres de l'Associació de Discapacitats de Palau en la seva visita col·lectiva que fan, cada any al Tren de Palau. Un cop mes hi va haver l'ocasió de fer circular el material que tenim adaptat per a P.M.R.

La festa va durar tot el dia, doncs els d'Adispap així ho tenien organitzat, i nosaltres vam aprofitar també per a fer una d'aquelles paelles de marisc que tant bé l'hi surten al "Manolo". Ens hi vam aplegar 20 a la taula.

No cal dir que la "Big Viñas" va complir amb magnífica elegància fins al darrer viatge, que va ser cap al tard, passades les set del vespre, i només per als del tren i els seus amics.

Intendència

Hi ha qui pensa (i el redactor n'és un d'ells) que els esmorzars dominicals és una de les coses que el tren ens torna com a premi als esforços (de premi res, cadascú ha de pagar una part).

El premi és d'un altre tipus. Els qui ho coneixen ja saben el que vull dir.

Es una de les coses, un veritable acte social, que no s'hauria de perdre mai. Si algun cop es deixa de fer, vol dir que hi ha quelcom que no funciona. En aquest sentit és un termòmetre indicador de la salut de l'entitat.



A banda de l'aportació de balast i anivellament de via, s'ha acabat l'aspecte exterior de l'aiguada, incorporant-hi l'escut del tren i la retolació.

S'està procedint al re-cablejat dels quadres elèctrics dels contenidors, i al repàs de la seva instal·lació.

En l'apartat de l'anti-vandalisme, s'ha posat marcs i pannells metàl·lics a la porta i finestres de la caseta de circulació a Can Boada-Enllaç. Un cop protegida s'hi començarà a muntar els equips de control que van ser vandalitzats.

Quant a senyalització, cal dir que havent desaparegut la vocalia d'enclavaments, senyals i comunicacions, la brigada de Via i Obres s'ha fet càrrec dels seus projectes. Una primera actuació consisteix en augmentar el grau d'implantació de la senyalització vertical fixa. Tot seguit s'instal·larà una junta aïllat de via, per semi-automatitzar el senyal lluminós s-4, d'entrada a Can Boada. D'acord amb el comportament d'aquest dispositiu, en una segona fase es preveu protegir la secció I (sentit ascendent), amb un senyal a la sortida de CBe.

La grabera i carbonera ha rebut l'aportació de terres prevista per restaurar la visualitat, integrant-la en el terreny. Ara només cal esperar que creixi l'herba.

Reglament de Circulació R.C. - 2001

Modificacions aprovades per l'Assemblea General Extraordinària de Socis del 26/5/2001.

La edició complerta del Reglament està a disposició dels socis que, d'acord amb els Estatuts, tenen l'obligació de conèixer.

...

2.2.1

Qualsevol material auto propulsat haurà de disposar, com mínim, de dos sistemes de fre independents.

2.2.2

Els trens de passatgers hauran d'estar equipats amb fre continu automàtic, com mínim en el 50% dels eixos.

2.2.3

Els cotxes de passatgers hauran de dur, a l'abast dels seus ocupants, un aparell d'alarma que accioni el sistema de fre continu automàtic en mode d'urgència.

...

2.3.1

Les calderes de les màquines de vapor hauran de passar, una prova hidràulica cada any. Aquesta prova s'ha de fer en presència del Comitè Tècnic i mes del 50% dels membres de la Junta Directiva, deixant-ne constància al llibre d'actes de l'entitat. La prova consistirà en omplir totalment la caldera d'aigua freda, a pressió 1'5 vegades superior a la màxima ajustada en les vàlvules de seguretat, i mantenir-la estabilitzada durant 15 minuts sense observar-ne pèrdues aparents.

2.3.2

Tot el material mòbil haurà de ser revisat un cop a l'any, en la part de rodolament, xoc i tracció. Aquesta revisió s'haurà de fer en presència del Sr. President i del Comitè Tècnic de l'Associació (vocalies tècniques). Se'n deixarà constància al llibre d'actes, amb indicació del material revisat.

2.3.3

Els gàlibs del material i els pesos màxims son:

amplada	850 mm
altura sobre el carril	1.650 mm
longitud del bastidor	4.500 mm
pes màxim per eix	400 kg

Es reconeix la locomotora 060-RV com excepcional i única.

...

3.1.1

Els maquinistes de les locomotores de vapor hauran d'estar en possessió del Carnet Oficial d'Operador de Calderes. L'associació podrà finançar beques o cursos per obtenir-lo.

...

5.3

Les velocitats màximes, en km/h, dels trens que circulin en règim obert amb participació de públic, s'han d'ajustar al següent quadro de velocitats, d'acord amb el pes total del tren:

Tren de tipus A : < 5.000 kg.

Tren de tipus B : > 5.000, < 12.000 kg.

	A	B
línia general	15	10
ponts i passos a nivell	8	8
estacions amb parada	3	3

Sobre els aparells de canvi :

Canvi lliure talonable (blanc).

	A	B
pres de taló	8	8
pres de punta	5	5

Altres tipus (vermell o groc).

	A	B
pas directe pres de taló	15	10
tots els altres casos	8	8

Aquestes limitacions de velocitat son de rang superior a les que pugui indicar la senyalització vertical permanent. En cas de dubte preval la mes restrictiva.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL TRANSITÒRIA

Per a l'acompliment del que estableixen els punts 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.3.1, 2.3.2 i 3.1.1, es concedeix el termini d'un any a partir de la data d'aprovació d'aquest reglament.

70 QUE M'HAS DAT !

Josep Bepes

(final)

I l'atura l'humitat
de la via relliscaire,
una branca, un cop d'aire,
o la gent que ha carregat ...

Quan s'esquiva res el para.
Via avall se'n va corrent
convertint-se quan s'esvara
en tramvia independent.

Noves marxes cargoleres
i amb empenta i enrenou
'caba el gas a les Cotxeres
i es fondeja. Son les nou.

I corrent a cap-girells
vinga a assaltar un nou 70
que s'arrastra i no s'aguanta
com comprat als ferros vells
fins que arriba a la Barrera.

La Barrera altra vegada !
Ha passat la RENFE entera
romancera i encalmada,
com si els trens 'nessin a peu.
L'últim passa. Son les deu ...

I amb la gent, que en porta tanta,
ja ni amb esma de baixar,
rumb al Parc marxa el 70
rendint viatge a Trafalgar,
amb la gent desmanegada
i fent tard altra vegada
per tornar-hi l'endemà .

—

Nota: l'autor Josep Bepes, va dedicar aquesta divertida sàtira en vers als seus amics de Badalona en un llibret publicat a Palafrugell els anys 60.



TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 40, juliol 2001

La felicitat consisteix en tenir bona salut i mala memòria.

LA NIT DEL TREN -VIII-

- dissabte 7 de juliol -

Recorda-ho, és la gran festa dels aficionats als trens. I els nostres, son d'una mena en que hom pot fer quelcom mes que "mirar".

Es el dia que els socis del Tren de Palau mostrem als amics el treball de tot un any.

I ho celebrem fent córrer els trens tota una nit, en una revetlla d'estiu amb sopar i música en viu.

Si no has estat a temps d'apuntar-te al sopar, vine igualment, la festa és molt llarga i hi ha temps per a tot. Des de dissabte fins a l'esmorzar de diumenge .

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 27 · El Masnou.
- **CARRIL** nº 56 · Barcelona.
- **Correu de L'Oreneta** nº 36 · Barcelona.
- **Es Furgó Correu** nº 14 · Mallorca.
- **Hobby&Tren** nº 91 (per subscripció).
- **Información** nº 35 · Fund. FC Españoles.
- **Memòria 2000** · FGC, Barcelona.

Medis de Comunicació

Palau Informatiu nº 151 - Noticia amb foto, comentant la 4ª trobada d'Associacions de discapacitats, en la que agraeixen molt especialment a Tren de Palau, la posada en funcionament del tren adaptat i donant mostra una vegada mes -diuen- d'una gran sensibilitat i generositat.



Segueix el re-cablejat elèctric dels contenidors. Ara s'està refent el que correspon al futur espai polivalent de les vies 9-10-11. D'aquest lloc es preveu fer-ne us mixt per a guardar cotxes descoberts i realitzar actes socials com reunions de socis, projecció de diapositives, cinema i vídeo, exposició permanent de material gràfic i petits objectes ferroviaris, biblioteca. Servirà també per a presentar la part documental del programa "Aula Ferroviària" als grups escolars que venen entre setmana.

...

En la part de senyalització, s'han posat els taulells de limitació de velocitat a tots els punts en que aquesta (la velocitat) està prescrita al reglament de circulació. Es per no haver de repassar mentalment l'article 5.3 a cada pas.

...

La caseta de circulació ha rebut el seu folre interior, i ja està a punt per a la instal·lació de l'equip electrònic.

...

També s'ha muntat tapes metàl·liques a les arquetes de les canalitzacions enterrades, ja que les que hi havia (de ciment) van acabar totes trencades i feia un aspecte deplorable, a l'hora que era possible ficar-hi un peu a dintre caminant distretament.

...

Finalment, també cal constatar el bon funcionament de les noves brides amb trau polís que s'estan posant a les juntes de dilatació de via. Aquest permet un desplaçament longitudinal de prop de 10 mm lliscant la via sobre una travessa que fa de coixinet.

Recordeu que la dilatació tèrmica del ferro o de l'acer en un metro de longitud, es de 12 milèssimes de mil·límetre per cada grau centígrad d'augment de temperatura.

Així, en un tram de 25 metres en que la temperatura experimenti una variació de 30 graus, la seva longitud haurà variat en :

25 x 30 x 0'012 = 9 mil·límetres.

Ara bé, com que la via i les travesses estan en contacte amb el balast, (i si la via queda parcialment enterrada, aquest contacte es molt íntim) hi ha una certa dissipació de calor cap al terra. Si la via fos muntada sobre travesses de fusta, o portés una base de polímer, la seva temperatura arribaria a ser molt mes alta.

Només cal observar que; quan s'aixeca un tros de via, al deixar d'estar en contacte amb el terra, ràpidament augmenta la seva temperatura multiplicant-se l'efecte de dilatació.

Quota dels Socis

El terme de pagament s'acaba amb el primer semestre, el 30 de juny. Els qui tenen la quota domiciliada no cal que es preocupin de res.

Si no és el teu cas, i quan reps aquest full encara no ho has fet, afanya't. En la següent reunió, (que pot ser qualsevol dia) la Junta Directiva haurà de donar de baixa als qui no estiguin al corrent. La forma mes ràpida és fer un ingrés al compte de Tren de Palau :

Caixa de Catalunya 2013 0754 13 0200027993

de 0 a 13 anys	750'- ptes.
de 14 a 17 anys	2.600'- ptes.
mes de 17 anys	6.700'- ptes.
pensionistes (opcionalment)	2.600'- ptes.

Fes-hi constar la paraula "quota" i el teu nom.

La Gran Paella

Dissabte 13 de maig es va fer una paella que va reunir 20 socis, amics i familiars. De la mà d'en "Manolo", hi va haver arròs per a repetir tot el qui va voler.

La Costellada

El dissabte, dia 23 de juny, hem fet el que altres anys n'hem dit "el dinar dels treballadors".

Aquesta vegada ha sigut una bona costellada capaç de reunir 25 persones al voltant d'una llarga taula, a l'estació i dipòsit de Can Boada-Enllaç.

Com sol passar, no hi estàvem tots els que som ... ja que, aquestes coses s'organitzen amb tal dinàmica que no fa possible anunciar-les al full EV4. Es el propi ritme canviant de l'activitat, i de les persones, que fa haver d'estar al lloc oportú en el moment escaient. Pot semblar una disculpa, però no ho és, les coses van així.



La jornada va ser memorable, de les que "fan associació". Un matí atrafegat, en el que es treballava en diferents fronts (senyalització, pintura, instal·lacions, caseta, material), va acabar amb el refresc sota l'aigua.

Com s'ha dit, vam ser 25 a menjar-nos les vuitanta costelles i mitjanes, junt amb altres tantes botifarres acompanyades amb all i oli i amanida. Per postra dues síndries, després el cafè, etc.

A la tarda no van faltar les circulacions en sessió tancada, fent-se moltes "tramviades" fins a quarts de vuit del vespre.

TGV

Segons un estudi fet per la Diputació de Barcelona, l'any 2010 la secció catalana del TGV-AVE necessitarà 60 trens per a un públic potencial de 5'2 milions de passatgers/any.

El Ministerio de Fomento té previst destinar-hi 8 trens el 2004, quan entri en funcionament.

Ajuntaments afectats presentaran aquest informe al ministeri. L'estudi, que aporta dades sobre mobilitat, diu que minvarà l'ús del vehicle privat i que caldrà millorar els accessos per a transport públic a les estacions.

VISITES

En el que portem d'any, d'acord amb el protocol per grups del programa "Aula Ferroviària", hem rebut la visita de :

- 28/02 Escola del Sol, Sabadell.
- 01/03 Escola Joanot Alexandre, Sabadell.
- 28/03 C.E.I.P. La Pau, Barcelona.
- 28/04 Escola Sagrada Família, Sta. Perpetua.
- 16/05 C.E.I.P. El Turó, Bigues i Riells.
- 07/06 Escola de Jesús i Maria, Barcelona.
- 27/06 APINDEP, de Sta. Eulàlia de Ronçana.

Convidats per l'Associació, els grups de Palau-solità i Plegamans :

- 13/05 ADISPAP.
- 24/05 Escola Bressol Patufet.
- 02/06 AAVV L'Alzina.
- 08/06 Escola Marinada.
- Escola Can Cladelles.

I també :

- 25/03 ADIMO, de Mollet del Vallès.

La major part d'aquestes visites son en dies laborables, i les fan possible un grup de socis jubilats de la "RENFE", coordinats pel vocal Sr. Manuel Fuentes.

Si voleu participar en aquest grup, o demanar-ne una visita, heu de contactar amb el Sr. Fuentes al tel. : 62 978 26 71.

VIDA SOCIAL

El passat 27 de maig, la Societat Coral "La Unió" va celebrar la seva tradicional ofrena floral a l'església de Sant Genís de Palau.

Hi van participar la majoria d'entitats culturals i comercials del poble, reunint un total de mes de 130 rams de flors, entre els que hi havia el de la nostra associació.



Portat a l'altar del temple per les nostres estimades "Tietes del Tren de Palau", el ram duia una bandera catalana amb la inscripció : Tren de Palau - Associació Cultural.

Veient l'èxit aconseguit, els organitzadors anuncien que el pròxim any l'ofrena floral es celebrarà a l'església romànica de Santa Maria de Palau-Solità. J.Guerrero.

Trens Històrics

Durant l'any 2000, els trens de vapor que fa circular FGC per la línia LLobregat-Anoia, han recorregut 3.185 km.

Per la línia Barcelona-Vallès, els automotors Brill n'han fet 2.289 km; 1.304 el nº 301, i 985 el de la "soci", nº 18. FGC.

UNAS GRANDES INDUSTRIAS



¡QUE NO DEBEN NADA A LA INTELIGENCIA HUMANA!...

SINO AL CARBON DE PEÑARROYA, QUE ES EL MEJOR CARBON DE ESPAÑA

VENTA DIRECTA DESDE MINA A DOMICILIO

TORNA EL CREMALLERA DE MONTSERRAT

Pel juliol de l'any passat es va signar un contracte de préstec de 4.500 milions de pessetes, per a la seva construcció. Es un préstec a retornar en vint anys, que fan les entitats financeres a FGC, sense demanar l'aval de la Generalitat.

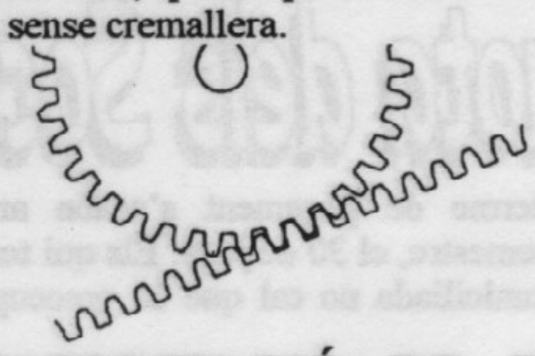
Per la seva banda, el Govern de Catalunya posarà el que falta fins al total de 7.022 milions de pessetes que puja en total el pressupost.

A la vista de les destrosses causades pels aiguats del 10 de juny del 2000, s'ha modificat el projecte inicial per a l'estació de Montserrat, que estarà a sota la plaça de La Creu, ampliada en 500 metres, i s'integra en l'entorn monumental i paisatgístic.

L'empresa suïssa Stadler va guanyar, el passat 12 de setembre, el concurs per a les unitats del tren.

Seran en total 5 automotors elèctrics de cremallera i adherència, amb visió panoràmica per a 200 viatgers.

El recorregut, de 5 quilòmetres i 80 metres tindrà un primer tram, des de Monistrol fins a Monistrol-Vila, que es podrà fer a 45 km/h ja que va sense cremallera. FGC.



L'ASSOCIACIÓ DE VEÏNS DEL PLA DE L'ALZINA, ens ha obsequiat amb una placa commemorativa de la seva visita.

En un estoig de vellut, muntat sobre fusta envernissada de 21 x 17 cm, un full d'alumini artístic du gravada la inscripció:

A.A.V.V. PLA DE L'ALZINA
A
"ELS AMICS DEL TREN DE PALAU"
PER LA SEVA COL·LABORACIÓ.
Juny 2001

EXPOSICIÓ FOTOGRÀFICA

Si aquest estiu aneu de vacances cap al nord d'Espanya, apropeu-vos al Museo del Ferrocarril de Ponferrada.

Des de juny fins a setembre hi haurà la interessant exposició que fins al desembre de l'any passat hi va haver al Museo del Ferrocarril de Asturias, a Gijón.

"Fotografia Ferroviaria en Asturias".

Recull fotografies de 28 autors coneguts, molts altres de desconeguts, i 10 institucions.

Algunes fotografies son molt antigues, dels primers temps del ferrocarril a Asturies, a mitjans del segle XIX. Son fotos dels primitius aficionats a la fotografia, targetes postals i fotografies oficials dels constructors ferroviaris.

No hi falten els autors actuals, alguns de renom internacional.

Ferrocarrils minaires i de tota mena com el Vasco Asturiano, el Carreño, el Cantábrico o els Tranvías de Avilés, hi son presents.

El Museo del Ferrocarril de Ponferrada, està a l'antiga estació terme del Ponferrada-Villablino. Tel.: 987 40 57 38.

★ AVÍS ★

Un cop acabada **"La Nit del Tren VIII"**, aquest ferrocarril estarà

TANCAT PER VACANCES

fins el últim dissabte d'agost, Festa Major de Palau-solità i Plegamans.

"Jornada de Portes Obertes"

L'activitat que s'hi pugui observar durant les vacances, es de tipus intern i no està oberta a la participació del públic.



Bones Vacances, amics !

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 41, agost-setembre 2001

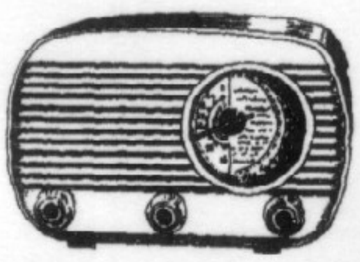
Ser mandrós i deixar les coses per demà, és una forma de fer que demostra confiança en el futur. Reflexionem-hi !! (?).

Medis de Comunicació

COM RADIO 91.0 MHz F.M. 882 kHz O.M.

20/8/01 a les 18 h.

Entrevistats per Manuel Díaz, conductor del programa "Sota Mínims", els nostres socis Jordi Marin i Jordi Gill expliquen, des dels estudis centrals de l'emissora, els continguts culturals de l'Associació junt amb les característiques del Tren de Palau. Durant deu minuts, fan referència al material ferroviari construït pels socis, i a la participació del públic en l'activitat dels diumenges, així com als cursets per a maquinistes i les circulacions nocturnes



LA NIT DEL TREN - VIII -

- crònica d'una festa -

Aquesta diada, que dura mes de 24 hores, i és fer-se un fart de treballar, comença dissabte esmorzant a Can Molinot. En aquest moment ja ens hi hem reunit prop d'una dotzena de socis, un d'ells -en Jan Peter- vingut expressament des de Brussel·les.

Al llarg del matí es van preparant les coses. Es treballa en la senyalització, per deixar-la just operativa, i en la instal·lació dels equips de so i reforç d'enllumenat. També es col·loquen els cartells "Tancat per Vacances", per a no deixar-ho per al darrer moment, i s'estenen les mànegues d'aigua, procedint-se a remullar part del recinte creant un ambient fresc i agradable.

La cotxera de les vies 9, 10 i 11 (futur espai polivalent) és condicionat per a la cuina, i des de mig matí els de "La Mesón du Notaire" hi treballen per oferir-nos un producte de qualitat, fet "in situ".

En poques hores queda enllestida i operativa la nova cisterna U-901$_{fa\text{-}m}$ (veieu EV4 nº 36) que, equipada amb una moto-bomba elèctrica, pot llençar 17 litres d'aigua per minut a gran distancia. Forma part del "tren de treball", i es fa servir per regar els arbres i la vegetació convenient prop de la via.

D'altra banda, també es treballa en el condicionament i neteja de la locomotora a vapor 060, que serà l'estrella de la Nit. Altres màquines i vagons també son posats a punt.

Prop del migdia arriba el material invitat. Aquest any torna el bonic "Tramvia de Mataró a Argentona", procedent del Parc de Catalunya, de Sabadell. Per l'esforç que suposa el seu trasllat - no es un tren de butxaca - és molt d'agrair aquesta forma de participació en una Nit que volem que el tren sigui de tots.



A mitja tarda, la festa es comença a animar iniciant-se les circulacions. Els nostres benvolguts socis antics ferroviaris, estableixen el bloqueig telefònic (amb llibre de telefonemes i tot) entre les estacions de Can Boada-Enllaç i el Clot-Mirador. Tot un espectacle que cal veure (i sobre tot, sentir com usen un llenguatge críptic en els seus comunicats), una veritable peça auditiva de museu en viu.

Segueixen arribant aficionats i amics de gairebé totes les associacions catalanes. Les mes importants hi son representades per les seves Juntes Directives.

Cap al tard arriben els músics i comença l'ambient "Dixie" que, des de fa uns anys ens ha caracteritzat.



Es el moment d'admirar - a la llum del dia - la gran varietat de material en circulació. Locomotores de vapor, màquina elèctrica de tecnologia actual, tractors diesel-hidràulics, tramvies elèctrics, i la petita "zorrilla" que només es deixa veure en ocasions com aquesta.

Entre tant, a la taula de recepció, les impagables "tietes del Tren de Palau", reparteixen els tiquets per al sopar i el cartell d'aquest any.

Muntades les taules rodones de forma impecable, amb les tovalles i els estris per a un servei de luxe, alguna brossa de carbó (locomotores !!) porta de bòlid els cambrers.

Aquest cop ens hem reunit 28 socis, 12 familiars i 33 amics, total 73 persones al voltant de les taules del sopar, acte central de la trobada, que ha comptat amb la presència oficial del regidor de Medi Ambient, Serveis Municipals i Joventut, Sr. Julià Montero.

Entre plat i plat, s'ha obsequiat amb un record de la diada en forma de petita locomotora a vapor.



A l'hora del cremat de rom, just acabat el sopar, fora de programa, i d'una manera del tot imprevista, hem tingut l'honor de rebre el Conseller en Cap del Govern de Catalunya, Sr. Artur Mas, junt amb l'Alcaldessa Presidenta, Sra. Teresa Padrós, Regidor d'Urbanisme, Sr. Valentí Soley i de Cultura, Sr. Antoni Vila del Clos, i altres membres del nostre ajuntament.

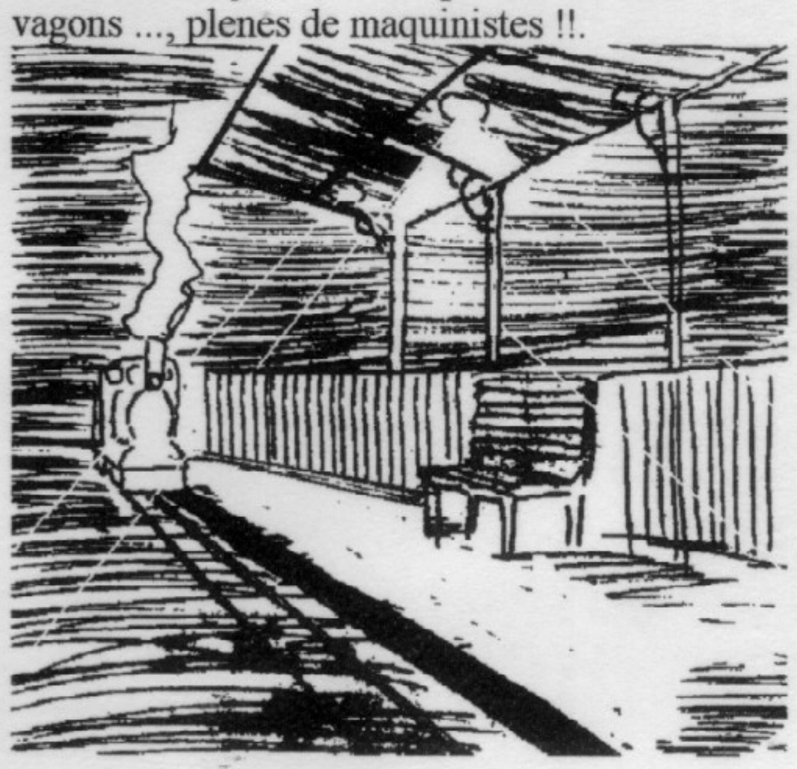
El Sr. Mas ha escoltat unes paraules de benvinguda, adreçades pel Sr. Jordi Valero, de la Junta Directiva del Tren de Palau. Interessant-se pel contingut de la festa, ha admirat la locomotora 060 "Big-Viñas", felicitant el seu constructor.

Ràpidament s'ha organitzat la circulació del tren, i aquesta vegada amb una categoria institucional mai assolida al Tren de Palau. El Conseller en Cap de la Generalitat de Catalunya amb l'Ajuntament en pes de Palau-solità i Plegamans. O sigui, el govern del país i el del poble, junts en un mateix tren de vapor, avançant en la foscor de la màgica Nit, arrossegat per la poderosa "Big".

Una emoció que sovint recordarem, només pensant en el que hagués suposat la mes petita errada.

Es tard, però els trens segueixen circulant plens de viatgers. Son quarts de tres ... Sembla impossible, d'on surt la gent ?. Aquest és un altre dels "Misteris del Tren de Palau".

A partir de quarts de quatre, quedem dotzena i mitja, i les màquines circulen sense vagons ..., plenes de maquinistes !!.



Des d'aquest moment, i fins a l'hora de la xocolata desfeta, els qui han quedat en peu poden gaudir amb la conducció de la màquina de vapor i la elèctrica. Dues màquines pensades amb cabines prou generoses per a ficar-s'hi fins a quatre.

Les primeres hores del matí, esgoten les forces dels quatre gats que resten en peu, per recollir-ho tot, desmuntar les instal·lacions i plegar fins passades les vacances. Ha estat un joc fort, però l'any vinent hi tornarem. S'ho val.

Intendència

Es fa saber, a tots els que vulguin esmorzar, els diumenges a les 9:30, que ho han de dir - el dia abans - al vocal en Lluís Fernández.

Tel. : 93 539 78 74

CURIOSITATS

L'any 1896, promocionant la instal·lació de tramvies elèctrics, es va publicar un fulletó divulgatiu :

BARCELONA Y LOS TRANVIAS ELÉCTRICOS.

En ell s'hi troben sorprenents declaracions dels mes savis i experts de la època :

La Cámara de Comercio de Inglaterra, tras madura consideración, ha decidido que la seguridad pública es absoluta tratándose de una corriente de 500 volts.

El Sr. Thompson, informando ante la Comisión del Senado en Columbia ... "el uso de una corriente de 500 volts como fuerza motriz en los tranvías eléctricos reúne condiciones de completa seguridad en cuanto a descargas eléctricas. He sabido de varios casos en que han sido recibidas con plena fuerza, sin resultar desgracia alguna, y aún con corrientes de mas potencia".

El Sr. Edison, informando como perito en un pleito entre Pelton y el ferrocarril East Cleveland, declaró bajo juramento ... "una corriente de 500 volts no es suficiente para producir la muerte a nadie".

El Sr. A. Jansens, de la Compañía de tranvías de Bruselas ... "una corriente de 500 o 600 volts no puede causar la muerte a nadie ni mucho menos. Sucede a menudo que nuestros ingenieros y obreros reciben una descarga cuando están trabajando, pero jamás ha tenido tal suceso, un desenlace de importancia.

El Sr. C. Poulet, de la Compañía de tranvías de Roma ... "la corriente de 500 o 550 volts no puede ofrecer peligro alguno, i daría todo lo mas una sacudida sin resultado de ninguna especie.

El Sr. D. Merry, del Instituto de Ingenieros de Inglaterra ... "por medio de un aparato automático se corta la corriente así que el circuito se rompe, evitando cualquier perjuicio. La seguridad de los generadores depende de la rápida acción de estos aparatos, ya que si no funcionasen se quemarían los generadores, quedando completamente destruidos ... como pueden observar, la corriente no podría en manera alguna dañar al público, sino tan solo destruir el material de la Compañía".

Podem pensar que al segle XIX el corrent elèctric no "picava" tan fort com ara?. O que la sensibilitat elèctrica de les persones ha anat augmentant al llarg dels darrers cent anys. O pot ser que hi havia interessos molt poderosos disposats a fer-nos empassar gripaus sense vergonya ni por al ridícul.

El que sorprèn es la forma descarada com es menteix, aprofitant-se del prestigi propi i la ignorància general. S'estava lluny encara del sistema actual de les veritats a mitges per fer arribar a conclusions interessades.

2on Curs de Maquinistes per locomotora elèctrica 4.221-9

Orientat a persones, majors d'edat, que vulguin participar activament en l'operació d'un ferrocarril, integrant-se en l'equip humà que el gestiona.

Degut a la tecnologia d'aquesta màquina, junt amb els temes ferroviaris, detalls constructius, de funcionament i conducció, també es donaran coneixements sobre la programació de paràmetres en els equips variadors de freqüència i tensió que controlen els seus motors.

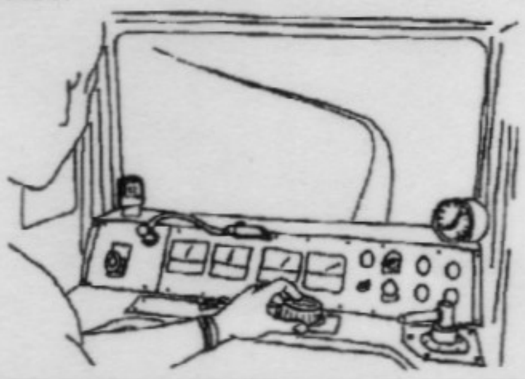
- condicions -

- Ser, o voler associar-se a Tren de Palau.
- Participar en la brigada de Via i Obres, com mínim un dissabte al mes (de 9 a 14 h).
- Participar* en les activitats de circulació els diumenges o festius, fent tasques de control, maniobres o recepció i apuntar-se en el torn de maquinistes.
- Fer-se'n càrrec de la conducció del tren, d'acord amb el reglament de circulació, i de la revisió dels elements, combustible, etc. quan correspongui el torn de maquinista.
- Coneixements: física mecànica elemental relacionada amb els ferrocarrils.

Inscripció : de franc.

Els/les interessats/des hauran de presentar-se a l'estació de Can Boada-Enllaç (dipòsit i tallers del Tren de Palau) el primer dia del curs, 29 de setembre a les 10 del matí.

* Un festiu al mes (de 10 a 14 h). En funció del nombre d'aprovats/des, s'adaptaran els torns de maquinistes.



Junta Directiva

El passat 5 d'agost s'ha celebrat una reunió de la Junta Directiva en la que s'han pres els següents acords:

1) Acceptar com socis de Tren de Palau :

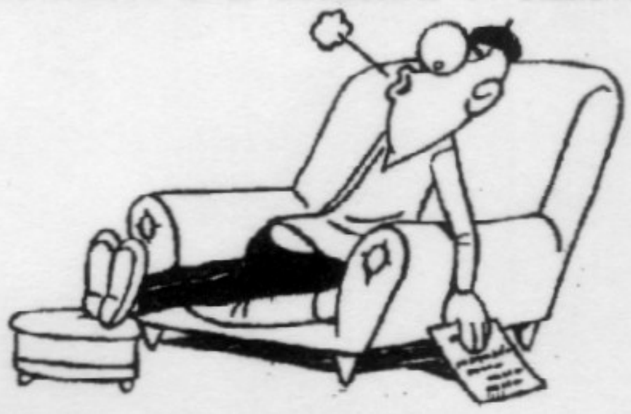
131	Ariadna Moix Luis	juvenil
132	Àngela Luis Pardo	numerari
133	Albert Moix Casas	numerari
134	Josep Coll Jordà	numerari

2) Participar, els dies 8 i 9 de setembre a la festa del Tren del Parc de Catalunya, a Sabadell, aportant-hi dues locomotores i dos vagons.
3) Participar els dies 5, 6 i 7 d'octubre a la Fira de Palau, amb un estand en el que es farà especial rellevància del projecte "Aula Ferroviària".
4) Construir dos biombos de tres fulles per usar-los com expositors en fires i exposicions.
5) Construir una via de càrrega elevada amb articulació i fossat de manteniment, al dipòsit de Can Boada-Enllaç.
6) Demanar una reunió a l'ajuntament per explicar el projecte del túnel i les seves implicacions per al desenvolupament de l'entitat .

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 24 · Terrassa.
- **Butlletí** nº 27 · El Masnou.
- **Conenido** de Hobbytren, del nº 1 al nº 33.
- **Hobbytren** nº 92 · (per subscripció).
- **Hobbytren** nº 93 · (per subscripció).
- **Información** nº 35 · Museu Vilanova.
- **El Correu de L'Oreneta** nº 37·CEMVBiS.



VIATGES

- Festival a Azpeitia -

Per als dies 12, 13 i 14 d'octubre es prepara un viatge al Museu Basc del Ferrocarril.

Podríem sortir dijous 11 en l'exprés nocturn a Bilbao o Donostia, i dedicar el divendres 12 a visitar els atractius ferroviaris de la capital de Biscaia, Bermeo, etc.

El dissabte seria per al Museu d'Azpeitia, on hi haurà festival de vapor i es comptarà amb la presència de l'automotor "Michelin" de rodes de goma.

Podríem tornar a Barcelona el diumenge dia 14 en l'exprés de dia des de Zumárraga.

Els qui estiguin interessats han de posar-se en contacte amb el coordinador en Jordi Gill, a través dels telèfons 93 352 64 10 o 93 349 47 06.

C.F.V.Rt.

Centro Ferroviario Vaporista de Riba-roja de Túria.

XII Trobada Ferrocarril Camp de Túria
15-16 setembre 2001
Parc Municipal Maldonado
Riba-Roja de Túria
www.ctv.es/USERS/cfvrt
e-mail: cfvrt@ctv.es

La programació de les trobades vaporistes, i de trens en general, de les associacions membres de la Federació Catalana, les teniu llistades en detall a l'EV4 nº 34, gener 2001.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial. 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 42, octubre 2001

Qualsevol pot simpatitzar amb les penes d'un amic, simpatitzar amb els seus èxits requereix una naturalesa especial. Oscar Wilde.

Material Mòbil

- La "Trampera" arriba a Palau -

Finalment, després de dos anys de treball a casa del seu constructor, en Pere Mula, el divendres 7 de setembre ha arribat a les instal·lacions del Tren de Palau un bonic automotor elèctric amb capacitat per a vuit passatgers i dos tramviaires.

El nom popular -Trampera- amb que "amablement" se'l coneix, deriva del tipus de vehicle (*tram*via), i del nom del qui l'ha fet, en Pere.

Duu la numeració : AE-BBo-301, i està "inspirat" a partir de l'automotor ABDm $^{2}/_{4}$ del APPENZELLER BAHN.

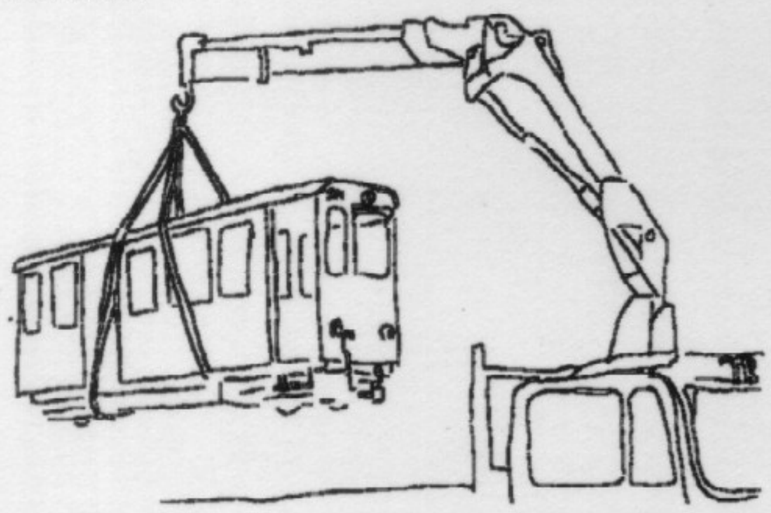
Els bogies son del tipus Pennsylvania, amb suspensió primària per molles, i secundària per "silent block" de cautxú.

Només un dels bogies està motoritzat, podent-se fer la motorització de l'altre en qualsevol moment, ja que està del tot preparat.

Cada eix motriu du muntat un motor de corrent continu amb excitació de camp per imants permanents. Els motors tenen una potencia unihoraria de 750 Watt a 24 Volt i la seva velocitat nominal és de 2.800 rpm (revolucions per minut).

Cada motor va acoblat al seu eix a traves d'una caixa reductora feta amb engranatges rectes de mòdul 2½. La caixa reductora divideix la velocitat i multiplica el parell en una relació fixa de 70/12, proporcional al nombre de dents de la roda i el pinyó.

Les rodes tenen un diàmetre a la llanta de 220 mm.



Moment en que el camió-grúa de Transports Martínez, posa l'automotor sobre les vies a l'estació de Can Boada-Enllaç.

Pròximament rebrà els acumuladors de plom àcid, que junt amb el seu carregador seran muntats sobre el punt mes baix del sol. D'aquesta manera es baixa el centre de gravetat a la mínima altura.

Seran acumuladors especials per a tracció elèctrica, fets amb plaques tubulars, que poden suportar els efectes tèrmics que es desprenen de corrents de càrrega i descàrrega molt intensos.

La regulació serà electrònica amb un trocejador (choper) de modulació per amplada d'impulsos (PWM). Aquest equip, que pot controlar un corrent elèctric fins a 100 Amper, disposa de fre dinàmic i protecció tèrmica.

L'automotor te fre mecànic manual tipus "cadenero", amb volant i roda de cadell, i fre continu automàtic d'aire comprimit, sistema HdC, unificat al Tren de Palau.

Per al fre d'aire comprimit, disposa d'un compressor elèctric junt amb els manòmetres, vàlvules, accessoris i dipòsit de reserva, que el permet circular com vehicle motriu, o remolcat. En els dos casos, es dona continuïtat a la canonada de fre TFA, així com l'operativitat als cilindres.

De moment, l'automotor està en disposició de circular remolcat, en període de proves per adaptar els mecanismes de rodolament, fent el rodatge necessari per afinar-se i suavitzar totes les peces en moviment.

Quan es comprovi que el fregament intern ha adquirit un valor normal, es podrà fer proves de consum elèctric, control i regulació de marxa, etc.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Hobby&Tren** nº 94 · (per subscripció).

VIATGES

EUSKADI

- Festival a Azpeitia -

(veure EV4 nº 41)

Les úniques 8 cabines dobles que hi havia disponibles al tren, les vam reservar nosaltres per aquest viatge, i s'han cobert en poques hores. Som doncs un grup de 16 persones. Gairebé tot el vagó.

Serà un viatge de 3 dies, sortint de nit a l'anada, i de dia a la tornada. Ens allotjarem a Donostia i farem una excursió en autocar al tren de Larrún (*La Rhune*, segons els francesos) i al parc d'atraccions de Monte Igueldo. (d'aquests dos centres d'interès ja en vam parlar a l'EV4 nº 6 *Viatge a Donostia* i EV4 nº17 *Viatge de Primavera - Baptisme Ferroviari*.)

Al museu basc del ferrocarril podrem fer un viatge en tren de vapor a Lasao, veure la locomotora sistema Mallet ex-CP i l'automotor Michelin, amb rodes de goma.

Un programa complert i documentat, a càrrec del coordinador de l'activitat, en Jordi Gill, serà lliurat als participants.



Durant el mes de setembre s'ha treballat en els següents fronts :

- Desdoblament de travesses a la secció IV.
- Canvi de brides al nou tipus ajustat.
- Construcció de juntes dilatadores.
- Pintura de senyalització vertical.
- Repàs del cablejat elèctric dels contenidors.
- Tren herbicida.
- Escurçament de les palanques dels canvis.

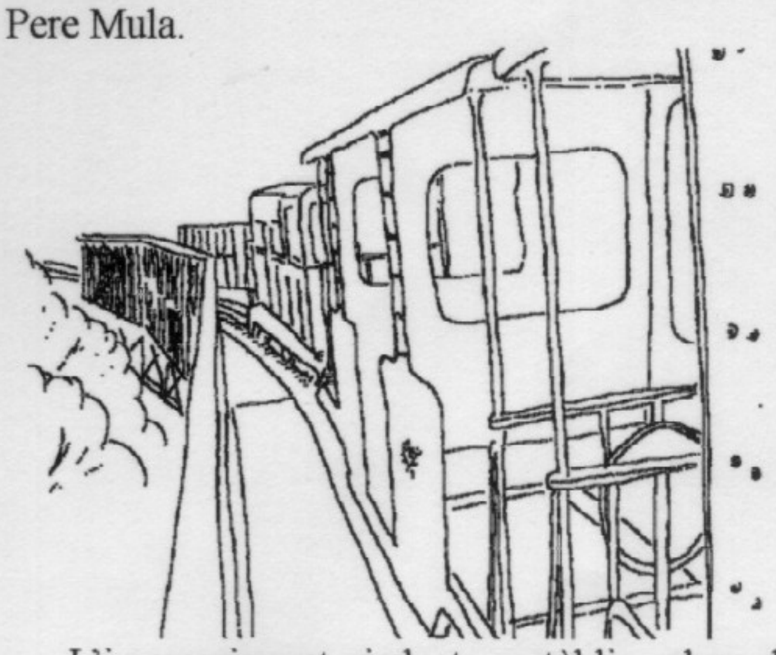


Igual que l'any 1999, els passats dies 8 i 9 de setembre, el Tren de Palau ha "viatjat" a Sabadell.

Ha estat, però, un recorregut per carretera, a bord d'un camió. Les vies del Tren de Palau sumades a les del Parc de Catalunya, fan aproximadament sis quilòmetres (de Palau a Sabadell hi ha 7 km per la C-155), però el cas és que no estan connectades.

Un cop mes doncs, el material de Palau ha estat present a la trobada anual, i ha participat en l'explotació ferroviària de Sabadell, al Parc de Catalunya.

El material mòbil desplaçat ha sigut la locomotora termo-hidràulica 1.601 d'en Jordi Viñas i els dos cotxes coberts 861 i 862 d'en Pere Mula.



L'impressionant viaducte metàl·lic sobre el torrent de la font de Can Rull, és un punt excepcional d'aquest ferrocarril, que molts d'altres carrilets hem d'envejar.

Problemes de darrera hora (acumulador elèctric i robinet de fre) derivats del llarg estiu i un ús intensiu a la Nit del Tren, van impedir participar també a la locomotora termoelèctrica BB-4221-9, tal com estava previst. Va quedar doncs posposat per una altra ocasió, resoldre l'enigma de si aquesta màquina "passarà o no passarà" pels túnels de Sabadell.

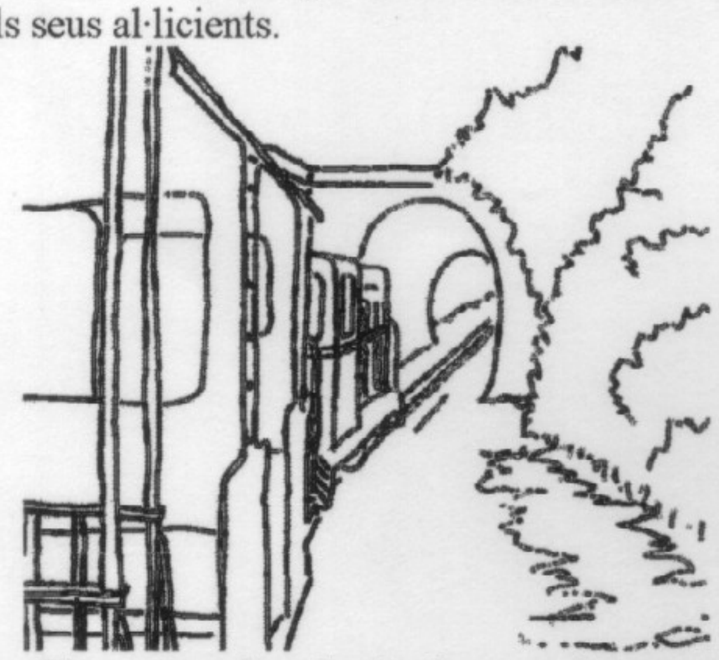
L'associació del Parc de l'Oreneta va participar amb el loco-tractor termohidràulic nº 22.

La participació de persones va ser nodrida, especialment a l'acte social del sopar, que va comptar amb una nombrosa ambaixada de socis del Tren de Palau.

Els amics del Ferrocarril del Parc de Catalunya es van preocupar amb il·lusió per tenir-ho tot a punt per a la trobada. El dia abans, quan vam portar el material els vam trobar provant nous semàfors lluminosos i pintant els senyals de la via.

En tot moment es van posar a la nostra disposició pel que ens pogués fer falta, i en la circulació van tenir el "detall" de fer circular sempre el nostre material com un tren assimilat darrera d'un altre.

Això ens va permetre circular amb mes comoditat, fixant-nos principalment en el tren de davant, i poder gaudir el difícil traçat amb els seus al·licients.



El gran nombre de túnels causa la sensació general dels viatgers... i dels maquinistes !!.

Eusko Tren

L'amic Juanjo Olaizola Elordi, director del Museu Basc del Ferrocarril, ens ha enviat una copia de la circular 3/2001 del Director General d'Eusko Tren, José Miguel Múgica Peral, en la que aquest comunica, que a partir del 19 de juliol de 2001, no es necessària cap autorització especial per a fer fotografies o enregistraments de vídeo per a ús privat, en tota la xarxa ferroviària de Euskotren, sempre que siguin fetes des de zones d'accés autoritzat al públic, i sense interferir la normal activitat ferroviària.

Altrament, quant la presa d'imatges tingui finalitat comercial o periodística, haurà de comptar amb l'autorització del *Gabinete de Comunicación*, i tindrà caràcter nominatiu.





CTC - GPS

Un control de Tràfic Centralitzat (CTC) amb el Sistema de Posicionament Global (GPS) visualitzaria la posició dels trens, de Palau, sobre la pantalla d'un ordinador.

Es l'adaptació, simplificada, d'un sistema d'alarma anti-robo per a cotxes, que combina dispositius comercials (semi-custom), presents en el mercat electrònic professional.

Com sistema anti-robo funciona així: el cotxe porta un receptor GPS "Garmin GPS25" que contínuament rep el senyal de varis satèl·lits. Per la diferencia de fase dels senyals, calcula la distància relativa als satèl·lits i per triangulació, determina el posicionament geogràfic del receptor. Dona les coordenades terrestres amb una precisió de ±5 metres. Aquesta informació la passa a un controlador FT341K i aquest, a través d'un modem telefònic GSM "Falcom A2D", l'envia com una trucada des d'un telèfon mòbil, al nº de telèfon que l'hi has programat.

El telèfon que rep la trucada, te un modem connectat a un ordinador personal.

A l'ordinador hi ha el software FUGPS/SW, que mostra un mapa per la pantalla, indicant el punt on es troba el cotxe robat.

Per a l'aplicació al Tren de Palau, només cal substituir els enllaços GSM (telefonia mòbil) per transmissors digitals en la banda de 433 MHz (mòduls híbrids "Aurel" de 400 mW). Per això eliminem el controlador (no fa falta la xarxa de telefonia mòbil) i unim directament la sortida digital de coordenades a l'entrada digital del transmissor.

En la part de recepció també desapareix el modem i es connecta la sortida digital del receptor a l'ordinador per un port sèrie.

El software FUGPS/SW transporta les coordenades a un mapa digital geo-referenciat.

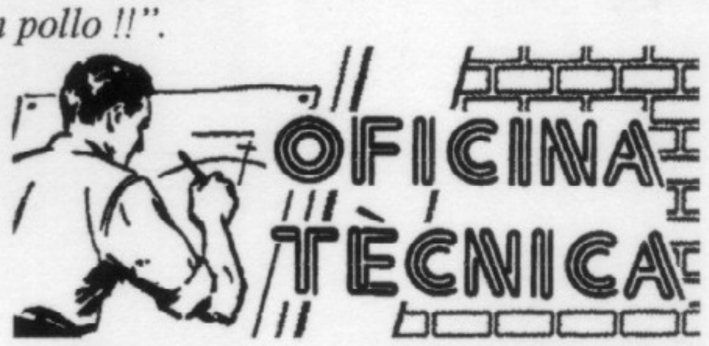
Aquest mapa digital es pot comprar (son molt cars) o preparar-lo un mateix. Només necessitarem un scanner normal de sobretaula, un mapa topogràfic de la zona, i un punt de referència de coordenades per fer coincidir la posició amb exactitud.

Amb qualsevol equip comercial GPS ens situem en un punt de referència que apareixi en el mapa, i anotem les coordenades que ens indiqui el GPS. Aquestes coordenades seran tant o mes exactes que les que indiqui el mapa, encara que, els de l'*Instituto Geográfico y Catastral*, son molt precisos. Amb l'ajuda del software, situarem les coordenades en el punt de referència sobre el mapa, que prèviament haurem copiat amb l'escàner. I ja està tot programat.

Després d'això tindríem un ordinador que, en la seva pantalla apareixerà el mapa de la xarxa ferroviària del Tren de Palau, i un (o varis) punts brillants que s'aniran movent sobre el mapa, indicant la posició de cada tren.

Que tot això es fantasia?, de cap manera, hi ha trens i xarxes de transport que funcionen així, i s'hi han gastat molts diners en implantar-ho. Combinant els elements indicats en aquest article (ordinador a part) no passa de 200.000'- ptes per tren. Son coses de la tècnica, la forma de fer les coses, i el mercat.

Per a nosaltres però, és "*masiao arroz pa un pollo !!*".



- El fregament (*rozamiento*) -

El fregament comprèn tota resistència que s'oposi a que un cos llisqui o rodi sobre un altre.

El fregament per lliscament es el que es produeix quan es desplaça una superfície en contacte amb una altra; es originat per les rugositats de les dues superfícies i depèn de la naturalesa d'aquestes i de la força que exerceix una superfície contra l'altra, però es independent del àrea de les superfícies en contacte. La força de fregament està sempre dirigida en sentit contrari al moviment.

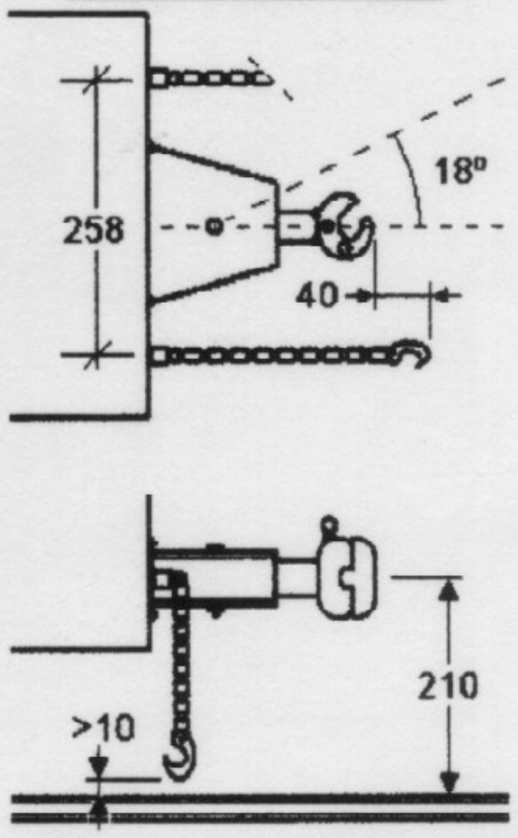
El fregament de rodolament, que apareix quan un cos roda sobre un altre, es sempre menor que el fregament de lliscament, raó per la qual en les màquines s'utilitzen cilindres, rodes i coixinets, per a reduir las perdudes de potencia per fregament.

Es denomina fregament per viscositat a la resistència que ofereix un fluid al moviment d'un cos situat en el seu interior.

El coeficient de fregament es un número adimensional, característic de les superfícies en contacte, que es defineix com la fracció de força normal que es necessari aplicar tangencialment per a vèncer el fregament; el seu valor estàtic es major que el valor dinàmic que adquireix quan ja s'ha iniciat el moviment.

(continuarà).

- Normalització -



Cotes dels enganxalls al Tren de Palau.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial. 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 43, novembre 2001

No es el mateix, una associació d'amics del ferrocarril, que una associació d'amics, amb ferrocarril. Si es pot ser ambdues coses, molt millor! ***Jordi Gill.***

9è Aniversari

El pròxim dissabte, dia 10 de novembre farà 9 anys que es va posar els primers metres de via al Tren de Palau. És la via nº 1 del dipòsit de CBe, la que surt del primer contenidor i passa per davant del safareig.

Per a celebrar-ho com correspon, hem reservat un saló privat al restaurant "Hostessa Palau", del passeig de la Carrerada, 14-16 a Palau-solità i Plegamans.



Hens trobarem al restaurant a les 21:30, del mateix dissabte 10 de novembre per a festejar-nos mútuament amb el següent :

Menú

Primer plat (1 servei per cada 2 persones) :

Cabdells de Tudela amb anxoves del Nord.
Pernil Ibèric amb torrades de pa de pagès.
Carpaccio de bou al formatge de Parma.
Fevetes de mata amb bolets i pernil.
Pebrots del "piquillo" farcits de marisc.
Brandada de bacallà gratinada al Emmental.
Calamarsets amb all i julivert.
Pop a la gallega.

Segon plat (per persona) :

Espatlla de be a la segoviana
o
Cueta de rap amb cloïsses a la marinera.

Postres

Pastís commemoratiu.

També

vins Vinya Brava, aigües minerals, Cava Brut.
Cafè i licor.

A partir de mitjanit hi haurà ball amb música en viu a càrrec del conjunt "Àlex".

El preu per persona és de 4.500'- ptes.

S'ha de fer la reserva comunicant-ho als socis: Beneta Pardo o Josep Guerrero, tel. : 93 864 41 22 de 21 a 22 h, fins al dilluns 5 de novembre. No es podrà garantir res després d'aquesta data.

Felicitats, amics. Bon aniversari. Us hi esperem !!

VIATGES

Viatge a Euskadi
- la crònica -

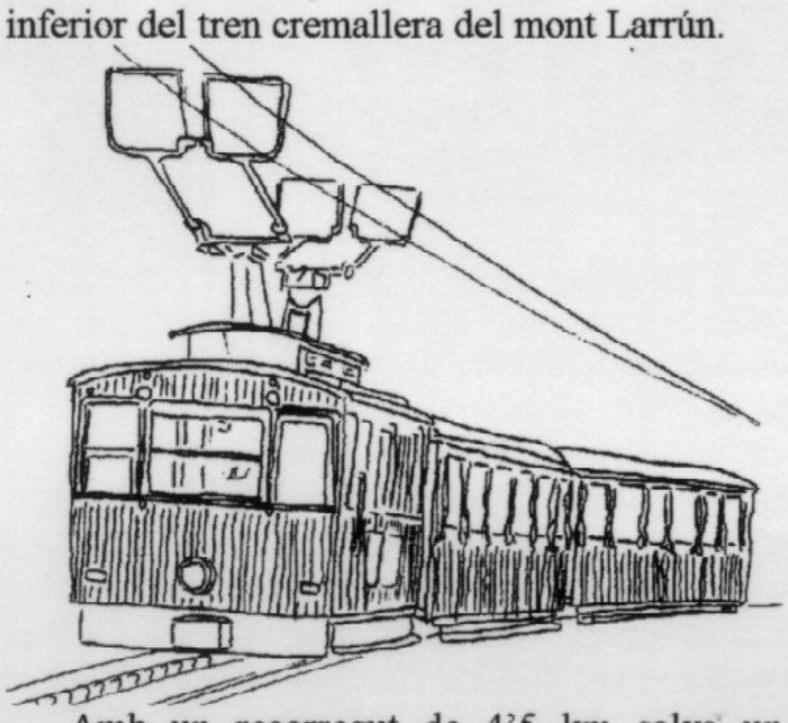
El tren estrella Pio Baroja va sortir puntualment de Sants a les 22:30. La poderosa 252 duia els 16 cotxes com si res. Semblava realment un tren molt llarg, com si hagués tornat el temps dels grans expressos, però hi havia trampa; res és el que sembla, es tractava de 4 modestos trens enganxats a una sola màquina. Una part es segrega a Castejón i segueix cap a San Sebastián i Hendaye, una altra ho fa a Miranda cap a Bilbao, i finalment a León es divideix una branca cap a Oviedo, i el que queda cap a Salamanca i Zamora. Total que vam arribar a San Sebastián amb la mínima expressió de tres "vagonets"; un de segona, un de lliteres i un de llits de primera classe, ocupat per nosaltres en un 73%.

El viatge nocturn va incloure alguns elements sorpresa preparats pel coordinador en Jordi Gill, així com també l'aparició fantasmagòrica del "Platanito" a Castejón.

Després d'esmorzar a l'estació, ens vam acomodar en un autocar, llogat per a tot el dia.

Primer vam anar a l'estació d'Hendaye, on vam poder veure material SNCF, la famosa andana on en Franco va saludar Hitler, i l'estació del "Topo" a la part de França del seu recorregut.

Tot seguit, enfilant la carretera del col de St. Ignace, a través de poblets rurals nets i plens de flors, en els que es veu la típica construcció de les cases amb bigues, columnes i balcons de fusta, vam arribar a l'estació inferior del tren cremallera del mont Larrún.



Amb un recorregut de 4'5 km salva un desnivell de 718 m. Comporta dues seccions de 1'4 i 1'7 km amb rampa de 250 milèssimes i una de 1'1 km en horitzontal. Un traçat increïblement atrevit. El tren puja a 7 km/h entre boscos i prats on els "potoks", petits cavalls bascos, conviuen pacíficament amb el tren. La cremallera es del sistema Strub, i els trens son els originals de l'any 1924, tot de fusta, amb màquines de corrent altern trifàsic de 50 Hz a 3.000 Volt.

Tot el que es divisa des del cim en 360°, és la bascònia, "euskal herria" (terra basca) repartida entre França, al Nord, i Espanya al Sud.

Vam dinar al cim, en territori navarrès, a la Udako Etxea (udako = estiu, etxea = casa).

Per la tarda, un cop allotjats a la Pensión Bellas Artes de Donosti, l'autocar ens deixa al peu del funicular de Monte Higueldo.

L'amic Luís Pascual en persona, propietari del conjunt, ens va mostrar la maquinaria del funicular (1912) uns dels mes antics en funcionament, i l'únic que es troba en estat quasi original. Únicament es va canviar el motor i la corretja primària (cap als anys vint), i es va tancar dins un càrter amb oli la reducció principal que va amb dents de fusta (cap als anys quaranta).

Els qui encara no l'havien passat, van tenir l'oportunitat de rebre el "baptisme ferroviari" viatjant en la vagoneta de "La Montaña Suiza".

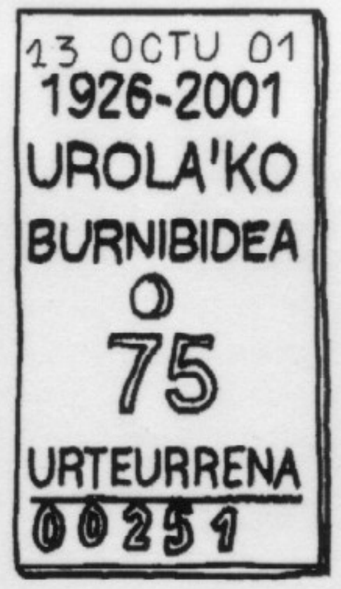
És una atracció dels anys vint que prodigiosament segueix en peu com el primer dia. La vagoneta, feta de fusta i amb rodes de llanta i pestanya normal, circula per simple gravetat sobre carril Vignole de 10 kg/m.

El recorregut, breu però intens, remunta per cable i pla inclinat un impressionant penyal sobre el golf de Biscaia, i acaba amb un emocionant descens lliure per un pendent del 100% acabat en túnel. Res de trampes ni cartró, cap il·lusió de fira. Ferro, fusta i pedra viva. Energia potencial i cinètica. Únicament els aficionats al ferrocarril, com a bons coneixedors de la física mecànica, poden valorar el que això significa.

A la nit, després d'un passeig per "La Concha" es va poder sopar a base de "montaditos" i "txacolí".

El segon dia va ser per al museu. Hi arribàrem en viatge combinat de tren + autobús d'Eusko-Tren : Donosti - Zumaia - Azpeitia.

Al museu hi havia festa grossa. Es celebrava el VIIè aniversari del **"Museo Vasco del Ferrocarril"**, el Vè **"Encuentro Internacional de Amigos del Ferrocarril"**, i el 75è aniversari del **Ferrocarril del Urola**.



Un tren de vapor (amb cinc cotxes de IIIª classe) va circular entre Azpeitia i Lasao remolcat per la locomotora sistema Mallet 1-2-3-0T ex-CP E 205 comprada als ferrocarrils de Portugal i restaurada per al museu.

També hi va haver l'exhibició, circulant pel pati de vies, de l'automotor "Michelin" Z514 ex-FC de Madagascar, un tren de mercaderies encapçalat per la 0-3-0T "Zugastieta" de 1888, que va fer un viatge a Lasao a les 13:00 i, fent maniobres pel pati de vies, la 0-2-0ST "Espinal" construïda per Stephenson l'any 1887, la grua de vapor del 1922 i un tramvia de Saragossa.



A banda de l'exhibició de material en viu, també es va poder visitar el fons del museu, amb les cotxeres plenes de vehicles de tot tipus, la locomotora nº 12 "Euzkadi" (ex-PV, ex "Vascongados") en reconstrucció, les sales del taller, central elèctrica i els dos pisos de l'estació, amb una exposició temporal sobre el 75 aniversari i la permanent de rellotges.

Plens de satisfacció vam poder assaborir la sidra i dinar a "Pastorkua Kafetegia", acabant el dia amb un bon sopar al barri vell.

El viatge de tornada (Talgo Miguel de Unamuno) també ens ha de deixar experiències agradables per al record. Va ser un recorregut de dia, gaudint dels mes bonics colors de la tardor al país basc.

Però el mes ferroviari del viatge de tornada, va ser el material històric amb que la RENFE (sense voler) ens va obsequiar. Un Talgo III de l'any 1964, contemporani de les locomotores de vapor, i de quan encara feia servei normal bona part del material vist al museu.

Aquest tren, que ha arrossegat el seu disseny i colors originals fins avui, està impregnat d'un ambient en gamma de grisos militars, propi dels anys de la guerra freda que avui sentim com "retro" tirant a "cutre". Un estil "Αεροφλοτ" com els "Τυπολεφ" de l'aviació comercial soviètica.

El desgastat acoblament entre les caixes d'aquest vell Talgo, i les sotragades que això produeix, ens va recordar la sensació viscuda amb els cotxes del museu. Històric també en això.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Fanal** nº 1 · Navarcles.
- **Es Furgó Correu** nº 15 · Balears.
- **Hobby&Tren** nº 95 · (per subscripció).

MICHELIN

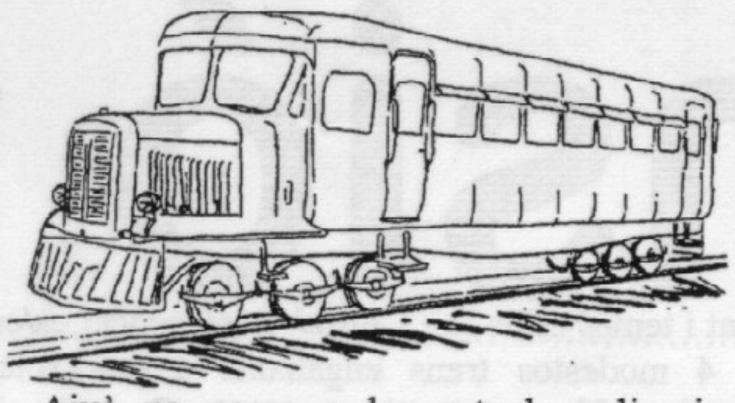
Automotor Z514

Aquest vehicle porta 12 rodes de goma equipades amb pneumàtics "Michelin".

Una construcció molt lleugera (premonitora dels trens d'alta velocitat), unida a la gran adherència entre la goma i el ferro (unes 15 vegades superior a la del ferro contra el ferro), proporciona característiques d'acceleració i frenada semblants a les dels autobusos, però també una demanda de potència i combustible similars als camions.

L'automotor va muntat sobre 2 bogies de sis rodes, que forçosament han de ser independents, degut a que la coberta del pneumàtic no pot ser cònica, impedint així aprofitar una característica elemental del ferrocarril. Això també obliga a incorporar un mecanisme diferencial per a la tracció que, per una transmissió de cadenes tipus Galle, actua només en 4 rodes (1/3 del total).

Segons la casa "Michelin" el risc de "punxar" una roda es reduïa a 1 per cada milió de quilòmetres. Però si comptem que l'automotor porta 12 rodes veurem que no es tan bo, i si pensem que això passarà en plena via, doncs imagineu-vos-ho. Veient que cada unitat porta 3 rodes de recanvi, ja està tot dit. El problema real encara era pitjor ja que, per la mateixa via hi circulaven trens amb rodes normals, que van laminant el cap del carril fins aixecar-ne una rebava. La punxada estava doncs assegurada.



Això no passa a les actuals aplicacions d'aquest sistema en algunes xarxes de metro (Paris, per exemple), on només hi circula aquest tipus de rodes.

Hi va haver "Michelins" circulant per vies mètriques i normals des de l'any 1933 a França, Itàlia, Holanda, Bèlgica, Gran Bretanya, els Estats Units i a les colònies de Madagascar, Moçambic, Àfrica Equatorial i Occidental franceses i Iunen.

La unitat que hem vist funcionar al museu basc forma part del patrimoni històric de Michelin conservat a Clermont-Ferrand. Normalment es cedeix a diferents ferrocarrils turístics com el de la Baie de Somme a Normandia, i altres.

Les últimes "Michelins" van funcionar fins l'any 1967 a Madagascar. Un cop passada la corresponent etapa d'abandó i oblit, la casa "Michelin", paridora de l'invent, va pagar la restauració de les 4 que quedaven, a condició de quedar-se'n una, que és aquesta. Les altres 3 fan serveis turístics a Madagascar.



S'ha rebut 5 m^3 de grabeta i 1.200 kg de perfil laminat "U" de 40 mm per a tallar les travesses destinades a modificar la via de la secció IV al tipus 40+40/500.

Aquesta modificació permet reforçar trams en funcionament, sense desmuntar ni substituir la via instal·lada.

En terrenys deficients o mal preparats, aquesta modificació s'ha demostrat convenient per conservar la alineació geomètrica de la via.

En la via sense modificar (40/500), cada metre lineal pesa 13'4 kg i presenta una superfície de base d'assentament de 1.000 cm^2.

En la via modificada (40+40/500) el pes per metre lineal augmenta un 55%, fins a 20'8 kg, i la superfície base ho fa el 100%, arribant als 2.000 cm^2.

Tenim doncs una via, a la que l'hi hem augmentat la massa metàl·lica un 55%, a l'hora que hem reduït un 22'5% la seva pressió sobre el terreny; pressió que, quan hi ha un tren al damunt, és tan sols el 50% de la que hi hauria amb el tipus anterior 40/500.

GUIA DE PALAU

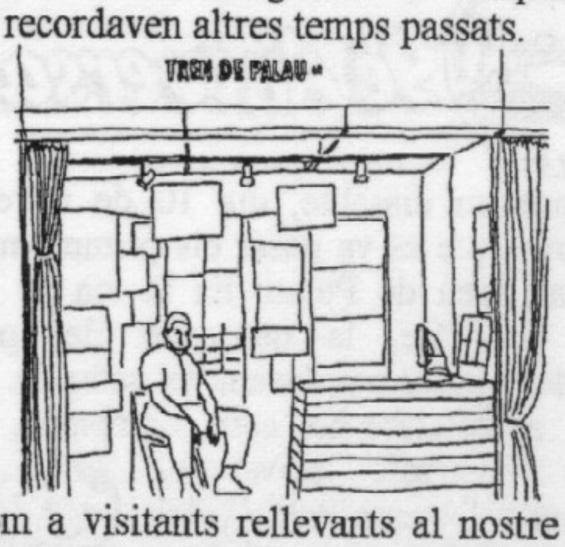
L'Ajuntament de la vila, en col·laboració amb la Diputació de Barcelona i els millors restaurants del nostre poble, han editat la **Guia Turística i Cultural de Palau-solità i Plegamans**. Recull els principals monuments, esglésies i tots aquells indrets que es poden visitar, recomanant la visita **al Tren de Palau** en una referència directa, que inclou dues fotografies.

La Fira de Palau

Els dies 5, 6 i 7 d'octubre, el comerç de la vila ha celebrat la "Fira de Palau", i com cada any, la nostra entitat ha pogut disposar d'un espai per a donar a conèixer els seus propòsits i activitats.

En l'edició d'enguany, hem dedicat l'stand al projecte "Aula Ferroviària" i a l'historia dels trens de vapor, des de els seus inicis.

L'animació al nostre stand ha estat força nombrosa, amb persones relativament joves, que s'han interessat pels nostres projectes i la feina duta a terme, així com per gent gran que, a la vista de les fotografies de màquines de vapor, recordaven altres temps passats.



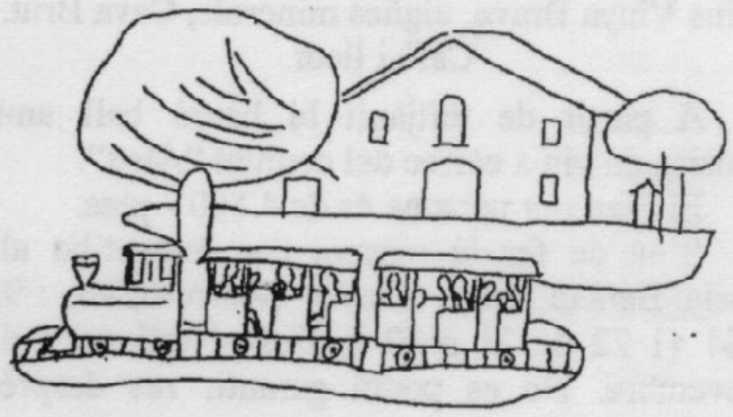
Com a visitants rellevants al nostre espai, cal citar-ne l'alcaldessa presidenta del municipi, senyora Teresa Padrós, regidors senyors Josep Mª Castany, Antoni Vila i Julià Montero, així com el president de l'Agrupació de Comerciants Sr. Àngel Marsal.

Josep Guerrero.

Medis de Comunicació

-Ajuntament Informa, octubre 2001-

"En els propers dos anys es duran a terme diverses actuacions en el Parc de l'Hostal del Fum. L'objectiu de les futures actuacions és potenciar aquest gran espai verd de 35 hectàrees i per això es crearan diverses àrees de servei. Així mateix, i davant del parc, s'habilitarà un espai per aparcar-hi vehicles que serà per a ús de les indústries al llarg dels dies laborables i per al conjunt dels ciutadans els caps de setmana i dies festius. A la Tardor es convocarà el concurs públic per a l'adjudicació d'aquest aparcament i l'empresa guanyadora haurà de fer una inversió de 50 milions en millores al Parc."



Una informació de darrera hora ens permet dir que el concurs ja ha estat convocat, i que dintre de les millores a fer en el parc, es preveu fer barbacoes, serveis sanitaris i un túnel artificial per al Tren de Palau.

Altes i Baixes de Socis

Baixes 30-6-2001

91	Arnau Ballester Gili	m.d.p.

m.d.p. = manca de pagament

Altes 22-9-2001

135	Naira Guerrero López	infantil
136	Joan Puig Camp	numerari

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 44, desembre 2001

Existeix una virtut molt clara, a la vida: trobar temps lliure per perdre'l. J. Sisa.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Asafer** nº 82 · Manresa.
- **BLM BERRIAK** nº 7 · Azpeitia.
- **Butlletí** nº 29 · El Masnou.
- **El Fanal** nº 2 · Navarcles.
- **El Fogar** nº 1 · Vilanova.
- **Eurofer** nº 50 · Barcelona.
- **Hobby&Tren** nº 96 i 97· (per subscripció).
- **Información** nº 36 · Museu de Vilanova.
- **Informe Anual 2000** · RENFE.
- **Octubre 2.001** · Cornellà.
- **Penedès Exprés** nº 3 · La Granada.

També hem rebut:

- De part de la secció local d'Esquerra Republicana de Catalunya, el llibre:

Homenatge al President Lluís Companys, Records d'uns temps difícils, amb motiu del seixantè aniversari del seu afusellament. Publicat pel Departament de la Presidència de la Generalitat de Catalunya. Desembre 2000.

- De l'amic Lluis Prieto i Tur, la col·lecció dels 13 llibres *"Monografías del Ferrocarril"* que fins ara ha publicat com editor i autor o coautor:

1 **El transpirenaico del Noguera Pallaresa y el ferrocarril Lleida - Teruel - Baeza.**
2 **El ferrobús. El Schienenbus Uerdingen en España.**
3 **El ferrocarril de Valladolid - Ariza.**
4 **Los trenes mineros de Cartagena, Mazarrón y Morata.**
5 **Vapor USA en España y Portugal.**
6 **Los funiculares y teleféricos españoles. Sus orígenes y evolución, su teoría, su futuro.**
7 **Locomotoras Diesel I.**
8 **Los trenes del esparto - VAY - Sur de España. Los autovias Ybern.**
9 **El trenet de Valencia. Tranvías y trolebuses de Valencia.**
10 **Locomotoras Diesel II.**
11 **El ferrocarril directo de Burgos y sus accesos a Madrid.**
12 **Locomotoras Diesel III.**
13 **El ferrocarril de Ponferrada a Villablino y la minería en el Bierzo.**

Aprofitem l'ocasió per a donar les gràcies a en Lluís Prieto per aquest inesperat obsequi, rebut precisament el dia de l'aniversari del Tren de Palau. Un molt bon regal. Novament moltes gràcies, amic.

Les revistes i butlletins son al prestatge de l'estació de CB, i al taulell d'anuncis de la via 4 del dipòsit de l'estació de CBe.

Els llibres han de ser demanats al vocal Sr. Josep Guerrero. Es cedeixen de franc als socis per un període de 15 dies.

Medis de Comunicació



Palau Informatiu nº156

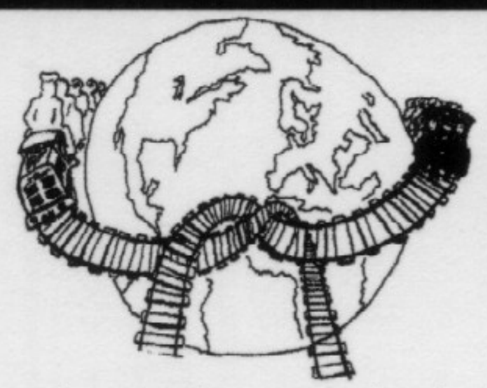
Nota de premsa (amb foto) en la que es fa ressò del nostre 9è aniversari, de l'arribada de l'automotor 301 a les vies del Tren de Palau, i de la Jornada Solidaria de la Via 0. Altrament, l'equip de redacció de Palau Informatiu, també ens felicita per l'aniversari.

DIUMENGE 11 DE NOVEMBRE DE 2001

(diferit al 18 per mal temps)

ELS CIRCUITS EN MINIATURA HAN FET UNA JORNADA SOLIDÀRIA

JORNADA DE LA "VIA 0"



Com cada any, els trens petits de Catalunya i València, han funcionat exclusivament amb caràcter benèfic en una Jornada de Solidaritat amb les causes mes necessitades.

Durant aquest dia, l'aportació dels viatgers a l'activitat, es destina a l'entitat o causa que el municipi, a través de la Regidoria de benestar, considera mes urgent.

Ha estat un bon motiu doncs, per acostar-se al Parc de l'Hostal del Fum i participar en el "rol" de viatger del carrilet.

Junts amb els visitants hem participat en una causa justa i solidaria. Nosaltres hem posat els trens, el combustible, la feina. Ells hi han posat la resta, han comprat els bitllets sabent que el seu import es queda al poble, per a qui mes ho necessita.

Malauradament el temporal ha fet haver de traslladar la Jornada al diumenge següent, i encara que amb molt bon temps, la participació ha estat simbòlica, també aquest any.

Junts havíem de fer que la vila de Palau quedés en un bon lloc. Que "el mes petit dels trens grans" ho fora també en generositat.

La realitat ha estat diferent. La contribució dels viatgers (socis inclosos) només ha arribat a les 37.000'- pessetes. Per fer números rodons, l'associació posarà el que falta fins a les 50.000.

Han participat els trens de:

BARCELONA
- Parc del Castell de l'Oreneta

CASTELL D'ARO
- Parc de l'Estació

CORNELLÀ DEL LLOBREGAT
- Parc de Can Mercader

EL MASNOU
- Parc de Caramar

FORNELLS DE LA SELVA
- Parc Municipal

PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS
- Parc de l'Hostal del Fum

RIBA-ROJA DE TÚRIA
- Parc Municipal

TERRASSA
- Parc de Vallparadis

VILANOVA I LA GELTRÚ
- Parc de Ribes Roges

Ho han organitzat:

- Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell.
- Associació El Trenet de La Vall d'Aro.
- Club d'Amics del Ferrocarril de Cornellà.
- Associació d'Amics del Ferrocarril de l'Hospitalet.
- Amics del Ferrocarril del Masnou.
- Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines.
- Tren de Palau - Associació Cultural d'Amics del Ferrocarril.
- Centre Ferroviari Vaporista de Riba-Roja de Túria.
- Club Ferroviari de Terrassa.
- AFEVI - Amics del Ferrocarril de Vilanova.

Ho ha coordinat: la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril.

Han col·laborat: els Ajuntaments de Barcelona, Castell-Platja d'Aro i S'Agaró, Cornellà del Llobregat, El Masnou, Fornells de La Selva, Palau-Solità i Plegamans, Riba-Roja del Túria, Terrassa, Vilanova i La Geltrú, l'Institut Municipal de Parcs i Jardins de Barcelona ...

... I els amics que visiten els trens petits !!.

Coincidint amb la Jornada de la Via 0, s'ha actualitzat l'aportació dels viatgers a l'activitat, passant de 200 a 250 ptes.

Cal notar que aquesta s'havia mantingut invariable durant vuit anys i mig. Des del 9 d'abril de 1.993, quan vam inaugurar els primers 450 m de via, entre Can Boada-Enllaç (dipòsit) i el Pi Gran.

En aquest temps, a banda d'haver-se ampliat el recorregut del tren fins al viatge actual de 3.150 m, el simple augment de l'IPC anual, ens hagués dut al mateix punt.

100 ANYS DEL TRAMVIA BLAU I DEL FUNICULAR DEL TIBIDABO



El Tramvia Blau.

El 16 de Juny de 1900 es van iniciar les obres del tramvia que havia d'unir el passeig de Sant Gervasi, final de les línies de tramvia existents, amb el

funicular d'accés al cim del Tibidabo. Un recorregut de 1.276 metres que en salva un desnivell de 93.

Quan es va inaugurar el servei combinat del tramvia i funicular, el 29 d'octubre de 1901, el tramvia tenia quatre cotxes de color verd clar, amb capacitat per a 45 passatgers. Des del 1905 fins al 1936 arribava fins a Vallvidrera, fent un recorregut total de 5.271 metres. Va adoptar el popular nom de Tramvia Blau quan va ser repintat després d'una topada, al desembre de 1942. Transports de Barcelona se'n va fer càrrec l'any 1981 duent a terme una renovació de vies i restaurant-lo per poder gaudir dels cotxes originals (el nº2).

El Funicular.

La decisió d'instal·lar el funicular va correspondre, igual que el Tramvia Blau, al Dr. Salvador Andreu i Grau, propietari de la finca anomenada Can Gomis o del Frare Blanc, que s'estenia des del que avui és el passeig de Sant Gervasi fins al cim del Tibidabo. Les obres van anar a càrrec de l'enginyer Bonaventura Roig i Queralt. El funicular recorre 1.151 metres amb pendents de 180, 230 i 257 milèssimes salvant un desnivell de 278'3 metres. En el moment de la seva inauguració el trajecte es feia en 9 minuts, i després de renovar-lo l'any 1958, en 6 minuts.

Humor



Aquesta historieta l'entendran molt pocs.

Notes Breus

- **2n CURS DE MAQUINISTES**

El curs d'enguany ha donat 2 nous membres a l'associació que ja s'han incorporat al quadro de maquinistes, participant en la brigada de via i obres i inscrivint-se en els torns de la màquina.

- **SOPAR D'ANIVERSARI**

Dissabte 10 de novembre es va celebrar el sopar d'aniversari, amb la presència de 21 socis, amics i familiars.

- **TEMPORAL**

El dijous 15 de novembre, les pluges i el fort vent van fer caure uns cinquanta arbres sencers entre oms, pollancres, salgueres, bedolls, àlbers, alzines, pins, i una quantitat enorme de branques grans i petites.

La via va quedar interceptada en dos punts per arbres caiguts al damunt, que dissabte van haver de ser retirats per la Brigada d'Obres. No va ser fàcil. El de *"la corba de les formigues"*, a l'entrada de l'estació d'El Pont de Pedra, va necessitar l'esforç de tres locomotores i un grapat de socis.

TALLER

El taller del Tren de Palau també ha tingut el seu regal d'aniversari. Es tracta d'un torn de la marca "ZUBAL" amb un metre de distancia entre punts. Presenta totes les prestacions normals en una màquina-eina d'aquesta classe, i disposa d'una escotadura desmuntable que l'hi permet cilindrar fins a un diàmetre de 500 mil·límetres. El soci, en Joan Puig, ha tingut l'amabilitat de cedir-lo a l'associació junt amb els seus accessoris i utillatge divers. La màquina està perfectament ajustada i molt ben conservada ja que, en Joan ha estat el seu únic operador durant els vint anys que té d'antiguitat.

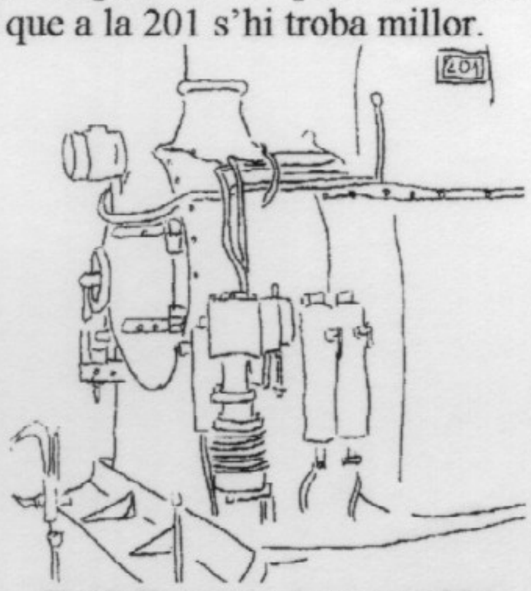
Degut a ser aquest un element que s'ha de manipular amb certa cura, es considera que únicament l'han de fer funcionar els socis que tinguin bona experiència en l'ofici de mecànic torner, o be sota la supervisió directa d'un d'ells.

El torn ha quedat instal·lat al mateix lloc del taller en que hi havia l'altre, adquirit d'ocasió i que, per la seva poca precisió i gran folgança, no ha pogut aprofitar-se gairebé mai per a fer res. Es preveu desfer-se'n aviat en una operació general de neteja de ferralles i "trastos" que facin nosa.

Material Mòbil

Compressor 201

La locomotora de vapor 201 ha rebut un compressor a vapor per al fre. Aquest aparell va muntat verticalment al costat de la caixa de fum i proporciona 7 kg/cm^2. El seu funcionament és automàtic doncs quan el calderí està ple, no te força per continuar i es para. Així, quan baixa una mica la pressió, es posa novament en marxa poc a poc. El va construir en Jordi Viñas per a la màquina 1-5-0 però no anava fi; ara sembla que a la 201 s'hi troba millor.

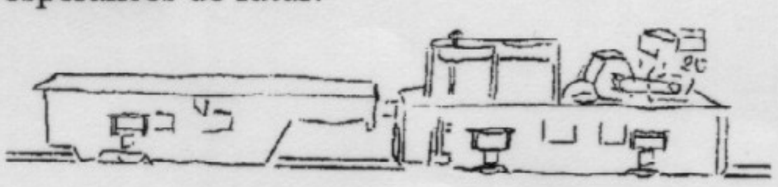


Taulell comandaments 801

El locotractor 801 ha sigut equipat amb un quadro de comandaments nou. Aquest incorpora, a banda dels dispositius normals d'encesa del motor, control de llums i trompeta, el voltímetre de bateria i una targeta electrònica desenvolupada al Tren de Palau, per al control d'home mort i excés de velocitat.

Locomotora articulada B1 322-7

Dissabte 17 de novembre va fer el seu primer recorregut amb motorització pròpia. Encara només és un bastidor amb rodes i motor que circula, però només aquest fet ja dóna esperances de futur.



Tren Herbicida

L'aplicació, dos o tres vegades a l'any, del tren herbicida, es fa per un sistema de polvorització plana de gran angle, amb quatre boques deflectores de gota gruixuda i baixa deriva, muntades en una barra horitzontal.

En un principi es va provar la nebulització de gota fina amb aire comprimit, desestimant-se per la gran deriva que produeix i la necessitat d'un cabal d'aire massa gran. No es va arribar a provar un sistema de disc giratori amb gota controlada, que faría la mescla al punt de sortida.

Usem un herbicida sistèmic no selectiu que controla en postemergència tot tipus de males herbes, gramínies i dicotiledònies, anuals i perennes. És adequat per a males herbes difícils, com la verdolaga, malva, ortiga, i certes gramínies com la canyota.

El producte queda automàticament inactivat quan entra en contacte amb el terra, i es degrada posteriorment. No te efectes residuals ni és absorbit per les arrels, podent-se usar amb qualsevol tipus d'aparells de polvorització homogènia, com també en les màquines petites de 20 litres per hectàrea.

El tren herbicida circula quan les males herbes es troben en creixement actiu, abans dels símptomes de sequera, i no s'esperin pluges abans de 4 hores. També es considera important que la Lluna es trobi en quart creixent.

La concentració està en funció de l'utillatge que es faci servir per a l'aplicació. Amb les petites màquines de motxilla, s'usa un volum de mescla per hectàrea molt baix (20 l./hà) a gran concentració (la mescla s'aplica puntualment només en els llocs que fa falta).

L'aplicació mecànica es regula millor dispersant un volum mes alt (400 l./hà). Així la mescla es reparteix de manera general, uniforme i la concentració ha de ser mes baixa.

En qualsevol cas, la quantitat de producte per hectàrea ha de ser sensiblement igual.

El tren herbicida té un dipòsit amb capacitat per a uns 150 litres de mescla.

sector	*metres*	*vies*	*total*
Can Boada	58'5	4	234
Secció I	209	2	418
Can Boada - Enllaç	57'1	2	114
Secció II	383'9	1	384
Pi Gran	63'7	2	127
Secció III	437'2	1	437
Clot - Mirador	44'9	2	90
Secció IV	282'2	1	282
Pont de Pedra	47'3	2	95
Secció V	169'9	1	170
Dipòsit (no ciment)	150	-	150
Total metres lineals			2.501

La barra de quatre boques deflectores cobreix una faixa de terreny d'amplada 1'5 metres. Com que la longitud total de les vies a tractar és de 2.500 metres, la superfície corresponent serà de :

1'5 x 2.500 = 3.750 m^2, o sigui 0'375 hà.

Per a un volum alt de 400 litres per hectàrea, farà falta :

400 x 0'375 = 150 litres de mescla.

Com que la concentració per aquest volum és del 1%, farà falta :

150 x 1% = 1'5 litres de producte.

Per aplicar la mescla de manera uniforme, s'ha de regular la velocitat del tren d'acord al cabal de sortida.

Ajustant el cabal de forma que cada una de les 4 boques doni 2 litres per minut, tindrem en total :

4 x 2 = 8 litres mer minut.

Per tant, els 150 litres de mescla s'hauran de descarregar en :

150 / 8 = 18'75 minuts.

I per a recórrer els 2'5 quilòmetres en 18'75 minuts, s'haurà de regular la velocitat del tren herbicida a :

(2'5 / 18'75) x 60 = 8 km/h.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés". c/. Camí Reial. 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 45, gener 2002

En la teva lluita contra la resta del mon, et recomano que et posis de la banda de la resta del mon. Franz Kafka.

La Nevada

- 15/12/2001 -

Aquesta vegada si. La neu ha pres la consistència suficient per emblanquinar el paisatge, donar-l'hi una pàtina de fantasia que, evocant llunyanes terres, ens ha proporcionat belles imatges per al record.

Va nevar el dia precís i al moment oportú; divendres per la tarda i nit. Com fet a mida per als que, els dissabtes de bon matí, enfilem cap al Tren de Palau. Ha estat la recompensa dels justos a les seves matinades hivernals. Llàstima que un d'ells (en Jordi Viñas exactament) no hagi pogut gaudir de l'espectacle, per estar-se enllitat amb la grip.

Amb un gruix d'uns cinc centímetres, la neu donava al parc de l'Hostal del Fum un caràcter insòlit i totalment desconegut.

Des del tren descobríem un paisatge nou a cada revolt, com si passéssim per llocs on mai no hi haguéssim estat abans.

La locomotora 201, embolicada per núvols del seu propi vapor, avançava delicadament sobre la via coberta de neu, com si no s'atrevís a tocar-la. Fumaroles blanques de vapor confonent-se amb la neu puríssima.

La secció IV (d'El Clot al Pont de Pedra) amb els pollancres altíssims, el rierol i les planes d'herba cobertes de blanc, ens recordaven imatges d'aquelles pel·lícules que tots portem a l'inconscient.

El viu color vermell de la locomotora elèctrica 4221-9 i els cotxes coberts 860's, destacaven encara mes la presència del tren en mig de la blanca esplanada, fins que s'amagava en la boira allunyant-se entre els arbres pelats.

El tramvia 25 també va fer la seva aparició en l'escena, fugaç i silenciosa, amb la dolça remor dels seus motors elèctrics.

Van ser unes hores excitants plenes de sorpreses, descobriments..., i molt de fred. Ara ja, només queden les fotografies.

AVÍS

Es posa en coneixement dels socis que, per a desembarassar-nos de la ferralla, s'ha fet portar un contenidor especial. En ell s'hi ha d'abocar també tots els objectes metàl·lics que, sense estar preservats per a la col·lecció històrica, o en fase de construcció, no tinguin una utilitat immediata.

Per aquest motiu, es fa saber als qui en algun moment han deixat alguna cosa que no fan servir, que si la volen conservar la retirin el mes aviat possible, abans de que se l'endugui el camió.



VIA I OBRES

Si el temporal dels dies 15 i 16 de novembre només va tenir les implicacions que vam detallar a l'anterior EV4, no ha passat el mateix amb les tasques de retirada dels arbres caiguts.

Els camions han passat per damunt de la via en la secció IV, doblegant-la per tres punts. Com sabeu en aquesta zona ja fa un grapat de mesos que es treballa en el desdoblament de travesses. Per això, la part renovada ha aguantat una mica millor el pes dels camions, però no l'altra, que s'ha deformat.

Així ho va detectar dissabte 1 de desembre, el tren que feia la circulació simplificada, com si passés per damunt d'un "bache", encara que sense descarrilar. Per això, el tren de treball va haver de sortir a fer el redreçament dels carrils doblegats, dominant-los amb sergents contra una biga de ferro. Dissortadament aquestes reparacions, per ben fetes que estiguin, no poden mai recuperar les coses tal com eren.

D'haver-ho sabut, haguéssim pogut deixar la via preparada amb un pas provisional, simplement posant-hi uns taulons al damunt.

Medis de Comunicació

Palau Informatiu nº 157· ¼ de pàgina amb foto de la felicitació de Nadal, i comentari sobre la Jornada de Solidaritat de la Via 0.

Altes i Baixes de Socis

Baixes 31-12-2001

60	Sebastià Portella Vilanova	voluntària
61	Miquel Gurgui Fortuny	voluntària

Altes 01-01-2002

137	Carles Martínez Prieto	juvenil
138	Marc Filella Pous	numerari
139	J. Luís Jiménez González	numerari
140	J. Lluís Heras Garrote	numerari

Els amics Portella i Gurgui causen baixa voluntària, segons ens han comunicat, un pel a contracor, degut a la seva avançada edat que no els permet acostar-se fàcilment al parc. Per la seva rellevància personal, en l'àmbit social i del *Vapor Viu* respectivament, sempre seran considerats amics del Tren de Palau.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 22 · AAFC Reus.
- **BML Berriak** nº 8 · Museu Azpeitia
- **Hobby TREN** nº 98 (per subscripció).
- **Información** nº 37 · Museu de Vilanova.
- **Tren** nº 37 · ASAFC Sevilla.

Dies de vapor

Durant l'any 2001 s'han fet 23 dies de circulació amb locomotores de vapor.

Vuit la 201, disset la 0-6-0, i cap la 1-5-0. Entre elles han recorregut aproximadament 250 quilòmetres en uns 80 viatges.

Com sabeu el vapor es fa ordinàriament el segon i quart diumenge de mes amb la 0-6-0, i el tercer diumenge amb la 201. Aquesta és la intenció, la realitat pot ser una altra.

Quota dels Socis

D'acord amb el que va aprovar l'Assemblea General Extraordinària del 26 de maig del 2001, la quota dels socis s'actualitza automàticament d'acord amb l'índex oficial (I.P.C.) de l'any anterior. Per això, aviat es posaran en circulació els rebuts corresponents, i es presentaran al cobrament els que estiguin domiciliats. Els socis que no hagin proporcionat les dades bancàries, disposen fins al 30 de juny per a fer l'ingrés al compte de l'associació:

Caixa de Catalunya

2013 0754 13 0200027993

Assemblea General

- dissabte 23 de febrer del 2002 -

Es convoca Assemblea General Ordinària de socis a celebrar en el nostre local social "Can Cortès", camí Reial 56 d'aquesta vila, el dissabte dia 23 de febrer del 2002 a les 18'30 hores en primera convocatòria i, si cal a les 19'00 hores en segona convocatòria amb el següent :

ORDRE DEL DIA

1. Lectura i aprovació de l'acta de l'Assemblea anterior.
2. Lectura i aprovació de la memòria anual d'activitats de l'any 2001.
3. Examen i aprovació de l'estat de comptes de l'exercici del 2001 i situació a 31 de desembre del 2001.
4. Examen i aprovació del pressupost per a l'exercici del 2002.
5. Precs i preguntes dels socis.

Assistència a les Juntes Generals

Tenen dret a assistència, participació amb veu i vot, elegir i ser elegits a les Assemblees tots els socis numeraris amb capacitat legal. Caldrà presentar a l'entrada la targeta d'assistència, la qual servirà també , si es el cas, per a delegar la representació i vot en un altre soci. Els menors de 18 anys tenen dret a estar representats, amb veu i vot, pels seus pares o tutors acreditats .

Anècdota

Com als trens grans, al Tren de Palau també hi ha "visites" nocturnes. Rodamóns, solitaris o simplement gent que busca la foscor per als seus afers... secrets.

Però a l'hivern fa fred. I quin fred que deu de fer a vegades !.

El cas és que, des de no fa gaire, es veuen deixalles (que no son de "pic-nic"), cartrons, etc. Fins i tot restes d'haver fet una foguera a dins de la trinxera, entre el Pi Gran i El Clot-Mirador.

Com als trens grans, no ens podem queixar.

Aparicions

-Torna la Virgen del Rosario -

No, no es tracta d'una aparició mística. Les coses de la Fe religiosa no son matèria per aquest full.

És el nom de la màquina Talgo 2001-T.

Les novetats "retro" d'Espanya no paren de sorprendre'ns.

Recordeu el tren Talgo III amb que vàrem baixar de Donosti ?. Els qui us ho vàreu perdre, us remetem al EV4 nº 43 "Viatge a Euskadi".

Doncs ara van a buscar mes màquines per a l'històric material en funcionament comercial actiu.

La "Viren del Rosario", apartada del servei el passat mes de juny, es la darrera novetat. Una màquina de 2000 C.V. per a 140 km/h construïda el 1964 entre Krauss-Maffei i Babcock & Wilcox.

L'accident de la 3002-T ha fet necessari disposar de mes màquines diesel per al Talgo III, motivant el retorn d'aquesta veterana locomotora.

Junt amb la 2008 i la 2009, son les úniques màquines d'Europa que, amb mes de 35 anys de vida, porten trens de tipus 160 km/h.

La revista "Via Libre" nº 448, pag. 36, que publica la RENFE, en dona fe de tot això. Per a mes informació sobre aquestes màquines, en la mateixa revista, i precisament en el mateix número, surten documentades en el fascicle "Las locomotoras españolas".

3er Curs de Maquinistes per locomotora elèctrica 4.221-9

Adreçat a majors d'edat que vulguin participar de forma activa en l'operació d'un ferrocarril, integrant-se en l'equip humà que el gestiona.

- condicions -

Les mateixes de les anteriors convocatòries. Veure EV4 nº 31 o 41.

- Estar, o voler associar-se a Tren de Palau.
- Participar en la Brigada de Via i Obres, com mínim un dissabte al mes (de 9 a 14h.).
- Participar (mínim un cop al mes, de 10 a 14h) en les activitats de circulació dels diumenges o festius, fent tasques de control, maniobres o recepció de viatgers, apuntant-se al torn de maquinistes.
- Fer-se càrrec de la conducció del tren, d'acord amb el reglament de circulació, i de la revisió dels seus elements, combustible, etc. quan correspongui el torn de maquinista.
- Coneixements: física mecànica elemental relacionada amb els ferrocarrils.

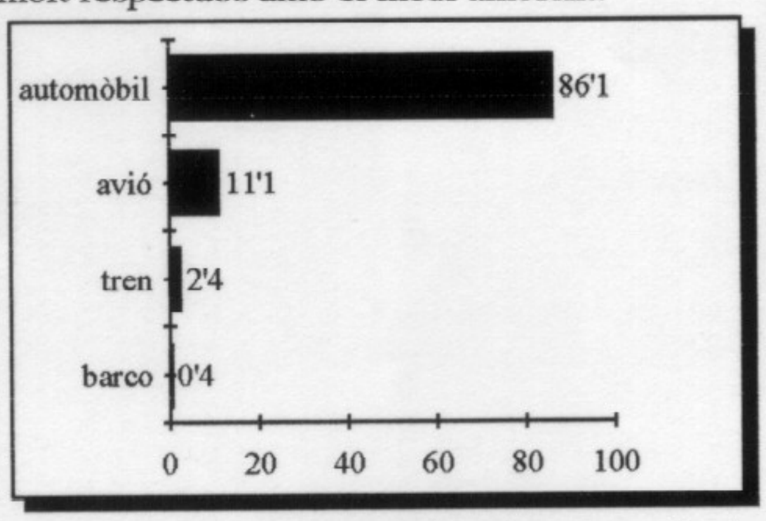
La duració estimada del curs és de 4 diumenges seguits durant tot el mes de febrer.

La programació excepcional d'aquest curs de maquinistes en diumenge, durant les hores de circulació oberta, només es possible en temporada baixa i proporciona l'ocasió que molts esperaven o han demanat.

Els/les interessats/des hauran de presentar-se a l'estació de Can Boada-Enllaç (dipòsit i tallers del Tren de Palau) el primer diumenge, dia 3 de febrer a les 9'30 del matí

ECOLOGIA

El ferrocarril és un sistema de transport molt respectuós amb el medi ambient.



% d'emissions de CO_2 atribuïdes als medis de transport, segons un estudi fet per la UIC.



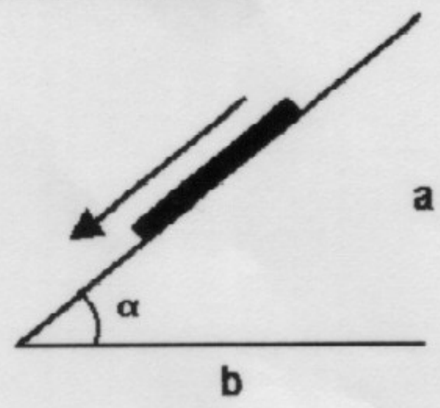
- El fregament (*rozamiento*) -

-II- continuació

Un cop explicats (EV4 nº 42) els conceptes de fregament per lliscament, rodolament, viscositat, i el coeficient de fregament en règim estàtic i dinàmic, veurem la forma d'obtenir els seus valors pràctics.

Si posem un tros de planxa de ferro, plana i neta, damunt d'una placa de base mes gran, del mateix material, i de mica en mica anem inclinant la base, arribarà un moment en que la planxa començarà a lliscar cap avall. Amb la inclinació assolida, la força de la gravetat ha neutralitzat el fregament entre planxa i placa.

Calculant la tangent de l'angle d'inclinació, obtindrem el coeficient de fregament estàtic dels dos materials en contacte. Si ens es mes fàcil mesurar l'angle d'inclinació α, no caldrà saber **a** ni **b**, es busca directament la tangent de l'angle α a les taules trigonomètriques o amb una calculadora científica.



Tangent de α = **a / b**

El coeficient dinàmic és una mica menor, doncs quan ja s'ha iniciat el lliscament, encara que reduïm una mica la inclinació, la planxa seguirà lliscant.

Si els materials i les condicions (rugositat, humitat, etc.) no canvien, el lliscament es produirà sempre amb la mateixa inclinació. No influeix en absolut ni el pes de la planxa ni una major o menor superfície de contacte.

Per al fregament de ferro amb ferro, el coeficient és de 0'2, o sigui que en la prova anterior la planxa hauria començat a lliscar amb una inclinació de 11º.

Alguns coeficients de fregament

ferro	bronze	0'18	10º
ferro	ferro	0'20	11º
fundició	bronze	0'23	13º
ferro	fusta	0'35	19º
fusta	fusta	0'50	26º

Aquest tipus de dades sempre son aproximats i només es fan servir com a base de partida per als càlculs. *(continuarà).*

Poesia

- Otro Viaje -

Ya en los campos de Jaén
amanece. Corre el tren
por sus brillantes rieles
devorando matorrales,
alcaceles,
terraplenes, pedregales,
olivares, caseríos,
praderas y cardizales,
montes y valles sombríos.

Tras la turba ventanilla,
pasa la devanadera
del campo de primavera.
La luz en el techo brilla
de mi vagón de tercera.

Entre nubarrones blancos,
oro y grana,
la niebla de la mañana
huyendo por los barrancos.

¡Este insomne sueño mío!
¡Este frío
de un amanecer en vela!...
Resonante,
jadeante,
marcha el tren. El Campo vuela.

Enfrente de mí, un señor
sobre su manta dormido;
un fraile y un cazador
-el perro a sus pies tendido-.

Yo contemplo mi equipaje,
mi viejo saco de cuero,
i recuerdo otro viaje
hacia las tierras del Duero.

Otro viaje de ayer
por la tierra castellana
-¡pinos del amanecer
entre Almazán y Quintana!-

¡Y alegría
de un viajar en compañía!
¡Y la unión
que ha roto la muerte un día!
¡Mano fría
que aprietas mi corazón!

Tren, camina, silba, humea,
acarrea
tu ejército de vagones,
ajetrea
maletas y corazones.

Soledad,
sequedad.

Tan pobre me estoy quedando
que tan ni siquiera estoy
conmigo, ni sé si voy
conmigo a solas viajando.

Antonio Machado Ruiz

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 46, febrer 2002

- Proverbi xinès -

Si vols ser feliç una hora, emborratxat; un dia, mata el porc; una setmana, fes un viatge; un any, casat; però si el que realment vols, és ser feliç tota la vida, cuida't del teu hort!

(...o del teu tren!)

L'AJUNTAMENT informa

- Gener del 2002 -

(Inserit a Palau Informatiu nº 157)

Ple Municipal Extraordinari

- 20 de desembre del 2001 -

... En el punt número cinc s'aprovà l'adjudicació del dret de superfície a títol onerós i l'adjudicació per subhasta pública d'una zona d'equipaments al Polígon Riera de Caldes.



Aquest títol tan llarg ve a significar l'adjudicació per subhasta pública a l'empresa APC per la utilització d'una zona d'aparcament situada al front mateix de l'entrada al Parc de l'Hostal del Fum, just per sota de la Deixalleria Municipal i la nova nau de l'empresa del servei de neteja.

Aquest aparcament vigilat serà d'ús exclusiu per l'empresa APC, de dilluns a divendres i d'ús públic els festius i caps de setmana.

Aquesta concessió a 15 anys amb un cànon anual de 3.333.000 pessetes (20.031'73 euros) que comportaran una inversió per part de l'empresa concessionària de més de 50.000.000 de pessetes (300.506 euros) en la construcció de l'aparcament i de la zona d'equipaments i serveis del Parc de l'Hostal del Fum (lavabos, WC's i barbacoes) ubicats a la zona de la pineda del parc, així com el finançament d'un equipament per el Tren de Palau, consistent en la construcció d'un túnel. L'empresa adjudicatària a més es fa càrrec del cost de la vigilància del Parc.

Aquesta concessió significarà una gran millora en les instal·lacions del Parc de l'Hostal del Fum amb la ***creació d'una zona d'aparcaments****, tant necessaris els caps de setmana de primavera i estiu donada la gran afluència de públic al parc, així com la* ***construcció d'una zona de serveis del parc*** *llargament reclamada per tots els seus usuaris i també* ***un equipament pel nostre entranyable Tren de Palau****. Tot això sense cap cost a les arques municipals.*

...

O sigui que ja és oficial, i va endavant el projecte del túnel.

Podem dir que el colomar ha funcionat, i els coloms han volat ben alt, i aterrat en bon port aquesta vegada.

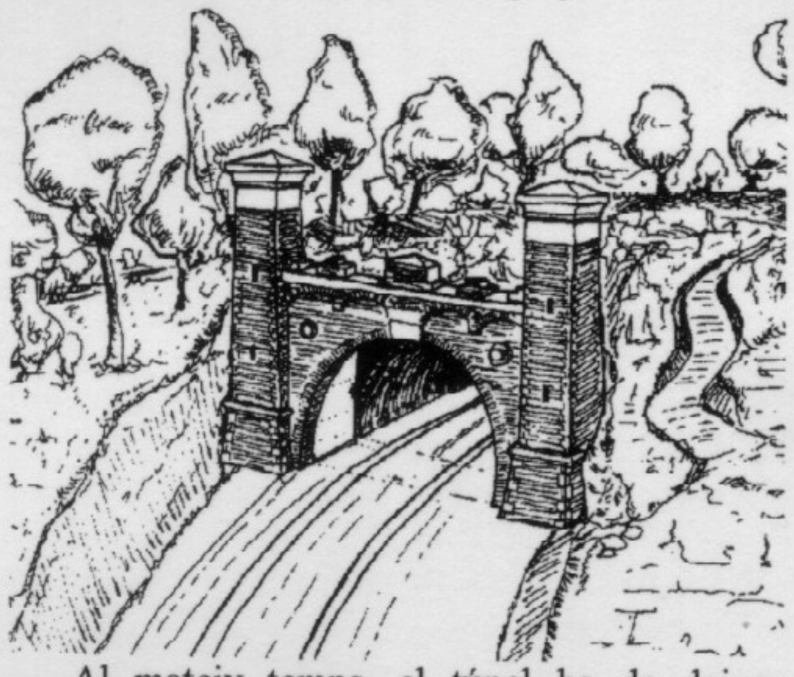


Recordeu *"El Colomar"?* Allà ja dèiem fa temps, que les coses primer algú les ha d'haver pensat (somiat), s'ha de fer volar els coloms... després, buscar la forma de ben encaminar-les, i esperar.

L'equip municipal del nostre poble, ha sabut orquestrar amb intel·ligència, una operació que compagina, hàbilment, la necessitat d'espai d'aparcament per a una gran empresa, amb l'obtenció, sense cost, d'uns bens d'equipament bàsics per al Parc de l'Hostal del Fum; barbacoes, serveis, vigilància, i també per a la consolidació i el desenvolupament del Tren de Palau.

En contra del que pugui semblar, el túnel del tren no és un simple al·licient per al viatger.

Aquest túnel artificial, proporcionarà l'espai suficient per a guardar els trens formats, alliberant-nos de l'estretor i ofec que ara compromet els actuals i futurs projectes.



Al mateix temps, el túnel ha de deixar disponible un espai de cotxeres que permetrà desenvolupar la part lectiva del bloc didàctic "Aula Ferroviària". El que ha de ser l'aspecte mes valuós en les visites dels grups d'escolars, que son una faceta important que el Tren de Palau aporta implicant-se en la societat.

En conjunt, tota la actuació comportarà un innegable benefici per a la població, amb el doble interès d'haver-se dissenyat aplicant solucions i criteris de sostenibilitat econòmica.

Felicitem-nos doncs, perquè això és de tots i per a tothom!.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 30 · El Masnou.
- **Garrat** nº 5 · Riotinto.
- **HobbyTren** nº 99 (per subscripció).

Assemblea General Ordinaria de Socis

Junt amb aquest full, tots els socis rebran la convocatòria per a la Assemblea General Ordinària de l'any 2002.

Recordeu que es el dia 23 de febrer a les 18'30 hores, a Can Cortés.

Tots els assistents rebran una copia del balanç i la memòria de l'any passat, així com el pressupost per al present. Com sempre hem fet, aquests documents hauran de ser examinats per l'Assemblea, i ser aprovats si reben el seu vist-i-plau.



Un cop acabada la reunió, sobre les 21h, es celebrarà el tradicional ...

Sopar de Germanor

... al restaurant Cal Joan, davant mateix del local social de Can Cortès.



Les reserves per al sopar, com és costum, cal fer-les comunicant-se amb els soci/a Beneta Pardo o Josep Guerrero, al seu telèfon particular: 93 864 41 22 de 21 a 22 h fins el dijous dia 21 de febrer.



El menú serà una graellada de carn, precedida d'entremesos, amb les coses, begudes i postra com l'any passat.

Bus Nocturn

Qui no vulgui conduir de nit, pot passar-la en un autobús, viatjant en transport públic.

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha adjudicat a l'empresa Sagalés el servei de la línia N-70 que passa per Palau.

Però la relació amb Barcelona és molt desfavorable doncs el nostre poble queda en una part del recorregut que té sentit únic de circulació.

Els cotxes passen per la parada del quiosc de Can Cortès en direcció a Caldes, ja que el viatge a Barcelona es fa des de Caldes, per Sentmenat, Polinyà, Sta. Perpètua, La Llagosta, i l'autopista.

Triguen 63 minuts de Palau a Barcelona i 47 de Barcelona a Palau.

Barcelona	- - - - -	- - - - -	01:20	02:20	03:20	04:20
Palau	00:07	01:07	02:07	03:07	04:07	05:07
Barcelona	01:10	02:10	03:10	04:10	- - - - -	- - - - -

Per acabar-ho d'adobar, promocionant el turisme nocturn, el recorregut per Barcelona, tampoc és el normal, doncs van per la Ronda del Litoral, i deixen desateses les parades de l'avinguda Meridiana i l'estació d'autobusos de Sant Andreu.

La parada de Barcelona, és a la Ronda de Sant Pere, a la vorera de la llibreria Catalònia.

Es poden usar els títols de transport del sistema tarifari integrat; T-10 de 2 zones, i en passar per Caldes, iniciant-se el viatge en direcció a Barcelona, no cal tornar a pagar (per estrany que sembli).

Els detalls d'aquesta informació han estat obtinguts per e-mail: info@sagales.com.

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERRO-CARRIL

Calendari d'activitats per a l'any 2002

Gener
11-13 Sinsheim · 6a Trobada Indoor.
Març
3 Fed. Española · Asamblea General.
17 Fed. Catalana · Assemblea Gral. Ordinària.
17 Barcelona · Viatge tracció vapor (FGC).
Abril
?? Benicàssim · Trobada FC Farcha.
21 Fed. Catalana · Viatge anual.
22 Cornellà · *Jordiada* a Can Mercader.
Maig
?? Casarile · Trobada al *Ferrovia Rosmari*.
?? Com. Gironines · Fira de Fornells.
?? Vilanova · 15cna Trobada Vaporistes.
17-20 Barcelona · Viatge de Primavera.
30/5-2/6 Fed. Española · XL Congreso.
Juny
8-9 C. Estudis · XVIII 24 hores de l'Oreneta.
14-16 Cornellà · Marató del Trenet.
15-16,22-23 Le Bouveret · 21ème Festival.
23 L'Hospitalet · Trobada plaça Ajuntament.
20-1/7 Terrassa · VII Trobada Internacional.
Juliol
13 Palau · La Nit del Tren IX.
?? Vilanova · XI 12 hores nocturnes.
Agost
10-11 Vall d'Aro · Trobada a Santa Cristina.
31 Palau · Jornada de portes obertes.
Setembre
?? C. Estudis · Trobada a Sabadell.
22 El Masnou · Festa del Trenet.
28 Cornellà · Festa del soci.
?? Riba-Roja · XIII Encuentro.
?? Morop · 48è Congrés europeu a Karlsruhe.
Octubre
?? Via Oberta · II Trobada de vaporistes.
20 Cornellà · 13ª Trobada Internacional.
?? Museo Madrid · Dia del Tren.
Novembre
9 Palau · 10è Aniversari.
10 Jornada de la Via "0".

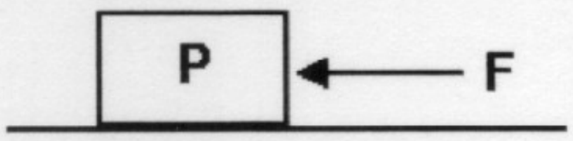


- El fregament (*rozamiento*) -

-III- continuació

Hi ha una altra forma de trobar el coeficient de fregament entre dos materials.

Si posem un objecte pla i polit **P** damunt d'una placa de base mes gran (poden ser els mateixos elements del cas anterior), i de mica en mica anem fent força **F** des d'un costat, per a fer-lo lliscar sobre la base, arribarà un moment en que es començarà a desplaçar.



Amb la força **F** aplicada, en aquell moment s'haurà neutralitzat el pes **P**.

Ara dividim **F** entre **P**, per saber el coeficient **k** de fregament estàtic que hi ha entre els dos materials.

$$k = \frac{F}{P}$$

Si per exemple, el pes **P** és de 10 kg, i per a començar a desplaçar-lo hem hagut d'aplicar una força **F** de 2 kg, voldrà dir que el coeficient és de :

$$k = \frac{2}{10} = 0'2$$

O sigui, el del ferro contra ferro.

Ara be, com que :

$$0'2 = \frac{1}{5}$$

Significa que **F** és la quinta part de **P**.

Només amb això, ja descobrim una cosa molt important :

Per evitar que les rodes del tren llisquin sobre el carril, l'esforç de fre o tracció no haurà de ser mes gran que una quinta part del pes que suporten.

Sembla molt senzill, i de fet no és massa complicat. Quan s'hi juguen fortes inversions de capital en els projectes i s'ha d'afinar molt els resultats, es fa intervenir mes paràmetres condicionants. Però un clar coneixement d'aquests principis elementals, ens ha de permetre dominar fàcilment les lleis de la mecànica, i molt especialment l'aplicada als ferrocarrils. *(continuarà)*

EuroCanvis?

Tan han canviat les coses amb l'entrada de l'Euro?... O no!

Han passat 63 anys, i una moneda amb la figura de la República, torna a ser de curs legal a Espanya (és l'Euro francès).

També la moneda amb un rei Borbó (l'Euro espanyol), és de curs legal a França, 213 anys després de la revolució que va canviar el Mon.

Son detalls que poden semblar importants, indicadors de que algunes coses estan canviant, però que realment no signifiquen res. Es una pura qüestió de la imatgeria paneuropeista que proposen els estats. Ni s'ha restablert la república espanyola, ni la cort borbònica (de moment) ha tornat a Versalles.

Quota dels socis

En virtut de l'acord pres per l'Assemblea General Extraordinària del 26/05/01, aplicant l'IPC anual del 2001, que ha estat del +2'7%, les quotes per a l'any 2002 resulten ser:

tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 13 anys	0	4'63
juvenil de 14 a 17 anys	0	16'05
numerari > de 17 anys	0	41'36
numerari pensionista	0	16'05

Els socis que no hagin proporcionat les seves dades bancàries, disposen fins al 30/06/02 per a fer l'ingrés corresponent al compte de l'associació:

Caixa de Catalunya
2013 0754 13 0200027993

CARNETS DE SOCI

Encara que sembli estrany, hi ha molts socis (alguns de molt antics) que no disposen del seu carnet del Tren de Palau, pel simple fet de que encara no han proporcionat una foto tipus DNI per a poder-lo fer.

Altres potser que l'hagin perdut... Tu ja saps quin és el teu número de soci?.

Tothom que es trobi en algun d'aquests supòsits, ara pot regularitzar la situació enviant la corresponent foto amb el seu nom escrit al darrera. No cal pagar res.

El dia que, per la causa que sigui, es faci necessària l'exhibició del carnet, no hi haurà excuses que valguin. Qui no tingui el seu carnet serà per pura negligència, o desídia (o per que tant se n'hi en fot), i no ens n'hem de compadir.

JORNADA SOLIDARIA DE LA VIA 0

Com sabeu, el que es rep de la participació dels viatgers durant la **Jornada Solidaria de la Via 0** es destina a una causa humanitària.

Com cada any, la corporació municipal, coneixedora de la realitat social del nostre poble i les seves associacions, és qui dona destí a la quantitat recaptada.



En aquesta ocasió també ha sigut **ADISPAP** l'entitat receptora.

L'Associació de Discapacitats de Palau-solità i Plegamans, assumeix amb medis propis, el trasllat de les persones impossibilitades físiques cap als tallers i centres de recuperació, en una ambulància especial adaptada.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 · 08184 · Palau-Solità i Plegamans – El Vallès Occidental – Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 47, març 2002

Les idees genials són aquelles que ens sorprèn que no se'ns hagin ocorregut abans. ***Noel Clarasó.***

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Fanal** nº 3 · Navarcles.
- **El Fogar** nº 2 · AFEVI de Vilanova.
- **Es Furgó Correu** nº 16 · Balears.
- **Hobby Tren** nº 100 · (per subscripció).
- **Información** nº 38 · Museu de Vilanova.

També hem rebut el llibre "Barri de la Font del Mont - Una il·lusió de 75 anys 1926-2001" de part del departament de relacions públiques de FGC.

Junta Directiva

Dissabte 23 de febrer a les 9 del matí, a Can Molinot, s'ha reunit la Junta Directiva acordant:

- Ratificar les altes i baixes produïdes des de l'anterior reunió.
- Encarregar la fabricació d'objectes commemoratius per al desè aniversari de l'entitat com l'aiguada de Tren de Palau a escala 1/87 i copes de vidre tallades.
- Formar una comissió organitzadora per a una exposició sobre els deu anys del Tren de Palau.
- Autoritzar la compra d'un frigorífic per substituir l'actual, avariat.
- Fixar la data de la propera reunió per al dia 6 d'abril.

Assemblea General Ordinaria de Socis

Amb la presència física o la representació documentada del 34'83 % de la massa social s'ha celebrat, el dissabte 23 de febrer passat, l'Assemblea General Ordinària de socis d'enguany. Després de la lectura de l'acta de l'assemblea anterior, s'ha llegit i repartit entre els presents un butlletí amb la memòria anual d'activitats, i un full amb el balanç i el pressupost econòmic. Tots aquests documents han estat aprovats sense cap comentari per part dels socis. L'assemblea ha acabat repassant en cercles de conversa informal els principals projectes, sense que n'hagi sortit la necessitat de fer-ne constar en l'acta cap altre punt.

Sopar de Germanor

Un cop acabada l'Assemblea, amb les senyores i/o familiars dels socis que han volgut venir, hem entrat al restaurant Can Joan (simplement travessar el carrer) on ja hi havia preparat un menjador reservat per a nosaltres. Ens hi hem reunit 20 comensals. Els temes de conversa, ja es poden imaginar. El menjar, molt bo, amb una cassoleta de peix i marisc, precedida pels embotits, amanides, escalivades i esqueixades de costum.



La vocalia d'instal·lacions està duent a terme la remodel·lació de la instal·lació elèctrica de les cotxeres de material i del taller mecànic.

Mes que d'una remodel·lació, es tracta de la veritable instal·lació ja que, la que ara es substitueix, per la forma com s'ha anat fent al llarg dels anys, ha de considerar-se provisional i a precari en molts sentits.

S'adopta la premissa de que tots els conductors elèctrics han de discórrer canalitzats en tot el seu recorregut usant canaletes visitables i caixes de connexions. A cada contenidor es disposa d'endolls suficients per a les necessitats previstes, i punts de llum seccionables individualment.

L'espai de les vies 9, 10 i 11 ha estat objecte d'un tractament especial en previsió de l'ús mixt que se li pensa donar. Per això s'ha estès la canaleta, els conductors i les caixes de connexions necessàries per a les línies d'altaveus, l'equip de projecció audio-visual i l'enllumenat de la pantalla. També es preveu un sistema d'il·luminació dual per aquest espai polivalent; el general d'intensitat gradual per a sessions audio-visuals, i un altre fet amb llums selectius fixos dirigits a les parets dels costats, per a les vitrines i plafons de les exposicions temporals o fixes i la biblioteca.

El taller, com és de suposar també disposa d'un sistema d'il·luminació general, un altre de selectiu per a cada màquina, i els endolls monofàssics o trifàsics segons el tipus de màquines-eina que tenim; la tronçonadora, l'esmoladora, el torn i la màquina trepanadora de banc.

Queden disponibles suficients endolls per a altres màquines portàtils, el transformador de soldadura, allargadors cap a l'exterior, etc.

Com es pot suposar, tots s'ha fet aplicant les disposicions del "Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión" en vigor.

Un cop estigui tot això acabat, el vocal preveu continuar amb la instal·lació elèctrica interior de la caseta de circulació, si per aquell moment ja disposa de les proteccions antivandàliques amb que s'està dotant a les dues casetes de fusta.

Altes i Baixes

Baixes 28-01-2002

115	Regina Saladie Cedo	voluntaria
116	Ricard Puig Vallès	voluntaria

MATERIAL MÒBIL

Automotor elèctric AE-BBo-301

Diumenge, 17 de febrer han començat les proves de tracció i funcionament dels equips elèctrics amb un sistema de regulació convencional per contactors.

Hi ha cinc punts de marxa per obtenir l'increment a salts discrets de la potència.

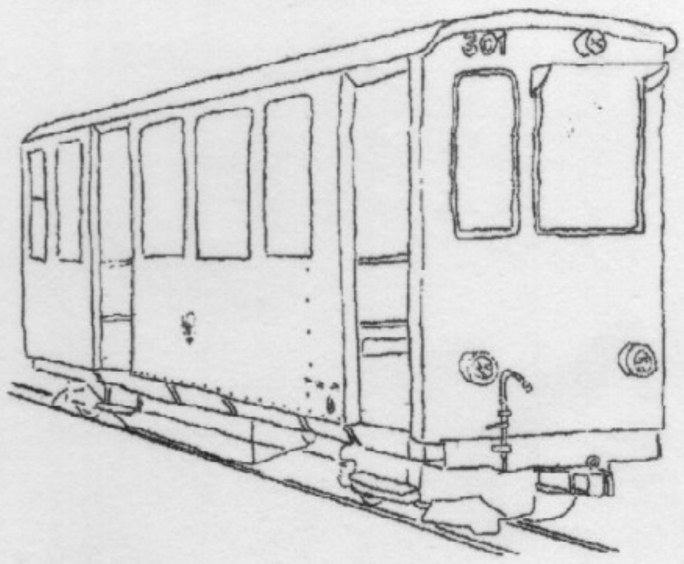
En aquestes cinc osques, es combinen diferents esquemes de connexió en sèrie o paral·lel dels dos motors amb la introducció de resistències o la seva connexió directa.

1	sèrie	R1	1/6	16%
2	sèrie	directe	1/4	25%
3	paral·lel	R2	1/2	50%
4	paral·lel	R3	3/4	75%
5	paral·lel	directe	1/1	100%

No s'ha previst la sobrealimentació dels motors, els quals son del tipus a excitació fixa amb imants permanents, d'una potència de 750 Watt i tensió de 24 Volt a corrent continu.

Els motors estan connectats a una placa de contactors en la que hi ha un contactor per cada una de les tres series de resistències, dos per a la combinació serie-paral·lel, i dos mes per a la inversió del sentit de marxa. Total, vuit contactors amb bobines de 24 Volt i contactes per a intensitats màximes de 100 Amper en regim continu (100%), 180 Amper al 30% o 400 Amper durant 80 segons, suficients per a motoritzar els dos bogies.

Alguns dels contactes estan equipats amb dispositius magnètics de protecció que desvien les espurnes evitant-se la formació d'arcs.



Els diferents temps de resposta a la connexió-desconnexió, comprovats que son de 20 i 10 milisegons respectivament, asseguren el funcionament de les parelles de contactors serie-paral·lel i marxa avant-enrera sense perill de curt-circuit.

La placa de contactors està controlada per una caixa de relés.

En aquesta caixa estan connectades les condicions d'accionament i/o enclavament dels contactors, així com les seves incompatibilitats. Una lògica cablejada impedeix la inversió de marxa fora de la posició 0, i errors de manipulació com l'aplicació simultània de fre pneumàtic i esforç de tracció. També es discrimina la selecció automàtica de cabina

donant prioritat a la primera "controla" que mogui l'inversor fora de la posició 0.

Una matriu de programació amb diodes de silici estableix les posicions de combinació determinades per dos commutadors rotatius; un per al regulador, i un altre per a l'inversor.

Un biestable a propòsit evita l'efecte del temps mort del salt entre posicions del commutador, impedint el repicar dels contactors que han de seguir accionats en posicions adjacents.

La "controla" provisional és una petita caixa amb els dos commutadors, unida a la caixa de relés per una mànega de longitud suficient per arribar a les dues cabines.

A part s'està desenvolupant un conjunt d'enclavament mecànic per a la manovella de regulació i la "granota" d'inversió, que rebrà els dos commutadors indicats.

Viatge en tren

Organitzat per l'AAFCB

Diumenge, 17 de març

Material Històric ex-Catalans d'FGC i de l'AAFCB

Tres tipus de tracció : elèctrica - vapor - diesel

4 cotxes de fusta + cotxe saló.

Locomotora elèctrica "Pachanga"

08:30	s. Barcelona Pl.Espanya
09:30	a. Martorell-Enllaç

Temps lliure per visitar l'exposició :

"FGC un segle i mig d'història".

Locomotora a vapor 209 "Monistrol"

10:35	s. Martorell-Enllaç
11:23	a. Monistrol de Montserrat

Locomotora diesel tipus 1600 Alsthom

11:37	s. Monistrol de Montserrat
12:45	a. Sallent
13:15	s. Sallent
13:25	a. Santpedor

Temps lliure per dinar *

Locomotora diesel tipus 1600 Alsthom

17:05	s. Santpedor
18:32	a. Martorell-Enllaç

Unitat elèctrica tipus 213

18:40	s. Martorell-Enllaç
19:22	a. Barcelona Pl.Espanya

* Al restaurant Can Llopis, de Santpedor : Amanida Catalana - Lluç a la brasa - Graellada de carn - Pastís de celebració - Vins, aigua mineral, copa de cava, cafè i gotes.

Viatge :	socis i acompanyants	13 Eur.
	no socis	19 Eur.
	infantil 4-12 anys	6 Eur.
Dinar :	(opcional)	15 Eur.

Les reserves s'han de fer al despatx de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona. Estació de França · Ala Sud. c/. d'Ocata, s/n Tel 93 310 52 97.



- El fregament (*rozamiento*) -

-IV- continuació

En els tres primers articles sobre el fregament hem repassat el concepte, la seva acció en forma estàtica o dinàmica, els mètodes per saber el valor del coeficient, alguns materials normalment usats, etc.

Fins ara, els exemples que hem posat eren de fregament per lliscament. A continuació veurem el fregament per rodolament.

En el rodolament s'ha de considerar que les dues superfícies només estan en contacte en un punt.

En teoria, el punt no té dimensió. És només un lloc geomètric.

Tots sabem que les potes d'una taula, si acabessin en una punta molt petita i prou dura, ratllarien el terra. El pes es concentraria en una superfície minúscula, i la pressió seria enorme.

La pressió **P** es la força **F** dividida per la superfície **S**.

$$P = \frac{F}{S}$$

Si la superfície **S** és un punt no hi ha superfície, és zero. Llavors la pressió seria :

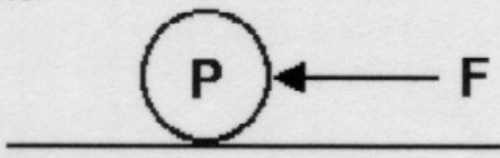
$$P = \frac{F}{0} = \infty$$

En la pràctica el punt, encara que molt petit, existeix. I a vegades no es tant petit.

En el rodolament, la roda (i tot el pes que hi ha al damunt) es concentra en el punt de contacte roda-carril, i com podem suposar aquest punt, encara que no el veiem, es prou gran com per que la via (en condicions estàtiques) no quedi marcada.

Però la pressió és prou gran per a que, quan una roda circula bloquejada, ràpidament es desgasta produint-se els temuts "plans de rodolament" (*planos de rodadura*).

Per tant, en el rodolament no hi ha d'haver mai lliscament. El punt de contacte ha d'anar canviant contínuament donant voltes. El fregament per rodolament serà únicament el que existeixi per la pressió en el punt de contacte.



Quant mes petit sigui el punt de contacte, menor serà el fregament, i al contrari; com mes gran, mes fregament.

Per això, materials tous que es deformen com la goma, donen un coeficient superior al que donen els materials mes durs, com l'acer.

A la pràctica, el coeficient de fregament per rodolament és unes 70 vegades mes petit que el de lliscament.

Això vol dir simplement que, arrossegar un tren amb les rodes voltant normalment, costa (en condicions dinàmiques, o sigui quan ja s'ha iniciat el moviment) un esforç unes 70 vegades menys que fer-ho amb les rodes bloquejades.

Si volem trobar el valor del coeficient, ho farem de la mateixa manera, que en els capítols anteriors, però el pes **P** serà una roda, o una bola.

Si anem augmentant la força **F** (aplicada a l'eix de la roda **P**) fins que comenci a voltar, tindrem el coeficient k de rodolament:

$$k = \frac{F}{P}$$

Si ho fem amb una roda de tren sobre una via, comprovarem que, per a mantenir el moviment en via recta horitzontal, només cal fer uns 3 kg de força **F** per cada Tm de **P**. O sigui que el coeficient haurà resultat ser de 0'003 (tres mil·lèsimes).

I aquest és el gran avantatge dels ferrocarrils; es transporten grans càrregues amb un esforç comparativament discret. Economia energètica i medi ambiental. *(Continuarà)*

Que és ...

Siderodromofobia

Miedo o fobia a los ferrocarriles, que impide viajar en ellos, incluso la simple visión de las vias.

El Periódico de Catalunya 11/02/02 p.10

Coneixeu el "*Belgatrotter*" ?

No, no és en Napoleón Bonaparte escapat de la batalla de Waterloo, encara que la seva targeta de presentació mostri una clara referència. Forma part del producte en l'activitat que professa com guia turístic als països del "benelux".

És un soci del Tren de Palau, en Jan Peter Diemar ("Yanox" per als amics -fixeu-vos en la cara-), que us mostra en safata l'Atomium de Brussel·les. Ell, però, ha canviat el sabre per un paraigües.



Quan penseu visitar Bèlgica, podeu comptar amb ell. Pot organitzar, a banda dels llocs mes comuns, interessants excursions en tren i tramvies, i visites a fàbriques de xocolata i/o cervesa.

Parla castellà, danès, alemany, anglès, francès, neerlandès, noruec i una mica el català, que entén al 90%, doncs com soci del Tren de Palau, cada mes llegeix (i comprèn el que hi diu) el nostre full informatiu Extensió Via 4.

Tel. 0032-(0)2-245 53 96.
Fax 0031-(0)2-245 38 73.
Mòbil 0032-(0)497 61 57 67.

Per pensar ...

En els cent anys d'història de l'automòbil, a tot el mon han mort 100 milions de persones, víctimes dels accidents de trànsit produïts per cotxes i motos.

Aquesta enorme pèrdua de vides humanes, és mes gran encara, que la produïda per totes les guerres i conflictes armats, que hi ha hagut dintre del mateix període.

Tan sols a l'estat espanyol, n'hi ha uns 2.500 cada any.

Si la vida humana te un valor, què és el que estem pagant a un preu tan elevat ?

Reflexionem-hi !!

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 48, abril 2002

Esforça't en el teu quefer
com si de cada detall que pensis,
de cada paraula que diguis,
de cada peça que posis,
de cada cop de martell que donis,
depengués la salvació de la humanitat,
perquè en depèn, creu-ho.

Joan Maragall

TREN de PALAU

1992 - 2002

- Xè Aniversari -

Ja hi som !!. Hem arribat al desè aniversari del Tren de Palau i de l'Associació d'aficionats que el fa possible. L'aplegament en societat d'un grapat de gent emprenedora a qui, segons sembla, no espanta gairebé res; ara fa deu anys que fan feina, enganxats per una afició comuna al ferrocarril.

L'any 1992, aquell Expo/Olímpic 92 de projecció espanyola internacional, hi havia qui estava per una altra tasca... Mentre es feien les proves del tren d'Alta Velocidad Española (AVE) s'anaven donant els primers passos per a concretar les idees que s'havien anat formant en el temps, en la imaginació dels seus promotors -un tren petit d'aficionats amb vocació de carrilet- i van crear la entitat jurídica -l'Associació- que l'havia de dotar dels recursos humans i tècnics.

Amb data 28 de maig es va signar l'acta de constitució, aprovant-se els Estatuts Socials. La reunió va tenir el caràcter d'Assemblea Universal, doncs hi van estar presents tots els socis, que en aquell moment només eren sis. Amb tots ells es va formar la Junta Directiva presidida per en Jordi Viñas i en Josep Lluís Viscarri com Sots-President, en Pere Mula com Secretari, Carles Recchia com Sots-Secretari, David Torrent com Tresorer i en Jaume Travessa com Vocal Cap d'Instal·lacions Fixes.

Els Estatuts i l'Acta fundacional es van portar a la Direcció General de Dret i d'Entitats Jurídiques per a registrar-los, i com que tot va estar conforme a la llei, el dia 26 d'octubre de 1992, el Director General va resoldre inscriure l'Associació en la secció primera del llibre de Barcelona, amb el número 13.650, del registre d'Associacions de la Generalitat de Catalunya.

D'altra banda, l'Ajuntament reunit en sessió de Govern el dia 5 d'octubre, va acordar "4.1 ... la creació d'un servei recreatiu a l'Hostal del Fum consistent en ubicar-hi un ferrocarril a escala, així com contractar la cessió de les instal·lacions necessàries amb subjecció al Plec de Condicions elaborat a l'efecte." Durant el matcix mes es van apuntar dos socis nous, el nº 7 i el nº 8.

El dissabte 2 de novembre es van posar els primers metros de la via nº1 del dipòsit de Can Boada-Enllaç, davant del primer contenidor, arribat pocs dies abans.

El 24 de novembre, la *Sección de Censos Tributarios de Barcelona* ens va atorgar el *Código de Identificación Fiscal* nº G6018.... I durant el mes de novembre es van apuntar 13 socis mes, arribant al nº 21.

El 3 de desembre, la *Delegación de Hacienda de la Província de Barcelona*, ens reconeixia la exempció de l'obligatorietat de recaptar i liquidar l'impost de l'I.V.A., i al dia següent obríem una llibreta a la Caixa d'Estalvis de Catalunya.

Van començar les despeses de compra de materials que, pagades per uns quants, van generar el conegut "Deute de Socis" que no va poder ser amortitzat totalment fins set anys mes tard, al 1999.

Aquest deute ja pujava, a finals de l'any 1992 a 678.308'- pessetes, i ràpidament va seguir pujant fins a 1.201.600'- pessetes a principis del 1993 per la compra del segon contenidor (vies 3 i 4), la impressió de 10.000 bitllets sistema "Edmonson" per als futurs viatgers ... i molt de ferro per a fer vies.

En aquell moment es va donar la opció, als socis nous que s'inscrivien, de pagar les quotes per anualitats avançades, i 25 d'ells van aportar d'aquesta forma unes altres 273.000'- pessetes. Al llarg del mes de desembre es van inscriure 21 socis, i a les acaballes de l'any 1992 ja n'hi havia 42.

Va ser un hivern molt fred. Els que veníem de Barcelona sortíem a les 7 del matí (mes d'hora que per anar a treballar), i quan arribàvem, en Viñas i en Pere ja hi eren. Ells soldaven vies, i els altres (molt pocs, no pas els 42) tallàvem travesses ... moltes travesses, amb una màquina tronçonadora que regalimava aigua (glaçada) per tot arreu. Si no anaves amb compte t'esquitxava la roba i quedaves ben xop!

Després traginàvem. Traginàvem molt. Terra, grava, sacs de ciment ... de tot. I així els tots els dissabtes i els diumenges.

El material mòbil (que fins aquell moment havia estat funcionant al Parc de l'Oreneta) es limitava a :

- locomotora diesel nº 1.601 de l'any 1991.
- locomotora de vapor nº 201 de l'any 1991.
- vagó de 2 eixos de vores altes de l'any 1991.
- vagó de 2 eixos de vores baixes de l'any 1991
- vagó de bogies tipus "P" de l'any 1992.
- vagó de bogies tipus "moble" de l'any 1992.

Quan ja vam ser mes colla, també ens quedàvem per les tardes, i quan a l'any següent, faltaven pocs dies per inaugurar el primer tram, continuàvem treballant a la via fins que ja era fosc, il·luminant-nos ¡amb llum artificial!, un fanal de carrer (vapor de mercuri) connectat al grup electrogen de soldadura ...

(continuarà)

S'ha celebrat ...

Les XXI Jornades de l'Acadèmia de Ciències Mèdiques de Catalunya i Balears al Vallès.

El passat dia 8 de març, l'Institut Ramon Casas i Carbó, de Palau-solità i Plegamans, ha estat la seu on mes de 600 metges i infermeres han donat a conèixer els treballs d'investigació i recerca que fan a partir del seu treball diari.

La posta en comú d'aquestes experiències professionals repercuteix directament en la millora del sistema públic assistencial.

El conjunt de la població, amb les autoritats municipals i les comunitats culturals i cíviques han donat un ampli suport a la trobada científica.

Tren de Palau ha distribuït, entre els participants a les Jornades, mil bitllets d'invitació (sèrie 60/65.000 de cartró verd) junt amb tríptics divulgadors de l'Associació i les nostres activitats.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Información** nº 39 · Museu de Madrid.
- **Información** nº 39 · Museu de Vilanova.
- **Manual de gestió ...** · Federació Catalana.
- **Març 2002** · Cornellà.

També hem rebut, de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, el **"Manual de gestió per a la creació, el desenvolupament i la dinamització de les associacions"**. Es tracta d'un complert "dossier" sobre les coses importants que els cal saber, com a mínim, a tots els membres de les Juntes Directives.

- REVISTER -

Per a l'exposició dels butlletins i revistes que rebem d'altres associacions, s'ha col·locat un revister al costat del taulell d'anuncis de la via 4.

Hi ha 8 compartiments per a revistes de mig format i 6 mes de format normal. Totes queden exposades amb la portada sencera a la vista, i a cada compartiment n'hi caben unes quantes. Els exemplars mes antics passen al arxiu general de publicacions i fons gràfic.

Amb aquest element es pretén dignificar sobre tot, el treball dels que fan possible les publicacions que rebem de les associacions, millorant el sistema que hi havia fins ara (clavades al taulell amb xinxetes, o penjades dins d'una bossa de plàstic), que de forma inevitable acabaven sempre per terra.

Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril

La Federació ha fet un pin metàl·lic amb l'escut de l'entitat; una silueta de Catalunya cuatribarrada, amb el nom de la federació i un fanal de màquina. El podreu obtenir en el Viatge a Reus.

3er Curs de Maquinistes per a locomotora 4221-9

Durant els diumenges dies 3, 10, 17 i 24 del passat mes de febrer, s'ha dut a terme el curs anunciat en l'EV4 nº 45 -gener 2002-.

Dels quatre socis participants, tan sols dos han assistit al 100%, i aprovat les pràctiques corresponents.

A partir d'ara, aquests dos socis, juntament amb els aprovats de les altres convocatòries, ja poden apuntar-se al torn de maquinistes que hi ha al taulell de la via nº 8 del dipòsit de Can Boada-Enllaç.

El pròxim curs es convocarà probablement per al mes de novembre o desembre.

Agrupament Ferroviari de Barcelona

En commemoració del seu desè aniversari, l'Agrupament ens han fet obsequi d'un estoig de plàstic amb la reproducció a escala H0 d'un conjunt de 2 vagons tancats de dos eixos amb garita de guardafrè tipus "Jf" de la RENFE.

Porten la numeració J.FHV 35640ST i J.FHV 39277 respectivament. El primer dels dos, va amb la inscripció "TRACCIÓN ELÉCTRICA DEPÓSITO BARCELONA" sobre la porta lateral.

Es tracta d'una sèrie limitada a 250 exemplars numerats, que ha fet especialment el fabricant "Electrotren", amb Ref. ES 1857, per a l'Agrupament Ferroviari de Barcelona.

L'estoig ve acompanyat del corresponent certificat amb el número de fabricació, i el nostre és el nº 0241.



Us presentem l'escut del Club Ferroviari de Caldes de Malavella. Si ens hi fixem una mica, reconeixerem immediatament la locomotora que hi figura al centre. Es igual que la "Palau" del ferrocarril Mollet-Caldas. L'any 1888, La Maquinista Terrestre i Marítima en va fabricar dues d'iguals, la nº 5 i la nº 6. Quan aquestes màquines van arribar al M.C. s'els hi va posar els noms de "Palau" i "Caldas", corresponents a les estacions de Palau-solità i Plegamans, i Caldes de Montbui.

Com que el simbolisme és matèria d'intriga i misteri, algú podria explicar el significat d'aquesta màquina en el segell del Club Ferroviari de Caldes de Malavella?

Pot ser un cas de voler fer passar bou per bèstia grossa (com que es diu igual, ja va bé), o un altre cas - menys probable - de magnífica ignorància sobre la historia dels ferrocarrils a Catalunya, o pot ser que sigui el cas d'un fervorós homenatge que ens fan els amics de La Selva vers el nostre recordat "Calderí".

Viatges en tren

a) Organitzat per la

Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril

Diumenge, 28 d'abril

Viatge al Reus Modernista amb tren històric

Locomotora Alsthom 7652 i cotxes de la sèrie 6000 restaurats.

Sortida de Terrassa al voltant de les 8 del matí, fent parades a Sabadell, Barcelona-Sants, L'Hospitalet, Cornellà, Martorell, Vilafranca del Penedès i Reus.

- Visita de la seu dels Amics del Ferrocarril de Reus.
- Visita guiada als principals edificis modernistes de la ciutat.
- Recepció a l'Ajuntament.
- Visita a l'interior del Teatre Fortuny.
- Dinar al restaurant "El Celler del Raïm".

- Menú -

Aperitiu amb vermut de Reus.

Amanida del ganxet (patates, mongetes, tonyina, bacallà i romesco).

Fricandó de vedella amb bolets.

Vi, aigua i cafè.

Els preus son:

Tot complert ..... 43 Eur.
Només viatge ..... 25 Eur.

Es vendran bitllets a l'estació de Can Boada, a les hores de funcionament del Tren de Palau i a totes les associacions federades. En el moment de la compra es lliurarà un resguard numerat i certificat que serà canviat, dalt del tren, pel bitllet definitiu. La informació complementaria sobre els horaris de pas del tren especial, es donarà personalment per telèfon, als que s'hagin apuntat a l'excursió.

b) Organitzat per la

Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona

Del 17 al 21 de maig

Viatge de Primavera al "desfiladero de La Horadada" i Madrid

Programa:
Tren nocturn de Barcelona a Burgos.
Autobús de Burgos a Traspaderne.
Visita al material de la *Asociación Burgalesa*.
Tren de la *Asociación Burgalesa* entre Puente del Ebro i el congost de La Horadada.
Retorn a Burgos en autobús.
Tren de Burgos a Madrid.
Allotjament a l'Hotel Chamartín ****.
Viatge Madrid-Aranjuez-Madrid en el *Tren de la Fresa*.
Visita guiada per les instal·lacions i línies del Metro de Madrid.
Tren nocturn de Madrid a Barcelona.
Preu aproximat : 420 Eur.

Inscripcions fins al 20 d'abril, deixant una paga i senyal de 120 Eur. a la secretaria de l'AAFCB c/. Ocata s/n Estació de França·Ala Sud
Tel. 93 310 52 97 Fax. 93 268 20 22

Més sobre la Via 0...

En la passada Jornada de Solidaritat de la Via 0, hi ha hagut dues anècdotes simpàtiques!

La primera és que una associació va decidir lliurar la seva recaptació a la Marató de TV3, i com que la "Jornada" és una activitat programada per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, la Fundació La Marató de TV3 ha interpretat que es tractava de la recaptació de totes les associacions federades.

Per aquest motiu ha lliurat el certificat corresponent a totes i cadascuna d'elles.

A nosaltres també ens n'han donat un, moltes gràcies.

Com sabeu, amb tot el respecte per la Marató, nosaltres d'acord amb la regidoria de serveis socials, la lliurem a una causa mes petita, mes pròxima, del poble, i aquests any ha sigut per ADISPAP.

La segona anècdota és que, una coneguda revista espanyola de trens, modelisme i maquetes, ha anunciat la Jornada de la Via 0 celebrada al Tren de Palau com si fos una cosa particular nostra, ignorant que es tracta d'una activitat organitzada per la Federació, amb un àmbit territorial molt mes gran.

Altes i Baixes

Baixes 09-03-2002

25	Fernando Esteban (fill)	voluntaria

Inventos Científicos del Capitán Lettuce s.65



Tiempo ha que el erudito profesor no dirige la atención de sus estudios a nuestro ferrocarril. Exactamente desde el nº 29 de EV4, en Julio del año 2.000. La pertinaz seguía de ideas ha llegado a su fin.

Hoy el capitán Lettuce nos presenta un completo programa mixto de ensayos para pruebas de aceleración, frenado e impacto combinados.



Como puede comprobarse en el "blue print" del proyecto, el escenario de ensayos se ubica en la trinchera de la sección 11ª del Tren de Palau, requiriéndose en el mismo, el concurso activo de algunas rocas atrevidas, así como de ciertos animalillos observadores en funciones de auditoria y arbitraje.

TREN DE PALAU DE PLEGAMANS - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortés", c/. Camí Reial, 56 - 08184 - Palau-Solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: Instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins. http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 49, maig 2002

Pensar les coses dues vegades, per treballar la meitat. Quan un problema està ben plantejat, la seva solució apareix amb evidencia. Un savi xinès deia això : "... medil dos veses; coltal una. Si tú medil una ves, coltal dos ...".



S'acosta la festa, i en la darrera reunió de junta, s'ha format les comissions organitzadores per a intentar tenir-ho tot previst.

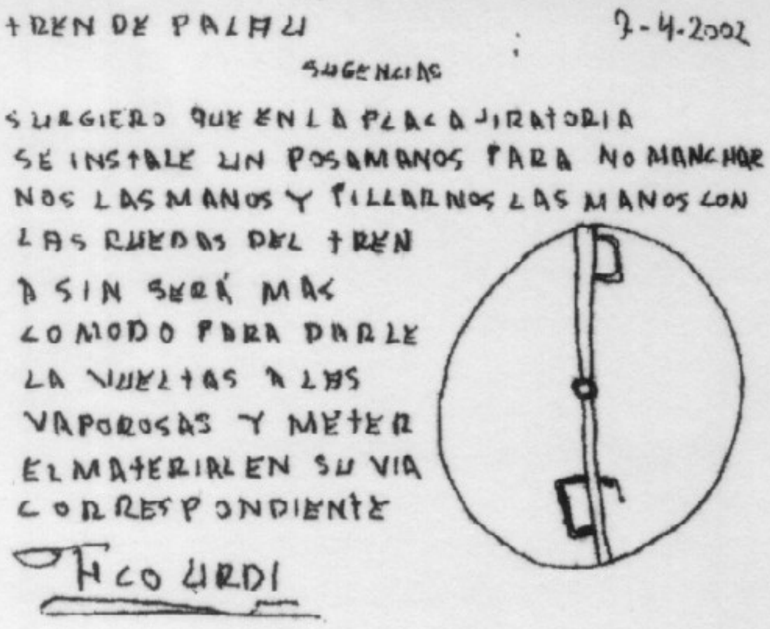
Aquesta vegada coincideix amb l'any de l'aniversari de l'associació, i volem fer quelcom d'especial per a tots aquells que ens acompanyin al sopar o participin en la circulació, ja sigui que vinguin a títol personal, o en representació d'una entitat. Estem preparant coses, i no direm gaires detalls perquè volem que sigui una sorpresa agradable.

El pròxim mes de juny donarem el programa complert, el menú i la forma de fer les reserves per al sopar.

De moment, el que es pot dir es que reserveu la data en la vostra agenda personal, el 13 de juliol es per a La Nit del Tren.

BUSTIA DE SUGGERIMENTS

La bústia que hi ha al portal de la via 4 del dipòsit s'utilitza tant poc, que hem tingut feina en trobar on estava guardada la seva clau.


TREN DE PALAU 3-4-2002

SUGERENCIAS

SURGIERO QUE EN LA PLACA GIRATORIA SE INSTALE UN POSAMANOS PARA NO MANCHAR NOS LAS MANOS Y TILLARNOS LAS MANOS CON LAS RUEDAS DEL TREN Y SIN SERÁ MAS COMODO PARA DARLE LA VUELTAS A LAS VAPOROSAS Y METER EL MATERIAL EN SU VIA CORRESPONDIENTE

FCO JORDI

TREN de PALAU

1992 - 2002

- Xè Aniversari -

prehistòria

Hi ha una part de la nostra crònica, que és pot compilar repassant caixes de documents, fotografies i en general, amb el record que tots mes o menys en tenim, i que forma la memòria col·lectiva de l'entitat. Però hi ha una altra part, desconeguda pel comú dels socis, viscuda per molt poques persones, de la que no hi ha cap mena de documentació per tractar-se d'un temps anterior al naixement del Tren de Palau. És la seva prehistòria.

Tot comença amb les persones, i aquestes, amb la seva afició als trens, que els hi ve de sempre!

En Pere Mula, des de molt petit va aprendre els detalls dels trens, observant-los amb atenció des del seu observatori a l'estació de Navàs, origen innegable de la predilecció confessada pels FC. Catalans i, en general els de via estreta. En Jordi Viñas, un mecànic autodidacta i pragmàtic, d'aquells que sempre tenen solució per tot, capaç de fer gairebé qualsevol cosa a partir d'un tros de ferro. Ell tot sol, sense conèixer ni pertànyer encara a cap associació de trens, va començar, l'any 1979, la petita locomotora 1-5-0 "Marta" que avui coneixem.

I els dos, en Pere i en Jordi, es van trobar, no podia ser d'una altra forma, al Centre d'Estudis Modelisme Vapor. Aquella associació pionera dels trens de jardí, que a finals dels anys setanta, quan les locomotores de vapor arribaven amb els seus trens a la fi d'una època, va propiciar-ne una forma de renaixement encunyant el terme "Vapor Viu".

El president del "Centre", en Marcel Fernández, havia acabat de construir la locomotora a vapor 606 de MZA a escala 1/6'6 que va ser decisiva per animar l'afició als trens tripulats. Quan va començar a construir-la, cinc anys abans, no hi havia normes definides.

D'aquesta escala de reducció de la via de la RENFE, surt la via de 254 mm. Una mida que, per poc, no arriba a la norma europea NEM 020, de l'any 1978, que determina 10¼ polzades (260 mm). Per això, des d'aquell moment, les vies i el material mòbil que s'ha anat fent al nostre país, s'ha adaptat per a ser compatibles a la mida del circuit pioner.

Deu anys mes tard, a finals dels vuitanta, el ferrocarril del "Centre" al Parc de l'Oreneta s'havia quedat petit. Hi havia la necessitat imperiosa de créixer i, una de les alternatives possibles era buscar un espai mes ampli en un altre lloc, fora de Barcelona. Es van visitar alguns de possibles com Tordera, però tots quedaven massa lluny, o be la orografia del terreny era molt accidentada.

Entre tant, en Pere s'estava fent la màquina 201 en una habitació de casa seva, un bloc d'habitatges a Ripollet. L'habitació, primer havia estat ocupada per una maqueta de trens a escala H0e (via mètrica, naturalment), però el "veneno" del vapor es tant poderós, que ràpidament va foragitar la maqueta.

Una locomotora a escala 1/4 es pot començar a construir en un pis, però arribarà un moment en que caldrà pensar com baixar-la al carrer un cop acabada. Una grua pel balcó? L'ascensor... El cas és que en Pere i la seva família se'n van anar a viure a una caseta unifamiliar, amb jardí i garatge, a Palau de Plegamans. Casualitat? ... no se sabrà mai, però el problema estava resolt!. Aquell va ser un moment crucial per a la posterior història del Tren de Palau.

Els diumenges els venia a visitar el seu pare, el Sr. Antonio Mula, que l'hi agradava molt caminar i conèixer els voltants del poble. En un dels seus passeigs va descobrir el parc de l'Hostal del Fum i, com que sabia que els del Centre estaven buscant un espai per als trens...

Van venir, s'ho van mirar, i semblava que hi havia bones possibilitats, però va coincidir que en aquell moment es va obtenir l'ampliació del circuit del Parc de l'Oreneta, solucionant-se el problema d'espai. No era l'ampliació que ells desitjaven, però va ser suficient per abandonar qualsevol altra idea.

Entre tant, en Jordi ja havia acabat una altra màquina, la 1601, i en Pere la 201. Les dues corrien els diumenges al parc de l'Oreneta. Com que son màquines grans que necessiten quilòmetres i horitzons amplis, els seus amos seguien pensant en l'Hostal del Fum.

Potser el mes convençut era el Sr. Antonio, que sense defallir, se'n va fer un tip d'esperar audiències i gestions a l'ajuntament de Palau.

A la mateixa idea, també s'hi van incorporar altres amics d'en Pere, companys de moltes de les seves sortides "carrilaires", i entre tots es va anar perfilant el projecte i el traçat del futur Tren de Palau.

Es va fer una promoció, presentant-se el projecte al poble i als amics, en una conferencia amb vídeos i diapositives a l'auditori de "Can Cortès".

Ja hi havia la gent, el material, el lloc i les ganes. Ara només faltava fer quelcom per a que tots aquells elements coincidissin en l'espai i el temps. Es va fer el que calia, i van coincidir!.

(continuarà)

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Asafer** nº 83 · Manresa.
- **BML BERRIAK** nº 9 · Azpeitia

Junta Directiva

- extracte del -

ACTA DE LA REUNIÓ 6/4/02

En relació a la festa La Nit del Tren del desè aniversari, a celebrar el dissabte 13 de Juliol del 2002:

La circulació estarà regulada per les ordres pilot i els senyals lluminosos, amb un cap de circulació com persona principal de referència, que serà rotatiu amb els següents torns:

des de	fins a	nom
16:00	17:00	Francisco Urdi
17:00	18:00	Jaume Travessa
18:00	19:30	Manuel Fuentes (a)
19:30	23 :59	(b)
00:00	01:00	Lluís Fernández
01:00	02:00	Jordi Marin
02:00	03:00	Pere Mula
03:00	...	(b)

(a) Bloqueig telefònic de tres estacions.
(b) El cap de circulació és la persona portadora de les ordres pilot.

S'anunciarà al públic, per medi d'un cartell il·luminat, que la circulació dels trens estarà molt reduïda, o suspesa, durant el sopar.



Es segueix treballant en la protecció antivandàlica de la caseta de recepció. S'ha muntat el marc de la finestra, i aviat podrà tancar-se per a que no s'hi pugui entrar. Seguirà després la porta i les parets laterals i posterior. Amb això quedarà totalment blindada i protegida.

S'ha començat la instal·lació elèctrica de la caseta de circulació, amb la reconnexió dels senyals lluminosos i el muntatge de canaletes per a conductors que ha de facilitar la instal·lació d'equips de control, comunicacions, megafonia, etc.

També s'ha reparat el cable del senyal d'entrada a CB, tallat involuntàriament durant la cimentació dels senyals de limitació de velocitat al pas pels canvis.

Al safareig del pati de vies del dipòsit, s'hi ha instal·lat un armari folrat de formigó dintre del que hi ha les aixetes. Això fa que, exteriorment no quedi cap element vandalitzable i l'aigua sempre ben tancada.

S'està pintant la part exterior perimetral dels contenidors que formen el dipòsit de material, en color "Titan - verde carruages", i es vernissarà els ràfecs de fusta, posant també unes plaquetes amb els números de les vies. També s'envernissen els dos pannells exhibidors de tres fulls en forma de biombo, per a tenir-los preparats per a exposicions.

S'ha fet circular el tren herbicida ja que, després de les pluges, la herba ha crescut de forma espectacular, i la via començava a presentar una imatge d'abandonament. Una mica d'herba en algun punt a vegades fins i tot fa bonic, es agradable la via amb gespa i ens fa recordar el tren d'Olot.

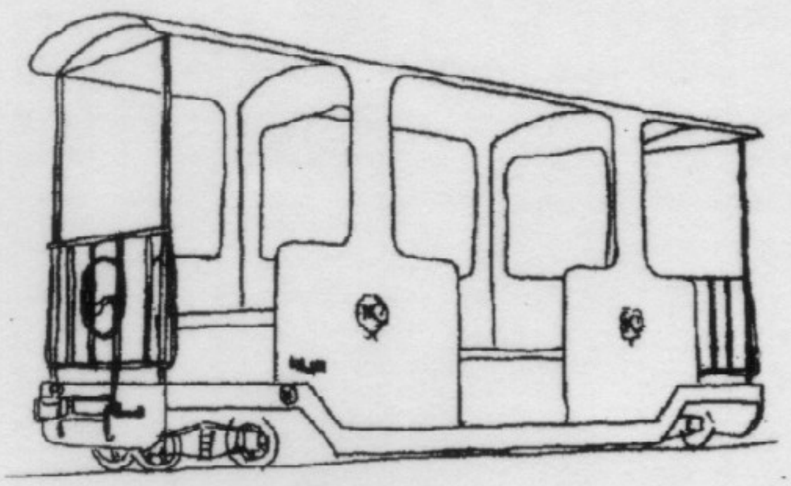
Societat

Un estudi encarregat pel Consell Comarcal del Vallès Occidental a una empresa especialitzada, per valorar les possibilitats turístico-culturals dels municipis de la comarca, destaca que a Palau-solità i Plegamans hi ha quatre entitats adients al perfil buscat per l'estudi. Aquestes son: La Fundació Folch i Torres, La Fundació Clos (campus arqueològic), l'entitat literària Quatre Pins, i el Tren de Palau.

Per aquest motiu, ens demanen confeccionar algun tipus d'elements, material gràfic d'exposició i divulgació, que es trobi sempre a punt, disponible per a presentacions.

MATERIAL MÒBIL

- **Locomotora Associació**: s'ha fet les connexions provisionals per a l'encesa elèctrica del motor, i l'alternador per a la càrrega de la bateria. També pot funcionar el compressor per a comprovar fuites en la instal·lació pneumàtica que s'ha de fer. S'han comprat els llums de posició. Està ja llest l'envolvent del morro del motor, i es treballa en les seves portelles d'accés.
- **Nou cotxe de viatgers aa863** : El dissabte dia 6 d'abril va arribar el nou cotxe de viatgers aa-863. Es tracta d'un exemplar cobert, seguint el mateix estil dels seus predecessors bb-851 i bb-852, amb els que forma una composició de cotxes coberts. El nou vingut es distingeix clarament dels seus altres dos germans perquè ve pintat en color marró i per ser de primera classe, les sigles "aa", i els seients encoixinats així ho denoten. El seu propietari i constructor, en Pere Mula, diu que de moment ja n'hi ha prou.



- **Locomotora 060 "Big Viñas"** : Passat el seu primer any de funcionament, aquesta peculiar locomotora ha estat reajustada, modificant-se algunes parts i reparant-ne d'altres. Com que es tracta d'un model únic sense precedents, que incorpora idees i formes de fer pròpies i originals del seu constructor, es absolutament normal l'aparició d'algun que altre problema. Sobre tot els deguts al comportament dels materials. Ara ja esta tot solucionat. S'ha refet els cilindres, la distribució i el rescalfador.
- **Automotor 301** : Es segueix fent proves de tracció, i optimitzant les resistències elèctriques. També s'ha dissenyat i fabricat un mecanisme d'enclavament per al regulador, la "controla", usant tècniques CAD CAM (disseny i mecanització assistits per computador).



De Sant Vicenç de Castellet ens arriba una carta en la que, el seu president ens informa de la constitució d'aquesta nova associació d'aficionats al ferrocarril. Estan fent una maqueta H0 de l'estació i platja de vies de Sant Vicenç de Castellet corresponent als anys 60/70, i molt aviat, del 26 de maig fins al 16 de juny celebraran l'inauguració del seu local social amb una exposició sobre el present i el passat del ferrocarril al seu pas pel poble.

La seva adreça és: Plaça Generalitat, s/n Ap. de Correus nº 91- 08295 Sant Vicenç de Castellet · El Bages · Barcelona Tel.: 659 09 32 26.

VANDALISME

Un cop mes, l'acció dels brètols s'ha dirigit a les instal·lacions del Tren de Palau.

Durant el mes d'abril passat, ha rebut la caseta de recepció a l'estació de Can Boada, en la que hi han entrat per la finestra, han fet foc a dintre, i fins i tot hi han defecat.

L'armari de comandament del senyal d'entrada CB també ha estat novament arrencat de la seva base de ciment, quedant amb els cables arremangats.

La via ha estat objecte de diversos sabotatges, el mes agosarat va ser aquell que ens la vam trobar aixecada amb interposició de varies pedres molt grans per sota; una acció que, pel propi pes de la via i de les pedres, s'ha d'haver fet entre varies persones una mica fortes.

Un fanal de Can Boada-Enllaç, amb el coll de la lluminària doblegat i trencat.

Seguim? Ja no comptem, per no deprimir-nos mes, les coses que ens trobem a diari, com els bancs moguts de lloc, trossos d'ampolles de vidre, escombraries escampades per les andanes i el pati de vies...

Als viatgers que, mentre s'esperen per al primer viatge, ens veuen recollir la brossa els diem que abans de començar a jugar a trens, juguem una estona a fer d'escombriaires. Ells riuen, nosaltres acabem la feina.

associació

La paraula associació ve d'associar-se, de fer-se socis l'un de l'altre, de compartir esforços, riscos, èxits i fracassos. El mòbil d'una associació es sempre el mateix; ajuntar recursos individuals per assolir aquells objectius que serien inabastables de forma unipersonal.

La bona salut d'una entitat apareix reflectida en detalls insignificants, que a vagades poden sorprendre als seus mateixos protagonistes. Un exemple que ha passat fa poc.

Diumenge dia 31 de març d'aquest any. Havia plogut els dies anteriors i seguia plovent. Naturalment no hi va haver circulació de trens aquell diumenge. Ni tan sols es va moure una sola roda del material mòbil.

Però a l'hora de l'esmorzar, el que fem cada diumenge a les 9 del matí al pati de vies del dipòsit, ens hi vam trobar 13 socis i dos acompanyants. I cal preguntar-se; per a fer que?

Que cadascú pensi el que vulgui, però hi ha qui diu que això és un termòmetre de la bona salut de l'associació.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats : Instal· lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 50 · juny 2002

A vegades, el sentit comú és el menys comú de tots els sentits.



Dissabte 13 de juliol
- Programa -

Pel matí, després d'esmorzar com cada dissabte a Can Molinot, donarem els darrers "tocs" (neteja, pintura, instal· lacions especials) per a que tot estigui a punt per a la Nit del Tren.

Esperem rebre els amics d'altres associacions i/o els qui aportin material mòbil, per ajudar-los a descarregar i preparar-lo.

Els qui es quedin a dinar, si volen podran fer-ho tots junts.

A mitja tarda s'obrirà la taula de recepció. En ella, les "tietes" lliuraran el tiquet per al sopar als qui el tinguin reservat. Com cada any, es donarà el cartell de la Nit del Tren, fet pel nostre soci en Josep Guerrero.

Hi haurà també disponibles, alguns elements commemoraries del desè aniversari que celebrem aquest any. No diem aquí de que es tracta, doncs ha de ser una sorpresa, encara que, segurament, passarà com en "el secret de l'ametller : que el sabia tot el carrer".



Durant la tarda es farà tot tipus de circulacions d'exhibició, utilitzant la màxima varietat de material possible.

El control estarà a càrrec d'un cap d'explotació rotatiu per torns.

S'establirà, el sistema de bloqueig telefònic en tres estacions, a càrrec de socis antics ferroviaris, que ho faran amb tota la seva gran professionalitat, emprant el llenguatge i llibres de telefonemes reglamentaris de la RENFE.

Cap al tard s'hi afegirà l'ambientació musical "en viu" a càrrec de la banda de Dixie, ampliada aquest any amb motiu de l'aniversari.



En un moment determinat, es convidarà tothom a prendre els trens i traslladar-se a l'estació d'El Clot-Mirador. Tots els trens faran cap a aquesta estació en la que hi haurà un "micro-concert".

De retorn al dipòsit, ens trobarem les taules ja preparades per al sopar, que constarà del següent :

- menú -

Primer

Amanida de bacallà esqueixat amb favetes tendres i patates al caliu.

Segon

Botifarra blanca i negra artesanals amb mongetes de la granja.

ò

Supremes de nero al "papillote" i verdures.

Postres

pastís de pera, poma o carabassa

Vi, cava, cafè i licors.

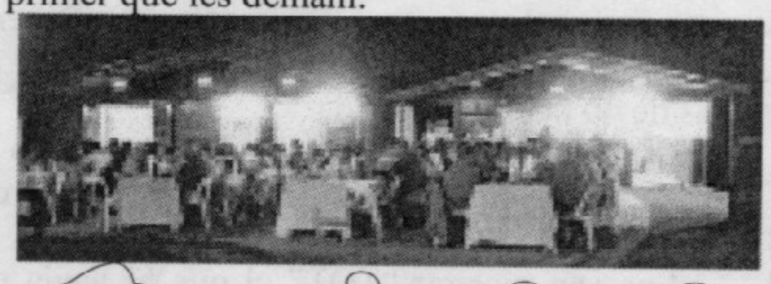
Preu : 30 Euros

El segon plat s'ha de dir al moment de fer la reserva.

El nombre de places per al sopar, està limitat a 100 persones, per l'espai disponible.

Es poden fer les reserves trucant per telèfon al vocal en Josep Guerrero, o a la seva senyora (que també és sòcia del Tren de Palau) na Beneta Pardo, al telèfon 93 864 41 22, de 21 a 22 hores, fins al dia 7 de juliol.

El pagament es farà el mateix dia, fins a les 21 hores, a la taula de recepció. A partir d'aquest moment, les reserves que no hagin estat abonades, quedaran disponibles per al primer que les demani.



Societat

11ena Mostra de Turisme de Vallès Occidental
Sabadell del 24 al 26 de Maig del 2002

La Cambra de Comerç de Sabadell ha presentat aquesta mostra a la Plaça de Sant Roc, al costat de la Rambla. L'ajuntament de Palau-solità i Plegamans hi ha participat amb un "stand" de 24 m^2 sota el lema:

"DESCOBREIX PALAU"

En ell, es fa una suggestiva proposta per acostar-se a la nostra vila i conèixer a fons la seva història, present i futur, a traves dels propis atractius culturals, turístics i gastronòmics.

Amb la "Guia de Palau", mes una representació de l'activitat i les entitats locals formada pels Quaderns de Cultura de Quatre Pins, el castell-museu de la Fundació Folch i Torres, el campus arqueològic de la Fundació Clos, i el Parc de l'Hostal del Fum amb el Tren de Palau, es presenta un ampli ventall de possibilitats amb una oferta atraient per als visitants.

Per aquest motiu, s'ha celebrat dues reunions a l'Ajuntament, els dies 14 i 22 de maig, amb els regidors Srs. Josep Mª Castany i Antoni Vila, junt amb persones de les mencionades entitats, per organitzar la representació a la Mostra.

El Tren de Palau hi ha aportat la locomotora "LAIA" amb un vagó de vores altes, i la edició d'un tríptic i un cartell de 650 x 450 mm, dels que se'n han fet 1.000 i 500 còpies respectivament.



15 de desembre del 2.001

Visites de Grups

1 de juny : Amb motiu d'haver-se celebrat el torneig anual de futbol sala que fan els cossos de policia d'arreu de l'estat, hem rebut una representació de la Royal Police de Gibraltar, la Policia Local de Torremolinos i la Guardia Urbana de Palau-solità i Plegamans.

1 de juny : El mateix dia, l'Associació de Veïns del Pla de l'Alzina, ha celebrat la 4ª Bicicletada Popular al Parc de l'Hostal del Fum, havent-se fet també la circulació del tren per invitació nostra, com fem, un cop a l'any amb totes les entitats de la vila.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 31 · El Masnou.
- **Carril** nº 57 · AAFC Barcelona.
- **El Fanal** nº 4 · Navarcles.
- **Hobby Tren** nº 103 (per subscripció)

MATERIAL MÒBIL

- **Automotor 301 :** s'ha muntat i comprovat les dues controles amb els enclavaments electromecànics.





- El fregament (*rozamiento*) -

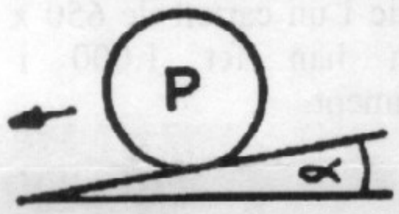
-V- continuació

Continuem amb el tema desenvolupat als números precedents 42, 45, 46 i 47. Vam acabar dient que , per mantenir el moviment de rodolament en una via recta horitzontal, només cal fer uns 3 kg de força F per cada Tm de P, o sigui un coeficient de tres milèssimes (0'003).

Això vol dir que; en un pendent de tres mil· límetres per metro, un cop iniciat el moviment, els vagons desfrenats se'n aniran tots sols rodolant lliurement pendent avall.

El pendent de 0'003 equival a :

$\alpha = \text{arc tg } 0'003 = 0'17^{o}$



Quan la inclinació del pendent augmenta fins superar una mica el coeficient de fregament, aquest queda neutralitzat i l'esforç **F** esdevé zero. Les rodes volten soles sense aplicar l'esforç **F**.

La realitat, no sempre és tan exacta, i aquest coeficient es mes gran quan la via i les rodes no estan ben polides. Si augmenta el coeficient de fregament, es notarà que farà falta mes potencia per a fer circular el mateix tren pel mateix traçat i velocitat.

Per saber quin es el coeficient d'una via concreta, es pot fer una prova pràctica que consisteix en empentar un vagó des d'un pla horitzontal, en direcció cap a una rampa, fins trobar el punt en que, deixant d'empentar-lo, se'n torni tot sol cap enrera.

En aquest punt es mesura el pendent de la via, en mil· límetres per metro, i aquest serà el coeficient de fregament del conjunt via + vagó.

A part de les rodes i la via, en un vagó també hi ha el petit fregament (a vegades no tan petit) produït en els coixinets i les seves juntes d'estanqueitat, quan en porten. Son les resistències passives.

La denominació general "coixinets" es per als de tipus de fricció, ja siguin fets amb metall blanc, o bronze fosforos. Quan son del tipus de rodolament, per boles o corrons, se'n diuen "rodaments".

Si es vol conèixer només el coeficient del conjunt via i roda, sense que intervinguin les resistències passives dels rodaments i les juntes, es pot fer la mateixa prova, però tan sols amb un eix damunt de la via. O sigui l'eix tot sol amb les seves dues rodes, i res mes, ni bogie ni vago.

Fins aquí hem repassat els mínims coneixements que tots els aficionats al ferrocarril hauríem de tenir sobre el fregament.

(Continuarà)



TREN de PALAU

1992 - 2002

- X^{è} Aniversari -

Vivències personals

- Això ha d'estar per aquí, Toni. No pot ser gaire lluny, jo giraria a l'esquerra cap avall, cap a la riera.

Havíem fet aquella carretera de Caldes un munt de vegades, des de feia anys.

El pas per la zona de Gallecs, amb la visió dels camps ben treballats, sempre m'havia fet sentir com en un espai o un temps llunyà. Era un tresor que, igual que les estacions del Mollet-Caldes, poc a poc s'anava perdent diluint-se entre polígons industrials.

Les indicacions que m'havien donat ens semblaven imprecises.

-Després de la masia Julià, cap avall, veureu un pi en mig del carrer... al fons, és al costat d'un "container" verd-.

Jo m'imaginava un "container" d'escombraries, però allà no n'hi havia cap.

Feia uns mesos que havíem anat a la conferència de presentació del Tren de Palau, on vam veure uns vídeos de trens anglesos operats per aficionats, i fotografies d'una locomotora tipus 1.700 de MZA en construcció.

En Josep Lluís m'havia dit que el tren seria de 80 cm d'ample (mes tard vaig comprendre que no es referia a la via), que seria el de recorregut mes llarg d'Europa, i que es formaria una associació oberta, no elitista, en la que hi tindria cabuda tothom.

-Doncs això ha d'ésser ací dins, entrem-hi.

Era una tanca metàl· lica davant d'un ampli jardí, que s'havia anat transformant prenent un caire rústic. Males herbes i fang per tot arreu.

Vam entrar amb el cotxe dins del parc, buscant un contenidor d'escombraries de color verd... I el vam trobar!. No era però d'escombraries, si no de transport intermodal; dels de 40 peus de llargada.

Dintre del container hi havia 4 dels 6 o 7 socis que en aquell moment formaven l'associació.

Ens van mostrar "TOT" el que hi havia en aquell moment. Sacs de ciment, totxos, perfil de ferro laminat, pics i pales. També hi havia una màquina de vapor, una altra de Diesel, i alguns vagons. Una tronçonadora per tallar el ferro, un transformador de soldadura, i una formigonera desbaratada.

Aquell dia encofraven un planxé de ciment per integrar-hi els primers metres de la via 1.

Amb en Josep Lluis vam recórrer tot el parc, mes d'una hora, escoltant les indicacions de per on hauria de passar la via.

Des del turonet del mirador ens vam deixar encisar per les seves apassionades explicacions. I vaig recordar un moment històric que havia llegit; quan Mr. Pearson, promotor dels FC de Catalunya, va dir mirant cap al Vallès des del cim de Collserola : això no es pot deixar escapar.

En marxar cap a casa, l'hi vaig comentar a en Toni -*És la ocasió de començar una cosa des del principi, que poques vegades es presenta a un aficionat. Pensem-ho bé abans d'apuntar-nos, és un verí que ens enganxarà.*

Jordi Marin



A banda del normal manteniment de la via, i les instal· lacions, bàsicament s'ha hagut de treballar en les reparacions imprevistes dels desperfectes i la protecció antivandàlica.

- Aportació de terres per a la contenció del balast a la secció 3, sector del pont Warren.
- Reparació de la columna de suport de la ploma del pas a nivell nº 1.
- Muntatge de l'estructura per a un rètol amb el nom "Tren de Palau", a la paret lateral del contenidor de la via 1 que, amb lletres de 950 mm d'altura, es preveu que sigui llegible des del pont de la carretera de Granollers a Sabadell.





1. S'han tornat a carregar, ara ja del tot, els dos fanals de l'enllumenat nocturn del pati de vies de CBe. No pensem tornar-los a reparar per enèsima vegada. Potser serà millor deixar-ho tot a les fosques per les nits.
2. Han tornat a encendre foc, cremant palets i llenya del bosc, a l'interior del fossat de la placa giratòria.
3. Han estavellat un pedrot contra la porta i una finestra de la caseta de circulació que, de moment, ha aguantat.
4. Han tornat a arrencar part dels ràfecs de fusta, damunt de la via 6, al dipòsit.
5. S'han carregat el cadenat de la fornícula del safareig.
6. S'han enfilat, i caminat per damunt de la coberta dels contenidors.

De tot això, s'ha donat part a la Guardia Urbana, que ha vingut a comprovar els desperfectes, i ha fet el corresponent informe.
Per la nostra part, d'un temps cap ençà, ens toca dedicar la major part del temps en arreglar els desperfectes, mirant de millorar-los.



"Mihi currus direptus est
sub nocte, cum dormiebam.
Mihi currus direptus est
sub nocte, me in romeria.
Ubi erit meus currus?
Ubi erit meus currus?
Nam ubicumque sit,
mihi est meus currus ..."

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats : Instal· lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 51 · juliol 2002

- Misteris -

?Perquè les gasoses es fan amb suc artificial, i els detergents amb suc natural, de llimona?

La Nit del Tren IX

Problemes logístics van fer que la publicació del menú en l'EV4 del mes passat s'hagués de fer amb caràcter provisional. Ara podem dir amb seguretat, que aquest serà el :

-menú-

Primer

Esqueixada de bacallà amb favetes tendres.

Segon

Supremes de nero al "papillote".

ó

Xai al forn.

Postres

Pastís de pera.

Vi, cava, cafè i licors.

Preu i reserves, tal com es va publicar a l'EV4 nº 50, del mes de juny

Senyalització

Un cop reparat l'armari de comandament, que havia estat malmès pels brètols, s'ha posat de nou en funcionament, el senyal d'entrada a Can Boada. Ara funciona de forma semiautomàtica, tancant-se el senyal al pas del tren.



Automotor 301, moments abans de fer canviar el senyal d'entrada s-4 a Can Boada.



Comandament manual/semiautomàtic, local/remot, del senyal d'entrada a Can Boada.

Junta Directiva

- extracte de la reunió -

Dissabte 8 de juny a les 9 del matí, a Can Molinot, s'ha reunit la Junta Directiva, **presentant-se :**

- el Manual d'Associacions, una interessant guia per a la dinamització de les entitats feta pel secretari de la Federació Catalana d'amics del Ferrocarril, l'Albert Cuscó.
- la pòlissa d'Assegurança col· lectiva contractada per la Federació Catalana, que dona cobertura a la responsabilitat civil pels danys que es puguin produir en els actes que organitzen les entitats membres. Aquesta assegurança s'afegeix, i complementa, a la que particularment ja te contractada Tren de Palau.
- el debat originat pels canvis en la *" Ley de acompañamiento de la Ley de medidas de orden financiero, presupuestario y económico del 24 de diciembre del 2001".*

acordant:

- Acceptar la sol· licitud d'inscripció del soci nº 141, Mr. Keith Burns.
- Acceptar, un cop vista la mostra presentada, la fabricació de 200 capses de cartró i fulls explicatius, per a la miniatura commemorativa de l'aniversari.
- Acceptar, un cop vist l'original presentat pel soci Josep Guerrero, el cartell per a la Nit del Tren IX, del que se'n faran 120 exemplars per fotocòpia a color, i es donaran als inscrits al sopar.
- Fixar els criteris per a les invitacions al sopar de la Nit del Tren, l'obsequi de les miniatures, i els preus de venda dels objectes commemoratius. La seva descripció detallada es troba a l'acta de la reunió, que està exposada al taulell d'anuncis de la via 4.
- Acordar l'adquisició d'un llibre d'honor per a recollir les firmes de les visites mes rellevants.
- I altres temes d'interès no general.

Altes i Baixes

Altes 8-06-2002

141	Keith Burns	numerari

Baixes 11-06-2002

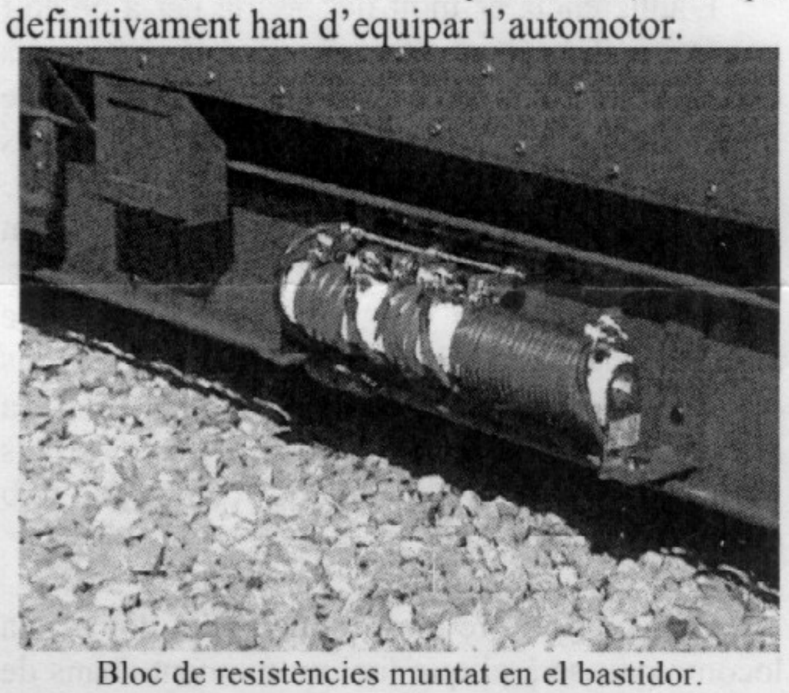
74	Frederic S. Revilla Espí	voluntària

Societat

Diumenge 9 de juny s'ha tornat a celebrar, al Parc de l'Hostal del Fum, el 23è Aplec Conjunt de Caldes i Palau. Els seus organitzadors, l'Agrupació Sardanista de Palau, i l'Agrupació Sardanista Calderina, han rebut la invitació del Tren de Palau per a tots els participants a l'Aplec.

MATERIAL MÒBIL

Automotor 301 : Un cop assajades i ajustades les tres posicions de marxa amb unes resistències elèctriques provisionals, s'ha fet fabricar-ne, a un taller especialitzat, les que definitivament han d'equipar l'automotor.



Bloc de resistències muntat en el bastidor.

Son unes resistències elèctriques de gran poder dissipador de calor.

Fabricades amb platina d'un aliatge especial de nom Nicrome, sobre un suport de ceràmica, s'han muntat a la part externa del bastidor, de forma que, durant la marxa, rebin un corrent d'aire per a la seva ventilació. Van protegides per una planxa de ferro amb obertures, que no apareix a la foto.

Plata	0'016 Ω	Ferro	0'104 Ω
Coure	0'018 Ω	Níquel	0'130 Ω
Or	0'022 Ω	Estany	0'142 Ω
Alumini	0'030 Ω	Plom	0'207 Ω
Zenc	0'059 Ω	Constantà	0'500 Ω
Platí	0'094 Ω	Nichrome	1'120 Ω

Taula que indica el valor de la resistència elèctrica d'un conductor d'un metre de longitud i 1 mm^2 de secció, segons el tipus de metall o aliatge.



La "controla" del 301, amb el robinet de fre pneumàtic, la "granota" de l'inversor de marxa, i la manovella del combinador.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Fogar** nº 3· AFEVI Vilanova i La Geltrú
- **Hobby Tren** nº 104 · per subscripció
  Memòria 2001 · FGC · Barcelona.



- Adherència -

Adherència i fregament son la mateixa cosa. Però quan es parla de fregament s'indica que hi ha un cert tipus de lliscament amb despreniment de calor, i quan es parla d'adherència es vol dir normalment que no hi ha lliscament. Així doncs, el concepte adherència es la cosa contraria del lliscament.

Si la principal qualitat del ferrocarril es la seva gran economia d'esforç motriu que proporciona el baix fregament entre roda i carril, aquest es també un dels seus grans inconvenients.

L'adherència és molt necessària per a obtenir bones acceleracions i frenats en temps i espais curts. Però adherència i el fregament de rodolament van sempre junts; molta adherència es igual a molt fregament de rodolament, i viceversa.

Si hi ha poca adherència, s'està molt pròxim al lliscament.

S'ha d'obtenir el mínim fregament possible amb la màxima adherència. Dues condicions oposades que parteixen del mateix fenomen, ja que una cosa comporta l'altra, i els tècnics dels ferrocarrils les han hagut de combinar amb enginy.

Principis generals

El màxim esforç motriu que podrà donar una locomotora, serà el que faci un moment abans de que les seves rodes comencin a lliscar sobre la via. Quan les rodes volten més ràpid del que avança la màquina, la potència que lliuren no es transforma tota en treball útil.

El màxim esforç retardatriu, o sigui de fre, també serà un moment abans de que les rodes de la màquina o dels vagons llisquin, aturades o voltant menys del que s'avança, arrossegant-se per la via.

En conseqüència, la màxima velocitat a la que haurà de circular un tren, vindrà determinada per la seva capacitat de frenada a la distància prevista.

En els dos casos, tracció i retenció, hi juga un paper decisiu la proporció que hi ha entre l'esforç motriu o retardatriu i el pes suportat damunt de cada eix.

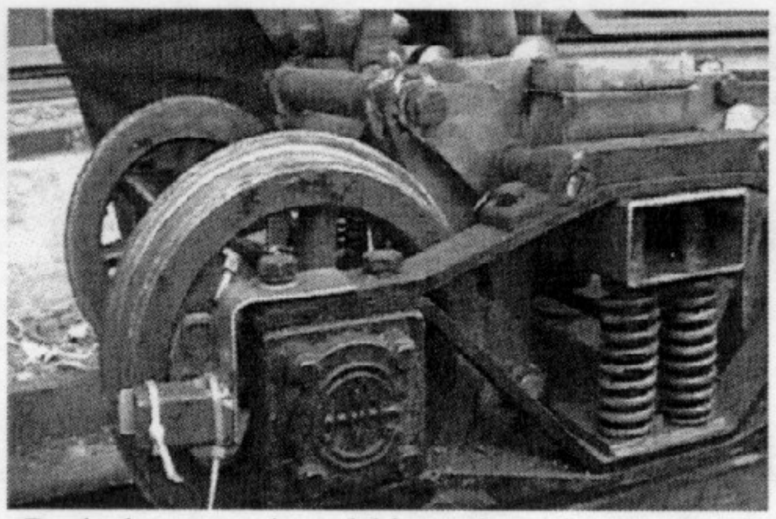
Com hem vist, aquesta proporció depèn del coeficient de fregament dels materials, i en el cas del ferro contra ferro, està en la proporció 1/5. Es a dir que l'esforç de tracció o retenció que faci un eix, no haurà de superar mai la quinta part del pes que te al damunt.

Si un vagó circula amb un eix lliscant, és perquè rep un esforç de fre excessiu d'acord al pes que suporta. Cal afluixar el fre o augmentar el pes.

El pes suportat és molt variable. En els trens grans, quan un vagó de mercaderies circula descarregat, el seu pes pot baixar fins al 50%. Però en el cas del Tren de Palau, pot baixar fins al 30%.

En els vagons dels trens grans hi ha dispositius compensadors de l'esforç de fre que actuen sobre la geometria de les palanques de fre, modificant-la en funció de la càrrega que porten, per a que no circulin amb eixos frenats, o que frenin poc. Quan aquests compensadors no van be, podem veure circular trens de mercaderies amb alguna roda lliscant, formant-se plans de rodolament.

Per als trens petits, com el nostre, hi ha un estudi molt avançat d'enginyeria ferroviària que solucionaria el problema.



Bogie de geometria variable, projectat i construït pel soci en Jan Esquerra Llucià. L'acció del pes del vagó sobre el bogie, ajusta el sistema de palanques.



El mateix bogie, en el que apareix el cilindre de fre.

Cuento de verano

Un hombre de negocios norteamericano estaba en el embarcadero de un pueblecito costero de México cuando llegó una barca con un solo tripulante y varios soberbios atunes.

El norteamericano felicitó al mexicano por la calidad del pescado y le preguntó cuánto tiempo había tardado en pescarlo. El mexicano replicó:

- Oh, sólo un ratito.

Entonces el norteamericano le preguntó por qué no se había quedado más tiempo para coger más peces. El mexicano dijo que ya tenía suficiente para las necesidades de su familia.

El norteamericano volvió a preguntar:

- ¿Y qué hace usted entonces con el resto de su tiempo?

El mexicano contestó:

- Duermo hasta tarde, pesco un poco, juego con mis hijos, duermo la siesta con mi mujer, voy cada tarde al pueblo a tomar unas copas y a tocar la guitarra con los amigos. Tengo una vida plena y ocupada, señor.

El norteamericano dijo con tono burlón:

- Soy un graduado de Harvard y le podría echar una mano. Debería dedicar más tiempo a la pesca y con las ganancias comprarse una barca más grande. Con los beneficios que le reportaría una barca más grande, podría comprar varias barcas. Con el tiempo, podría hacerse con una flotilla de barcas de pesca. En vez de vender su captura a un intermediado, se la podría vender al mayorista; incluso podría llegar a tener su propia fábrica de conservas. Controlaría el producto, el proceso industrial y la comercialización. Tendría que irse de esta aldea y mudarse a Ciudad de México, luego a Los Ángeles y finalmente a Nueva York, donde dirigiría su propia empresa en expansión.

- Pero, señor, cuánto tiempo tardaría todo eso?

- De quince a veinte años.

- Y luego ¿qué?

El norteamericano soltó una carcajada y dijo que eso era la mejor parte:

- Cuando llegue el momento oportuno, puede vender la empresa en bolsa y hacerse muy rico. Ganaría millones.

- ¿Millones, señor? Y luego ¿que?

- Luego se podría retirar. Irse a un pequeño pueblo costero donde podría dormir hasta tarde, pescar un poco, jugar con sus nietos, hacer la siesta con su mujer e irse de paseo al pueblo por las tardes a tomar unas copas y tocar la guitarra con sus amigos

TREN de PALAU

1992 - 2002

- Xè Aniversari -

Objectes commemoratius

Amb ocasió del nostre aniversari, hem volgut celebrar-ho amb diversos objectes commemoratius. Com que no s'ha de fer cap negoci, els socis i amics el poden obtenir a preu de cost.

AIGUADA

Es tracta de la reproducció a rigorosa escala H0 (1/87) d'un antic dipòsit d'aigua per a locomotores, molt característic de la companyia "CAMINOS DE HIERRO DEL NORTE DE ESPAÑA". Com aquest, encara que fora de servei, en queden a moltes estacions de la RENFE, a les línies antigues del "NORD".

Ferrocarrils de la Generalitat en va adquirir un per a l'estació de Monistrol Central, que ens ha servit de model per a construir-ne un altre a escala ½ a l'estació de Can Boada-Enllaç del Tren de Palau.

La miniatura, en metall fos, està molt ben feta i per si mateixa constitueix una bonica peça de modelisme ferroviari. Un veritable element històric dels ferrocarrils ibèrics que no apareix als catàlegs dels especialistes. Està previst que es pugui desmuntar fàcilment de la seva base de pedra, per a instalar-la, si es vol, formant part d'una maqueta de trens miniatura. Es presenta en un estoig de cartó folrat en craft, amb un full explicatiu en quatre idiomes.

Cost : 40 Euros.

CARTELL

Cartell 650 x 450 mm, en paper estucat blanc brillant plastificat de 170 g. representant la locomotora 060 "Big Viñas" al costat de l'aiguada.

Cost : 3 Euros.

COPA

Copa de xampany model "Excelsior II" de cristall de Baviera, tallat a la mola, reproduint el logotips commemoratiu del Xè l'aniversari.

Caixa de ½ dotzena : 20 Euros.
Unitat solta : 5 Euros.

TRÍPTIC

Tríptic explicatiu de l'entitat, amb referències a la seva finalitat, projectes, activitats, etc. Inclou referències al material mòbil, el Parc de l'Hostal del Fum, el FC Mollet-Caldes, els principals punts d'interès cultural i gastronòmic de la zona i un mapa de situació.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats : Instal· lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfc.htm nº 52 · agost-setembre 2002

Si vols saber, llegeix. Si vols saber mes, escriu. I si vols seguir aprenent, ensenya el que saps.

Imatges de La Nit del Tren

Com tots ja sabeu, aquest any la gran festa inicia la commemoració del desè aniversari.

L'activitat comença a primeres hores del matí, per algú molt de matí, acabant els detalls de darrera hora.



En Jordi Viñas fent lluir els bronzes.

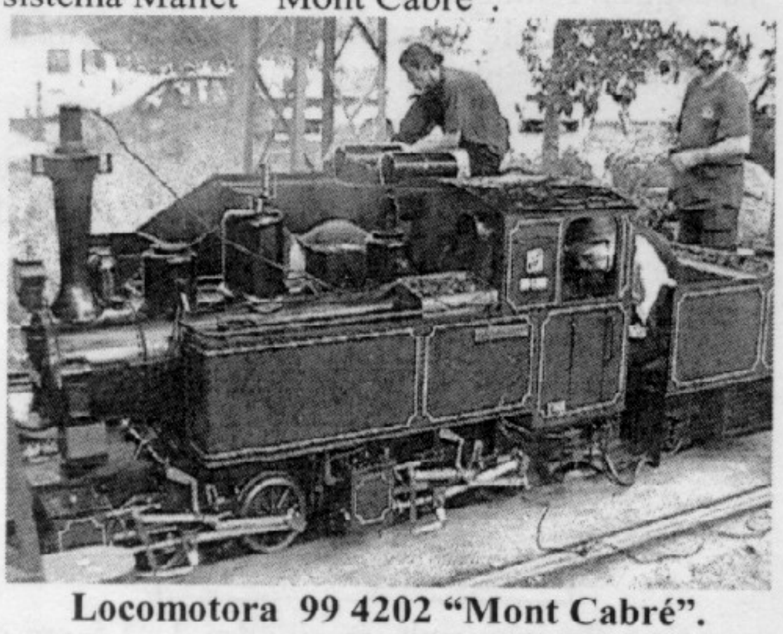
Hem comptat aquest any amb la presència de l'alcaldessa Sra. Teresa Padrós, el Regidor d'Indústria, Comerç i Turisme Sr. Josep M.Castany, el Regidor d'Urbanisme i Governació Sr. Valentí Soley i el Regidor de Medi Ambient, Serveis Municipals i Joventut Sr. Julià Montero.

Han tingut l'amabilitat i fet l'esforç de desplaçar el seu material mòbil expressament per a la Nit del Tren; l'Isidre Prat amb el "Tramvia d'Argentona",



Tramvia nº 2 de Mataró - Argentona.

i en Jaume Circuns amb la locomotora a vapor sistema Mallet "Mont Cabré".



Locomotora 99 4202 "Mont Cabré".

Han vingut en representació de les associacions; en Josep Coll per l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona, i en Josep Hernández pel Ferrocarril del Parc de Catalunya de Sabadell, del Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell. A totes aquestes persones i/o entitats els hem obsequiat amb una miniatura de l'aiguada, commemorativa del desè aniversari. També, als qui han excusat la seva assistència per causes involuntàries, en Joan Vallès pel Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell, i en Samuel Valls, pel Club d'Amics del Ferrocarril de Cornellà.

També amb motiu de l'aniversari, s'ha estrenat el llibre d'honor, per a recollir les firmes autògrafes de les visites importants. Aquest llibre hagués estat bo iniciar-lo des del principi. Però no ha estat fins ara... Potser mai no és massa tard. L'alcaldessa Sra. Padrós ha tingut la gentilesa d'estrenar-lo amb una emocionada dedicatòria.



Taula de recepció i "merchandising".

Per la tarda, les "tietes" del Tren de Palau, han muntat la seva taula de recepció en la que, a banda de cobrar els tiquets del sopar, han venut els objectes commemoratius; 23 aiguades, 7 caixes de copes, mes 1 copa sola i dos cartells.

Les aiguades son fetes en sèrie limitada i numerada, i cada soci en te una de reservada amb el número de certificat corresponent al seu número de soci, igual que vam fer al seu dia amb la numeració dels bitllets del tren, però aquesta vegada s'ha de pagar els 40 euros que costa cada una.

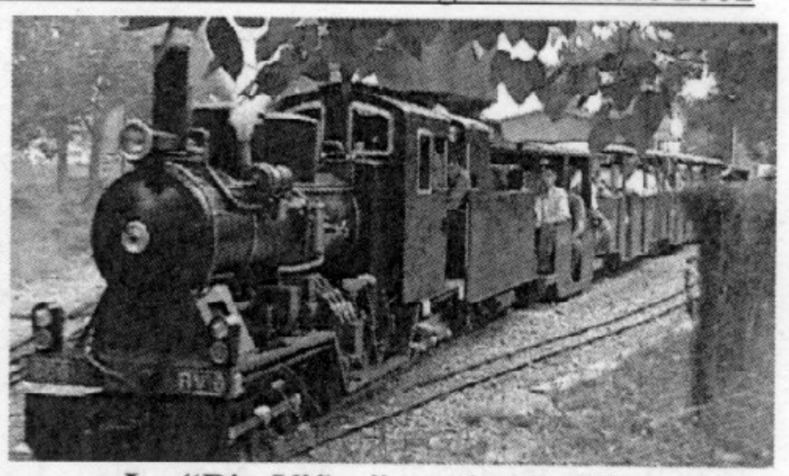
Els trens van funcionar sense descarrilar, amb exhibició a càrrec de les tres màquines de vapor, els tractors, la màquina elèctrica, l'automotor i la dresina.



Doble tracció 99 4202 + 201.

Hi va haver circulacions amb doble tracció encapçalada per la "Mont Cabré", seguida de la "201" que arrossegaven la mateixa branca que la "Big Viñas", sis cotxes de viatgers amb una oferta de 60 places, mes els maquinistes.

Un espectacle de vapor amb algunes de les mes interessants locomotores de vapor que funcionen actualment.



La "Big Viñas" sortint de CBe.

El tren de treball, amb la cisterna gran dotada d'electrobomba i llançadora a pressió, s'encarregava de la vigilància i humectació de la via darrera dels trens de vapor.



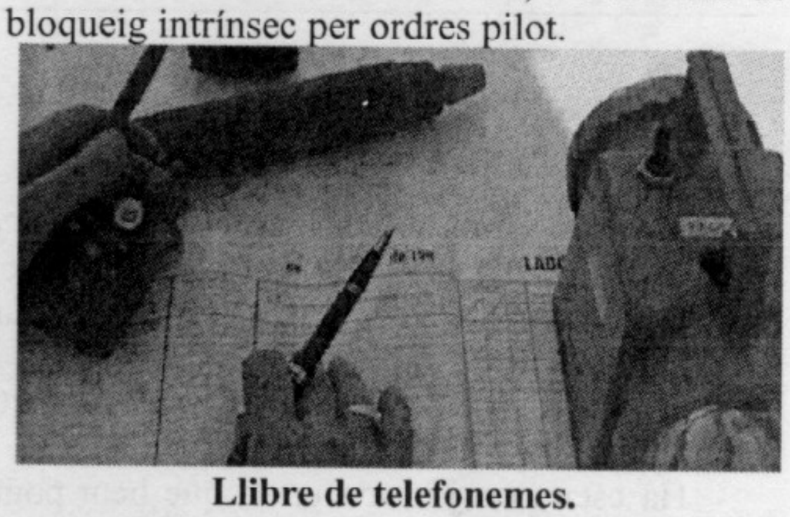
La circulació, com en altres anys va estar assegurada durant 3 hores pel sistema de bloqueig telefònic, amb llibre de telefonemes, a càrrec de socis antics operadors de la RENFE.

Aquest sistema de seguretat comporta l'ús d'aparells telefònics (ara en versió radiotelefònica) junt amb un codi de missatges predeterminats que son registrats en un llibre de control.



Registre d'activitat.

La resta del temps, es va complir el quadre horari de controladors establert, i el sistema de bloqueig intrínsec per ordres pilot.



Llibre de telefonemes.

A l'hora del sopar vam ser 73 persones reunits al voltant de les taules acuradament preparades per "La Maisón du Notaire". Aquest any, l'amenaça de pluja va fer que haguéssim d'acomodar les taules a l'aixopluc de sota el cobert. Ocasió que no vam desaprofitar per comentar amb l'autoritat municipal que allò era com una mena de preinauguració del que ha de ser l'espai polivalent per a les activitats didàctiques.

Les taules estaven magnífiques, amb les copes de cristall expressament tallades per al desè aniversari, les flors i les espelmes de

colors. El grup d'ambientació musical en viu, aquest any amb la incorporació d'un saxofò, va també ajudar a crear aquell ambient que s'ha fet indissociable de La Nit del Tren.

Les companyes d'alguns socis, les que col· laboren en algunes tasques i maldecaps logístics i organitzatius de l'associació (és a dir; les tietes), van ser obsequiades amb un ram de flors.

A l'hora de les postres, el president va fer aixecar les copes en un brindis general. Tot seguit, el secretari va agrair a tothom la seva presència i va lliurar el micròfon a la senyora alcaldessa.

En el seu discurs ens va felicitar a tots per la tasca feta, i pel resultat admirable que ja és apreciat per tot el poble, com un dels seus actius valuosos. Tant per el que el tren és en infrastructura, material i possibilitats futures, com pel que representa el fet d'haver-se aconseguit únicament amb la il· lusió i el treball desinteressat dels aficionats, i la participació del públic usuari del parc. Acte seguit, en nom de la corporació municipal, ens va lliurar una reproducció en metall dedicada especialment per a l'ocasió, de la masia Can Cortès, casal municipal de cultura i seu social de moltes entitats palauenques, àdhuc de la nostra.

La festa va acabar, després de moltes hores de traginar, cap a les dotze del migdia del diumenge, un cop recollit tot el material i les instal· lacions específiques per a la "Nit".



Els cansats fan la feina...

La "xocolatada" de l'esmorzar va aplegar 25 persones (déu n'hi do), i no hi van faltar les galetes de Brussel· les que cada any ens porta l'amic Jan Peter.

I fins l'any que ve, que serà ...

La Nit del Tren "X".

La Paella

Dissabte 20 de juliol, amb el tren ja tancat per vacances fins al 31 d'agost, alguns socis s'han trobat per a fer una paella, i poder viure una jornada mes distesa i relaxada, sense la pressió de les darreres jornades del curs que culminen a La Nit del Tren.

Ha estat una jornada en la que hem pogut gaudir del tren i la companyia dels amics durant tot el dia. Una estupenda paella de marisc dirigida per la "tieta" Beni, que ens ha fet llepar els dits a les 29 persones que ens hi hem aplegat.

No ha faltat però un bon ensurt quan, en mig d'un terrabastall catastròfic que feia pressentir el pitjor, la paella ha anat per terra en caure-l'hi un biombo paravent al damunt.

Per sort no ha pres mal ningú, i la gosseta de l'Antoni Gemas, ha tingut "ració extra" d'arròs. Tot per 7 Euros cadascú (el gos no).

Un dia tranquil, relaxat, i el mes important... la festa en pau !

Exposició :
"10 ANYS del TREN de PALAU"

de l'ú al 17 de novembre de 2002
a l'auditori de la masia de Can Cortés.
Comissaris de l'exposició :
Jordi Valero, Jaume Travessa i Josep Guerrero

En Visita Oficial ...

Dissabte, 29 de juny hem rebut, acompanyats pel regidors de Palau-solità i Plegamans senyors Josep Mª Castany i Antoni Vila, una delegació oficial del municipi de Tesanj (Bòsnia-Herzegovina) formada pel seu alcalde, el senyor Hakija Uzicanim, la regidora d'afers socials senyora Nedzada Agió, el ministre cantonal senyor Muhidin Alic, i la diputada del parlament d'aquest país balcànic senyora Munevera Alic.

Degut a la gran tasca de reconstrucció nacional que ells han d'afrontar un cop acabada la guerra, amb molts problemes d'integració social i famílies desmembrades, han vist amb molt d'interès les possibilitats d'un projecte com el Tren de Palau. Una activitat a l'aire lliure que, plantejada com un joc basat en el treball d'equip, permet donar a conèixer, aprendre i practicar diferents branques de la tècnica, així com l'organització del treball i el desenvolupament de les relacions humanes en la societat.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Fogar** nº 4 · AFEVI de Vilanova.
- **Información** nº 41 · Museu de Vilanova.

Escoles i Grups

des del 29 de maig, ens han visitat:

- Escola Agnés Armengol.
- Escola El Turó, de Bigues i Riells.
- Escola Joanot Alexandre, de Sabadell.
- Escola l'Escorç, de Barcelona.
- Escola La Farga, de Valldoreix.
- Escola Mª A. Moragues, de Granollers.
- Escola Sant Francesc, de Sabadell.
- Escola Tarrés, de Sabadell.

I per invitació, de Palau-solità i Plegamans:

- Escola Folch i Torres.
- Colles sardanistes de Palau i Caldes.
- Guarderia Patufet.
- I els nens de Bòsnia que, de vacances, acullen algunes famílies del poble.



Durant el mes de juny s'ha dut a terme el muntatge de les lletres que formen el nom Tren de Palau, a la part lateral del primer contenidor. Llegint-se des del pont de la carretera C155, ha de ser una bona imatge de marca per a l'entitat i la població.

També s'ha muntat nous porticons de planxa d'acer a les finestres de la caseta de circulació, i una capota de protecció per a la canonada del safareig.

En la part d'instal· lacions, el seu vocal en Jaume Travessa, està arribant al final de la remodel· lació de les instal· lacions elèctriques. Aquesta haurà estat una tasca molt important que, junt amb les altres feines de manteniment, que es porten a terme amb paciència i sense defallir al llarg del temps, fan possible l'existència d'aquestes instal· lacions ja que, d'altra forma, si s'hagués de contractar el seu manteniment i reparació, l'associació tal com és actualment, seria econòmicament inviable.

MATERIAL MÒBIL

Locomotora 4221-9

- Reparades les frontisses de les portes.
- Fabricat un tap per al dipòsit de combustible.

Locomotora Associació

- Muntat el separador de les finestres frontals.

Automotor 301

- Connexions enllumenat de circulació.



(continuació)

Si no hi ha dispositius compensadors, el millor frenat s'aconseguirà actuant sobre el màxim nombre d'eixos, i aplicant a les sabates de les rodes, un esforç de fre igual a la quinta part del pes que suporten, quan el vagó circula descarregat. No serà un frenat tant eficient com emprant compensadors, però s'evitarà el lliscament, que encara frena menys.

Si posem l'exemple d'un cotxe de viatgers mod. "Compendium" del Tren de Palau, aquest pesa, descarregat, uns 500 kg. Com que porta dos bogies, cada un suporta :

$$\frac{500}{2} = 250 \text{ kg}$$

L'esforç màxim de fre resultarà ser :

$$\frac{250}{5} = 50 \text{ kg per bogie,}$$

En els trens petits com el nostre, on el poc espai disponible imposa fortes limitacions, les palanques i timoneries de fre es calculen per obtenir l'esforç necessari amb l'actuador pneumàtic possible.

Per a una pressió de fre diferencial de 3 kg/cm^2, normalitzada al Tren de Palau, cada tipus de cilindre de fre necessitarà una relació de palanques diferent.

diàmetre	relació
2 cm	5'3
2'5 cm	3'4
3 cm	2'3
3'5 cm	1'7
4 cm	1'3
4'5 cm	1'0

Es a dir, que amb un cilindre de 4'5 cm de diàmetre no necessitaria la conversió de treball amb palanques. El seu eix es podria aplicar directament a la sabata, sense necessitat de guanyar esforç fent palanques i timoneries de fre.

Continuarà)

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats : Instal· lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 53 · octubre 2002

Se vive solamente una vez, hay que aprender a querer y a vivir; hay que saber que la vida se aleja y nos deja llorando quimeras. No quiero arrepentirme después, de lo que pudo haber sido y no fué ...

Jornades Europees del Patrimoni

29/09/2002

Juntament amb Cerdanyola, Rubí, Sabadell, Sant Cugat, Santa Perpètua i Terrassa, que han presentat els seus valors mes destacats per a visitar, Palau-solità i Plegamans s'ha sumat a aquesta jornada de mostra del patrimoni cultural amb centres tant interessants com el Campus Arqueològic de la Fundació Clos a la Masia de Can Maiol, el Castell de Plegamans amb el Museu de la Fundació Folch i Torras i el Parc de l'Hostal del Fum amb el Tren de Palau.

Ha estat una jornada de portes obertes per a les tres entitats del nostre poble en la que el municipi ha posat en servei un tren de carretera "Trenet Cultural" (entre nosaltres, una autèntica burla dels trens petits, arrossegada per un tractor disfressat de locomotora) que ha enllaçat la plaça de la vila amb els diferents centres portant-hi els visitants.

Al Parc de l'Hostal del Fum s'ha rebut una afluència extraordinària de 872 persones que han pogut fer còmodament la visita del parc en el carrilet, el de veritat, el que va per la via, i visitar les seves instal· lacions en visita guiada pel nostre soci en Josep Guerrero.

Els habituals del Tren de Palau, hem aprofitat la ocasió de fer sessió de matí i tarda, celebrant una altra reunió gastronòmica (com la del 20 de juliol) al voltant de la paella que tant be l'hi surt a la nostra sòcia Beneta Pardo.



20/07/02 La taula, damunt de la via !!



"Tieta-Beni" fent plats.

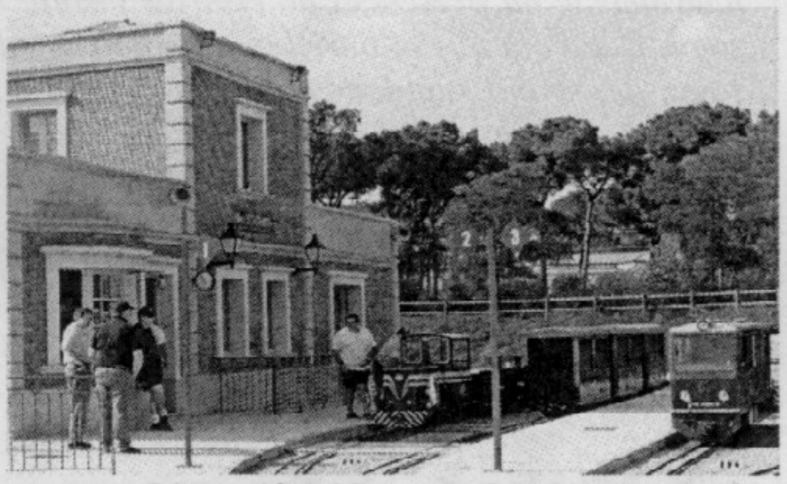
SABADELL

4ª Diada del Tren de Sabadell
7 i 8 de Setembre del 2002
Una gran trobada del ferrocarril tripulat en 7 ¼ i 10 polzades

S'ha celebrat, els dies 7 i 8 de setembre, la trobada anual de trens que es fa coincidint amb la festa major de la ciutat.

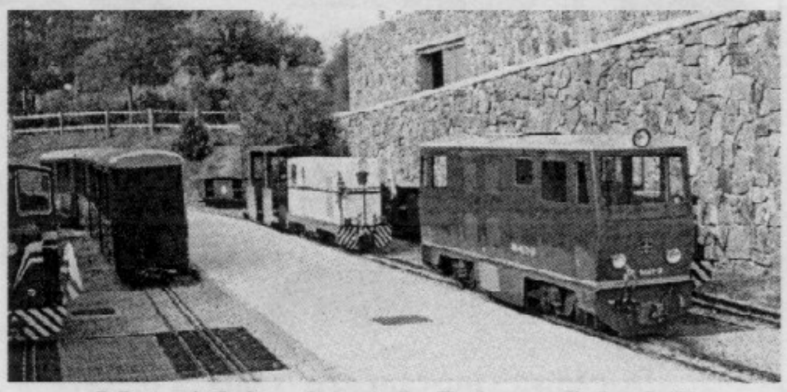
En haver-hi instal· lats els dos amples de via, imbricats per un tercer carril, s'ha pogut reunir durant aquests dos dies, el següent material motriu:

El propi del Parc de Catalunya format per la locomotora a vapor 1-3-0 Western Narrow Gaugue fabricada a Keenswood - Bristol - el 1996 i els dos tractors Diesehidràulics, fabricats per Knightley Lt. RLWY Loco Engineers, un d'ells identificat amb el nom "Dionis Torruella".



L'estació del Parc de Catalunya

El material procedent d'altres ferrocarrils i/o de propietat particular com la locomotora a vapor sistema Mallet 99 4202 "Mont Cabré", la locomotora a vapor de 7¼" reproducció del model original 0-2-0 "STEPHEN" fabricat per HUNSLET ENGINE Co. de Leeds l'any 1899, el tramvia elèctric nº 2 de la línia de Mataró a Argentona, una màquina elèctrica de 7¼" del Furka Oberalp i, procedent del Tren de Palau, la màquina elèctrica BB 4221-9 fabricada per KPK a Sant Martí de Provençals l'any 1993 i la locomotora Dieselhidràulica 1601, junt amb el cotxe cobert de passatgers BB-863.



Material desplaąat de Palau a Sabadell

Com veieu, aquest any també hi ha participat el Tren de Palau desplaçant-hi part del material dels seus socis.

Finalment, després de molt de temps de dubtes, mes de dos anys, ha quedat resolt l'interrogant que hi havia sobre si la màquina elèctrica passaria o no hi cabria per els túnels de Sabadell.



La màquina elèctrica explorant nous camins.

Divendres dia 6, en descarregar-la del camió es va fer la prova tot seguit, comprovant que efectivament, tal i com assegurava l'amic Isidre Prat, en contra de la opinió de tots els altres companys i propietaris de la màquina, hi passa !!

Molt justet en el darrer túnel, el primer en el viatge de baixada. En un punt a l'interior d'aquest túnel només hi ha la distancia d'uns quatre centímetres per a fregar amb la part alta de la paret. Com que el gàlib dinàmic d'aquesta màquina és ±7 cm en referència al gàlib estàtic, es fa necessari passar aquest túnel a una velocitat reduïda per evitar-ne el moviment d'oscil· lació transversal.



La "1600" al Parc de Catalunya

Com que els amics de Sabadell han manifestat la intenció de corregir el descentrament de la via que hi ha en aquest punt, no dubtem que això farà possible la visita d'altre material els anys pròxims.

Cal conscienciejar tots els nostres socis, de l'esforç que representa el moviment de material. A banda de la presencia física de persones per a fer-lo funcionar durant els dos dies, ha de fer-se el transport; carregar i descarregar enfilant-se al camió-grúa el dia abans per a portar-lo, i repetir tot el procés a l'inrevés per a tornar a deixar-ho tot al seu lloc una setmana mes tard. Quan son pocs els que es mouen, i sempre son els mateixos, acaba semblant-los una cosa rara ...

Exposició :
"10 ANYS del TREN de PALAU"

de l'ú al 17 de novembre de 2002
a l'auditori de la masia de Can Cortés.
Comissaris de l'exposició :
Jordi Valero, Jaume Travessa i Josep Guerrero

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 23 · Reus.
- **Butlletí** nº 32 · El Masnou.
- **Correu de l'Oreneta** nº 40 · Barcelona.
- **El Fanal** nº 5 · Navarcles.
- **Es Furgó Correu** nº 17 · Balears.
- **Hobby Tren** nº 105 · Per subscripció.
- **Hobby Tren** nº 106 · Per subscripció.
- **Hobby Tren** nº 107 · Per subscripció.
- **Información** nº 41 · Museo de Madrid.
- **Información** nº 41 · Museu de Vilanova.
- **Información** nº 42 · Museo de Madrid.
- **Información** nº 42 · Museo de Vilanova.
- **Juliol 2002** · Cornellà.



Sa Pobla, 12 de febrer de 2002. L'automotor CAF sèrie 61, a les 8 del matí, va passar de llarg de l'estació, estavellant-se contra el topall del final de la via. Foto treta d'Es Furgó Correu nº 17, de l'AAFB.

UN CAS VERÍDIC

Explicació d'un paleta gallec a la companyia asseguradora que no es feia càrrec, per la naturalesa de les lesions que presentava, de com podia haver-se lesionat. Aquest és un cas verídic, la transcripció del qual prové d'una còpia d'arxiu de l'asseguradora. El cas fou jutjat per un Tribunal de Primera Instància de Pontevedra, als anys 60.

Excelentísimos señores:

En respuesta a su pedido de información adicional declaro; en el ítem número uno sobre mi participación en los acontecimientos: "Tratando de ejecutar mi tarea y sin ayuda", como causa de mi accidente. Me piden en su carta que dé una declaración mas detallada, por lo que espero que lo que sigue aclare de una vez por todas sus dudas.

Soy albañil desde hace diez años. El día del accidente, estaba trabajando sin ayuda, colocando ladrillos en una pared del sexto piso del edificio en construcción en esta ciudad. Finalizadas mis tareas verifiqué que habían sobrado aproximadamente 250 kilos de ladrillos. En vez de cargarlos hasta la planta baja a mano, decidí colocarlos en un barril y bajarlos con la ayuda de una roldana (polea) que felizmente se hallaba fijada en una viga en el techo.

Bajé hasta la planta baja, até el barril con una soga y, con la ayuda de la roldana, lo levanté hasta el sexto piso, atando el extremo de la soga en una columna de la planta baja. Luego subí y cargué los ladrillos en el barril. Volví a la planta baja, desaté la soga y la agarré con fuerza de modo que los 250 kilos de ladrillos bajasen suavemente (debo indicar en el ítem uno de mi declaración a la Policía, que he indicado que mi peso corporal es de 80 kilos). Sorpresivamente, mis pies se separaron del suelo y comencé a ascender rápidamente, arrastrado por la soga. Debido al susto, perdí mi presencia de espíritu e irreflexivamente me aferré más aún a la soga, mientras ascendía a gran velocidad.

En las proximidades de tercer piso me encontré con el barril que bajaba a una velocidad aproximadamente similar a la de mi subida, y me fue imposible evitar el choque. Creo que así se produjo la fractura de cráneo.

Continué subiendo hasta que mis dedos se engancharon dentro de la roldana lo que provocó la detención de mi subida y también la quebradura múltiple de los dedos y la muñeca. A esta altura (de los acontecimientos) ya había recuperado mi presencia de espíritu y pese a los dolores continué aferrado a la cuerda. Fue en ese instante cuando el barril chocó contra el suelo, y su fondo se partió, y todos los ladrillos se desparramaron.

Sin ladrillos el barril pesaba aproximadamente 25 kilos. Debido a un principio simplismo comencé a descender rápidamente hacia la planta baja. Aproximadamente al pasar por el tercer piso me encontré con el barril vacío que subía. En el choque que sobrevino, estoy seguro se produjeron, las fracturas de tobillos y nariz. Este choque disminuyó felizmente la velocidad de mi caída, de manera que cuando aterricé sobre la montaña de ladrillos me quebré tres vértebras.

Lamento, sin embargo, informar que cuando me encontraba caído encima de los ladrillos con dolores insoportables, sin poder moverme y viendo encima de mi el barril perdí nuevamente mi presencia de espíritu y solté la soga. Debido a que el barril pesaba mas que la soga, descendió rápidamente y cayó sobre mis piernas, quebrándose las dos tibias.

Esperando haber aclarado definitivamente las causas y el desarrollo de los acontecimientos, me despido atentamente.



La Brigada de via i obres ha fet circular el Tren Herbicida el dia 27 d'agost, i localitzat les arrels que feien aixecar la via en diferents punts com per exemple, a prop de la placa giratoria i a la corba del pont Warren.



Brigadistes buscant arrels sota la placa.

Es fa el desdoblament de travesses el llocs puntuals, com ara davant del pou a la secció segona. En dos dissabtes, 21 i 28 de setembre s'ha fet 20+20=40 metres (200 travesses; 400 soldadures). També es replega el balast escampat, i es fa una barra de terra a banda i banda de la via per a contenir-lo. D'aquesta forma, amb successives aportacions de balast i de terra, es va formant una banqueta ben drenada que proporciona la elasticitat necessària i el perfecte repartiment de càrregues sobre el terreny.

TREN de PALAU

1992 - 2002

dissabte 9 de novembre

Celebració del Xè aniversari

a les 12 : 00

Acte Oficial a l'Auditori de Can Cortès, que amb motiu de l'exposició commemorativa del desè aniversari estarà oberta al públic entre el dia 1 i el 17 de novembre.

a les 15 : 00

Barbacoa al pati de vies del dipòsit de Can Boada-Enllaç. Els socis que pensin participar-hi, han de avisar a en Josep Guerrero/Beneta Pardo, telefonant-los al seu domicili (93 864 41 22) entre les 9 i les 10 del vespre, abans del dia 5 de novembre.

MATERIAL MÒBIL

Per compte del seu propietari en Pere Mula, ha començat el desballestament del cotxe tipus "Compendium" nº 451. La seva idea es reduir-lo convertit en un 8 places amb balconets, similar als 860's però descobert.

EL TRAMVIA MES MODERN

Amb motiu de la setmana de la mobilitat sostenible, s'ha exposat a l'avinguda Diagonal de Barcelona, el material que s'està construint per a la nova línia de tramvies que unirà la capital amb la comarca del baix Llobregat.



Primera unitat sortida de la fàbrica ALSTOM de Santa Perpètua de Mogoda, per a la nova línia en construcció.



La implantació de les vies del tramvia en una plataforma de gran qualitat, incorpora canalitzacions per a tots els serveis.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal· lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

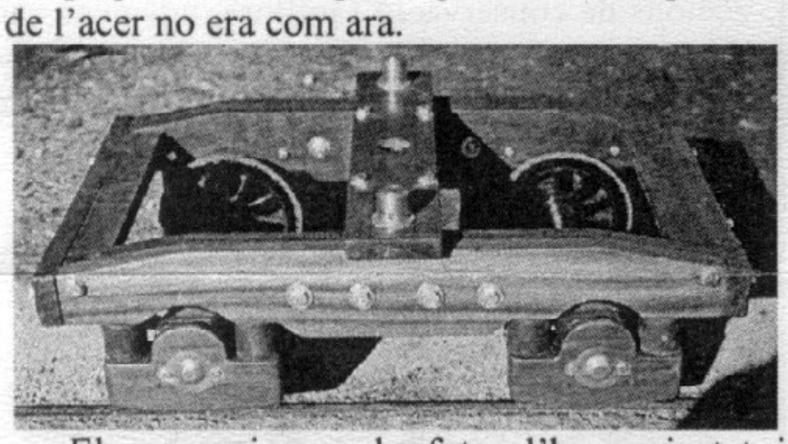
extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 54 - novembre 2002

?Que s'ha de fer quan hom veu un animal en perill d'extinció, menjant-se una planta en perill d'extinció?

MATERIAL MÒBIL

En el tren no tot son ferros, i això és la prova. Un bogie de fusta, si de fusta, com als temps primitius en que el preu i la manipulació de l'acer no era com ara.



El que veiem a la foto, l'ha projectat i construït els socis en Jaume Fernández i Jordi Canal per a usar-lo com "diphlory" per a l'automotor 25 a les vies del Tren de Palau.

Algú pot pensar que el treball en fusta és relativament fàcil, econòmic i abordable des del punt de vista de poder fer-s'ho a casa.

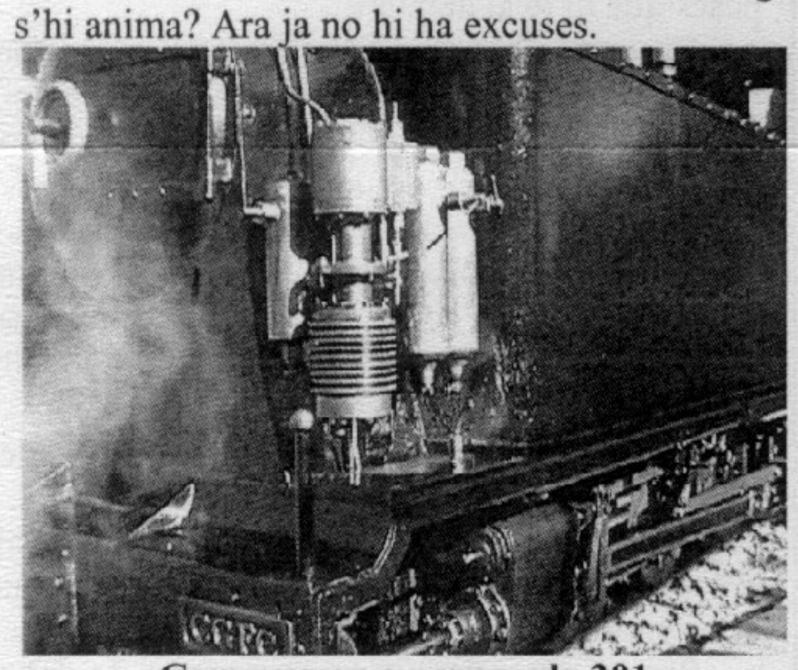
Qui això pensi no va gens desencaminat, i només cal posar-s'hi.

Descartem doncs la falsa argumentació de que fer-se material rodant només està a l'abast dels qui treballen l'acer.

La mecànica és una part de la física, i no tan sols un sinònim del treball en metall.

Pensem com eren fetes les diligències, els carros, els primers ferrocarrils i automòbils.

Recordem-nos del Sr. Gumà i els luxosos cotxes Harland per a viatgers, que va importar dels Estats Units. Al museu de Vilanova es pot veure amb tot detall un bogie d'aquest material. És tot feina de mecànics; fusters i ferrers. Algú s'hi anima? Ara ja no hi ha excuses.



Compressor a vapor a la 201

Com informàvem a l'EV4 nº 44, la màquina 201 està equipada amb un compressor a vapor per a omplir d'aire a 7 kg/cm^2 els dipòsits de reserva del fre continu automàtic sistema HdC del Tren de Palau.

Aquest aparell ha funcionat perfectament i ara, el seu constructor, en Jordi Viñas n'està fent una sèrie de similars per encàrrec del CEMVBiS i disseny d'en Joan Vallès. Veient la seva eficàcia, pensen adoptar el sistema HdC per als seus circuits de Barcelona i Sabadell.



Bastidor en fase de muntatge

Aquest és l'aspecte actual de l'antic "Compendium" particular nº451. El bastidor s'ha escurçat per a convertir-lo a la sèrie 860. Es diferenciarà de la resta en que serà descobert. Serà doncs el primer "descobert" amb balconets i rebrà la numeració BB871.



Locomotora articulada B1-322-7

Fa un any que es mou pel seu compte. Ara s'està treballant el la transmissió del comandament del grup hidràulic i en la carrosseria de la cabina central Ofereix sens dubte una imatge original, però això ha de canviar molt aviat quan rebi les capotes dels morros que ja s'estan dissenyant per a tallar-les amb raigs làser.

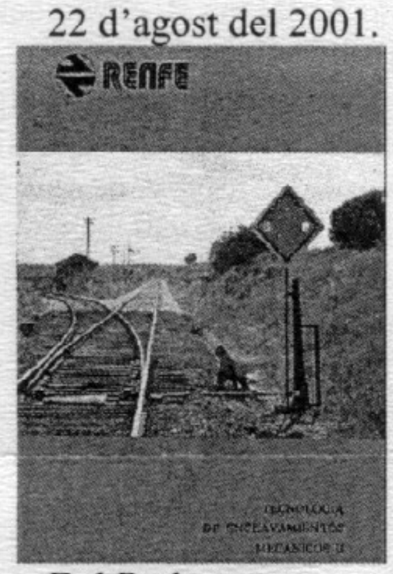
BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 23 · Reus.

També hem rebut:

- Del soci, en Jaume Travessa:
  "Tecnología de Enclavamientos Mecánicos II". Renfe 1985. Es tracta de la segona part d'una obra extensa. És un volum de 815 pàgines amb la descripció de funcionament i els planos mecànics de les parts integrants dels sistemes de senyals mecànics, aparells de via, transmissions hidràuliques i per cable, accionaments de canvis, taules d'enclavaments, tanques Bouré, semàfors, barreres, falques i descarriladors.
- Del soci, en Xavier Flórez:
  "Les Línies de Tramvies de Barcelona 1872-1971", un extraordinari treball de 180 pàgines en format d'autoedició a càrrec del mateix Xavier Flórez i en Jordi Ibáñez. Aquest llibre correspon a una sèrie limitada i numerada de la versió 01-01-2001. El nostre exemplar és el nº 25, i està dedicat expressament a la Biblioteca de l'Associació d'amics del Tren de Palau el 22 d'agost del 2001.



- Del Parlament :
  "Llei de creació de l'ens Infrastructures Ferroviàries de Catalunya".
- De l'Ajuntament :
  "Jardins, Parcs i Places de Palau-solità i Plegamans".

TREN de PALAU

1992 - 2002

dissabte 9 de novembre

Celebració del X^è aniversari

a les 12:00

Acte Oficial a l'Auditori de Can Cortès, que amb motiu de l'exposició commemorativa del desè aniversari estarà oberta al públic entre el dia 1 i el 17 de novembre.

a les 15:00

Barbacoa al pati de vies del dipòsit de Can Boada-Enllaç. Els socis que pensin participar-hi, han d'avisar a en Josep Guerrero/Beneta Pardo, telefonant-los al seu domicili (93 864 41 22) entre les 9 i les 10 del vespre, abans del dia 5 de novembre.

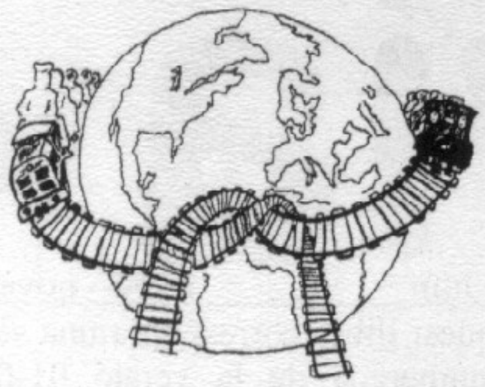
Exposició :

"10 ANYS del TREN de PALAU"

de l'ú al 17 de novembre de 2002
i Acte Central X^è Aniversari :
dissabte 9 de novembre a les 12:00
a l'auditori de la masia de Can Cortès.
Comissaris de l'exposició :
Jordi Valero, Jaume Travessa i Josep Guerrero

"JORNADA DE LA "VIA 0"

- 10 de novembre 2002 -



Els trens petits de Catalunya i València, funcionaran amb caràcter benèfic en una altra Jornada de Solidaritat que com cada any coordina la Federació Catalana d'Associacions d'Amics del Ferrocarril.

Aquest dia, l'aportació que fan els viatgers es destina íntegrament a una entitat, persona o causa que el municipi, a través de la seva Regidoria de Benestar, consideri la mes adient.

Junt amb els visitants, els socis participem així en una causa justa i solidaria. Nosaltres hi posem els trens, el combustible, la feina. Ells hi posen la resta, omplint els trens i donant sentit al ferrocarril, sabent que la seva contribució es queda al poble, per a qui mes ho necessita.



La Jornada de la Via Zero és un bon motiu per acostar-se al Parc de l'Hostal del Fum i participar en el "rol" de viatger del carrilet amb el bitllet, que és d'un tipus especial per aquesta ocasió.



Maquinistes i personal de circulació

L'actitud de cada un, és exactament igual que en els trens grans.

FIRA DE PALAU

Els dies 4, 5 i 6 d'octubre s'ha celebrat aquesta mostra de l'activat comercial, cívica i cultural de la vila. Com altres vegades, hem comptat amb un stand en el que hem exposat en forma gràfica, part de les nostres activitats i els continguts dels nostres projectes.

També s'ha presentat alguns elements històrics del nostre petit patrimoni arqueològic ferroviari.



La senyora alcaldessa Teresa Padrós junt amb el president de l'associació en Pere Mula i altres membres del consistori i l'entitat.

Cal mencionar que enguany, gràcies al nostre vocal en Josep Guerrero, hem estrenat els dos biombos de tres fulls que, per un sistema de fixacions amb cadenetes, permet actualitzar-los molt fàcilment i disposar així d'una petita exposició sempre a punt, per acudir a representar l'associació en tota mena d'actes.



Un aspecte general de l'estand, en el que es destaca el cartell indicador del desè aniversari.

VANDALISME

Els cartells d'anuncis al públic que hi ha a les estacions principals han rebut l'impacte de pedres en el plàstic que els protegia de la pluja, esmicolant-lo. El de Can Boada-Enllaç ha desaparegut totalment. Ara es provarà d'enganxar-hi directament els anuncis amb cola d'empaperar, com als "opis" publicitaris de la via pública. Veurem quan aguanten.

També ens han robat la cadena que lligava els bancs del dipòsit al voltant del pi de la via del taller.

Cal dir que una de les primeres coses que hem de fer els que arribem primer els dissabtes o diumenges, es repassar-ho tot i recollir les "targetes de visita" (deixalles de tota mena) de les "activitats" que s'hi duen a terme fora d'hores.



Es segueix treballant en el desdoblament de travesses. En principi es fa a les seccions que es veuen mes necessitades d'anivellament, i després a la resta de la línia. Ara s'està a la secció IIIª, a la recta del "pas dels ànecs". Segons el nostre president, "pivot" d'aquestes accions de conservació i millora, uns mica cada dissabte - uns 10 metros - és molt mes important que oblidar-se'n i fer-ho tot de cop. De mica en mica s'omple la pica.



(continuació)

Es relativament més fàcil obtenir grans esforços de fre que d'acceleració. Només cal observar que, en un tren hi ha mes eixos equipats amb fre que eixos motrius.

Pensem en un tren automotor. Hi ha bogies motors i bogies portadors. Els primers poden fer esforç acceleratriu i retardatriu, els altres només retardatriu.

Si es un tren remolcat, només la màquina fa esforç acceleratriu, i tot el tren amb màquina inclosa, pot fer esforç retardatriu.

Recordem que la proporció entre l'esforç de fre aplicat a l'eix i el pes que hi ha sobre aquest, no haurà de superar el valor del coeficient de fregament entre roda i carril. Com que aquest coeficient (ferro contra ferro) te un valor de 0'2, (0'2 = 1/5) tot es redueix a no aplicar un esforç de fre per eix superior a la quinta part del peses que hi te al damunt.

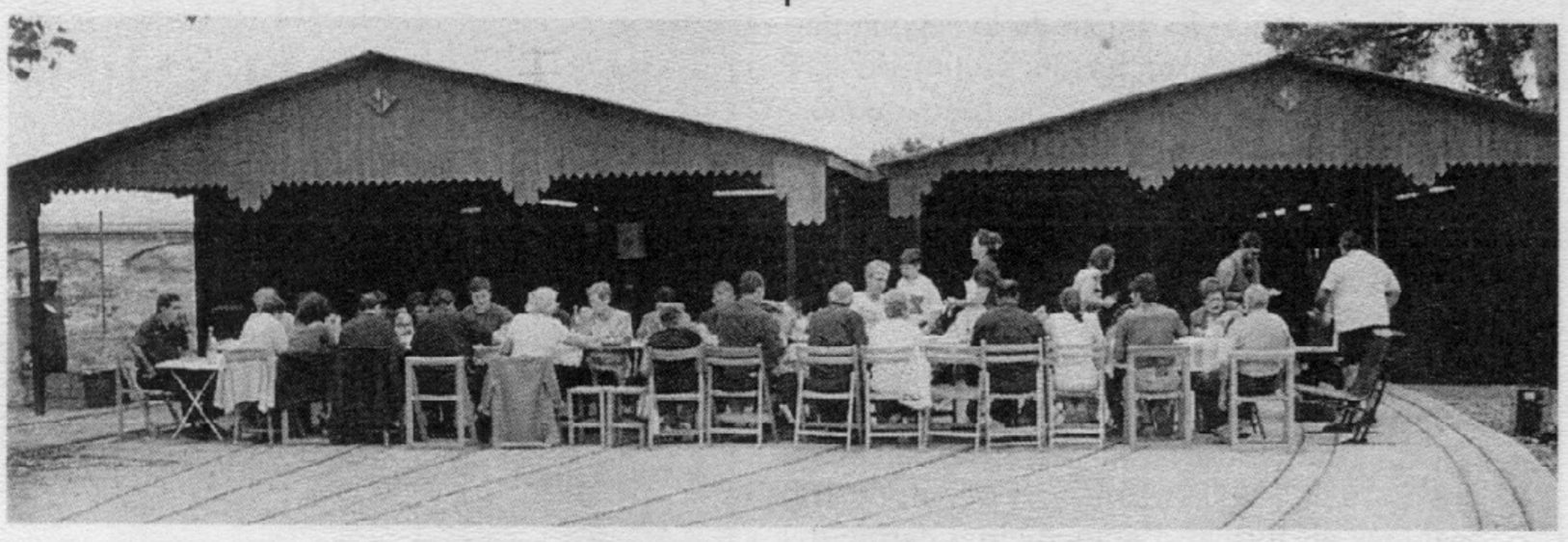
El que s'ha vist fins ara sobre l'esforç màxim de fre, sense bloquejar les rodes, serveix també per a l'esforç màxim de tracció, el que pot donar una màquina un moment abans de fer voltar les rodes lliscant inútilment sobre la via.

Quan veiem una locomotora que fa voltar les seves rodes sense avançar proporcionalment, es degut a la falta d'adherència.

En aquest cas, es diu a vegades erròniament que la màquina no te prou força, i no es veritat. Simplement falta pes adherent sobre la màquina o, millor, sobre els eixos que llisquen.

Però si una màquina no es capaç de donar l'esforç sol· licitat vencent la resistència, es queda immòbil intentant-ho i/o movent-se molt lentament. Es diu llavors que el motor està "amorrat", o "ajupit" i actuen els dispositius de protecció, quan n'hi ha.

La adherència de les rodes amb el carril depèn del coeficient de fregament (0'2) que pot variar si la via està humida, amb fang o greix, o si està perfectament seca. *(continuarà)*



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal· lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 55 - desembre 2002

Treballa com si no necessitessis diners, estima com si ningú no t'hagués fet patir, balla com si ningú et mirés, canta com si ningú t'escoltés i viu com si el paradís fos a la Terra.

Per a molts anys !!

Si amics, per a molts anys a tothom. Felicitem-nos mútuament per els nostres deu anys i celebrem-ho continuant amb alegria i cordialitat com ho hem fet en les dates assenyalades, com l'acte de l'exposició i la "barbacoa" al parc, el dia de l'aniversari.

Agraïm les nombroses mostres de simpatia rebudes de part de les entitats administratives, polítiques i culturals de Palau-solità i Plegamans, i molt especialment les que provenen d'associacions d'amics del ferrocarril d'arreu del país.

A tots moltes gràcies.

Altes i Baixes

Altes 09-11-2002

144	Fr. Xavier Fulquet	juvenil



Per a continuar amb el desdoblament de travesses, s'ha comprat una partida de ferro. Son dos paquets de 70 barres de perfil "U" de 40 mm cada un, total 2 Tm.

Com que cada barra te una longitud normal de 6 metros, hi ha 840 m. de perfil. Representa un pes de 2'38 kg per metro. També s'ha rebut una càrrega de grabeta per a balast de via. Amb aquests materials, hi ha "manteca" per a continuar fent l'amillorament de via. Es segueix treballant a la secció 3, recta del "pas dels ànecs".

Els socis que vulguin fer una mica d'exercici, poden unir-se a la brigada per a fer treball físic, estalviant-se despeses de gimnàs.

Subvenció

La Comissió de Govern Municipal, en la seva sessió celebrada el 17 d'octubre, d'acord amb la Llei vigent ens ha atorgat una subvenció de 991'67 Euros, amb càrrec a l'exercici del 2002, per a la compra de materials - justificats amb factures - destinats a les despeses del manteniment de les instal· lacions del tren al Parc de l'Hostal del Fum.

TREN de PALAU

1992 - 2002

EXPOSICIÓ 10è ANIVERSARI

S'ha celebrat, entre els dies 9 i 17 de novembre passats, l'anunciada exposició "10 Anys del Tren de Palau". Una molt complerta mostra de material gràfic junt amb interessants objectes ferroviaris de col· lecció.



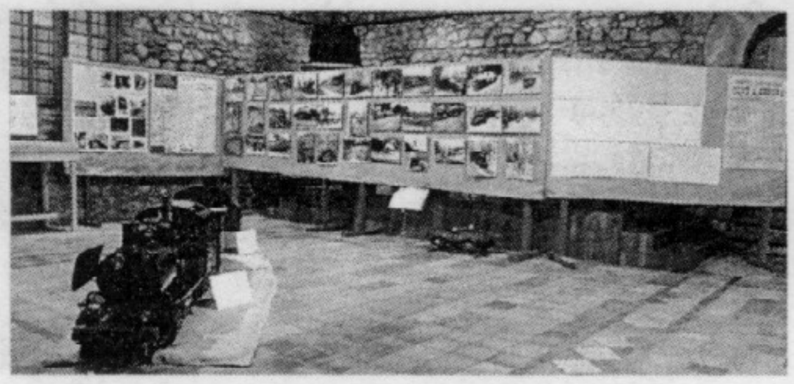
Els regidors Aurora Fusté i Antoni Vila, escolten les explicacions del comissari de l'exposició Jordi Valero, junt amb el president Pere Mula i altres socis.

La seva línia argumental segueix la evolució que ha seguit el ferrocarril des d'un punt de vista nou, i molt poc estudiat fins al moment. Els trens mes petits capaços de transportar persones.

Son trens que, com el nostre, es troben situats en un estadi intermedi prou allunyats dels trens dels parcs d'atraccions, i que apunten cap a una vocació de servei utilitari, pròxima als "pioner ban".

S'explica també, la voluntat d'integració del Tren de Palau en el teixit social, i el seu aprofitament per a desenvolupar programes didàctics basats en descobrir l'economia dels recursos energètics, característica essencial dels ferrocarrils, així com la importància històrica que aquests han tingut en el progrés dels pobles i el seu protagonisme decisiu en la revolució industrial.

Els projectes d'ampliació i les possibilitats d'utilitat social del Tren de Palau es presenten explicats en detall, junt amb una col· lecció de fotografies en la que es segueix la seva evolució cronològica des dels primers moments.



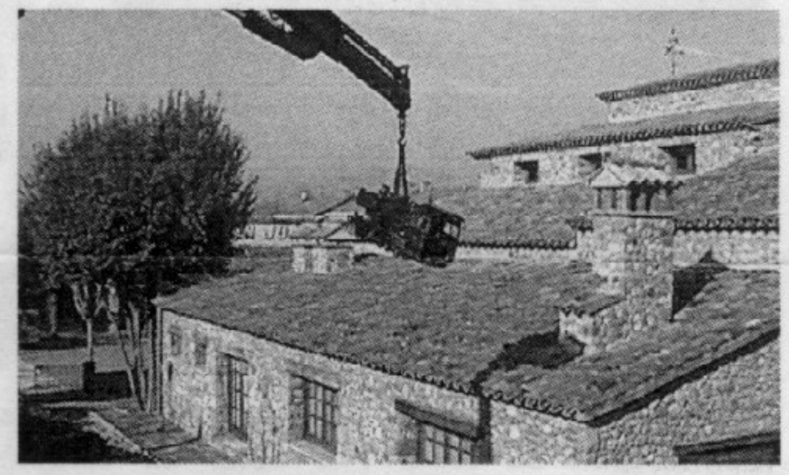
La mostra inclou objectes històrics dels ferrocarrils grans com; aparells de seguretat, reglaments, itineraris i bitllets.

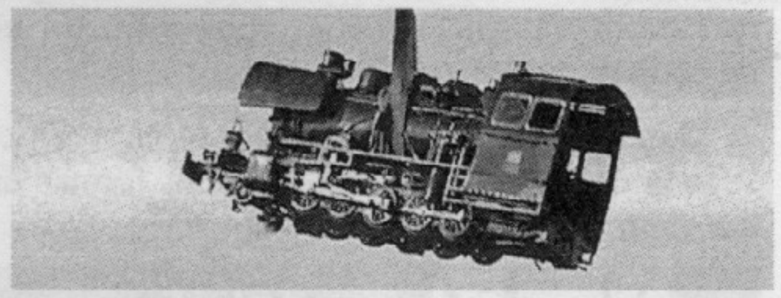
Hi destaca la part del tren "Mollet-Caldes" entre els que hi ha el marc de la taquilla de l'estació "*Gallechs - Poliñá*" (escrit amb la grafia de la època), recuperada abans del seu enderroc i recentment condicionada amb molta cura en una escola de restauració. Una esplèndida locomotora de vapor de cinc eixos acoblats i un vagó de vores baixes, ocupa la part central del saló d'actes de la masia Can Cortès, on es celebra l'exposició.

Documentació de l'entitat, planos del traçat i material en construcció, així com un bogie de fusta, un altre fet per una escola d'aprenents, o un compressor a vapor també han despertat l'interès dels visitants.



L'exposició s'ha fet realitat gràcies a la tasca conjunta dels socis en Josep Guerrero, Jaume Travessa i Jordi Valero. Cada un d'ells treballant en un aspecte concret dels continguts, fondo i forma. Cal no oblidar tampoc, la col· laboració física i/o amb material particular de part d'altres socis, als quals els donem les gràcies. Entre tots han aconseguit un resultat homogeni, entenedor i molt atractiu.





Desplegament de medis per a l'exposició.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 33 - El Masnou.
- **El Fogar** nº 5 - AFEVI Vilanova i G.
- **Hobby Tren** nº 109 - Per subscripció
- **Informe Anual 2001** - RENFE
- **Octubre 2002** - Cornellà (nou format)

RADIO PALAU

91.7 MHz F.M.

Dimecres 6 de novembre, en el programa setmanal dedicat a les entitats de la vila, el nostre president en Pere Mula, junt amb els vocals en Josep Guerrero i en Jaume Travessa dialoguen durant 45 minuts, entre les 18:15 i les 19:00 sobre els deu anys de l'associació, i la exposició a Can Cortès. Aprofiten per anunciar la Jornada de Solidaritat de la Via 0.

Durant uns quants dies, l'emissora ha passat una falca radiofònica recordat als oients, l'exposició i la Jornada de la Via 0.

TELEVISIÓ DE CATALUNYA

TV3

Per al programa "Viure Catalunya" , el passat dilluns 18 de novembre s'ha gravat un episodi al Tren de Palau.

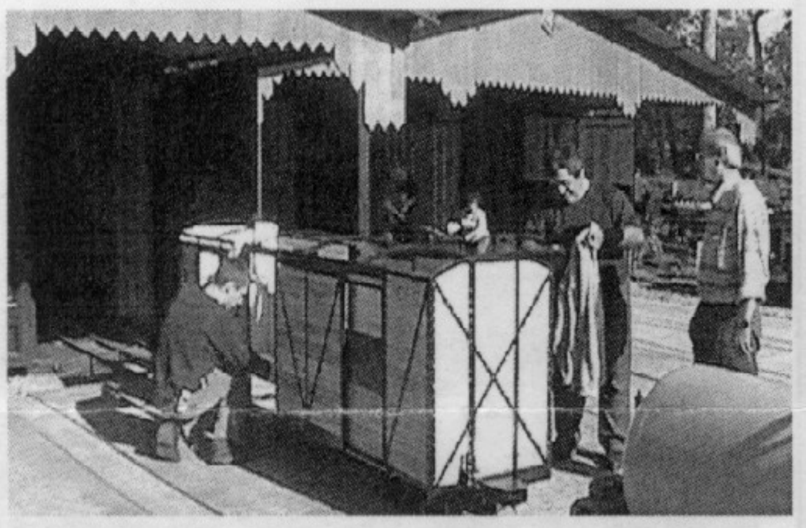
La seva presentadora, Griselda Guiteras ens fa una visita en la que, acompanyada d'en Jordi Marin, troben en Jordi Canals posant-hi oli a la Big Viñas. A continuació, aquest últim els porta amb l'automotor 25 seguit del 301 a fer un tomb pel recorregut del parc. Durant el viatge, en Jordi l'hi va explicant les coses del tren i de l'associació. A mig camí es troben un ramat de bens...

El programa s'emet diàriament, entre els mesos d'octubre i març, de dilluns a divendres a les 13:40.

Aquesta gravació s'emetrà probablement durant el mes de gener.

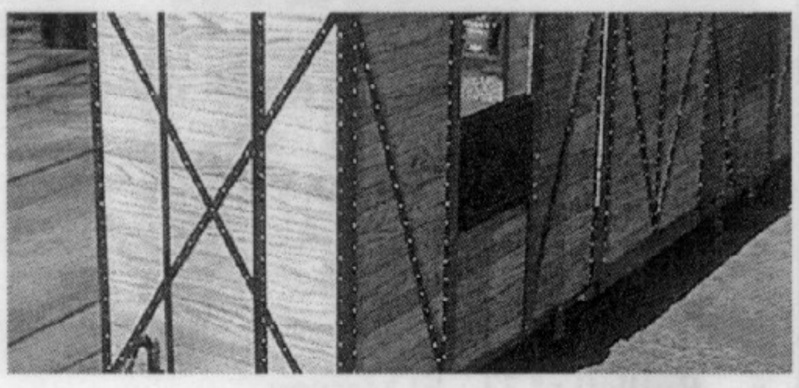
MATERIAL MÒBIL

En Ricard Soler ha reempès la construcció del vagó tancat similar als tipus "J" de la RENFE, que ja vam descriure a l'EV4 nº 37 del mes d'abril de l'any passat.



Com es pot apreciar en les fotografies, l'enllistonat de fusta l'hi dona un caràcter extraordinàriament autèntic, constituint tot ell un conjunt molt agradable.

Amb aquest element, la cisterna i altres vagons del tren de treball es podrà formar un tren de mercaderies molt escaient.



El muntatge a base de tirants metàl· lics i llistons de fusta, proporciona molt bona elasticitat, facilitant el comportament dinàmic del vehicle a l'hora que l'hi dona un aspecte immillorable.

La Barbacoa

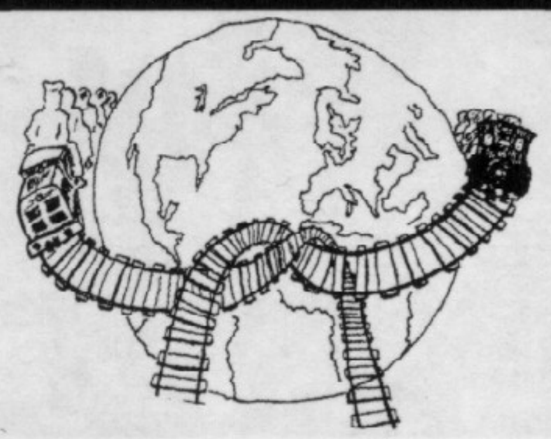
Amb 35 socis, familiars i amics d'altres associacions, hem celebrat l'aniversari el mes a prop possible del tren. A l'estació de Can Boada-Enllaç, en una taula llarga muntada sobre la via.

Amb els carretons plens de balast, i una bona capa de carbó d'alzina, la barbacoa funciona de meravella. Mans expertes s'han encarregat d'anar tombant la carn i de fer l'all i oli. Dues costelles, una mitjana, una botifarra negra i una altra de blanca, all i oli i pa torrat, pastís d'aniversari amb locomotora de xocolata, aigües minerals, vi, cafè i licors.

El dia ha estat assolellat i amb una temperatura molt agradable que, en alguns moments s'ha acostat als 27 graus, un d'aquells dies de tardor tan bonics que ens porta l'estiuet de Sant Martí.

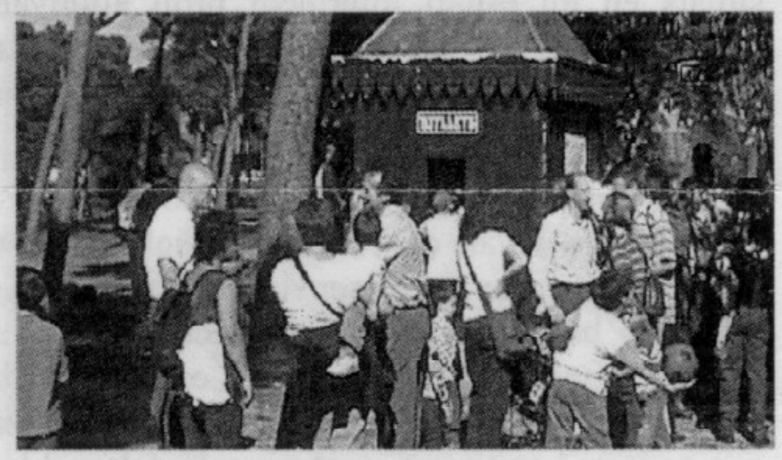
S'ha pogut fer circulacions durant tota la tarda, fins a ser fosc del tot.

JORNADA DE LA "VIA 0"



Per fi, després d'un grapat d'anys de fer un mal paper a causa del mal temps, enguany hem pogut quedar com uns senyors al costat de les altres associacions, i pròxims al seu nivell de participació.

S'han venut un total de 430 bitllets, que reportaran 645 euros, o sigui exactament 107.319 pessetes. De fet ha sigut un dia extraordinari en el que la participació del públic, pràcticament ha doblat el que es normal per aquest temps.



El bon temps, ha portat els grups familiars cap al parc en la seva sortida matinal.

S'ha hagut de posar tot el material possible en marxa : tres branques de cotxes de viatgers, arrossegats per quatre locomotores en torns de rotació, mes els dos tramvies automotors.

Total cinc trens circulant simultàniament, fent encreuaments per bloqueig semafòric i pilotatge alternatiu al Clot-Mirador, El Pi Gran i Can Boada-Enllaç.

Una experiència de "dispatching" ferroviari que poques vegades l'afluència demana, però que, com s'ha vist, es pot fer.

Aquí habrá playa !!

S'ha publicat ("La Vanguardia" 13/11/2002), que quan funcioni el tren d'alta velocitat es podrà viatjar de Madrid a Barcelona (582 km) en 2 hores i 20 minuts, i de Madrid a València (343 km) en 1 hora i 50 minuts.

Segons aquestes dades, els trens circularan a velocitats comercials d'uns 250 km/h. La via serà de nova tecnologia per Alta Velocitat i d'amplada internacional.

D'altra banda, la relació entre Barcelona i València, 331 km en 2 hores i 20 minuts (el mateix temps que Madrid - Barcelona) mantindrà una velocitat comercial de només 142 km/h. Seguirà servit pels trens actuals, Euromed, Talgo, Regionals, Rodalies i Mercaderies. Mes o menys com ara, en que prop d'una quarta part del recorregut és en via única, com al segle XIX.

La concepció, inconscient o intencionada d'aquest desequilibrat triangle ferroviari reposa sobre la vella centralitat mesetaria. És el de la relació entre la capital d'Espanya i la seva perifèria, el "levante". Es facilita el flux còmode i ràpid al límit dels dominis, les costes mediterrànies. A la platja.

Com que entre Barcelona i València tot és platja, el que hi a sembla suficient.

La via d'amplada internacional per l'arc mediterrani Gènova-Múrcia tampoc es veu molt urgent (Països Catalans !!). En canvi els trens AVE, sembla que si que la necessiten la via d'amplada internacional, encara que, fins al present, no han corregut per sortir o entrar a Espanya. El trànsit de mercaderies es resol omplint l'autopista de camions amunt i avall, muntant i desmuntant les rodes dels vagons a la frontera, o deixant el tren i seguint per carretera (increment de costos, feina, i despesa energètica absurda...). A Madrid hi ha el "puerto seco mayor de Europa".

El pas directe per l'aeroport de Barcelona tampoc sembla necessari. El ministre Sr. Rajoy, diu que menys d'un 10% de viatgers van o vénen de l'aeroport en tren, i que si el tren hi passes directament, això no canviaria. També diu que es penalitzaria a totes les persones que no van ni vénen de l'aeroport, incrementant-se la duració total del viatge en 15 minuts. Segons aquesta afirmació, els 15 minuts que diu el ministre suposa (comprovat sobre el mapa) que els 10 quilòmetres addicionals serien recorreguts a... 40 km/h!!

No s'ha de comptar amb l'augment de viatgers que el pas directe per l'aeroport reportaria al tren i a les connexions directes amb la xarxa de rodalies i línia 9 de metro.

Als ciutadans de Perpinyà, Girona, València, Tarragona, Lleida i Saragossa, els ha de ser molt mes còmode usar el nou aeroport de Madrid, que es construirà al costat de la via. Tots a Madrid.

La discussió sobre el tren d'alta velocitat i l'aeroport de Barcelona és doncs inútil. Hi ha qui s'entesta en voler desviar les vies cap al Prat, mentre que la solució és molt mes castissa; es construeix un aeroport nou al costat de la via, i punt. Llestos. Jordi Marin

Bon Nadal !!

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal· lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 56 - gener 2003

Tu tries; omplir de vida els teus anys, ho omplir la teva vida... d'anys!



Tipus de treballs

Durant els darrers dissabtes, han continuat els treballs normals de conservació i millora de la traça viària. Son feines que s'han d'anar fent de mica en mica, si no es vol que la via quedi abandonada.



Una operació consisteix en recollir el balast i anivellar la via. Amb la construcció de murets laterals per a contenir el balast evitem que s'escampi.



Aquests murets es fan alineant còdols de riera, fixant-los parcialment al sol i relligant-los per interposició de terra. La riera de Caldes ens aporta aquest material, i cal fer trens especials per acopiar-lo. Aquesta feina quedarà pràcticament eliminada quan la major part del traçat resti protegit.



L'altra operació important és el desdoblament de travesses. Com que la construcció inicial es va fer, en molts llocs, sense els recursos necessaris, passa que, hi ha una bona part del camí que està feta sense haver estat preparat el terreny, posant la via directament sobre el fang o l'herba i tirant-hi després el balast al damunt per poder acabar d'anivellar la via, aixecant-la on convingui. En els punts en que el terreny és molt humit, amb poca consistència, o simplement no està prèviament preparat amb una bona capa d'àrid i compactat, passa que el balast es va enfonsant lentament. Amb el desdoblament de travesses s'evita parcialment aquest efecte perquè la superfície d'assentament de la via queda multiplicada per dos, reduint-se a la meitat la pressió sobre el terreny.



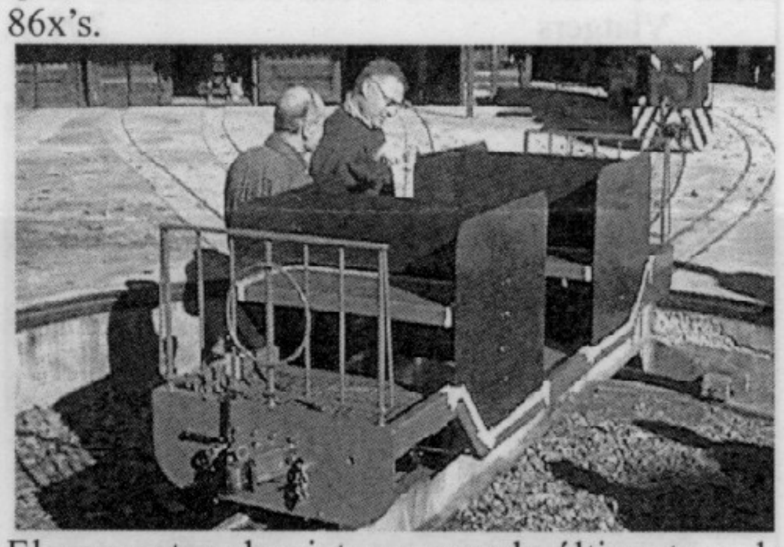
Tooots els socis que vulguin mantenir-se en bona forma física, estalviar-se la quota del gimnàs, o que aquells qui, un cop passades les festes nadalenques notin que els sobra alguna cosa estranya, poden acudir a la cita sabatina de : "al tren de trabajo i p-abajo".

MATERIAL MÒBIL

Cotxe de viatgers $AA_{fa}871$

Comentàvem al EV4 nº 54, del mes de novembre, la reforma del "Compendium" particular nº 451. En aquell moment encara no es sabia que seria equipat amb seients tapissats de primera classe i per això va sortir publicat amb una numeració que no correspon. Es preveia com de segona classe.

Des del dia 1 de desembre ja funciona, acabat, i amb la matriculació que l'hi correspon $AA_{fa}871$. És un cotxe descobert per a vuit places que, normalment anirà acoblat amb els altres 86x's.



El nou cotxe de viatgers rep els últims tocs de pintura sota la atenta mirada d'un company.



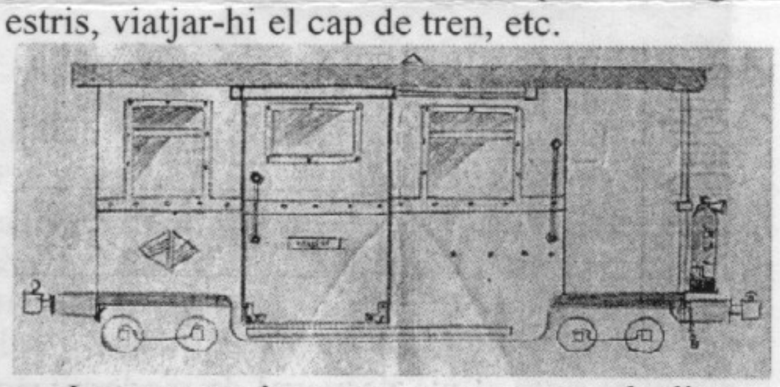
El seu propietari, el president en Pere Mula, en una de les feines que menys l'hi agrada fer; pintar.

EN PROJECTE

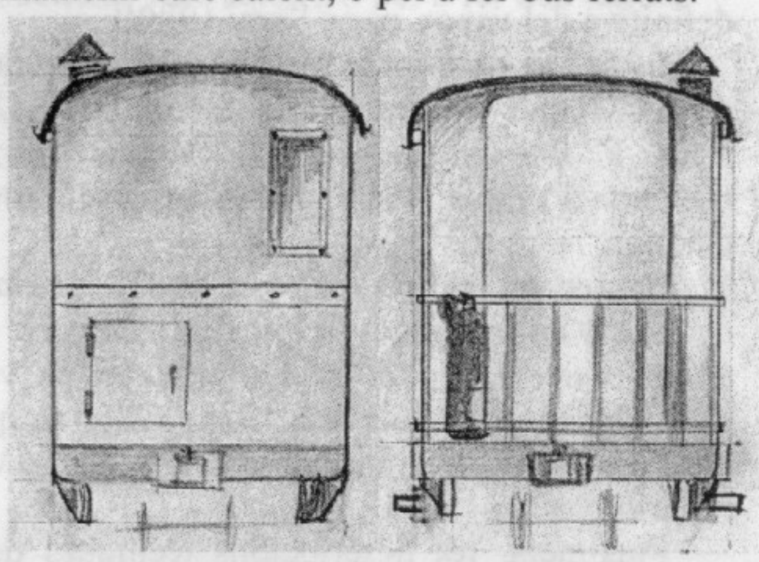
Furgó per als trens de vapor.

Un altre projecte de construcció de material mòbil s'està començant perfilar. Per iniciativa d'en Toni Roca, i a partir d'un bastidor i bogies Pensilvània d'en Jordi Viñas, amb l'ajuda del que mig manega l'AutoCad, en Jordi Marin.

Es pretén fer un furgó per a usar-lo com cotxe de xoc entre les màquines de vapor i els cotxes de viatgers. El furgó protegirà de embrutar la roba als qui van al primer cotxe, i potser evitarà la cortineta que posem ara per precaució. També ha de servir per dur alguns estris, viatjar-hi el cap de tren, etc.



La xemeneia que es veu en el disseny original d'en Toni, delata la presencia d'una estufa al seu interior, que ha de servir per a mantenir cafè calent, o per a fer ous ferrats.



Assaigs tècnics

Acoblament de dos automotors formant una branca automotriu.

Diumenge 22 de desembre, per iniciativa i sota el control tècnic d'en Jordi Valero, s'ha fet una prova de tracció i circulació acoblant els automotors elèctrics 25 i 301 amb el nou cotxe intermedi $AA_{fa}871$.

Val a dir que, superant el recel inicial d'alguns dels presents, la prova va ser satisfactòria en tots els aspectes. Es va circular amb i sense viatgers, assolint-se les velocitats normals, també en els punts mes crítics del recorregut.

La branca així formada : 301+ $AA_{fa}871$ + 25, va resultar molt eficaç i, sorpresa ... reversible!

Per intentar igualar els esforços dels dos automotors, primer es "cantaven" en veu alta els punts de la controla del que anava davant, però aviat es va veure que no hi ha prou concordància i es va fer "escoltant" els motors per a tenir una idea aproximada del seu esforç de tracció.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **BML BERRIAK** nº 12 - Azpeitia.
- **El Fanal** nº 6 - Navarcles.
- **Hobby Tren** nº 110 - (per subscripció).
- **Informa** nº 43 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 43 - Museu de Vilanova.

I de part del seu autor-editor Sr. Lluís Prieto i Tur, la donació del volum nº15 de la col· lecció "Monografías del Ferrocarril" titulat : Locomotoras Diesel (IV).



En aquest llibre de 176 pàgines de text amb nombroses fotografies en blanc i negre i color s'explica com el pla decennal de modernització de RENFE (1964), i l'estudi de Sofrerail, van motivar el tercer concurs per a noves locomotores Diesel, preveient-se la retirada definitiva del vapor, per a l'any 1980!!

Es fa una descripció històrica i tècnica molt detallada que va des de les Streamlined Usa tipus F fins a les General Motors per a l'exportació tipus J-16 i la seva expansió arreu del mon.

Hi ha un extens capítol de 38 pàgines dedicat a les màquines 1.900 de la RENFE en el que es detalla els serveis i dipòsits en que van estar ubicades, fins als seus darrers dies en que van usar-se per a la construcció del AVE Madrid-Sevilla.

Finalment, les descripcions tècniques dels elements de les màquines, amb fotografies, dibuixos, esquemes i taules de dades de totes les locomotores 1.900 de General Motors/Macosa i quadro comparatiu de característiques amb les Streamlined i similars.

Recordem que el resto de la sèrie "Monografías del Ferrocarril", ens el va obsequiar el seu editor l'amic Lluís Prieto pel nostre novè l'aniversari, l'any passat. Veure la relació complerta a l'EV4 nº 44.

Tots aquests llibres estan a disposició dels socis, demanant-los al vocal de publicacions en Josep Guerrero.

DONACIONS

El soci Lluís Fernández ens notifica per carta, la cessió a l'Associació, d'un fanal lluminós indicador de posicionament d'agulles, que havia estat fa molts anys a l'estació de Caldes de Malavella. Aquest fanal va estar present a l'Exposició del desè aniversari del Tren de Palau.

Moltes gràcies, Lluís, aquest element passarà a formar part, junt amb altres, de la col· lecció d'objectes ferroviaris històrics de l'Associació. Esperem que un dia es pugui disposar d'un espai adequat per a la seva exposició permanent.

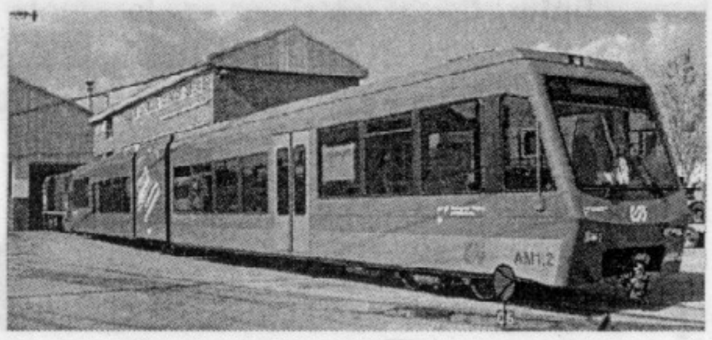
Jornada de la "via 0"

Com dèiem el mes passat, el bon temps del dia 10 de novembre ha propiciat la visita de 430 viatgers, superant l'èxit de tots els altres anys, i doblant de llarg el dels diumenges normals.

D'acord amb la Regidoria de Serveis Socials, coneixedors directes dels mes necessitats de Palau-solità, la recaptació benèfica de la Jornada de la Via 0 també s'ha destinat aquest any a l'Associació de Discapacitats "ADISPAP". Diumenge 8 de desembre, una representació d'Adispap, amb el seu president Sr. Manuel Hernández, ha rebut del nostre president el taló per la mencionada quantitat, en un acte senzill a l'estació de Can Boada.

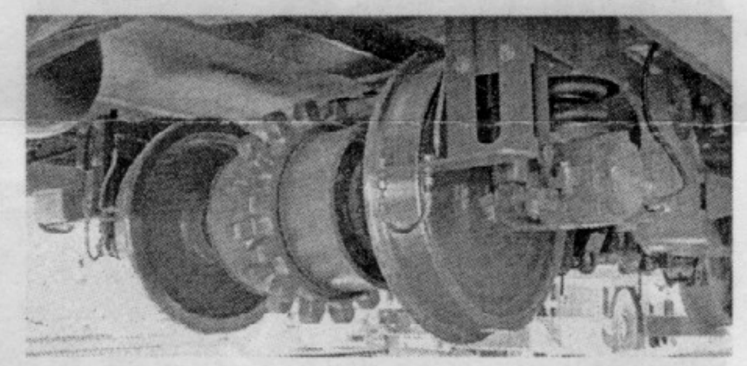
Cremallera de Montserrat

Des de l'antiga SLM de Winterthur (avui Stadler), el 4 d'octubre ha arribat a Martorell, la primera unitat del nou cremallera de Montserrat.



Unitat de tren AM1.2

Potencia	800 kW
Tensió	1.500 Vcc
Esforç (adherència)	10.100 kg
Velocitat (adherència)	45 km/h
Esforç (cremallera)	11.200 kg
Velocitat (cremallera)	30 km/h
Rampa cremallera	150 mm/m
Amplada de via	1 m
Pes	45 Tm
Càrrega	15 Tm
Viatgers	200
Seients	118



El moment històric de posar-lo a la via



Barres de cremallera Abt i travesses Èpsilon, al costat de l'explanació de la via, en la que ja hi ha els pals per a la línia aèria. HobbyTren-jsp

Durant el mes de desembre aquesta unitat s'ha usat per a fer proves de circulació i entrenament del personal a la línia del cremallera Ribes - Núria.

TRAMVIES A BARCELONA



La segona fase de reimplantació general dels tramvies a Barcelona (la veritat és que no han desaparegut mai del tot -Tramvia Blau-), començarà aquest mateix gener del 2003 per a dues línies noves.

Una anirà per la Gran Via entre l'Estació del Nord i Badalona, i l'altra per la Diagonal, pujant des de la Vila Olímpica cap a la Plaça de les Glòries i seguint cap al Fòrum Universal de les Cultures a Sant Adrià del Besòs.

Hi haurà un tram comú d'uns dos quilòmetres, pel sector de la Plaça de les Glòries.

Electrificada a 750 volt, la línia tindrà les seves cotxeres i tallers a Sant Adrià del Besòs. Els 18 tramvies bicabina de pis baix seran del tipus "Citadis 302" de Alstom, formats per cinc caixes articulades amb els bogies extrems motoritzats i capacitat per a 200 persones a peu dret, mes 72 assegudes.

Està previst que funcioni pel Fòrum Universal de Les Cultures, l'abril del 2004. Ja cal que corrin doncs queda poc mes d'un any.



Imatge virtual del pas del tramvia per la Plaaa de les Glòries Catalanes.

Hem llegit ...

Correu de l'oreneta - La pàgina del President.

"...La llei d'acompanyament dels pressupostos de l'any 2002 aprovada pel Congrés dels Diputats, ens obligarà a portar els nostres balanços al Registre Mercantil i cotitzar els "beneficis" per l'Impost de Societats ... les associacions sense afany de lucre en que els seus socis dediquen un munt d'hores per treballar per fer una tasca pedagògica i cultural en profit de la societat, acaben maltractades ... a Catalunya hi ha un teixit associatiu prou rellevant i sense ponderar la labor que es fa ... El pare d'un company nostre, mort fa quaranta anys, deia que arribaria un dia en que per portar sabates en dies de pluja s'hauria de pagar un impost a la comandància de marina. Davant d'això, la pregunta del milió és: Val la pena seguir?" Joan Vallès i Asens, President del CEMVBiS.

- - -

Poc podem afegir a les paraules del nostre amic, només que, per acabar-ho d'arrodonir, les modificacions que han fet a la llei, extenen la responsabilitat per les faltes administratives, a les persones membres de la junta directiva.

O sigui que, pel fet d'haver-nos associat legalment, l'Estat ens tracta pitjor que a una societat anònima, en que la responsabilitat administrativa recau sobre l'entitat jurídica i no sobre les persones. Cap partit polític s'ha fet ressò del problema. Anem bé!.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Febrer

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 57 - gener 2003

També cal il·lusionar-se pensant que la raó i el sentit comú (pare i mare del pensament únic), no poden explicar-ho tot.

ASSEMBLEA GENERAL ORDINÀRIA DE SOCIS

Convocatòria

Pel present anunci, es convoca a tots els socis, el pròxim dia 22 de febrer a les 6 de la tarda en primera convocatòria, i a $^2/_4$ de 7 en segona, a la seu social de l'associació (Can Cortès) per a reunir-se amb caràcter ordinari constituint l'assemblea general, que és el màxim organisme sobirà de l'associació, i tractar el següent :

Ordre del dia

1. Lectura i aprovació, si s'escau, de l'acta de l'Assemblea anterior.
2. Lectura i aprovació, si s'escau, de la memòria anual d'activitats de l'any 2002.
3. Examen i aprovació, si s'escau, de l'estat de comptes de l'exercici econòmic de l'any 2002.
4. Examen i aprovació, si s'escau, del pressupost econòmic per a l'any 2003.
5. Aclariments, i preguntes sobre qualsevol tema propi de l'Associació.

Con es costum, tots els presents rebran una còpia del balanç i la memòria d'activitats de l'any passat, així com el pressupost d'enguany. Aquests documents hauran de ser examinats per l'assemblea i ser aprovats, si reben el seu vist i plau.



El Gran Sopar

La tradicional trobada assemblearia sempre acaba amb el sopar de germanor al restaurant Can Joan, davant de Can Cortès.

Hi haurà entremesos, graellada de carn i totes les coses bones de sempre, postra, begudes, etc. Si algú no pot menjar quelcom ho ha de dir al apuntar-s'hi.



Les reserves cal fer-les als socis Josep Guerrero o Beneta Pardo trucant-los, si voleu, al seu telèfon particular 93 864 41 22 de 9 a 10 del vespre, fins al dia 20 de febrer.

VAPOR HIVERNAL

L'hivern i el vapor son dues coses que estan molt relacionades. La baixa temperatura de l'ambient fa que el vapor d'aigua que surt de la caldera formi un magnífic núvol blanc i que, si no fa vent, aquest núvol es mantingui creant unes imatges fantàstiques que a tots ens deixen bocabadats.

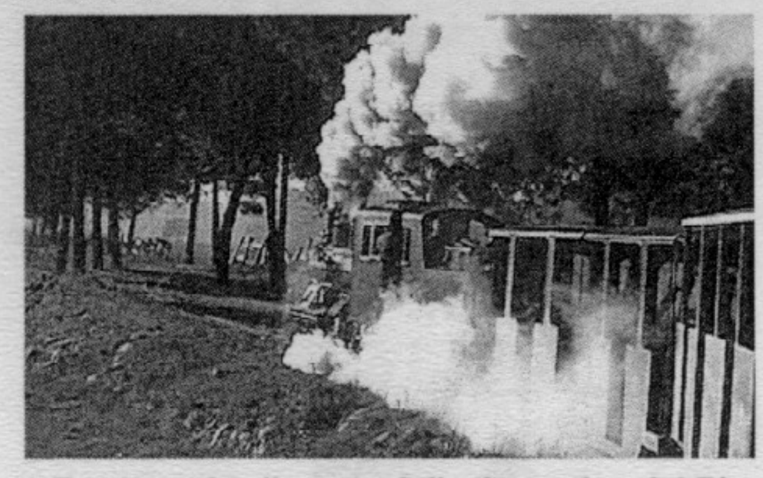


Sortida de Can Boada - Enllaç, en direcció a Can Boada (terme) en el tram de via doble.

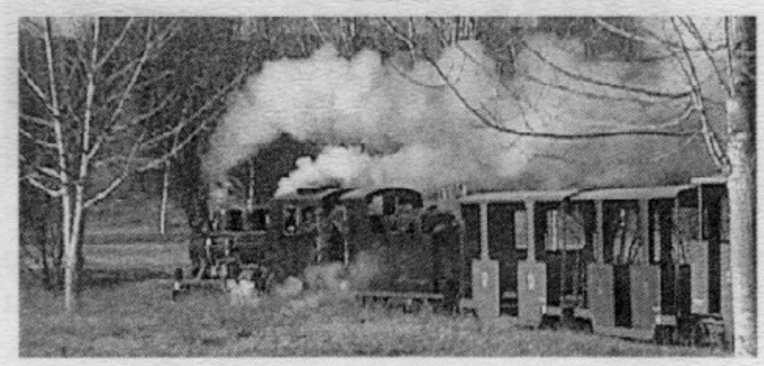
Però això només està a l'abast dels qui no tenen por de passar una mica de fred.

Cal ser un bon aficionat als trens per tenir el coratge d'aixecar-se del llit a primera hora del matí de diumenge en ple hivern. Però si les condicions son propicies, i això només se sap quan hi ets, la recompensa pot ser forta.

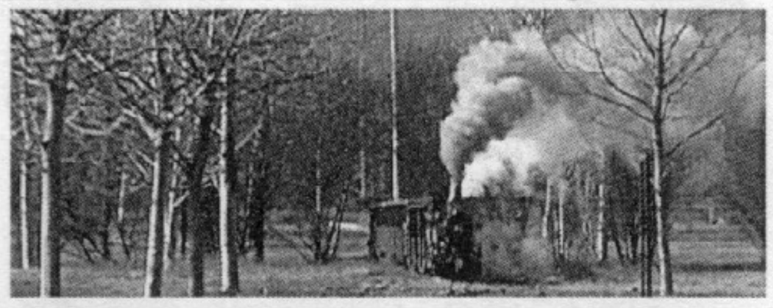
Veure's per un moment embolcallat en un núvol de vapor i misteri, contemplar com es retalla en un fons de cel blau, d'aquell tan intens indissociable del fred, que només apareix a l'hivern (o a les antigues pel·lícules en Technicolor), forma part de l'imaginari dels trens de vapor i d'una època en la que aquests enginys van ser els motors del progrés de la humanitat.



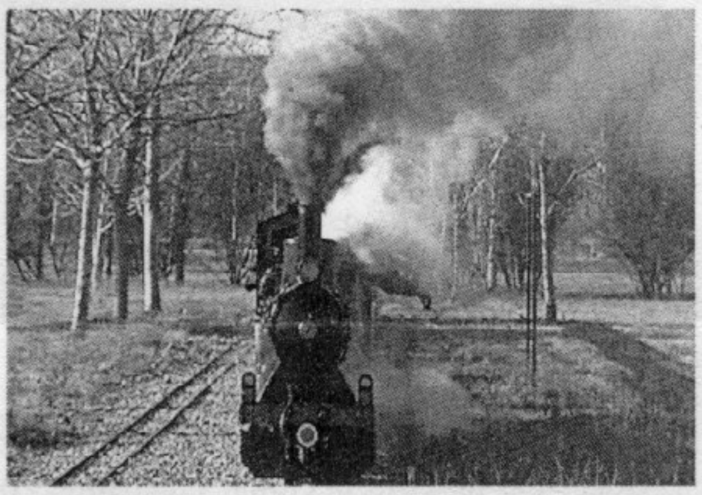
Espectacular "vaporada" a les corbes del Pi Gran.



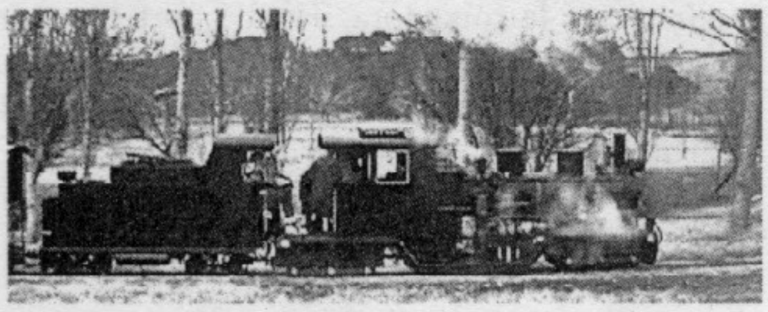
Entrant al tram de via única i sentit únic, secció IV, entre el Clot-Mirador i el Pont de Pedra.



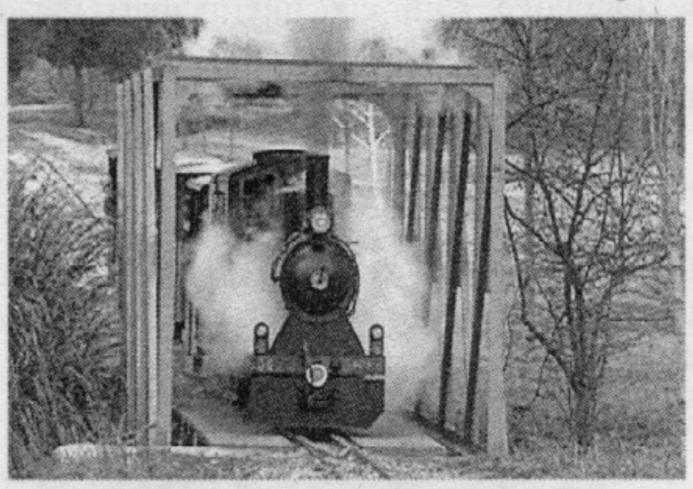
Arribada al Clot-Mirador, passat el 3er pont.



Esperant un creuament, en el viatge ascendent.



Amb "neu" artificial, marca "Fotochop".



En el pont Warren.

MATERIAL MÒBIL

- Associació -

svo-03

El Servei de Via i Obres disposarà aviat d'un vagó especial per al servei de conservació de la via, el control de males herbes (tren herbicida).

La idea original es disposar d'un equip hidràulic aspersor instal·lat de forma permanent en un vagó en el que hi hagi sempre a punt, tot el que fa falta per aquesta feina tan concreta. Es pretén que d'aquesta manera, sigui tot molt fàcil i agradable, en lloc de ser un treball tediós com ho es ara.

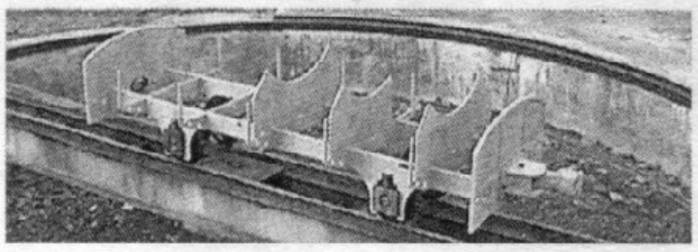
El vagó durà la referència : SVO-03. Servei de Via i Obres nº 3.

Els socis mes antics recordaran sense cap dubte el primer element del tren de treball, que va ser un antic grup electrogen per a soldadura, muntat sobre dos eixos. Si l'haguéssim matriculat hauria estat el nº 1. La tremuja del

balast, que va muntada sobre "diphlorys" pot ser el nº 2; tota la resta del tren de treball és de propietat particular. Al nou element l'hi correspon dons el nº 3 en el material mòbil del tren de treball.

Per a la construcció es fa servir un sistema modular de blocs tallats amb raig làser.

Aquesta tecnologia CAM, junt amb els programes de disseny CAD i les comunicacions a través de la WEB, permet enllestir de forma ràpida, econòmica i precisa, alguns projectes constructius que, d'una altra forma, necessitarien molts recursos físics, humans i - sobre tot - molt mes temps.



Bastidor completament muntat en tan sols 2 hores; tan sols 20 unions per soldadura + 4 cargols.

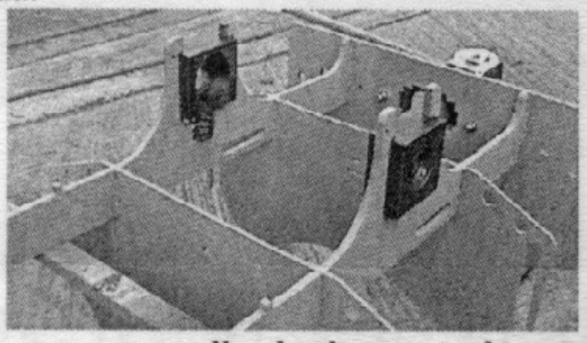
Es un vagó de dos eixos de vores baixes. Com es pot comprovar a les imatges, els dos llarguers que incorporen les plaques de guarda, queden units per cinc travessers i dos testers formant un bastidor lleuger i resistent.

Els travessers ja porten fets els forats per al pas dels tubs de conduccions: elèctriques per a la bomba hidràulica, aire comprimit per al fre, i aigua per a la ruixadora. També porten suports per encaixar les vores laterals i la banqueta per a la cisterna. Els testers suporten les caixes de l'enganxall unificat.

El bastidor està preparat amb forats de trau polís per a rebre timoneries de fre.

També hi ha metxes centradores per incorporar, si algun dia es decideix, les plaques de muntatge d'un eix intermediari per a la reducció de velocitat en un sistema de motorització elèctrica.

La idea de fer-lo automotriu ve del fet que, per aquest vagó, s'aprofiten dos eixos usats anteriorment en una "zorrilla" que duia motor de ciclomotor, i ja es troben equipats amb rodes dentades per a cadena sistema Galle de ½ polzada.



Vista, cap per vall, de la part de suspensió primària i les caixes de greix per als coixinets.

La motorització podria usar un motor trifàsic de 2 C.V. regulat per variador de freqüència i connectat al grup electrogen del tren de treball.

En aquestes condicions, el tren de treball seria autònom, lliure de la servitud d'ocupar una locomotora gairebé en exclusiva. Tot això forma part d'un altre projecte.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 24 - Reus
- **Carril** nº 58 - Barcelona
- **El "Rapidillo"** nº 1 - Valls
- **Es furgó correu** nº 18 - Mallorca
- **Gener** 2003 - Cornellà
- **Hobby Tren** nº 111 - (per subscripció)
- **Informa** nº 44 - Museu de Madrid
- **Informa** nº 44 - Museu de Vilanova

DONACIONS

El soci Sr. Manuel Fuentes ens ha proporcionat un lot de documentació antiga, procedent d'un contenidor d'escombraries, que va trobar-se al carrer junt de l'estació de França, durant les obres de restauració que es van fer per a l'any olímpic 1992.

Es tracta d'un munt d'uns 30 quilos de paper desordenat, en el que hi ha documentació antiga barrejada amb revistes actuals de trens, reglaments, formularis i propagandes recents.

El mes interessant son els documents de les companyies ferroviàries anteriors a la RENFE, alguns d'ells datats en el segle XIX.

Hi ha lligalls d'arxiu que contenen escrits autògrafs dels enginyers constructors de ponts, i traçats de diversos ferrocarrils. Descripcions detallades de procediments i càlculs, amb taules i representacions gràfiques; redactat i presentat en l'estil i amb els medis propis d'aquella època: paper, tinta i ploma.

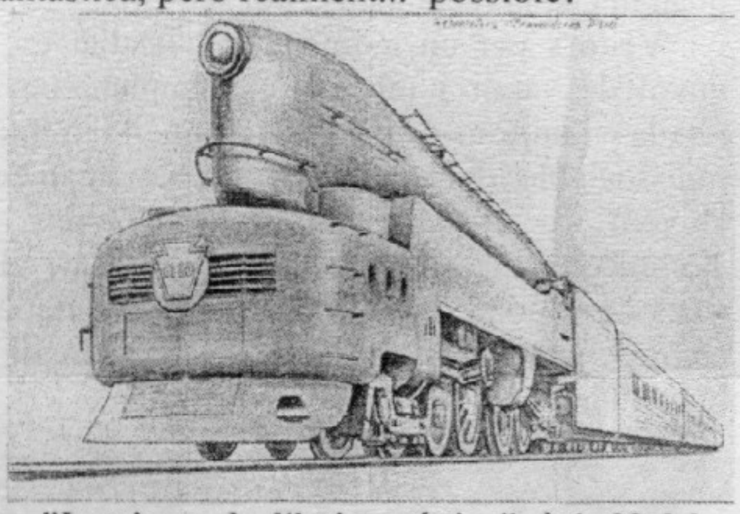
A banda del seu -relatiu- valor històric real, per als romàntics, el paper vell te sempre un encant especial.

Amb el nom genèric "Llegat Fuentes", el destí de la part antiga serà el futur arxiu històric de la biblioteca del Tren de Palau, quan es disposi de l'edifici de l'estació.

De moment, el primer que es farà és inventariar-ho per a saber el que hi ha i preservar-ho junt amb la documentació essencial de l'associació, custodiada per la Junta Directiva. Per això, no estarà de moment disponible pel sistema normal de préstec de la biblioteca.

Algunes parts curioses, portades o dibuixos seran explorats per a conservar-los en suport digital i poder mostrar-los en aquest full informatiu.

Aquí en teniu una mostra; una curiosa locomotora que presenta una forma de caldera fantàstica, però realment... possible?



"Lecciones de dibujo artístico" sèrie 29 del dibuixant Emilio Freixas.

Altes i Baixes

Baixes 31-12-2002

109	Fr. López Carrasco	voluntària

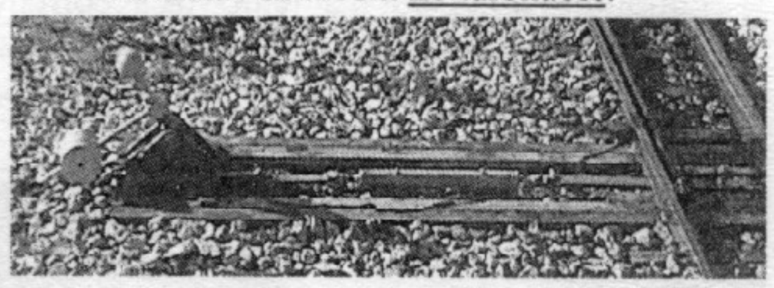


L'aparell del canvi d'entrada a la via principal del Clot-Mirador s'ha modificat transformant-lo en el tipus semiautomàtic talonable.

Per això, el color que ara presenta la palanca i el contrapès (la "marmita" o carmanyola), és el groc.

Els maquinistes del Tren de Palau ja saben que els colors d'aquests elements dels aparells de canvi, determinen la seva funció i ús reglamentari :

- blanc : canvi lliure talonable.
- groc : canvi fix talonable.
- vermell : canvi fix no talonable.



El cilindre compensador elàstic intercalat al tirant de la palanca de canvi.

SENYALS en els TRENS

A partir del dia 19 de gener, s'ha implementat l'ús de senyals informatius a la capçalera dels trens. Son uns discos de color que es fixen sobre l'enganxall "Aliance", en el mateix forat que el buló.



Senyal de disc (vermell) a l'automotor 25.

Aquests senyals informen del tipus de circulació que està fent el tren que el porta, i no modifiquen el l'ús de les ordres pilot.

En circular per via única, si el tren és portador de les ordres pilot du el disc de color verd, i en cas contrari el de color vermell.

En una circulació "doblada" o "triplada", només el darrer tren -el que porta les ordres pilot- portarà el disc de color verd, i tots els altres assimilats que circulen davant d'ell el portaran vermell.

Quan un tren està esperant un creuament, només veient el color dels disc que porta el tren que arriba en sentit contrari, sabrà si aquest l'hi mostrarà les ordres o, si ha de seguir esperant. Els maquinistes que esperen, ja no hauran de fer senyals amb els llums, ganyotes i/o gestos demanant veure les ordres.



Senyal de disc (verd) en el tren, a l'automotor 301.

Quan el creuament es fa , circulant o aturats, en el tram de via doble (CB-CBe) el tren que espera les ordres, ja pot dur posat el disc verd. Així, quan el tren que les dugui es trobi amb un altre que porta el disc verd, sabrà que les hi ha de donar.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 58 - març 2003

La diferencia entre un hombre normal y otro inteligente es que el segundo vive en mundos mas complicados. X. Zudaire

Viatges

Dissabte 10 de maig

Cremallera de Montserrat

Com que no creiem que ens hi convidin (i si ho fan, segur que no hi hauria temps suficient per anunciar-ho), pensem inaugurar pel nostre compte el nou tren cremallera de Montserrat.

Qui vulguin venir, quedem en trobar-nos davant de la taquilla de venda de bitllets de l'estació de Plaça d'Espanya, a les 9:30 del matí per sortir amb el primer tren que faci parada a Monistrol.

Manteniu-vos en contacte, uns dies abans, amb algú de la Junta Directiva, per si hi hagués novetats o canvis.

\- - -

i per quan se sàpiga ...

Tren de La Robla

Deien que per la primavera tornaria a funcionar el servei de viatgers entre León i Bilbao.

Els 335 quilòmetres de via mètrica per uns dels mes bells paisatges de la cornisa cantàbrica, entre els 840 m. d'altura a la que està León, pujant a mes de 1.100 m. les verdes muntanyes castellanes i baixant fins al nivell del mar a Bilbao, podran ser recorreguts còmoda i espectacular en un tren regular de viatgers.

Es un viatge que fa molt de temps esperàvem poder fer, i ara sembla que ja s'hi està molt a prop.

La proposta es : sortir de Barcelona un divendres al vespre cap a León, per arribar-hi a primera hora del matí. Fer tot el recorregut sencer fins a Bilbao. Aprofitar la tarda del dissabte per visitar el nou tramvia de Bilbao, el funicular de La Reineta i el de Santo Domingo de Artxanda. Sortir per la nit cap a Barcelona, amb possible canvi de tren a Miranda de Ebro, arribant a Barcelona diumenge al matí.

El viatge serà absolutament "espartà"; es a dir, sense cap mena de servei afegit ni organització prèvia, tret d'haver mirat els horaris dels trens. Una petita motxilla amb el més imprescindible, i ganes de passar-ho bé és el que únicament s'ha de dur. Tot lo altre ho anirem improvisant sobre la marxa.

Qui hi estigui interessat, que procuri estar atent, dons no es segur que es pugui anunciar amb prou anticipació. Caldrà estar al lloc apropiat en el moment oportú.

ASSEMBLEA GENERAL ORDINÀRIA DE SOCIS

Amb la presència física de 20 socis, i 8 representats, que fan un 32'18 % del total, s'ha celebrat en segona convocatòria, a les 19:30 el dia 22 de febrer la reunió normal de cada any.

Com sempre, es va repartir la memòria anual d'activitats, un opuscle de 4 pàgines, el balanç econòmic de l'any passat i el pressupost per al present. També es van aprovar les modificacions del reglament de circulació que el converteixen el la versió actual R.C.2003.

Un acta de la reunió, amb els seus detalls, està exposada al cartell d'anuncis de la via 4.

La jornada va acabar al restaurant "Cal Joan" amb 19 socis i familiars en el tradicional "Sopar de Germanor".

En acabar, ben entrada la nit, i havent manifestat alguns socis els perills de la conducció nocturna en el retorn cap als seus domicilis (no tothom viu a Palau), així com les deficiències del transport públic; es va comentar que, per al pròxim any, l'Assemblea es celebri al mig dia; el "sopar" es converteixi en dinar, i puguem acabar la jornada dalt del tren, com correspon.



MATERIAL MÒBIL

- Associació -

"Compendium BB-803

S'ha modificat en cotxe de viatgers de la serie "Compendium" nº 803, en el sentit de dotar-lo del sistema HdC de fre continu automàtic unificat al Tren de Palau.

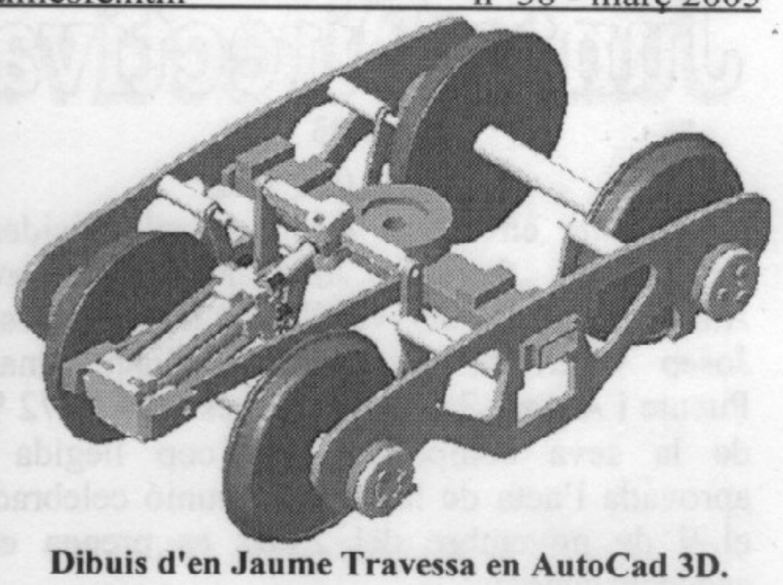


Adaptació prèvia del bastidor.

Els bogies han rebut el cilindre pneumàtic actuador, i les corresponents tomoneries multiplicadores de força, que han estat dissenyades i construides per en Jordi Viñas, d'acord amb la seva experiència.



Presa de mides per als planos finals.



Dibuis d'en Jaume Travessa en AutoCad 3D.

Adéu Tramvia !!

- Avortat projecte -

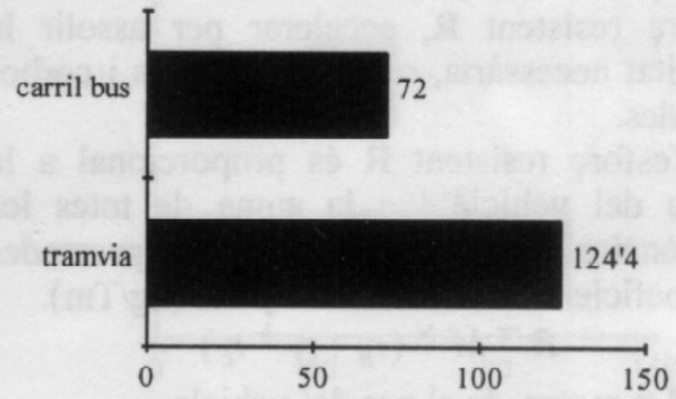
L'autoritat Metropolitana del Transport ha desestimat la proposta d'una línia de tramvies pel Baix Vallès que, a través de les valls dels rius Caldes i Tenes, ressuscités en part l'antic "Calderí" unint els principals municipis i nombrosos polígons industrials o residencials, amb la xarxa de rodalies de la capital catalana.

L'estudi fet per Barcelona Regional, se'n ha anat en orris, i ens veurem privats d'aquest medi modern i ecològic que per una altra banda, a la gran ciutat sí que s'està fent, tot i no comptar amb l'entusiasme popular i dels municipis com el que aquí havia despertat.

Com dèiem a l'EV4 nº 20 i 28, la xarxa havia de tenir una extensió de 18'6 km, enllaçant 11 poblacions i 5 estacions de ferrocarril.

El Pla Director d'Infrastructures 2000-2010 (PDI), ha descartat la viabilitat d'aquestes línies de tramvia, per raons econòmiques; 124'4 milions d'euros. Ho troben massa car. Sembla confirmar-se dons la idea de que la emblemàtica i originalíssima, línia 9-10 del metro de Barcelona s'ha d'empassar la part principal dels recursos del PDI. A canvi de deixar-nos sense el tramvia, es gastaran 72 milions d'euros en un carril bus. O sigui, mes del mateix !.

No cal dir que nosaltres, no ja com aficionats a les vies de ferro, si no com simples ciutadans, no entenem perquè els 300.000 que vivim i/o treballem al territori afectat, amb una estimació anual de 4 milions de viatgers (segons el propi Departament de Política Territorial), ens hem de veure bandejats. El transport per carretera no es la solució.



Pressupostos oficials en milions d'euros.

Algú pot entendre com aquesta diferencia en el cost econòmic pugui justificar la enorme diferencia que hi ha en la qualitat del servei,

seguretat, energia, agressió al medi ambient i vides humanes que presenten les dos solucions. Es que això no val res ?. O pot ser que som ciutadans de 2na classe.

Entre el carril bus i les variants, al final s'haurà gastat molt mes que en el tramvia, sense haver desincentivat l'ús de l'automòbil privat ni obtingut la infrastructura tramviaire. En definitiva, sense haver millorat significativament la qualitat de vida dels qui ho haurem pagat.

Junta Directiva

8/2/03

Extracte de l'acta

Reunits en sessió ordinària, el president Pere Mula, secretari Jordi Marin, tresorer Antoni Roca, i els vocals Jaume Travessa, Josep Guerrero, Jordi Viñas, Joan Ignasi Puente i Antoni Soler, que representen el 72 % de la seva composició, un cop llegida i aprovada l'acta de la darrera reunió celebrada el 9 de novembre del 2.002 es prenen els següents acords :

1. Presentar a l'Assemblea General Ordinària, tres modificacions del Reglament de Circulació relatives a :
   - Ús de les cadenes de seguretat.
   - Establir i descriure l'ús dels senyals informatius de disc als trens.
   - Establir i descriure la prova obligatoria de fre.
2. Instal·lar equips motors d'agulla en la segona diagonal de Can Boada, per decidir la seva implantació un cop hàgin estat provats durant un any.
3. Construir un vagó de dos eixos, equipat per al manteniment de via en la funció herbicida.
4. Construir un conjunt de cavallets, per apilar vagons tipus "P" fora d'us, sobre la via 6, deixant-la operativa per a material descobert.
5. Construir un calaix per a llibres, revistes, objectes commemoratius i documentació general, en forma de passadís elevat entre les vies 7 i 8.

L'acta completa de la reunió està exposada al taulell d'anuncis de la via 4.



(continuació)

Després d'uns mesos, continuarem aquesta secció en el punt que la vam deixar el passat mes de novembre (EV4 nº 54) quan, un cop repassat el tema del fregament, la adherència, i l'esforç de fre, ja apuntàvem cap al següent pas que és l'esforç motriu.

La pregunta que ara ens podem fer és :

¿quin esforç motor necessiten els trens?

Aquest esforç motor haurà de anul·lar l'esforç resistent **R**, accelerar per assolir la velocitat necessària, remuntar pujades i corbes tancades.

L'esforç resistent **R** és proporcional a la massa del vehicle i a la suma de totes les resistències passives que vénen expressades per coeficients en milèssimes parts (kg/Tm).

$$R = M \times (r_h + r_i + r_c)$$

M = massa, és el pes del vehicle.

$\mathbf{r_h}$ = resistència en un pla horitzontal.

Pot variar entre 3 i 14 kg/Tm (0'003 o 0'014) depenent de l'estat de la via. Equival, com ja s'ha explicat, al coeficient de rodolament, o sigui al pendent necessari per a que un material, desfrenat, comenci a escapar-se lliurement cap a vall.

$\mathbf{r_i}$ = resistència en pla inclinat.

Representa 1 kg per Tm i mm. Equival a la inclinació de la via (pujada o baixada) expressada en mil·límetres de desnivell per metro. Es positiu a les rampes (pujades) i negatiu en els pendents (baixades).

$\mathbf{r_c}$ = resistència en corba.

Depèn del radi de la corba i de l'amplada de la via. Els tècnics diuen que una corba és com una rampa virtual. Hi ha varies teories per a calcular-lo i, entre autors i companyies ferroviàries, hi ha diferencies notables. També influeix la distància entre eixos. Per a la via del Tren de Palau (250 mm), interpolant alguns valors per a via estreta, podríem considerar, de forma aproximada :

$$r_c = \frac{100}{m}$$

On "m" és el radi, en metres, de la corba.

També hi ha el coeficient de resistència aerodinàmica a la penetració en l'atmosfera.

Aquest depèn de la superfície frontal, el nombre i tipus de vagons, la velocitat i direcció del vent. Per a velocitats altes és molt important i arriba a trencar la relació lineal teòrica que hi ha entre potencia i velocitat, fent-la quadràtica. A doble velocitat, quatre vegades mes potencia ($2^2 = 4$); a triple velocitat, nou vegades mes ($3^2 = 9$).

Per a les velocitats i condicions de funcionament del Tren de Palau (només amb bon temps, aficionats, sense el compromís d'un servei públic), no es considera la resistència aerodinàmica ni les pertorbacions atmosfèriques.

En el pròxim capítol es veurà tot això molt mes fàcil amb un cas pràctic. *(continuarà)*

REGLAMENT de CIRCULACIÓ R.C.-2003

Modificacions aprovades per l'Assemblea General Ordinària de socis del 22 de febrer de 2003.

Capítol 1.4.2

S'hi afegeix l'operació nº 7.

"7. Senyalitzar el tren col·locant en la part davantera un disc informatiu vermell, quan el tren circuli "a ordres vistes", o un disc verd quan circuli sen portador de les ordres, o també quan les esperi rebre sobre la marxa, circulant dintre del tram de via doble."

Capítol 2.2

S'hi afegeix un paràgraf que el deixa així :

"2.2 Tot el material remolcat està obligat a portar cadena de seguretat i enganxalls de xoc i tracció. Les cadenes no s'han d'usar en les branques formades per un nombre de cotxes o vagons equipats amb fre continu superior al 50 %, i amb la condició de que el vehicle de cua sempre disposi de fre continu."

Capítol 2.2.2.1

És un capítol nou que diu :

"2.2.2.1 La formació d'una branca acaba amb la prova obligatòria del fre continu. Aquesta consisteix en :

1 - Obrir el robinet de fre per omplir d'aire la canonada general, comprovant en el manòmetre TFA que la pressió arriba a 4 kg/cm^2.

2 - Deixar el robinet en posició neutra.

3 - Dirigir-se al vehicle de cua i comprovar que surt aire obrint un moment la clau d'aïllament.

4 - Comprovar en el manòmetre TFA, que la pressió ha baixat a conseqüència de l'aire perdut.

5- Comprovar l'atapeïment efectiu de les traves de fre contra les rodes, mirant que aquestes bloquegen el vehicle."

Arxiu Històric

- llegat Fuentes -

En el dibuix de Emilio Freixas publicat el mes passat s'insinuàva un origen imaginari que el nostre soci Eloi González s'ha encarregat de revelar.

Aquesta màquina, que per la seva forma punxeguda recorda la forma de la proa d'un barco submarí, era de la companyia Pensilvania, de quan ells mateixos es dissenyaven i construien el material mòbil als tallers centrals d'Altoona, a l'estat de Pensilvania.

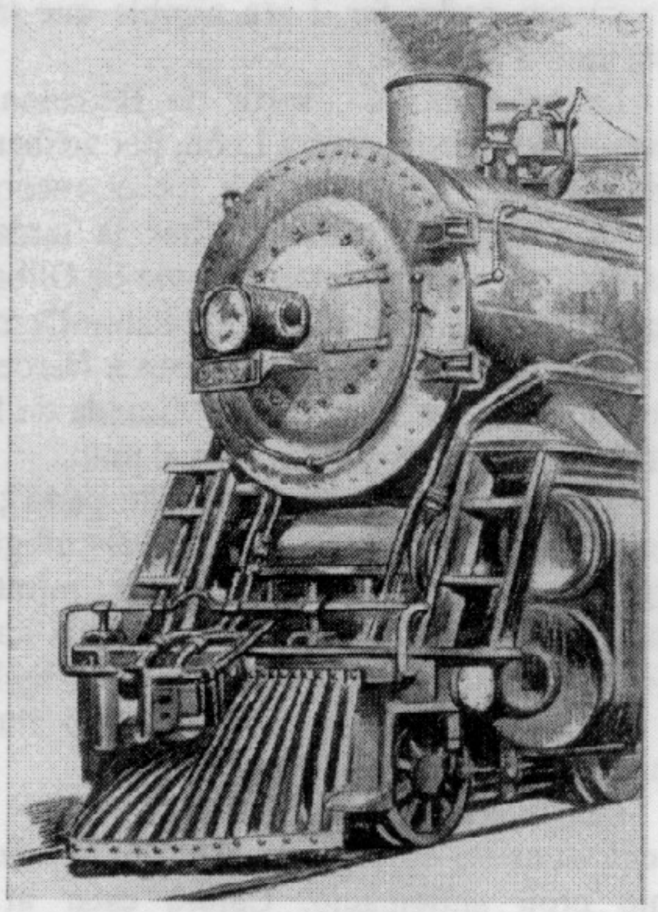
Seguint la norma americana era una 4-4-4-4, o sigui que tenia un bisell al devant amb dos eixos, un bastidor rígid amb dos jocs de cilindres que feia anar dos eixos cada joc, i sota la cabina, un truck convencional.

Era pensada per a trens expresos, sent un dels molts estudis que es feien en els anys 30's cercant solucions aerodinàmiques.

La màquina els va sortir problemàtica perque era molt cara de manteniment i agresiva per la via degut al bastidor rígid, ja que tenia la configuració d'una Mallet, però sense ser articulada. Duia rodes de gran diàmetre i presentava problemes d'adherència que mai van aconseguir solucionar.

Coneguda com el model T-1, va ser projectada pel famos dissenyador americà Raimond Loewey i no se'n van construir mes de 5 o 6 unitats, però va ser molt famosa perque la van convertir en un icone de la companyia degut a la seves formes.

I ara una altra del mateix quadern nº 29 de les Lecciones de Dibujo Artísico de Emilio Freixas. Algú pot dir quelcom sobre aquesta màquina ?



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 59 - abril 2003

¡¡La guerra, és... la seva democràcia!!
¡¡La guerra, és... la seva democràcia!!
¡¡La guerra, és... la seva democràcia!!
crit popular 22/03/2003

Viatges

Dissabte, 10 de Maig

Cremallera de Montserrat

Anunciat a EV4 nº 58
(consultar als membres de la Junta)

- - -

Diumenge, 11 de Maig

Viatge en Tren Històric a Lleida,
amb visita als tallers del Pla de Vilanoveta.
Organitzat per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril.

- itinerari i material -

- Locomotora elèctrica 7652 "Alsthom" amb cotxes sèrie 6.000 des de Manresa, Sant Vicenç de Castellet, Terrassa, per Sabadell, Barcelona Sant Andreu Comtal, Barcelona Sants, L'Hospitalet, Cornellà, Martorell, Vilafranca del Penedès i Reus fins a Montblanc.
- Locomotora a vapor 282F-0421 "Garrafeta", amb els mateixos cotxes sèrie 6000, des de Montblanc, per Vinaixa a Lleida.

◊ Visita als tallers de la ARMF a Vilanoveta, on podrem veure la Confederació, la 1000 i altre material.
◊ Dinar, opcional, al restaurant "Casa Lluís".
◊ Per la tarda, tornada per el mateix trajecte i parades de l'anada, amb la composició inicial.

- Preus -

Viatge, visita i dinar	51 Euros.
Només viatge i visita	35 Euros.

◊ Places limitades.
◊ Inscripcions fins al diumenge anterior (dia 4 de maig) :

a la taquilla del Tren de Palau,
i a totes les associacions federades.

◊ Per a mes informació :

Club d'Amics FC de Cornellà	93 377 25 75
Ass. d'Amics FC L'Hospitalet	93 422 10 18
Ass. d'Amics FC Barcelona	93 310 52 97

- - - -

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 34 - El Masnou.
- **El Fanal** nº 7 - Navarcles.
- **El Fogar** nº 6 - Vilanova i La Geltrú.
- **Hobby Tren** nº 112 - (per subscripció).
- **Informa** nº 45 - Museu de Madrid.

Quota dels socis

D'acord amb el pressupost aprovat per l'Assemblea General Extraordinària del 22/02/03, i aplicant l'acord del 26/05/01sobre l'IPC anual, les quotes per a l'any 2003 son:

tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 13 anys	0	4'82
juvenil de 14 a 17 anys	0	16'69
numerari > de 17 anys	0	43'01
numerari pensionista	0	16'69

Els socis que no hagin proporcionat les seves dades per a la domiciliació bancària, disposen fins al 30/06/03 per a fer l'ingrés corresponent al compte de l'associació :

Caixa de Catalunya
2013 0754 13 0200027993



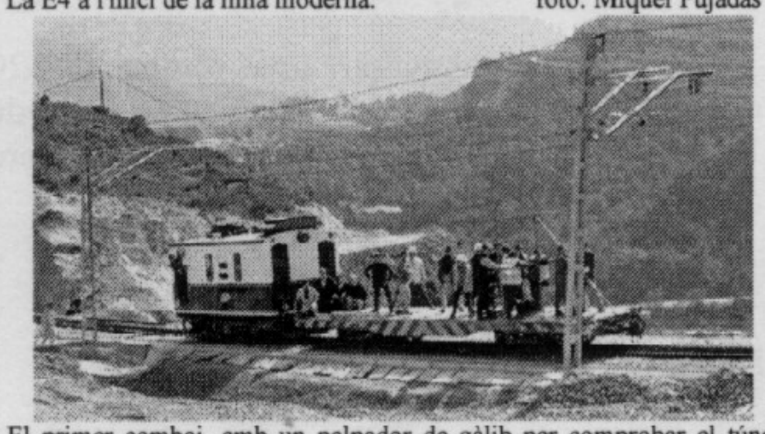
Que no se t'escapi aquest tren !!

Fotos històriques

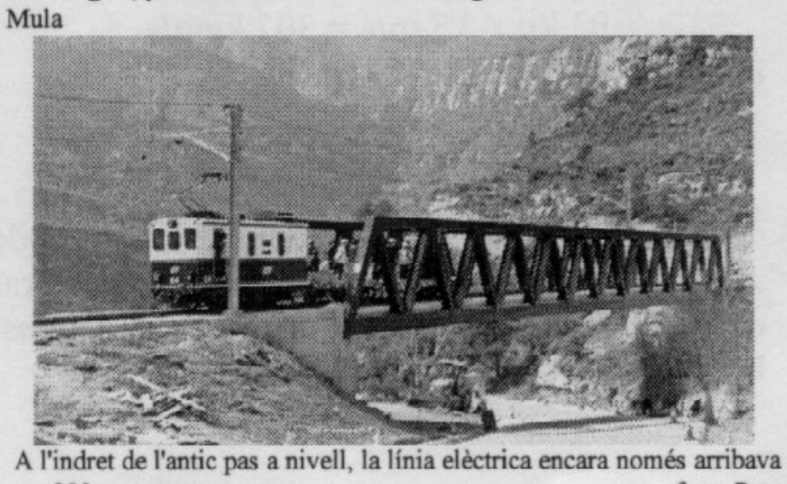
La locomotora elèctrica E-4 del cremallera de Núria (1929), treballant a les obres del nou cremallera de Montserrat el 13/3/03.



La E4 a l'inici de la linia moderna. foto: Miquel Pujadas



El primer comboi, amb un palpador de gàlib per comprobar el túnel dels Àngels, primer dels dos de la linia antiga. foto: Pere Mula



A l'indret de l'antic pas a nivell, la línia elèctrica encara només arribava uns 200 metres mes amunt. foto: Pere Mula

Llapis i paper...

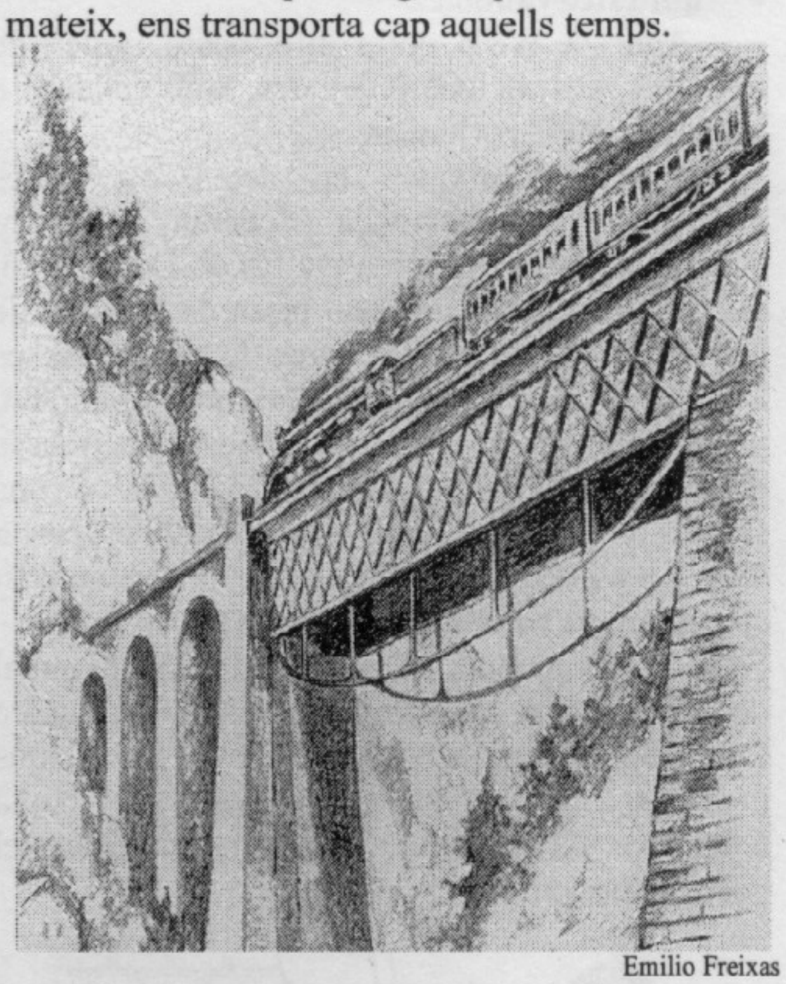
Obrim aquesta nova secció per a donar cabuda a una de les mes nobles formes de comunicació; l'expressió literària. Pensaments i reflexions sensibles dels nostres amics.

Un matí d'hivern ...

Tot recordant els temps dels trens de vapor
- I -

A primera hora del matí, quan el sol hivernal encara té mandra de deixar-se veure, l'aire es transparent i la claror s'obre pas, per en mig dels estels de la nit fugitiva, deixant veure un cel de color blau intens, fent que l'ànima asserenada i el pensament alliberat per aquest màgic moment, envoltin la mirada posada en la llunyania, per on s'acosta un petit tren sorollós, entre núvols de blanc vapor que ressalten sobre el cel blau d'un matí d'hivern.

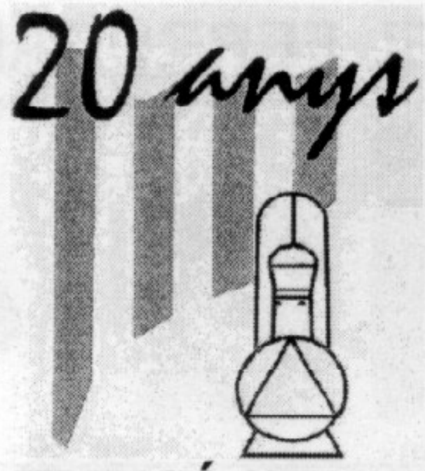
La imaginació creadora d'aquest matí d'hivern, ens transporta amb la seva màgia cap a uns temps passats, llunyans en la memòria, però que a la vista del petit tren, amb la màquina envoltada de vapor com si de cotó es tractés i el temps volgués preservar-la d'ell mateix, ens transporta cap aquells temps.



Emilio Freixas

Màquines que durant molts matins d'hivern, han anat obrint els camins del progrés i de la vida. Màquines portadores de somnis, alegries, angoixes, adéus i retorns. Màquines creadores de tota una època, prenyada d'il·lusions que no sempre es van arribar a complir. Màquines que no es mereixen el tracte que se'ls ha donat quan han arribat a la seva vellesa, després d'anys i anys d'esforços com el d'aquest matí d'hivern.

"Guardavies".



FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL

Hem participat, el passat diumenge dia 16 de març, a l'Assemblea General Ordinària.

L'Associació amfitriona "El Trenet de la Vall d'Aro", i el municipi de Castell d'Aro, ens han proporcionat als representants de gairebé totes les associacions del principat, un magnífic saló medieval del castell de Benedormiens per fer la reunió, i tota mena d'atencions per als assistents i els seus acompanyants, convidant-nos fins i tot a l'esmorzar, una visita guiada al nucli antic amb l'església de Santa Maria, el Museu de la Nina i un esplèndid banquet a l'hora de dinar. Difícil de superar, amics.

Dintre dels temes de l'ordre del dia, cal destacar la menció feta de la col·laboració del nostre vocal en Lluís Fernández en la confecció de la norma bàsica de senyalització.

En el mateix capítol de normes, s'ha presentat, per al seu examen, la fitxa prototipus que correspon l'enganxall de nas per a trens de 5 polzades. Es demana a les associacions amb material de 10 polzades, l'informació per a fer les altres fitxes.

En un altre ordre, s'aprova l'ingrés a la Federació de dues associacions noves :

1. APPFIMN-AMICS FC de Mora La Nova.
2. ASVICAF de Sant Vicenç de Castellet.

Es presenta, fent-la córrer en un ordinador portàtil, la nova pàgina WEB de la Federació :

- **http://es.geocities.com/amicsfe**
- **amicsfe@yahoo.es**

Aquesta WEB porta informació bàsica de totes les associacions federades, amb enllaços a les seves WEB particulars.

També s'expliquen en detall els temes relatius a l'assegurança federativa contra accidents i la nova normativa fiscal. De tot això, queda molt evident la bona tasca de la Junta de la Federació, i les moltes hores de treball, visites i reunions que els ha representat per, finalment, posar a l'abast de les associacions, una pòlissa d'assegurança col·lectiva feta a mida, i uns serveis comptables amb criteri unificat per a totes les associacions que ho demanin, a un cost ajustat al seu volum d'assentaments.

Finalment s'anuncia el projecte del viatge anual de la Federació, que com sabeu és la seva única font de finançament ja que, les associacions membres no paguem cap mena de quota federativa. Es per això que cal procurar fer tot el possible per omplir el tren.



(continuació)

Amb la fórmula general que es va veure en el capítol anterior, es desenvoluparà un exemple demostratiu. Així hom podrà calcular fàcilment qualsevol altre cas, únicament canviant-ne les dades.

Que ningú no s'espanti en veure tants de números; no son matemàtiques. És aritmètica elemental a l'abast de tothom. Comproveu-ho i veureu com n'és de fàcil.

- - - - -

Es vol iniciar el moviment d'una branca composta per 3 cotxes de viatgers de 300 kg de tara, en els que hi van 7 persones de 80 kg i 6 mes de 40 kg a cada cotxe. El tren es troba en una alineació recta horitzontal, i la via presenta un coeficient de rodolament $\mathbf{r_h} = 0'008$.

La massa a remolcar serà :

$$M = 3 \times \left(300 + \left((7 \times 80) + (6 \times 40)\right)\right) = 3.300 \text{ kg}$$

Per a vèncer la resistència al rodolament, caldrà aplicar un esforç de :

$$F = M \times r_h$$

$$F = 3.300 \text{ kg} \times 0'008 = 27 \text{ kg}$$

Si un cop anul·lada la resistència, es vol augmentar la velocitat des de 0 fins a 18 km/h (5 m/s) accelerant durant 20 segons, caldrà aplicar un esforç addicional de :

$$F = \frac{M \times a}{9'81}, \text{ però com que : } a = \frac{v}{t}$$

tenim que :

$$F = \frac{\left(M \times \left(\frac{v}{t}\right)\right)}{9'81}$$

o sigui :

$$F = \frac{\left(3.300 \times \left(\frac{5}{20}\right)\right)}{9'81} = 84 \text{ kg}$$

La potència necessària per aconseguir aquesta acceleració serà de :

$$P = F \times \left(v/_2\right)$$

o sigui :

$$P = \frac{(27 + 84) \times 5}{2} = 278 \text{ kgm/s}$$

que expressada en cavalls son :

$$\frac{278}{75} = 3'7 \text{ CV}$$

Un cop adquirida la velocitat de 18 km/h, per a mantenir-la, caldrà aplicar tan sols una potencia de :

$P = F \times v$, o sigui : $P = 27 \times 5 = 135$ kgm/s

que son :

$$\frac{135}{75} = 1'8 \text{ CV}$$

Si s'ha de remuntar una rampa de 20 mil·lèsimes, i es vol que la velocitat no baixi de 13 km/h (3'3 m/s). Cal saber primer, l'esforç que anul·la la resistència a la rampa :

$$3.300 \times \left(\frac{20}{1000}\right) = 66 \text{ kg}$$

i sumar-lo al valor de la resistència en pla,

$$27 + 66 = 93 \text{ kg}$$

obtenint la potència a 13 km/h,

$$93 \text{ kg} \times 3'3 \text{ m/s} = 307 \text{ kgm/s}$$

que son :

$$\frac{307}{75} = 4 \text{ CV}$$

Si es vol iniciar el moviment, partint de zero, en plena rampa de 20 mm/m, i accelerar el tren fins a 9 km/h (2'5 m/s), en 15 segons; l'esforç d'acceleració haurà de ser :

$$F = \frac{\left(3.300 \times \left(\frac{2'5}{15}\right)\right)}{9'81} = 56 \text{ kg}$$

L'esforç total :

$$F = 56 + 66 + 27 = 149 \text{ kg}$$

I la potència :

$$P = 149 \times 2'5 = 373 \text{ kgm/s}$$

que son :

$$\frac{373}{75} = 4'97 \text{ CV}$$



- Automotor benzoelèctric -
ABm 401 4/4 + remolc ABrc 401

Després del temps necessari per anar definint el seu projecte, en Jordi Gill ha començat l'aprovisionament i preparació de materials per a construir aquest nou membre de la família del Tren de Palau.

Serà un automotor de 2 o 3 caixes en composició M-Rc o M-Ri-Rc que inclou un compartiment furgó. Es tracta dons d'un esquema nou a les nostres instal·lacions.

La tracció està encomanada a quatre motors KING de 800 W / 3000 r.p.m. alimentats a 24 Volts de corrent continu.

En els bogies motrius hi ha un reductor de velocitat intercalat entre el motor elèctric i l'eix de les rodes. Amb una combinació d'engranatges rectes (95/14), multiplica el parell de força per 6'7. Està calculat per a una velocitat màxima de 17 km/h.

Els motors elèctrics de tracció, i aquí rau la novetat al Tren de Palau, seran alimentats per una dinamo EDON de 4 kW / 24 Volts a 3.000 r.p.m. amb ventilació forçada, actuant com generador principal de tracció. Per a regular l'alimentació dels motors s'actuarà sobre el corrent d'excitació de la dinamo.

També és previst un alternador BOSCH de 90 Ah a 12 Volt com generador auxiliar per a la càrrega de bateries i serveis. La dinamo i l'alternador van acoblats de forma elàstica a un motor d'explosió fabricat per Bayerische Motor Werke (BMW) procedent d'una motocicleta.

Es tracta d'un sofisticat motor de quatre temps amb 3 cilindres (740 cm^3) decalats 120º, en disposició longitudinal amb una inclinació de 90º i cigonyal acoblat per engranatges a un eix contrarrotant.

La seva potència nominal és de 15 kW (20'4 CV) a 3.000 r.p.m. i proporciona un parell de 57 Nm (581 kgf.cm) en aquestes condicions.

La refrigeració del motor compta amb un circuit hidràulic. El control del carburant està a càrrec d'un equip d'injecció electrònica tipus BOSCH LE-Jettronic.

El sistema de fre, tant al vehicle motor com al remolc, es el mateix, i consisteix en un fre mecànic d'estacionament accionat manualment, i el sistema de fre continu automàtic HdC unificat al Tren de Palau.

El vehicle motor ABm 401 4/4 disposa d'una cabina de conducció, 8 places assegudes, i un compartiment furgó per al cap de tren. El remolc ABrc 401 proporciona 12 places i disposa d'una cabina de conducció en un extrem. Els dos vehicles tenen una longitud entre topalls de 4.400 mm cada un, una altura sobre el carril de 1.440 mm i una amplada màxima de 850 mm. *(continuarà)*

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 60 - maig 2003

No hi ha camins per a la Pau... La Pau és el camí. ***Majatma Gandi***

Viatges

- Montserrat -

¡¡¡Compte que s'ha canviat !!!

Segons informacions de darrera hora, la visita que pensàvem fer dissabte 11 de maig hauria estat inútil, doncs sembla ser que el tren encara no estarà en funcionament. Per això, si res no canvia, i tot s'arregla, pensem de fer-la...

Dissabte, 24 de Maig

Cremallera de Montserrat

(probable inauguració 18/5/2003)

Viatge anunciat a EV4 nº 58 i 59

Qui vulgui venir, quedem en trobar-nos davant de la taquilla de venda de bitllets de l'estació de Plaça d'Espanya, a les 9:30 del matí per sortir amb el primer tren que faci parada a Monistrol. Podriem pujar a dinar a Sant Joan?.

Manteniu-vos en contacte, uns dies abans, amb algú de la Junta Directiva, per si hi hagués mes canvis.

- - -

Diumenge, 11 de maig

Viatge en Tren Històric a Lleida,

amb visita als tallers del Pla de Vilanoveta.

Organitzat per la

Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril.

Informació sobre l'itinerari, material, programa, preus i reserves a l'EV4 nº 59.

Menú del dinar:

- Aperitiu d'olives i cargols a la gormanda.
- Fideuà a la marinera.
- Vedella guisada.
- Pastís
- Aigua, vi i cafè.

- ATENCIÓ -

Degut al (relativament) elevat nombre de socis del Tren de Palau que s'han apuntat al viatge a Lleida (uns 10 socis -aquest any si-), es probable que el dia del viatge es mantingui tancat el ferrocarril per a l'activitat normal de circulació de trens en regim obert a la participació del públic, habitual en els diumenges i festius.

Aquest fet, en cas de decidir-se, seria anunciat oportunament per medi d'un cartell a l'estació de Can Boada.

- - - -

Ràdio i Televisió

En el programa "Fil directe amb l'Alcalde" emes pel Canal 50 - Televisió de Sabadell - el passat dimecres dia 19 de març, la periodista Samanta Villar entrevista a l'alcaldessa de Palau-solità i Plegamans, Teresa Padrós.

Durant mes d'una hora, alguns veïns de la vila fan preguntes directes a l'alcaldessa sobre els temes que els preocupa.

El president del Tren de Palau, en Pere Mula, intervé recordant la manca de serveis al parc de l'Hostal del Fum (veure EV4 nº 46), i preguntant si una nova relació de forces polítiques, que resultés a les pròximes eleccions nacionals de Catalunya, podria fer replantejar el Pla Director d'Infrastructures 2000-2010, en el sentit de superar la desestimació (per raons de pressupost) en que ara es troba el projecte de línia de tramvies del Baix Vallès (veure EV4 nº 20, 28 i 58).

La Sra. Padrós respon que l'inici de les obres dels equipaments per al parc s'han retardat una mica però diu que el tema es ben viu i a punt de començar. Respecte als tramvies ho veu menys immediat però, assegura, no defalliran en implicar-hi mes ajuntaments per obtenir mes força.

Última hora

Al moment de sortir aquest full, han començat les obres de construcció de l'aparcament (veure EV4 nº 46), i s'han posat els fonaments per a les barbacoes i serveis a dintre del parc, protegint amb una tanca metàl·lica, la zona afectada per les obres. Com que, encara que per a clients diferents, la mateixa empresa constructora està fent també la variant de Palau, i el pont de Can Cladellas, la mobilització de recursos necessària pot fer que tot vagi coordinat.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Abril 2003** - Cornellà.
- **El "Rapidillo"** nº 2 - Valls i l'Alt Camp.
- **Informa** nº 45 - Museu de Vilanova.
- **Marą 2003** - Cornellà.
- **Via Oberta** nº 1 - Granollers.

MATERIAL MÒBIL

Com dèiem al EV4 nº 57, un nou vehicle de servei s'ha incorporat a la divisió de via i obres del Tren de Palau.

Es el vagó herbicida svo-03, que ha circulat funcionat per primera vegada el diumenge dia 23 de març. En aquesta ocasió ha sigut empès per la locomotora elèctrica 4221-9, però també pot ser acoblat al tren de treball - junt al grup mixt electrogen de soldadura - per donar-l'hi el corrent elèctric necessari per a la seva bomba hidràulica. Es la única servitud per a fer funcionar el sistema aspersor a pressió: un endoll que proporcioni 220 volt, 50 Hertz per a un motor monofàsic d'un CV.

Quan va acoblat a la màquina elèctrica, aquesta l'hi proporciona el corrent i alhora pot ser governada des del vagó, a traves d'un cofre de control remot. Situació aquesta que reflecteix la fotografia següent.



De totes formes, es millor que hi hagi un operador per a cada cosa, o que, si no hi ha prou gent, es controli tot des de la màquina.



Locomotora articulada B1-322-7

Aparentment sembla que no avanci, dons mostra el mateix aspecte que veiem en la foto apareguda al EV4 nº 54 (novembre de l'any passat), però segons el seu propietari s'està avançant molt en coses que no es veuen.

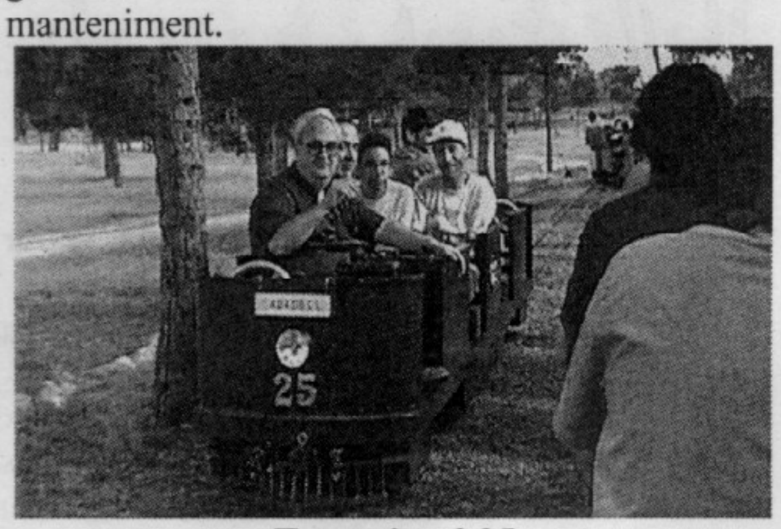


Locomotora "Associació"

El mateix podem dir de la màquina de l'Associació, però els dos socis que hi treballen, la veuen molt avançada i diuen que gairebé ja l'hi tenen el peu al coll.

Un d'ells, en Joan, està molt engrescat per a poder fer-la funcionar en la propera Nit del Tren. L'altre, n'Antoni, es d'opinió mes moderada.

Esperem que tan un com els altres, assoleixin aviat les fites propostes i, al mateix temps que veiem les màquines acabades, s'alliberin d'aquesta dedicació exclusiva i recuperem tres persones per a les tasques generals de circulació instal·lacions i manteniment.



Tramvia nº 25

En aquest capítol de material mòbil, també s'ha de constatar l'avaria que ha sofert

l'entranyable automotor "Brill" nº 25, al que se l'hi ha trencat un eix el 23 de març passat.

L'avaria, descoberta en una inspecció rutinària dels bogies, en cap moment ha suposat un problema major ja que tot seguia funcionant normalment amb l'eix trencat.

S'ha hagut de desmuntar el bogie, desenclavillar les rodes, fer un eix nou i tornar-ho a muntar. Tot en molt poc temps. S'ha aprofitat l'alçament per adaptar-hi part de la instal·lació del fre pneumàtic. A continuació es repassarà també els eixos de l'altre bogie, fent-l'hi les mateixes adaptacions.

Nous circuits de 5 polzades

a Can Noguera (La Garriga)

L'ajuntament de La Garriga i el Centre d'Estudis Ferroviaris Via Oberta de Granollers han signat un conveni per a construir un ferrocarril al parc de Can Noguera, entre el passeig del Congost i el carrer Bassal.

Amb un recorregut de 650 metres - primer només se'n farà la meitat - comptarà amb un pont, un túnel, un edifici d'estació, un altre per a dipòsit de trens i uns lavabos, tot construït per compte del municipi.

Per la seva banda, l'associació haurà de d'encarregar-se de fer les vies i el pont, que s'assemblarà a un de real que hi ha molt a prop, a la línia de Puigcerdà.

Per difondre el medi ferroviari, el tren funcionarà els caps de setmana amb les cinc locomotores que ja tenen, i quatre mes que n'estan fent.

a La Misericòrdia (Reus)

L'ajuntament i l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus ens comuniquen la inauguració, el dia 6 d'abril del nou Parc Ferroviari de Misericòrdia, al costat del santuari del mateix nom, i l'acte oficial de cessió de la gestió del tren de cinc polzades que hi haurà.

Posteriorment, i amb data encara sense determinar, l'Associació reussenca organitzarà la inauguració del tren d'aquest parc, en una jornada que serà la seva Primera Trobada de Vaporistes.

La Nit del Tren X

- Dissabte 12 de juliol -

Reserveu-vos la data.
Es la nit màgica dels trens nocturns.
Es la gran revetlla d'estiu.
El sopar, els músics i el vapor en viu ...
Algú s'ho pot deixar perdre ?

Vells temps passats

Tot recordant els temps dels trens de vapor

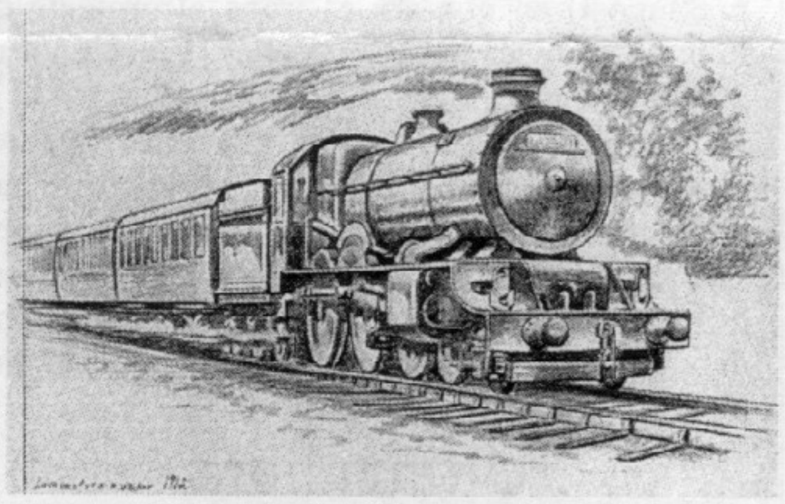
- I I -

Vells temps passats per a recordar, quan viatjar en tren era per a un infant descobrir tot un món aleshores desconegut per a ell, sobretot quan el viatge es prolongava mes d'un dia, cosa que el feia encara més excitant al tenir que passar la nit a dalt del tren.

En aquells vells temps era tota una experiència veure la posta de sol o l'albada des de la finestreta del vagó del tren que ens portava, veient el moment encisador de com canviaven els colors del cel, que del blau intens passant per el groc, el vermell i fins el rosa, feia que mirar-lo fora majestuós, al temps que desfilava el paisatge com si es tractés d'una pel·lícula projectada sobre una petita pantalla. Vells temps passats per a recordar.

Recordar el soroll sonor del tren al córrer per el camí de ferro, amb el seu ritme somiador del tac-tac, tac-tac, i després la olor, aquella olor peculiar a carbó cremat, que només es notava quan entraves a la estació, però que ara la trobes a faltar quan agafes els trens d'avui, fet que fa recordar els vells temps passats.

Temps de nostàlgia, que al visitar un museu del ferrocarril encara es fa més intensa, al veure aquelles velles màquines, grans i petites, fent que els records retornin amb força al pensament i que per un moment rememores tanta feina feta tant si plogués o nevés o fes sol, i es que veure-les ara quietes i silencioses i algunes plenes de òxid, fa que les persones que les estimem se'ns encongeixi el cor una mica.



Màquines estimades i per sempre recordades que un dia un infant va descobrir, i que ara de gran les troba a faltar tot recordant aquells vells temps passats que, com la vida, passa, no tornaran. Quin goig i quina alegria poder portar els fills o nets a visitar aquelles màquines, ara quietes i silencioses, i explicar-los com funcionaven, els seus viatges, aventures i anècdotes, que cada una de elles porten a sobre, i es que aquests infants d'ara no les coneixen perquè no les han vist funcionar corrent per les vies, envoltades d'un gran núvol de blanc vapor, i es que a les escoles no els expliquen que gràcies a elles ara sense força i quietes, ens van obrir el camí del futur que ara gaudim.

Vells temps passats que no tornaran, però que ens omplen el cor de joia al recordar-los i també el poder transmetre al jovent d'avui aquests records i perquè no oblidin mai aquestes màquines que tant les tenim que agrair.

Vells temps que gràcies a un grup d'amics amb les mateixes enyorances i la mateixa afecció per aquells vells trens, rememoren amb el seu esforç cada cap de setmana la vida d'aquelles màquines i que amb tanta il·lusió han reproduït fen-nos tornar a sentir aquell ritme sonor i aquella olor a carbó cremat, que tants records ens porten d'aquells vells temps ja passats. Aquest grup d'amics que amb una gran afecció per els vells trens, han fet possible tornar a fer sentir aquelles sensacions a l'infant que ja gran a compartit aquesta estima per les màquines de vapor, amb ells, fent que la seva gran il·lusió de petit, ara es fes realitat; ser maquinista i portar trens, tot gràcies al grup d'amics.

Quin goig i quin respecte quan dins de la cabina de la màquina estan, penses amb els vells temps passats i també amb les persones que amb el seu esforç van portar milers de viatgers amb aquelles estimades màquines i fent sentir enyorança de reviure aquells vells temps, que una mica, gràcies a la gran il·lusió del grup d'amics em tornat a retrobar.

"Guardavies".



Durant els mesos de març i abril s'ha continuat treballant a la secció 2, entre Can Boada-Enllaç i El Pi Gran, en el desdoblament de travesses, i aportació de balast amb anivellament de via en uns 80 metros.

També s'ha fet el sanejament de la trinxera de via única a la secció 3, entre el Pi Gran i El Clot-Mirador i tallat mes de 500 travesses per al desdoblament.

A la secció 1, entre Can Boada i Can Boada-Enllaç, s'ha fet l'amidament altimètric i s'ha dibuixat el perfil en alçat del traçat de la via actual, per a poder situar el túnel que s'ha de construir, al nivell necessari respecte al terreny natural, i així poder determinar els punts on s'ha d'excavar o aportar material i els volums respectius.

Vocabulari

espanyol - català

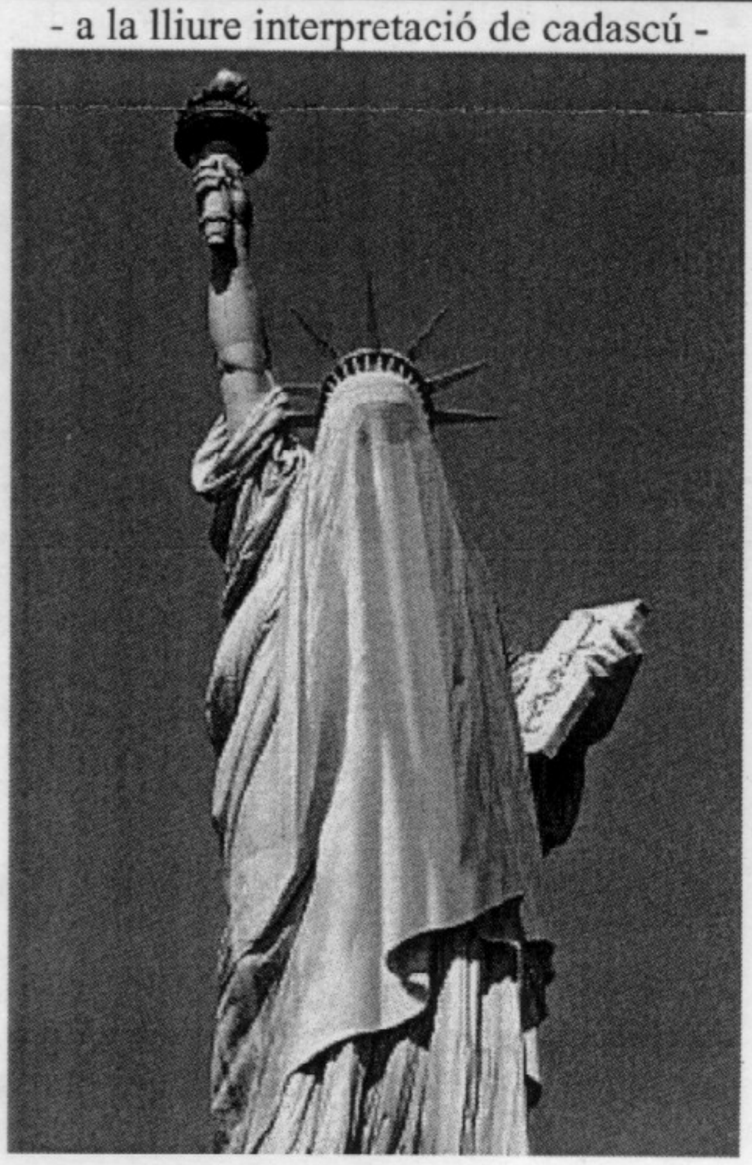
Ataguía : Trava.

Trava : 1) Sabata de fre. 2) Peça petita que, introduïda en un mecanisme, n'impedeix el moviment. 3)Barra o tirant col·locat per mantenir altres elements d'un bastidor o estructura en la seva posició correcta, com els que uneixen els daus a les travesses de formigó o les plaques de guarda sota la caixa d'eix.

Lluís Batlle - Diccionari per a ferroviaris.

Humor ?, o ...

- a la lliure interpretació de cadascú -



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 61 - juny 2003

Som, la memòria que tenim i la responsabilitat que assumim.
Sense memòria no existim; sense responsabilitat potser no mereixem existir.
José Saramago.

Viatges

Hem participat al viatge anual de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, que aquest compleix el seu 20è aniversari.

La Federació funciona, com passa a les associacions, en base a la bona voluntat dels seus membres (les associacions) i els dirigents escollits (que alhora també ho son de les seves associacions respectives). Les despeses de la federació es financen únicament amb el diferencial, quan n'hi ha, del viatge.

El Tren de Palau sempre hi ha estat molt poc present en aquest tipus d'activitat ja que ens suposa deixar sota mínims el "personal d'explotació". Ens havíem arribat a plantejar comprar alguns bitllets en concepte de quota de participació, però no ha sigut necessari dons, aquest any s'hi han apuntat 20 socis i acompanyants. Cal considerar que quan hom s'hi apunta no ho fa pas per finançar la federació, si no per l'interès del viatge.

Durant tot el dia ens ho hem passat molt bé, gaudint d'una bona marxa amb la "7600", els "6000's", i la "Garrafeta", i amb la visita al material que hi ha als tallers de l'Associació per a la Restauració de Material Ferroviari al Pla de Vilanoveta.

A l'estació de Lleida ens va sorprendre el gran endarreriment que s'observa en les obres d'adaptació per a l'arribada del tren d'alta velocitat. Recordem que havia d'estar tot llest per inaugurar-lo fa mes de mig any, i encara s'hi veu feina per mesos.

Aquest any dons, el viatge ha sigut un èxit de participació, esgotant-se ràpidament els bitllets per als quatre cotxes de viatgers. Una altra prova del poder de convocatòria que posseeixen els trens de vapor.

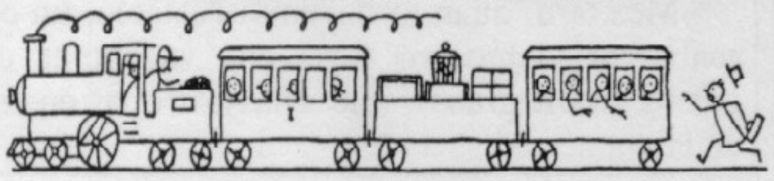
Altes i Baixes

Altes 3-5-2003

145	Dídac Fernández	juvenil
146	Raül Sánchez de la Blanca	juvenil
147	Josep Torrent	numerari

Quota dels socis

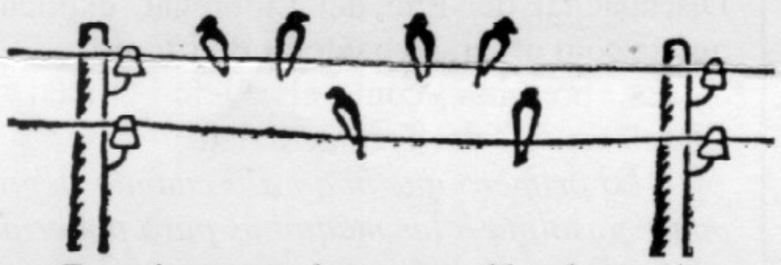
S'acaba el 30 de juny !!
Que no se t'escapi aquest tren !!
veure els detalls a l'EV4 nº 59



Un ensurt !!

Dissabte 10 de maig, en arribar al Parc pel matí vam descobrir que, degut possiblement a la ventada dels dies passats, havia caigut un cable elèctric de la línia aèria de distribució que passa per damunt del pati de vies del dipòsit de Can Boada-enllaç.

La caiguda de branques és, fins a cert punt, normal en una zona asilvestrada. Però el que encara no s'havia vist, és la caiguda dels cables que passen per dins del parc, entre els pins.



Examinant amb precaució el conductor, sense tocar-lo, hi vam trobar les marques d'haver estat fent espurnes de curtcircuit contra les vies i la tanca metàl·lica de l'estació (com a les pel·lícules). Sort que encara no hi ha gaire pinassa. En els dos extrems caiguts a terra, s'hi veia un bon tros de l'aram recuit, a causa d'un rescalfament previ a la ruptura.

La sort de que, en aquesta ocasió, no hi hagi hagut desgràcies personals ni foc, no ens hauria d'inhibir del coneixement de la normativa reguladora del pas de línies elèctriques aèries per les zones d'esbarjo públic, i reclamar-ne el seu compliment.

La Nit del Tren X

- Dissabte 12 de juliol -

- menú -

d'entrada, a la taula :

- Barreja d'olives, pa de pagès, tomàquets de penjar i alls.
- Setrill d'oli, sal, ampolla de vinagre i morter amb salsa la Sra. Júlia (salsa de calçots).
- Fusta d'embotits amb : fuet, bull blanc, bull negre i llonganissa.
- Amanida de cigrons, tonyina i ou dur.
- Pastís de truita.
- Amanida verda.

* * *

Servit a continuació :

- a) Fricandó de vedella amb moixernons + cassoleta de puré de patata

o

b) bacallà amb samfaina.

* * *

Per acabar :

- Poma al forn amb crema.
- Cafè + carquinyolis i moscatell.

* * *

Begudes :

Vi blanc o negre "Marques de Monistrol".
Cava Brut "Marques de Monistrol".
Aigües minerals.

- - -

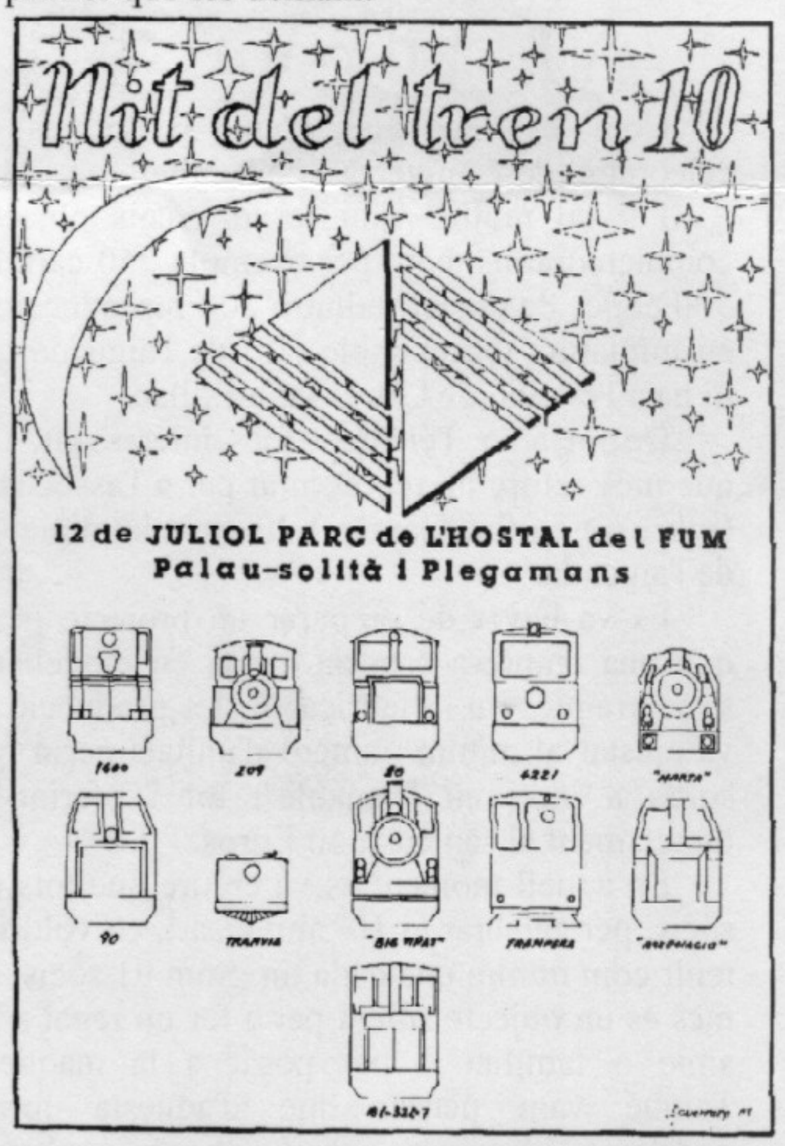
Preu : 40'- Euros

El plat fort a escollir (fricandó o bacallà) s'ha de dir al moment de fer la reserva.

El nombre de places per al sopar, està limitat a 100 persones, per l'espai disponible.

Es poden fer les reserves trucant per telèfon als delegats Josep Guerrero, o Beneta Pardo, al telèfon 93 864 41 22, de 21 a 22 hores, fins al dia 7 de juliol.

El pagament es farà el mateix dia, fins a les 21 hores, a la taula de recepció. A partir d'aquest moment, les reserves que no hagin estat abonades, quedaran disponibles per al primer que les demani.



L'AJUNTAMENT informa

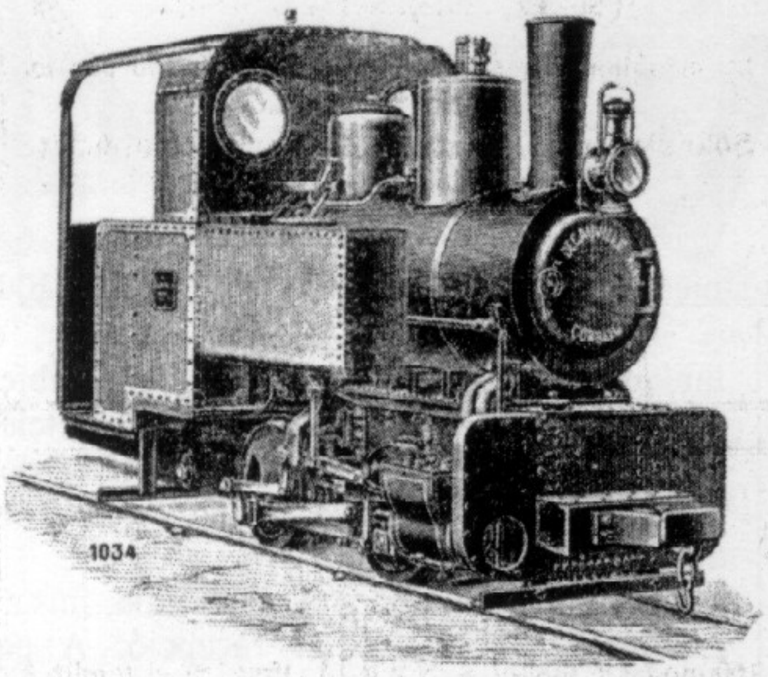
MAIG DE 2003

Palau Informatiu nº 173 - Maig 2003
L'Alzina nº 34 - Maig 2003

"Mitjançant una concessió administrativa en concurs públic, amb l'empresa APC, s'habilitarà una àmplia zona d'aparcament que al llarg de la setmana serà utilitzada pels treballadors d'aquesta empresa, i que els dies festius i caps de setmana es destinarà com aparcament gratuït pels visitants del Parc de l'Hostal del Fum. Així mateix, l'empresa procedirà, dins del marc del mateix conveni, a la construcció d'una àrea de serveis i de barbacoes a l'interior del Parc. Aquests serveis de lavabos i WC s'havien demostrat molt necessaris per la gran quantitat de visitants que te el parc. Així mateix es procedirà a la construcció d'un túnel-magatzem per l'Associació Tren e Palau".

DECAUVILLE

DOMICILIO SOCIAL: 66, CHAUSSÉE D'ANTIN, París.



Carriles. - Vías portátiles. - Vagonetas y vagones.
Locomotoras. - Excavadoras. - Palas mecánicas.
Hormigoneras. - Machacadoras.

AIGUADES

Com es recordarà, l'any passat es va celebrar el desè aniversari de l'entitat.

Per tal motiu, vam fer diferents objectes commemoratius, com per exemple 250 cartells, 300 copes de cristall tallat o 200 reproduccions en miniatura (compatible H0) de l'aiguada que hi ha a l'estació de Can Boada-Enllaç.

De tot això, l'element mes interessant, i el que mes esforç ha representat per a l'associació (sobre tot en finançament), ha estat la miniatura de l'aiguada.

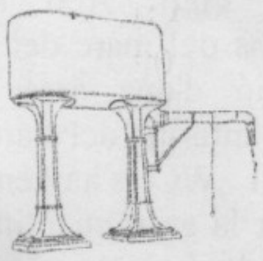
Es va haver de preparar un projecte per a que una empresa especialitzada en modelisme s'encarregués de la fabricació. La producció es va ajustar al mínim numero d'unitats per a que sortís a un preu "pagable", tot i oferint-les directament al seu cost; 40 Euros.

En aquell moment es va creure que tots els socis, per celebrar el 10è aniversari, en voldrien tenir com mínim una cada un. Som 91 socis, i a mes és un objecte adient per a fer un regal a un amic o familiar o per posar a la maqueta. També vam pensar que d'aquesta forma podríem disposar d'un bonic objecte d'intercanvi amb institucions o personalitats.

La realitat, no ha estat ben bé així, comprovem-ho amb els resultats :

- 26 aiguades venudes a 21 socis.
- 3 mes, a 3 persones no socis.
- 2 obsequiades a 2 propietaris de material invitat a la Nit del Tren.
- 7 obsequiades a 7 associacions d'amics del ferrocarril.
- 6 obsequiades a 6 persones amb càrrecs electes municipals.
- 1 obsequiada al Sr. Lluís Prieto (no soci), en atenció a les aportacions que ha fet a la biblioteca.

Resten dons : 200 - 45 = 155 miniatures disponibles, i 91 - 21 = 70 socis que no en tenen cap.



Nota : La publicació d'aquestes dades no pretén incomodar ningú, simplement es una informació que no hi ha perquè ocultar, menys encara si aquesta, ens ajuda a conèixer millor el "perfil" de la nostra associació.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 35 - El Masnou.
- **El Fanal** nº 8 - Navarcles.
- **Hobby Tren** nº 112 - (per subscripció).
- **Hobby Tren** nº 114 - (per subscripció).
- **Hobby Tren** nº 115 - (per subscripció).
- **Informa** nº 46 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 46 - Museu de Vilanova.
- **Maig 2003** - Cornellà.
- **Memòria anual 2002** - FGC.



RADIO PRAT 96.6 FM

Programa "Planeta Prat"

5 d'abril a les 10 del matí

El nostre soci, en Paco Urdi, membre del Consell Municipal de Persones amb Discapacitat del Prat del Llobregat, explica el que fa com un gran enamorat dels trens.

Es presenta com el "Jefe Oficial de Circulaciones" del Tren de Palau.

- Lo primero que hago allí cuando llego es poner gasolina a las máquinas para ponerlas a punto. Después cojo una máquina y hago una inspección de vías y obras para ver si hay obstáculos en la vía, y luego ya por la emisora, que es una emisora tren-tierra, comunico a los maquinistas que ya está la vía libre para circular.

- O sea que de ti depende que todo funcione bien.

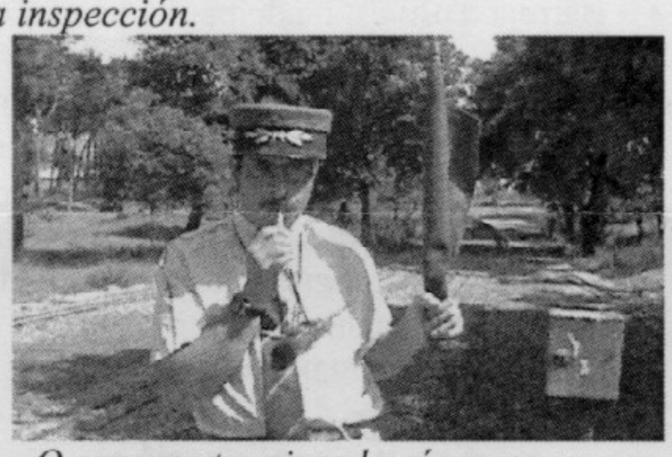
- Si.

- Bueno supongo que allí conoces mucha gente, vives experiencias curiosas ...

- Hay a veces que recibimos visitas de asociaciones que vienen de la Comunidá Europea; vienen de Bruselas, de Suiza, de Italia, hacen intercambio de opiniones.

- Y tu estás de maquinista, eres el que engancha los vagones...

- No, ya te he dicho antes, que yo cojo una máquina y solamente, sin vagones, voy a hacer una inspección.



- O sea que tu miras la vía para no ser que haya una piedra.

- Si, y aparte llevo una lata de grasa que es para engrasar los desvíos.

- Ajá, y luego cambias tu... eso de que le das a la palanca y cambias la vía.

- Si, cuando comienzan las circulaciones, yo estoy en la estación término y allí hay un puesto de mando donde yo controlo los semáforos y los desvíos, que son manual como antiguamente, con unas pesas que la mueves hacia un lado y se cambia la vía.

- Y nunca te ha dado tentación de engañarles y ponerles la vía para otro lado ...

- No, no, porque es una estación término de cuatro vías y "entoncestá" que cada tren ha de ir a su vía. Los de vapor, las Diesel y los tranvías.

- Bueno, tu explicas unas cosas que yo no las entiendo porque tienes una pasión a los trenes que es brutal; de donde te viene.

- Si, bueno, tuve un familiar que trabajaba en la empresa Terrestre Maquinista Marítima de Ciudad Meridiana que luego se ha convertido en el parque Can Dragón.



- Y que es lo que mas te gusta del tema ferroviario...

- Vamos a ver, aquí por ejemplo tengo yo una carpeta... por ejemplo Renfe, Ferrocarrils Catalanes, Feve, tranvías, funiculares, fotografías de trenes, maquetismo ferroviario, "numanística" y filatelia.

- I tu también tienes una maqueta...

- No porque donde vivo ahora, que es una residencia tutelar aquí en el Prat, no dejan tener maquetas.

- Bueno, todo esto es lo que te gusta, pero tú además también haces poemas, porque nos has traído un poema...

- Si, un poema que trata sobre la guerra.

- Nos harías el favor de leérnoslo?

- Pues si.

- Será un granito de arena mas en contra de este conflicto que tantas y tantas personas están en contra. Vamos a poner una música bonita de fondo y a escucharte ...

...

Por la paz unos dicen luchar.
Para que haya paz, se ponen a pelear.
Dos violentos están "asliados" :
se la van a cargar.
Dos pacíficos por la paz :
vamos a golpear.
Todo es mentira en este mundo.
Paz y amor para todo el mundo.
Fin del poema.

...

En Paco, per venir els diumenges des del Prat a Palau, ha de fer combinacions intermodals de transport públic que l'obliguen a llevar-se a les 6 del matí. Quan pleguem, a les dues de la tarda, se'n torna havent de dinar pel camí, perquè arriba tard a la residència; quants de nosaltres ho faríem ?.

Anècdota

L'altre dia, en Viñas, en Ricard, en Valero i jo (Toni), anàvem dalt de la màquina de vapor parlant de coses "tècniques" durant el viatge.

Jo em queixava de que els guants que portava em feien nosa perquè eren molt estrets. A la meva queixa, en Ricard va precisar fent una demostració:

- Amb la màquina de vapor, els guants han d'ésser grans, perquè si fos necessari tels pots treure molt ràpid -.

Mes tard, quan tornàvem a l'estació, un cop acabat el viatge, en Cesc ens va lliurar uns guants (molt grans), que s'havia trobat en mig de la via ...

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 62 - juliol 2003

Si pots llegir aquest butlletí, és perquè no formes part dels 2.000.000.000 de persones que no saben llegir.

La Nit del Tren X

Recorda que ...

- Dissabte 12 de juliol -

- Es la nit màgica dels trens nocturns.
- Es la gran revetlla d'estiu.
- El sopar, els músics i el vapor en viu ...
- Algú s'ho pot deixar perdre ?

Es poden fer les reserves trucant per telèfon als delegats Josep Guerrero, o Beneta Pardo, al telèfon 93 864 41 22, de 21 a 22 hores, fins al dia 7 de juliol.

La Llei del Pèndul

Els qui fa uns quants anys que seguim el tema dels trens, podem felicitar-nos.

Quan tot just érem adolescents vam assistir, impotents, a la clausura de gairebé tots els carrilets i tramvies. Els anys 60's, en que FEVE i ESTADO van haver de fer d'enterramorts ferroviari oficial del règim, van ser cruels, dramàtics i en alguns casos absolutament injustos i només explicables pel menyspreu imperant.

Els que llavors ja eren aficionats madurs, van anar a molts funerals lamentant les pèrdues irreversibles. Només els quedaven les fotos i alguna ferralla venerable a mode de fetitxe.

Als mes joves ni tan sols ens va quedar això. Entre planys de veterans, vam haver de comprar els llibres i les fotos per formar-nos en un ambient enrarit de trens desapareguts i fantasmes del passat.

Però la Llei del Pèndol (que no la "Ley de Ferrocarriles") sembla donar-nos la oportunitat de reinaugurar linies clausurades de ferrocarrils i tramvies; una cosa mai vista en la proporció actual. Per a no deixar-nos-en cap al tinter, us convidem a que ho repasseu mentalment vosaltres, amics lectors.

La comoditat dels cotxes (la seva industria) va fer fora els antics trens i tramvies. Ara els tramvies i trens moderns (la industria i el ciment) venen a solucionar la saturació del trànsit de cotxes.

Que sigui per be, i que no parin !.

Cremallera de Montserrat

FGC

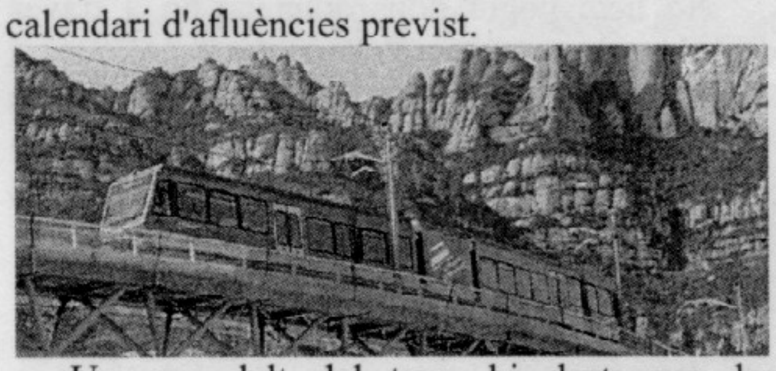
Com, per desgràcia, sol passar en aquest tipus d'esdeveniments, no hi ha hagut forma d'anunciar amb temps suficient l'important fet ferroviari que ha suposat la segona inauguració del tren cremallera de Montserrat.

Feia temps que tots ho esperàvem, però fins dissabte no ens vam poder assabentar, a traves de la Federació Catalana, que FGC havia reservat 50 invitacions per associació per a la inauguració, el dimecres 11 de juny. Tot i així no les vam poder recollir, de mans del president de la Federació, fins el mateix dia, moments abans de pujar al tren. Sincerament ho sentim pels que haguessin pogut venir. Ara només els queda demanar per al record, una de les invitacions que han sobrat, amb el bitllet commemoratiu, fins que s'acabin.



Poques coses es poden comentar del nou cremallera que no se sàpiguen. Es un tren que reuneix la última tecnologia en transports ferroviaris turístics de muntanya. Vegeu dades tècniques i fotos a l'EV4 nº56 i 59.

Enllaça amb la línia de "catalans" a l'estació "Monistrol de Montserrat", amb un tren cada hora, al minut 35 o 38. Des de la nova estació del cremallera "Monistrol-Vila", que disposa d'un gran aparcament gratuït, hi surten tres trens per hora, als minuts 06, 26 i 46, o dos trens per hora, als minuts 09 i 39, d'acord amb un calendari d'afluències previst.



Un cop dalt del tren, hi destaquen les enormes finestres panoràmiques, la marxa silenciosa, així com la possibilitat de seure al davant de tot, junt al conductor/a, en un privilegiat seient doble. Tant al material mòbil com a les estacions s'hi troba una gran funcionalitat i comoditat per a tota mena de viatgers. El personal, unes 25 persones, és propi del cremallera de Montserrat, i estan instruïdes en la tecnologia integral de forma que tothom pot fer de tot, des de vendre bitllets a conduir trens, i per mantenir un tracte amable amb el públic.

Viatges

Com es va anunciar a l'EV4 nº 58, s'ha fet el viatge al tren de La Robla.

Set membres del Tren de Palau vam sortir de Barcelona-Sants el divendres 30 de maig a les 22:30 en l'exprés de Bilbao, per arribar-hi a les 09:55, amb 130 minuts de retard (ens van indemnitzar tornant-nos el 25%).

El retard va ser degut a una avaria que obligava a circular amb bloqueig telefònic entre Sant Vicenç de Calders i Torredembarra.

A Saragossa es va incrementar el retard pel desgavell que les empreses constructores han provocat per acabar les obres de l'estació Delicias, aixecant l'antic traçat. Un moviment de retrocés (havent d'invertir el sentit del tren canviant la màquina d'un extrem a l'altre) i circulació per vies de "by pass" d'uns 27 km al voltant de la ciutat (mes de ½ hora). Vam dormir en lliteres 10.000's de IIª classe. Fins a Miranda de Ebro, la màquina va ser una 254 i a partir d'allà, una 269, les dues amb decoració de colors de taxi.

* * *

A Bilbao vam visitar el nou tramvia, i amb el metro, el "puente de Vizcaya" a Portugalete.



Els tramvies circulen pel davant del mercat de la Ribera, molt a prop de l'antiga estació "Atxuri", dels Ferrocarriles Vascongados, en la que hi ha un dels extrems de la línia.



L'altre extrem es troba al costat del museu de la Fundació Guhenheim. El recorregut és d'uns 2 km, i el bitllet costa 60 cèntims.



Fent un tomb en el tramvia de Bilbao.

El Tren de La Robla

La reobertura el passat 19 de maig, gairebé 12 anys després d'haver-lo tancat, és un fet insòlit als ferrocarrils ibèrics de via estreta.

El "Ministerio de Fomento", a traves de FEVE, i la "Junta de Castilla y León" s'hi han gastat prop de 64 milions d'euros en obres d'acondicionament de via, senyalització i

comunicacions. A partir d'aquest moment, la "Junta" se'n farà càrrec del previsible dèficit d'explotació.



Un automotor "Apolo" motor-motor amb només un bogie motor a cada caixa, preparant-se a l'estació terme de FEVE "Concordia", per a fer el recorregut del tren de La Robla.

Bilbao 14:35 → León 21:45

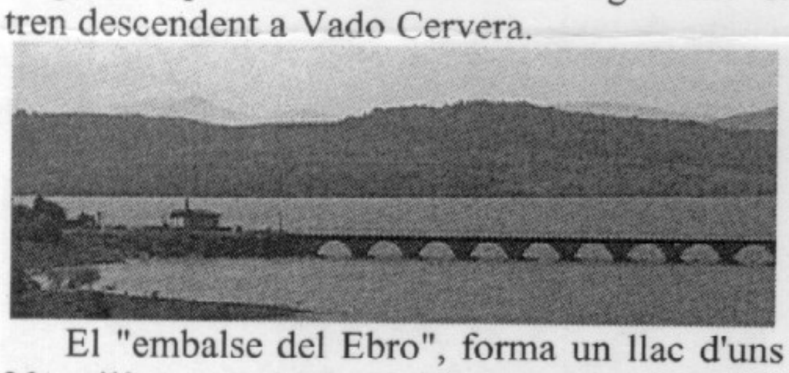
León 15:30 → Bilbao 22:40

335 quilòmetres en 7 hores i 10 minuts.

velocitat comercial : 46'7 km/h.

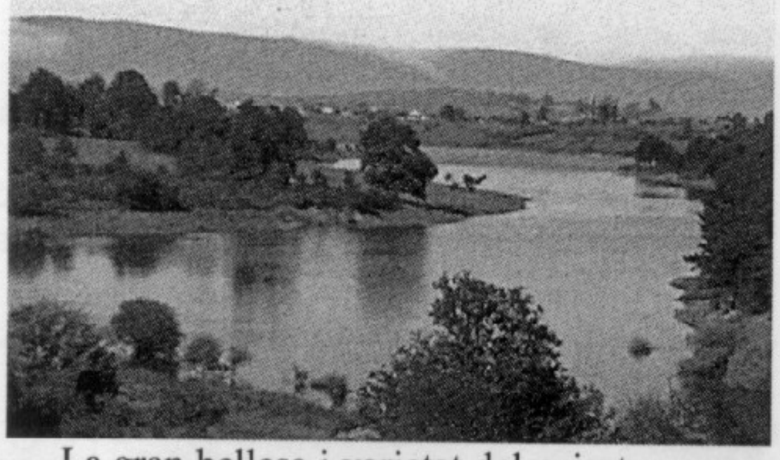
preu : 17'30 Euros.

Nota: vam arribar a León amb 12 minuts de retard (recuperats d'un total de 35) que es van originar esperant l'encreuament obligat amb el tren descendent a Vado Cervera.



El "embalse del Ebro", forma un llac d'uns 20 quilòmetres de llargària, recorregut pel tren durant un bon tros.

Corrent per les províncies de Biscaia, Burgos, Cantàbria, Palència i León, el tren puja des del nivell del mar, a Bilbao, fins a 1128 m al peu de la Peña del Fraile (2007 m.).



La gran bellesa i varietat del paisatge que es pot gaudir durant tot el recorregut es molt difícil explicar-la en paraules o fotografies. S'ha de viure.



Les 2/3 parts del recorregut ho son per territoris elevats al voltant dels 1000 metres, en els que, la baixa densitat de població, comporta la existència d'una natura inalterada.



Telèfons de FEVE a Bilbao : 944 25 06 15 - Cistierna : 987 70 10 71 - León : 987 27 12 10

* * *

En el retorn a Barcelona també hi va haver retards. Mentre esperàvem el "Xangai" a León (s.00:25), va caure un llamp molt a prop de l'estació, deixant inútils els circuits de comprovació dels canvis d'entrada i sortida. Van haver de fer-los i comprovar-los manualment en una seqüència d'operacions (fetes amb tan poca "alegria") que va ocasionar un retard de 55 minuts.

La locomotora; una 252 amb decoració "Grandes Lineas" i els cotxes del mateix tipus que a l'anada.

La tempesta de León mes el sidral de Saragossa ens van deixar a Sants amb 110 minuts de retard, però com que lo del llamp no es culpa de RENFE, només van comptar lo de Saragossa, i amb això no n'hi ha prou per a reclamar indemnització.

Baixem del tren amb la sospita de que "això s'acaba", i que molt aviat les composicions de tren convencional seran substituïdes per material Talgo RD combinant els itineraris amb les vies d'alta velocitat.

S'acaba dons viatjar al Nord en composicions clàssiques no Talgo, i sense passar obligatòriament per Madrid.



Tal com era previsible, tampoc en això s'ha pogut avisar amb temps suficient per organitzar-ho be. Per exemple, un "dia de desmuntar la via" amb costellada final. La costellada si que s'ha fet, però d'una altra mena.

Dimecres 11, ens vam assabentar que s'havia de desmuntar la via, per començar les obres del túnel "ya"!.

No hem pogut dons anunciar-ho a través d'EV4, als amics d'altres associacions i aficionats en general demanant-los la seva ajuda, ni tan sols als propis companys que, en alguns casos de la colla dels mes habituals, tampoc han pogut acudir a la crida.



Des de $^{2}/_{4}$ de 10 fins a les 14, en 4½ hores es va desmuntar i transportar 2 x 140 = 280 metros de via. És a dir; prop de 4 Tm de carrils i travesses.

A una temperatura que superava els 40ºC al Sol, el treball va haver de fer-se en condicions extremes.

La tensió produïda per no disposar de prou temps ni medis humans, va fregar, en alguns moments, aquell punt en que l'activitat corre el risc de deixar de ser un joc entre amics, per convertir-se en quelcom menys agradable.

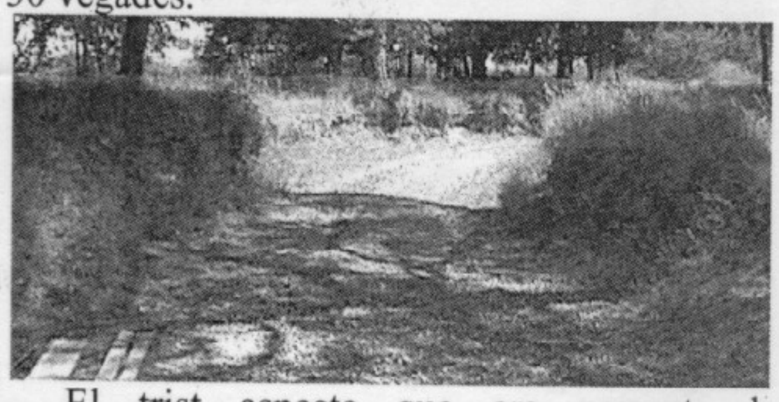
La pallissa va ser tal que molts recordàvem com quan, fa 10 anys, muntàvem la via. Semblava com si, de fet, no hagués passat el temps o una fada ens hagués tret 10 anys del damunt. Vam acabar baldats com poques vegades, o cap altra.



Descollar les brides (8 cargols rovellats), desenterrar (en alguns punts) la via, carregar-la en trams de 6 o 12 metros (80 o 160 kg) sobre els diphlorys ...



... transportar-la uns 200 metros fins a l'estació terme, descarregar-la, retornar al punt i tornar a començar repetint tota la operació unes 30 vegades.



El trist aspecte que ara presenta la explanació sense la via, ens recorda un paisatge, per desgràcia, massa conegut dels amants dels carrilets.

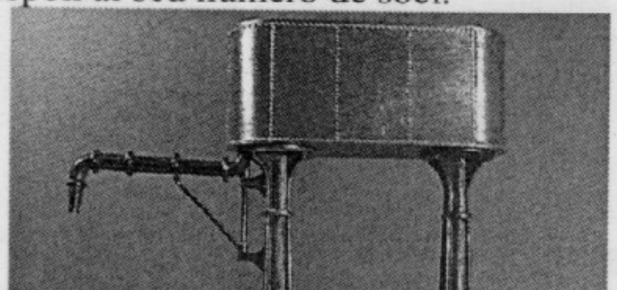
AIGUADES

Encara no la tens? Per celebrar el Xè aniversari, fa un any que son a la teva disposició. Pots comprar-la per 40 Euros durant la festa de La Nit del Tren, a la taula de recepció.



És una sèrie limitada i numerada de 200 exemplars. Cada una va en un estoig de cartró acompanyada d'un prospecte explicatiu en 4 idiomes (per a regalar-la a un amic de l'estranger) i una targeta de certificació.

Tots els socis en tenen (com mínim) una de reservada en que la numeració del certificat correspon al seu número de soci.



També serveix per instalar-la a la maqueta H0 i, en aquest sentit, és una peça modelística que no pot trobar-se enlloc mes, perquè no s'ha fet mai abans.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 63 - agost - setembre 2003

Les preguntes mai son indiscretes, les respostes si. *Proverbi xinès.*

La Nit del Tren X

- La crònica -

Com és normal, en arribar el mes de juliol tot son presses i corredisses d'última hora enllestint el que es pugui per a la festa que tanca la temporada al Tren de Palau.

El material mòbil i les instal·lacions es posen a punt amb un esforç que comença a superar les (cada vegada mes limitades) "forces vives" de l'associació. Però pel fet de poder reunir un bon grapat d'amics amb qui compartir l'afició i els trens durant unes hores, l'esforç ja s'ho val.

Aquest any també hem rebut la visita de material mòbil que, portat expressament amb camió-grúa des del seus emplaçaments habituals, ha participat en la circulació :

- Tramvia de Mataró a Argentona nº 2, amb el remolc CTP&C R nº1 , de la Companyia de Tramvies Prat & Circuns dels amics Isidre Prat i Jaume Circuns.
- Locomotora Diesel-Hidràhulica nº 1, amb dos vagons descoberts FPC nº BB309 i BB306, del Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell.
- Locomotora de vapor nº 99 4202 "Mont Cabré" amb trucks articulats pel sistema Mallet d'en Jaume Circuns.

El tramvia nº 2 va equipat amb 4 motors elèctrics de ¾ de CV a 24 volt, que son alimentats amb 4 bateries de 12 vols (dues per eix). La seva autonomia es calcula en unes vuit hores, però no s'ha arribat mai a l'esgotament.

La regulació és electrònica amb un regulador que controla dos trocejadors "chopper", un per cada bogie.



Inaugurat l'any 1996 a la plaça Nova d'Argentona, en una de les festes que feien els Amics del Tramvia, es va aprofitar les vies de 10 polzades que hi havia preparades en aquell moment per a la construcció del Ferrocarril del Parc de Catalunya de Sabadell, per a muntar un circuit de 100 metros a l'esmentada plaça. Va recórrer mes de 20 quilòmetres en aquell primer dia de la seva presentació. La CTP&C ens ha lliurat, per a l'associació, un objecte commemoratiu del 75è aniversari del Tramvia Mataró-Argentona.

La locomotora Diesel-Hidràhulica, junt amb els dos vagons procedents del Ferrocarril del Parc de Catalunya, formen una branca equipada amb enganxalls de tipus "trompeta" i sistema de fre continu automàtic de vuit, que treballa a una depressió de ½ bar. Aquests vagons han estat equipats especialment amb llums de cua per a funcionar en els trens nocturns.



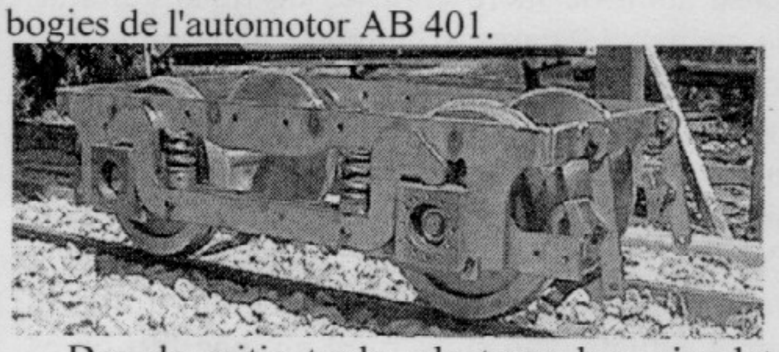
La màquina de vapor 99 4202 "Mont Cabré" és una reproducció a escala rigorosa d'una locomotora real que circula diàriament per la línia del Harst a l'antiga Alemanya de l'Est (Alta Saxònia).

Amb una petita diferencia en la llargada dels tenders respecte al model real (ara modificats per a que els càpiga mes aigua) el seu constructor, en Jaume Circuns, l'ha fet d'acord al model original. La màquina presenta un aspecte impecable, neta i brillant com una joia recent treta del seu estoig.



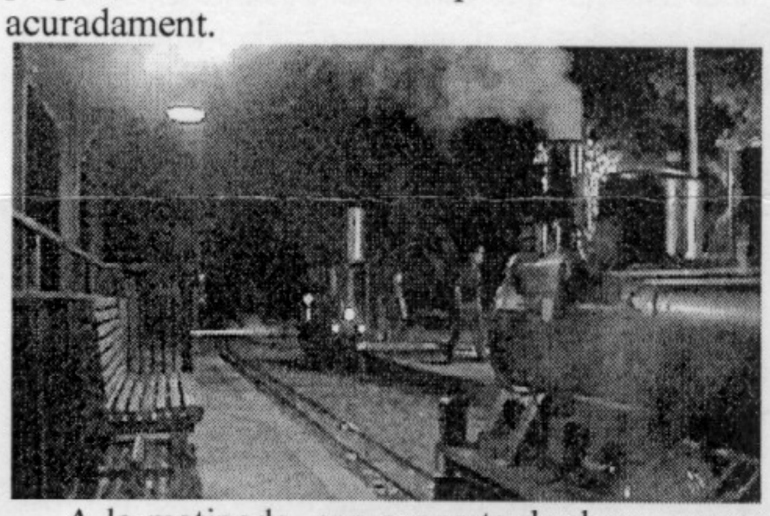
Durant els set anys que fa que està construïda, ha funcionant a la seva "base" del Ferrocarril del Parc de l'Oreneta a Barcelona, desplaçant-se varies vegades al del Parc de Catalunya a Sabadell, i dues vegades al Tren de Palau. Es a dir, *"els tres circuits importants en el Mon, que tenen 10 polzades"*, en paraules del Sr. Circuns.

Per la nostra part, ha participat el material remolcat de l'associació i tot el material mòbil dels socis del Tren del Palau, a excepció de la dresina VM-25. A més, s'ha pogut observar les noves realitzacions en curs, com la locomotora "Associació", la locomotora B1-322-7 i els bogies de l'automotor AB 401.



Des de mitja tarda, els trens han circulat tota la nit amb un bon nombre de viatgers que s'acostaven al Parc de l'Hostal del Fum fins a hores molt avançades.

A l'acte central del sopar vam comptar amb la presència de les primeres autoritats municipals encapçalades per l'alcaldessa Sra. Teresa Padrós, i els regidors Sr. Antoni Vila del Clos, Sr. Josep Mª Castany i Sr. Miguel Molina, amb els seus acompanyants. Els càrrecs municipals van fer "forat" en els seus compromisos (en aquesta època van "a tope"), per acompanyar-nos en la nit fascinant dels trens, junt amb totes les altres persones que ens hi vam aplegar : 96 al sopar, i mes de 250 al llarg de la tarda i nit. Com en altres anys, la banda de "Dixie" ens va amenitzar amb les seves interpretacions entre tant que els cuiners i cambrers de "Paradís" s'encarregaven de preparar i servir el sopar a les taules acuradament.



A la matinada, cap a quarts de dues, encara es podien comptar mes de cent cinquanta persones. A l'esmorzar del matí del diumenge hi va tornar a haver les galetes que cada any ens porta el nostre consoci des de Brussel·les, en Jan Peter, i mentre es tornaven a desmuntar les instal·lacions per a la festa deixant-ho tot endreçat, el darrer tren a vapor, amb la 201, circulava passat el migdia.



Com ja sabeu, amb motiu de les obres de construcció del túnel, s'ha hagut d'aixecar la via entre el pas a nivell de Can Boada-Enllaç i la corba d'entrada de Can Boada-Terme.

Per aquest motiu, a partir del diumenge dia 15 de juny, i fins que no es pugui tornar a muntar la via sobre la plataforma anivellada, tots els trens hauran d'iniciar i acabar el seu recorregut, provisionalment, a l'estació de Can Boada-Enllaç.

Els amables amics viatgers son informats d'aquest canvi per medi d'un cartell exposat a la caseta de recepció de Can Boada-Terme.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Correu de l'Oreneta** nº 44 · Barcelona.
- **El Fogar** nº 7 · Vilanova i La Geltrú.
- **Es Furgó Correu** nº 19 - Mallorca.
- **HobbyTren** nº 116 · (per subscripció).
- **Informa** nº 47 - Museu de Madrid.
- **Tren** nº 38 · Sevilla.

MATERIAL MÒBIL

- Automotor 301 -

L'automotor elèctric s'ha modificat en la part mecànica de tracció.

A la caixa reductora de relació 70/12 amb engranatges de mòdul M2½ se l'hi ha canviat el pinyó i la roda dentada per augmentar la reducció fins a 90/12, però amb mòdul M2.

El canvi de mòdul s'explica per la necessitat de mantenir el diàmetre de la roda dentada (que ara te 20 dents mes) per a que hi càpiga en la mateixa caixa reductora. De totes formes, el mòdul (mesura de la dent) no queda compromès amb aquesta rebaixa de 2½ a 2, doncs d'acord amb les taules de Lewis-Barth encara segueix prou sobredimensionat. D'altra banda, cal notar que el material que actualment s'utilitza per a les rodes dentades, es d'una resistència millor que la considerada a les referides taules.

Amb aquesta nova reducció es pretenia augmentar el parell motriu en un

$$\frac{90 \times 100}{70} - 100 = 28\%$$

encara que la contra partida necessària fos una pèrdua de velocitat nominal equivalent al mateix %.

La sorpresa però ha estat que; tot i obtenint l'augment d'esforç de tracció que s'esperava, no s'ha perdut velocitat.

On està el misteri?

Ara és molt fàcil dir-ho: amb la nova reducció augmentada, els motors poden arribar mes fàcilment a lliurar la seva potència nominal i treballar normalment fora de la zona de sobrecàrrega, cosa que abans no passava.

Altres característiques s'han fet notar amb aquest canvi, com son; un millor funcionament dels carbons en el col·lector, menor consum elèctric, i un funcionament mes eficaç del frenat reostàtic amb recuperació d'energia.

Quan s'apliquen punts de marxa que queden per sota de la marxa real a que s'està circulant, els motors fan de generador, i produeixen un corrent proporcional pel circuit de resistències i bateries, carregant-les. Com que la resistència interna de les bateries és molt baixa, aquestes actuen eficaçment combinades amb la resistència, que ara fa de dissipació de fre.



Una altra modificació important ha estat incorporar amortidors hidràulics de doble efecte entre la part no suspesa dels bogies i el bastidor.

S'han muntat quatre amortidors "Selex", dos per bogie que, tarats a 100 kg d'esforç de compressió, absorbeixen els moviments oscil·latoris reduint-los a la mínima freqüència i amplitud, obtenint-se una marxa lliure de sotragades a diferents velocitats i càrregues. El treball combinat dels amortidors hidràulics amb les molles, es pot estudiar com el d'un filtre elèctric LC a inductància-capacitat.

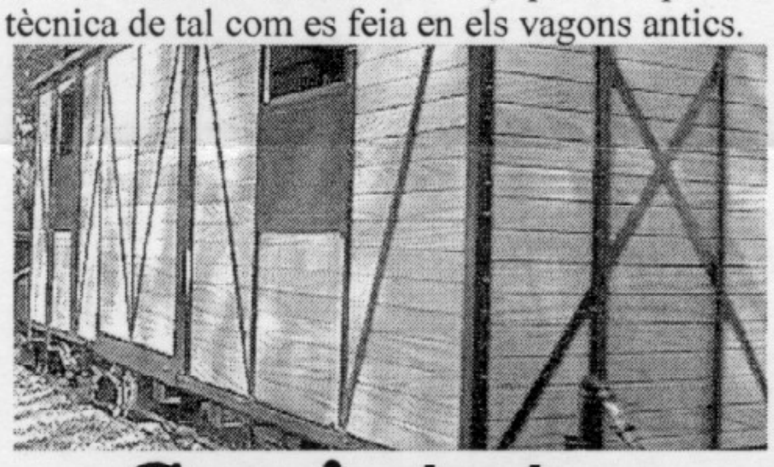
- Locomotora a vapor 201 -

Darrerament s'ha treballant en la construcció i muntatge d'un nou colector de vapor per a suprimir el rescalfador, convertint el funcionament de la caldera en el tipus de vapor saturat. S'ha posat en marxa per a la Nit del Tren, amb molt bon resultat, comprovant que també millora la pressió al cilindre.



- Vagó tancat a bogies -

S'ha posat en marxa el nou vagó tancat, reconstruït a partir d'un antic vores baixes tipus "P". En aquest vagó cal destacar l'impactant efecte de l'enllistonat de fusta, així com la forma constructiva del sostre, que recupera la tècnica de tal com es feia en els vagons antics.



Societats No Lucratives

Finalment, no caldrà declarar.

Des del desembre del 2001, la "Ley de acompañamiento a los presupuestos del Estado del 2002" ha preocupat les juntes directives d'unes 250.000 associacions sense ànim de lucre que hi ha a l'Estat Espanyol.

La mencionada llei exigia de forma indiscriminada la declaració, i possible liquidació anual, de l'impost de societats, encara que les rendes de l'associació, per la seva pròpia naturalesa, n'estiguessin exemptes.

En feia responsables del seu compliment i de les sancions que hi pugues haver per faltes administratives, personalment als membres de les juntes directives.

Durant aquest any i mig hi ha hagut moltes reunions a les associacions, federacions, etc. emprant un bon contingent de hores de feina, desplaçaments i preocupacions que res tenien a veure amb la finalitat associativa.

El problema era especialment greu a Catalunya, amb mes de 50.000 associacions sense ànim de lucre com les de tipus cultural, de veïns, de pares d'alumnes, de voluntariat social, de teatre, música, festes tradicionals, excursionisme, col·leccionisme, clubs de tota mena on l'associacionisme forma part de la manera pròpia de ser dels catalans. El Congrés Català d'Associacionisme i Voluntariat, i la Federació Catalana de Municipis, entre moltes altres entitats, van subscriure un manifest on es reclamava modificar la Llei.

El passat 10 de juny, el "Congreso de los Diputados" va rebutjar, per la majoria absoluta de que disposa el partit en el poder, dues propostes de llei per solucionar el problema en l'associacionisme no lucratiu.

Però les argumentacions aportades pels ponents de les propostes van tenir un cert efecte, i el dia 16 es va aconseguir la marxa enrera en aquesta obligatorietat, arran de l'aprovació en la comissió d'economia, d'una esmena transaccional a la "Ley de Reforma del Mercado de Valores y de las Sociedades Anónimas" que passava els últims tràmits al "Senado Español".

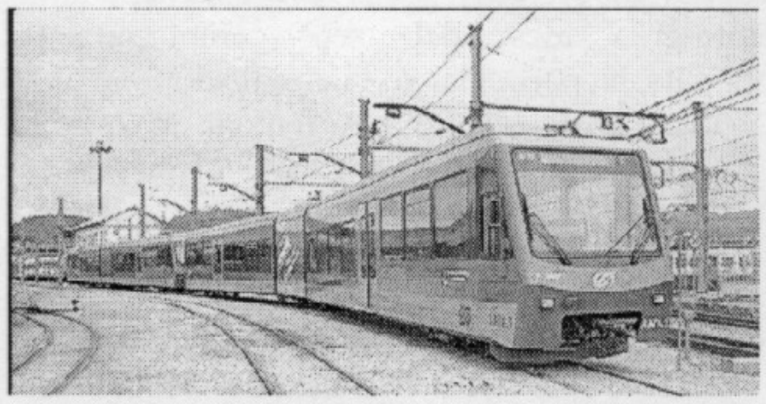
Ha costat (i ha anat d'un pel), però al darrer moment s'ha aconseguit. Amb el suport de tots els grups parlamentaris, només hauran de fer la declaració de l'impost de societats, les entitats amb ingressos anuals superiors a 100.000 Euros (uns 16.000.000 de pessetes).

Era un contrasentit que tots els partits demanin fomentar la participació ciutadana donant mes canals a la societat civil, per acabar posant-los mes traves i obligacions burocràtiques pròpies de les societats mercantils, i arriscar-los a delinquir com defraudadors fiscals.

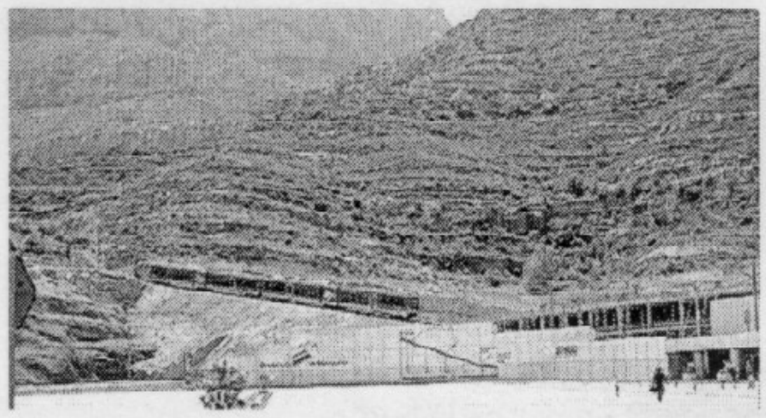
Cremallera de Montserrat

FGC

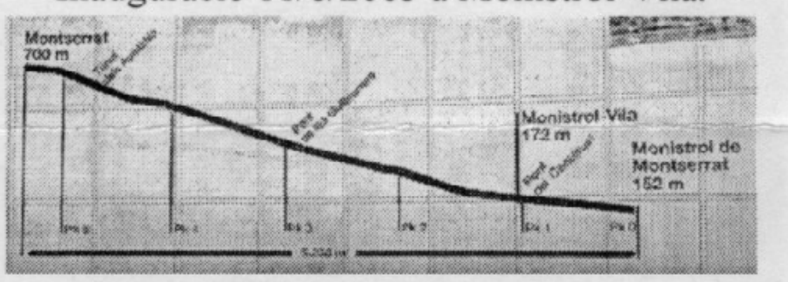
Fotografies d'en Jaume Travessa



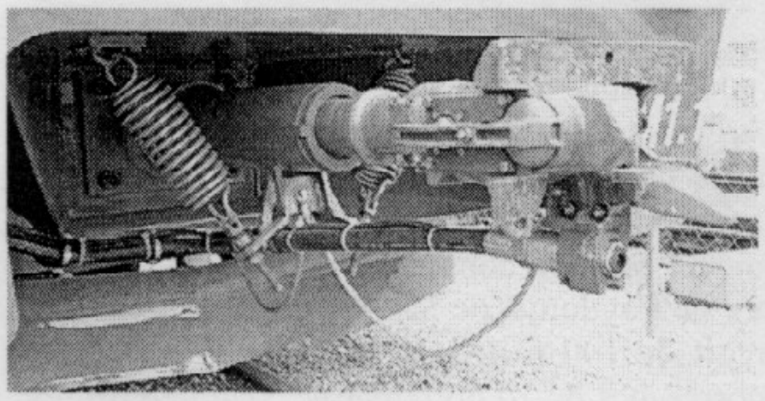
Automotors de Montserrat nº1 i 2
AM1.1/AM1.2 i AM2.1/AM2.2 a Martorell.



Inauguració 11/6/2003 a Monistrol-Vila.



Perfil de la línia.



Enganxall automàtic.

o-ooo-o

Bones vacances a tots !!

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 64 - octubre 2003

La discrepància es la base de la ciència i de la tècnica.

En projecte

El benvolgut capità Lettuce està barrinant organitzar els següents viatges:

Hivernal "Tren de La Robla" en dos etapes, pernoctant a Las Rozas junt a l'embassament de l'Ebre. Maquina i cotxes "Transcantábrico" (fora de temporada). Preus populars.

Circular 1 : Barcelona - Terol - Sagunt - Barcelona.

Circular 2 : Barcelona - La Tor de Carol - Tolosa de Llenguadoc - Irún - Miranda - Saragossa - Mora - Barcelona.

Arqueologia ferroviària : viatge subaquàtic a bordo del batiscafo "Nautius", visitant el traçat del ferrocarril i les estacions de Cercs, La Baells i Sant Salvador de la Vedella.

Turbocapitalisme

N'hi diuen "Mercat Lliure", però son empreses privades sense control del govern, sense traves de sindicats, sense preocupacions per la sort dels empleats i pagant tan pocs impostos som es pugui.

Demanen la privatització de tot el que gestiona l'estat, des de les universitats fins a les presons, per a convertir-les en empreses que produeixin beneficis. Prometen que així crearan mes riquesa però no diuen com serà distribuïda ni a qui beneficiarà.

N'hi diuen "Mercat Lliure", però es un turbocapitalisme profundament diferent del capitalisme controlat (contrapesat per una esquerra d'esquerres) que va portar la prosperitat un cop acabada la Segona Guerra Mundial.

Els governs que permeten avançar el turbocapitalisme, confien en que una major riquesa posarà remei als mals que causa, sense valorar que estan contribuint a la desintegració social.

E. Luttwak

SABADELL

5ena Diada del Tren de Sabadell

6, 7 i 8 de setembre del 2003

Gran trobada de ferrocarrils en 7¼ i -10"

Com en altres ocasions, enguany també hem participat a la trobada de Sabadell amb material dels socis del Tren de Palau. Aquesta vegada ha estat l'automotor Brill nº 25 i la locomotora D-9 d'en Jaume Fernàndez i en Manuel Fuentes respectivament. Amb logística a càrrec d'en Jordi Gill, els dos vehicles van sortir de Palau dissabte dia 6 de setembre, per tornar-hi el 13.



Aquest tipus de visites del material mòbil sempre es molt ben vingut per les associacions organitzadores de les trobades, que veuen així ampliada la varietat de la mostra, i no cal dir que també és molt interessant per el material desplaçat, que d'aquesta forma te l'ocasió d'explorar noves vies i avaluar-se amb les dificultats propies de circular per un territori desconegut.

La locomotora D9 va fer un viatge remolcant els cotxes coberts del Parc de Catalunya. Com que aquests cotxes disposen de fre de buit, i la D9 està equipada amb fre d'aire comprimit, es va haver de desfrenar previament la branca abans de començar el viatge; però degut a una recent tensió de les sabates de fre, aquestes no quedàven prou afluixades i el viatge va resultar difícil, (això si, molt segur) havent-se d'aplicar la màxima potència de tracció... també per baixar els pendents!!



El dilluns, el seu propietari, en Manuel Fuentes, va fer un parell de viatges (màquina aïllada) a plena satisfacció.



L'automotor Brill nº 25 va ser l'admiració de tots, tant per l'aparellatge autèntic i original amb que està equipat, com per la seva construcció i funcionament. Val a dir que aquest va circular els dies de la trobada, mes el dia 11 de setembre, fent en total uns 25 viatges que sumen aproximadament 75 km.

Els colegues operadors del Ferrocarril del Parc de Catalunya s'han esforçat com en altres ocasions per que la festa resulti un èxit. Hem comprovat com també s'han preocupat de ripar una mica la via en un túnel per facilitar-nos el pas del material del Tren de Palau.





Durant el mes de setembre, s'ha continuat en el desdoblament de travesses a la secció IV (corba del "10"), uns 15 metres cada dissabte.

S'ha sanejat de terres la banqueta de la via, a la trixera de la secció III.

També ha calgut fixar amb clàvies els dos aparells de canvi, al pati de vies del dipòsit, que van ser aixecats pels brètols, i s'ha retallat la barra de la palanca d'aquests canvis, escurçarnt-ne el braç, de palanca per a que els costi mes doblegar-les.

El tren herbicida s'ha fet circular amb la seva sinistra, però necessaria missió.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **A Todo Vapor** nº 39 - València.
- **Bifurcació** nª 25 - Reus.
- **BML BERRIAK** nª 14 - Azpeitia.
- **Butlletí** nª 36 - El Masnou.
- **Carril** nª 59 - Barcelona.
- **El Correu de l'Oreneta** nº 45 - Barcelona.
- **El Fanal** nª9 - Navarcles.
- **HobbyTren** nº 118 - per suscripció.
- **HobbyTren** nº 119 - per suscripció.
- **Informa** nª 47 - Museu de Vilanova.
- **Informa** nº 48 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 48 - Museu de Vilanova
- **Juliol 2003** - Cornellà.
- **Tecnirail** nª 14 - Maig 2003.

Junta Directiva

30/8/03

Extracte de l'acta

... per no poder dedicar-s'hi en Manuel Fuentes, modificar la composició de l'equip coordinador de les visites de grups, que a partir d'ara estarà format per en Jordi Gill en la part de representació exterior, i Antoni Gemas, en la de coordinació de l'equip de realització amb els socis Enrique López, Rafael Garries i Josep Torrent...

... organitzar i preveure amb sis mesos d'anticipació, el control de la circulació durant la festa de La Nit del Tren en la que no va poder circular la locomotora "Associació", per la que s'havia estat treballant a marxes forçades fins al darrer moment...

... donar de baixa, per manca de pagament, el socis :

56	Eduard Fuentes López	juvenil
110	Maya Toribio Olea	juvenil
139	J.Luís Giménez González	numerari
141	Keith Burns	numerari

Ferrocarrils visitats

En aquesta secció proposem divulgar el coneixement dels trens que son visitats pels nostres socis i amics. Feu-nos arribar fotos i característiques tècniques del que visiteu en els vostres viatges.

Tren del Tarn

Es troba a uns 40 km al NE de Tolosa de Llenguadoc, anant per autopista A-68 en direcció a Albi.

Des de l'any 1.895 havia estat un tramvia de vapor de via de 60 cm que en uns 50 km, unia petits pobles amb les companyies generals P.O. a Saint Suplice i amb MIDI a Lavaur i Laboutarie fins al 1.937.

Ara es d'una associació d'aficionats, ACOVA, protegida per l'administració pública.

A partir de l'any 1.975 n'han reconstruit uns 4 km, entre St. Lieux-lès-Lavaur i Les Martels a una amplada de via de 50 cm, d'acord amb el material que disposaven en aquell moment.



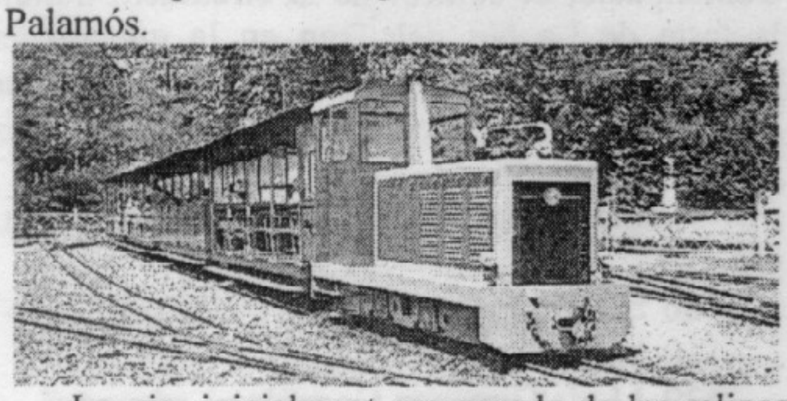
Hi ha cinc locomotores de vapor, tres en funcionament, de les que quatre son 0-2-0T "Decauville" i una 0-3-0T "Couillet". Molts i variats tractors Diesel, de tot una mica, n'hi ha també de la DDR que han aconseguit de tot arreu. El mes interessant son sis "cocodrilos" CC petroli-elèctriques sistema Crochat de l'any 1.919 de les salines del Midi, a l'Aude. També hi ha una màquina Diesel-hidràulica Schöma del 1.978 de la mina de Sant Corneli a Fígols i una elèctrica Duro Felguera del 1.962 a 220V.



L'estació es l'edifici original molt bonic. A la sortida el recorregut comença amb un pas a nivell i amb via de tramvia entre cases per continuar a traves d'un bosc i un viaducte de 130 m, compartit amb l'asfalt, a 20 m sobre les aigues del riu Agout. En mig del bosc hi ha un apartador per a fer encreuaments, en el que el revisor explica la història del tren. Acaba el recorregut a l'estació de Les Martels, al costat d'un jardí botànic que, "previo pago", també es pot visitar.

Al dipòsit hi ha vehicles molt antics com una bicicleta per la via, dressines i vagonetes de diferents procedències. Tot molt variat.

Han construït una composició de quatre cotxes copiats dels que hi havia al Flassà-Palamós.



La via, inicialment recuperada de les salines del Midi, ara està formada per una gran varietat de tipus de carrils de totes les classes que comporta un munt de forçades solucions de continuitat. Amb corbes molt tancades, especialment sobre els canvis, els pendents no son massa forts, d'unes 20 mil·lèsimes.

La relació d'aspecte visual del material és proporcional a la del Tren de Palau, i com que la seva amplada de via es el doble de la nostra, i totes les altres mides, amplada, alçada i llargària també; resulta un volum de $2 \times 2 \times 2 = 8$ vegades superior. Una passada! Això els permet fer cotxes de viatgers amb seients correguts (els "Palamós") i uns altres que son rèplica dels "Decauville" originals del Tarn amb seients transversals 2+1 amb passadís central.

Els vam ensenyar fotos del Tren de Palau i, admirats, els costava de creure que la nostra via fos de només 25 centímetres, preguntant si la "Big Viñas" no era realment de via de 60.

Jaume Fernández.

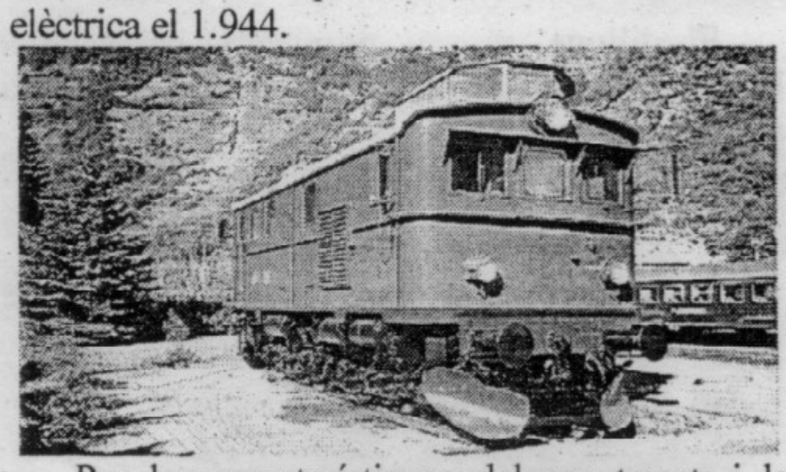
Tren de Flåm

- Flåmsbana -

El ferrocarril de Flam es una branca de la línia principal Oslo-Bergen (471 km) dels ferrocarrils estatals noruecs NSB, al S.O. de la península escandinava, en la zona dels fiords.

Inaugurat l'any 1.909, el recorregut en tren entre Oslo i Bergen (les dues ciutats es troben al nivell del mar) va seguint els fiords i llacs entre muntanyes enfilant-se fins a 1.222 metres a l'estació de Finse, la mes alta del país en un túnel de 10'3 km.

A l'estació de Myrdal hi ha l'enllaç amb el tren de Flåm. Situada en plena muntanya a 867 m sobre el mar, Myrdal queda a 336 km d'Oslo i 135 de Bergen. Per assegurar el transport fins al fiord de Aurland (un apèndix del fiord de Song, el mes llarg del Mon -mes de 200 km-) es va construir la línia Myrdal-Flåm, iniciant-se les obres el 1.923 per inaugurar-se 17 anys mes tard (gairebé un any per quilòmetre), provisionalment amb tracció a vapor el 1.940 i amb tracció elèctrica el 1.944.



Per les característiques del seu traçat, i la extraordinària bellesa salvatge del paisatge, avui està considerat com una de les principals atraccions turístiques de Noruega. Des del tren es veu com avancen els rius entre congostos, cascades que es llencen a l'aiguavés per cingles escarpats amb pics nevats i algunes cases de pagès que s'arrapen als vessants de les muntanyes.



Va ser un repte enorme per als enginyers de ferrocarrils baixar els trens pels barrancs gairebé verticals de les parets dels fiords, obligant-los a traçar la línia fent voltes sobre si mateixa, llaços de raqueta i túnels de cargol fins a tres nivells superposats, amb corbes de 130 metres de radi. La via es de l'amplada normal de 1.435 mm i d'adherència simple, amb el 80 % del seu traçat en rampa de 55 mil·lèsimes. Des del nivell del mar, a Flåm, fins als 867 m a Myrdal, els 20 km de recorregut es fan en una hora de viatge passant per 20 túnels que sumen 6 km. Hi a un sol pont en que el tren passa sobre el riu i 4 punts en que, es va optar per un túnel hidràulic per a fer passar el riu per sota del tren.



Electrificat a 15 kV amb corrent altern monofàsic de $16^2/_3$ Hz, les composicions disposen de cinc sistemes de fre i son formades per 6 cotxes de viatgers amb una locomotora a cada extrem. Algunes finestres es poden baixar per fer fotos.

Hi ha quatre circulacions diàries, que s'amplien fins a deu a l'estiu. El tren fa parada discrecional a 8 estacions i baixadors per a la poca gent de la comarca, i una parada fotogràfica, a 15'6 km de Flåm sobre l'abisme de la cascada de Kjos entre el túnel de Bakli i el de Nåli. Al lloc mes poblat, Flåm, tan sols hi viuen 450 persones.

Jordi Marin.



(continuació)

En l'exemple de càlcul iniciat al EV4 nº 59, es va obtenir la potencia necessària per arrossegar una branca de tren en determinades condicions. Eren 373 quilogràmetres per segon, que equivalien a 4'97 cavalls. Ara falta saber la màquina que ho ha de fer possible.

La potencia i el pes d'una màquina de tren estan relacionats pel coeficient d'adherència. Com s'ha vist a l'EV4 nº 51, la falta de pes farà lliscar les rodes sobre la via sense aprofitar-se tota la seva potencia.

Semblaria que, per evitar-ho, només calgués augmentar el pes de la màquina, però això te un límit. El pes màxim per eix està condicionat per la resistència mecànica de la via i la base sobre la que està muntada. Al Tren de Palau. aquest límit està fixat en 400 kg per eix (en un altre article es veurà com s'obté aquest límit).

Contra això es pot pensar en augmentar el nombre d'eixos per a repartir el pes de la màquina, i no arribar al pes màxim per eix. Però també hi ha un límit, en la distància màxima entre eixos, que ve donat pels radis de les corbes mes tancades.

Al Tren de Palau, hi ha corbes amb 30 metros de radi mínim, a la línia general, i de 20 metros al pati de vies del dipòsit. A la línia general hi ha corbes protegides amb un contracarril que, encartat a un centímetre, no permetria el pas de les pestanyes de les rodes que hi circulèssin amb un angle d'atac excessiu.

(continuarà)

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 65 - novembre 2003

L'enginy per a fer coses, és dels primers que s'ha manifestat en el curs de la història i àdhuc de la prehistòria. La necessitat ha estimulat, des de molt enllà, les aptituds latents, perquè és evident que, al fons de cada home hi dorm un constructor en potència que, tard o d'hora, en el curs de la seva vida, es desvetlla, de vegades no se sap com.

MATERIAL MÒBIL

La locomotora "associació" (encara sense nom ni número), ha rebut l'equipament per al fre d'aire comprimit. Compressor, pressostat, manòmetres, vàlvoles, connexions i acobladors. El sistema pneumàtic també es previst usar-lo per accionar, amb un petit actuador linial, la vàlvola de papallona que controla l'admissió d'aire en el moment d'arrencada del motor d'explosió : "starter", així com la trompeta per als senyals acústics.

La màquina disposa de frè mecànic d'estacionament i frè d'irecte d'aire comprimit, a l'hora que proporciona alimentació i control de fre continu automàtic, sistema HdC, per al tren que dugui acoblat. Amb tot això en funcionament, ha fet un primer viatge, diumenge dia 5 d'octubre, donant tracció i fre a una branca de viatgers de dos cotxes.



Curset

Taula rodona - Col·loqui

La seguretat en la Circulació

- Dissabtes 22 i 29 de novembre -

Es convoca a tots els maquinistes i operadors ferroviaris del Tren de Palau, a les reunions que farà el president en Pere Mula, durant dos dissabtes seguits, per a "refrescar" i posar en comú, tot un conjunt de temes referents a les normes, costums, organització i control per a la seguretat en la circulació dels trens.

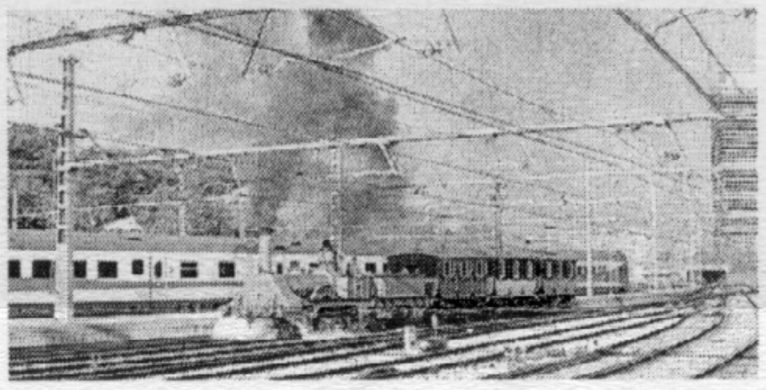
L'organitzador del curset el durà a terme en dos dissabtes consecutius per a que, tothom hi pugui assistir com mínim a un. Es preceptiva l'assistència per a tots els que intervenen en la circulació dels trens.

Les reunions començaran a $^{2}/_{4}$ d'11 del matí, al dipòsit de Can Boada-Enllaç, fins al migdia.

Reporters gràfics

Compartim les fotos que fem, o donem-les a conèixer, encara que sigui en aquest format.

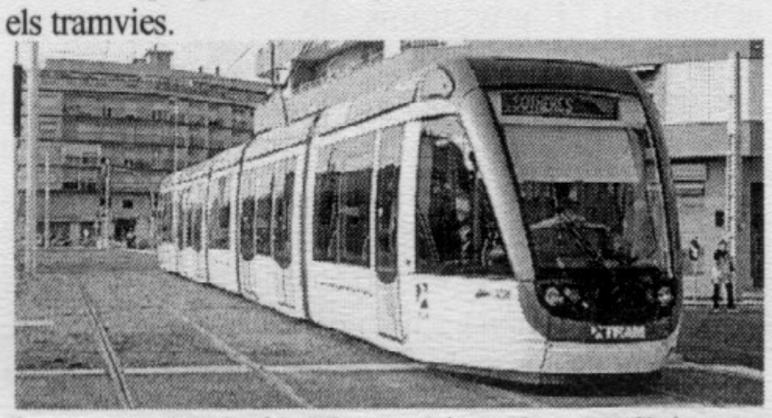
Jaume Fernández Pardo, soci nº 14



Estació de França 11-10-03. El nostres socis, en Jordi Valero i en Ricard Soler, porten el Tren del Centenari cap als actes del 125 aniversari de la connexió ferroviària franco-espanyola pels Pirineus Orientals.



Agost 2003 Festa Major de Sants - Els veïns del carrer Vallespir han muntat un "800" de poliuretà expansible, celebrant que per Sants hi passaven, i tornaran a passar, els tramvies.



Proves de circulació dels tramvies a la nova línia entre Sant Joan d'Espí i Cornellà (parada Eroski), durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible, el passat mes de setembre. La posta en marxa es preveu pel febrer del pròxim any 2002. Vegeu que el material mostra la nova identificació TRAM.



PREMSA

- Vía Libre, nº 468 - octubre 2003 -

Ampli reportatge de dues pàgines, amb 9 fotografies en color sobre el Tren de Palau.

"El mayor trazado férreo en miniatura de España cumple diez años".

L'article repassa la finalitat tècnica, històrica i patrimonial de l'associació, així com el seu emplaçament geogràfic, la implicació social i el material ferroviari, amb les instal·lacions que s'hi pot veure.

"Pero este singular tren en miniatura, está sirviendo de modelo a a otros muchos trazados tanto españoles como del resto del mundo..."

Una especial referència es troba en els projectes de l'estació i d'ampliació del recorregut fins al nucli urbà de Palau i de Santa Perpètua, i en les possibilitats d'ordre didàctic i ocupacional que s'hi poden donar.

Un molt interessant article del conegut escriptor Sr. Jesús Ávila Granados, en el que només hem de disculpar algun inevitable error en l'assignació dels noms de les persones a que es fa referència.

- Palau Informatiu, nº 178 - octubre 2003 -

Miscel·lània sobre les Jornades Europees del Patrimoni, en la que apareix una foto en color de l'automotor nº 25 participant a l'acte.

Opinió

Ara VE

Dissabte 11 d'octubre ha fet la primera circulació comercial el tren AVE entre Madrid i Lleida. Televisió de Catalunya ha transmès en directe, a les 7 del matí, la històrica sortida des de l'estació Lleida-Pirineus. Ara Lleida queda a menys de tres hores de Madrid, pràcticament el mateix temps que costa arribar de Lleida a Barcelona.

Perquè no s'ha fet les obres des de Barcelona, per Lleida, cap a Madrid?. La pregunta pot semblar trivial, pero deixo la resposta a la vostra consideració.

Aquell tren modern d'amplada internacional i alta velocitat que fa uns 20 anys veiem amb il·lusió per aproximar-nos als països de la Comunitat Europea, de moment, en els 12 anys que porta funcionant només serveix per escurçar distàncies amb la capital d'Espanya, i tot apunta a que continuarà amb el mateix criteri, durant molt de temps. De Madrid a "X", i a Madrid. Només cal veure la gran quantitat de noves línies d'alta velocitat que s'estan construint, totes fent cap a Madrid. Es la conseqüència del concepte egocèntric, pura estratègia política, en la que tot es justifica per la forma única d'articular Espanya, i reforçar-ne la seva identitat. Qualsevol altre cosa que s'aparti d'això no es bo per aquesta idea.

L'arc Mediterrani representa una amenaça per al forçat eix geoeconòmic "nacional", perque és una realitat geoestratègica i econòmica molt antiga i, potencialment, encara massa poderosa.

La idea de deixar vertebrar uns Països Catalans agermanats per la llengua, la cultura, la historia, el comerç, i el consequent despertar d'una consciència pròpia d'identitat comuna, fa por, i fa trontollar la visió de l'Espanya unitària (aunque variopinta, muy bonita), perquè la desmunta fent aparèixer els fantasmes de la secessió.

De Madrid a Alacant, de Madrid a València, de Madrid a Lleida, i després a Barcelona i, algun dia, quan Espanya i França s'avinguin, s'enllaçaran amb l'AVE-TGV. Nosaltres en mig, o a banda. Jordi Marin.

Pla director d'infrastructures ferroviàries de Catalunya 2003-2025

El passat 23 d'octubre, el Director General de Ports i Transports Sr. Enric Ticó va presentar, als responsables de les associacions d'aficionats al ferrocarril, un extens document que confia serveixi per a fer propostes de millora i consolidació de tot el sistema ferroviari de Catalunya.

Al llarg de mes de 100 pàgines s'exposen 43 propostes en l'horitzó 2005, 37 mes per al 2010, i 22 mes fins al 2025. En total son 102 projectes entre els que hi ha els que corresponen a l'alta velocitat, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Metro de Barcelona, Tramvia Tarragonès - Baix Camp, Transports de Barcelona (tramvies), i la xarxa ferroviària convencional estatal de RENFE. Estan enquadrats en : Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (2002-2005), Pla d'Infrastructures Ferroviàries (2000-2007) del Ministerio de Fomento, Pla Director d'Infrastructures (2001-2010) de la Regió Metropolitana de Barcelona, i al Pla Territorial Parcial de les Terres de l'Ebre.

Es la primera vegada, l'administració demana la opinió, propostes alternatives o al·legacions als aficionats del ferrocarril considerant-los entesos en la matèria. Tenim un exemplar del Pla a disposició dels socis a la biblioteca del Tren de Palau, que podeu demanar-lo a en Josep Guerrero.

Hi ha uns dos mesos, fins a finals d'any, per a enviar escrits per correu normal o electrònic al Director General de Ports i Transports. Av. de Josep Tarradellas, 2-6 08029 Barcelona. Tel: 93 495 80 00 Fax: 93 495 84 50 http://www.gencat.net/ptop.

Jornades Europees del Patrimoni

27-28.09.2003

El nostre municipi en va afegir també enguany a la celebració d'aquestes jornades en les que es busca la promoció dels recursos culturals propis. És un dia de portes obertes al Museu Folch i Torres al Castell de Plegamans, al Campus Arqueològic de la Fundació Clos a la masia de Can Maiol i al Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum.

L'ajuntament va fer i distribuir un tríptic explicatiu dels continguts de cada entitat, i contractar un tren de carretera que, fent un recorregut entre les tres entitats, duia còmodament la gent d'un lloc a l'altre.

Aquests ginys de transport recreatiu, que gaudeixen d'una bona acollida de part del públic, sovint s'atreveixen pretenciosament a usurpar el gloriós nom de "carrilet", raó per la que son considerats com una burla entre els aficionats al ferrocarril.

Arribats al parc, les colles que venien del poble s'ajuntaven amb els grups familiars habituals, i sense cap distinció entre uns i altres, tothom va poder pujar lliurement al Tren de Palau com si tal cosa.

Es van fer sis viatges en el tren de vapor arrossegat per la Big Viñas, mes altres cinc en els cotxes compendium portats per les locomotores D-9 i 801, i mitja dotzena mes amb cada un dels automotors elèctrics 301 i 25, en total unes 600 persones. Un bon èxit de participació ciutadana a les Jornades Europees del Patrimoni.

La Paella

Coincidint amb les Jornades Europees del Patrimoni, vam celebrar-nos a nosaltres mateixos amb una altra de les excel·lents paelles d'arròs i marisc que tant be l'hi surten a la nostra consòcia Beneta Pardo, la "tieta" Beni. De bo que aquest cop ha estat molt bona, i n'ha sobrat per a repetir qui en volgués mes.

Al voltant de la taula ens hi vam reunir 36 socis, familiars i acompanyants. Una paella per a 36, si surt bé (com ha sortit), es cosa de poca broma. Cal fer constar la col·laboració complementaria de les altres "tietes" del Tren de Palau, però la medalla indiscutible, se l'emporta la "Beni". Moltes gràcies en nom de tots.



Esperant que comencin les anhelades obres del túnel, al llarg del mes d'octubre, s'ha continuat el sanejament de terres d'al·luvió, a la trinxera de la secció III. Aquest material s'aprofita per construir barres de contenció de balast als llocs on aquest es dispersa.

A l'estació de Can Boada-Enllaç, s'ha instal·lat provisionalment un escapador per a la via 1, i allargat la via 2 pel costat del pas a nivell. Per això s'ha usat un aparell de canvi desafectat a mig muntar (s'aprotita la ocasió per acabar-lo), i uns trams de la via morta de l'estació del Clot-Mirador. Aquesta solució, provisional fins que es pugui tornar a utilitzar el tram de via doble en el que hi ha d'haver el túnel, ha de permetre la maniobra de les màquines, i que la composició mes llarga, la de la Big Viñas amb els 6 cotxes tancats, pugui quedar estacionada a mes distancia del canvi de sortida, fent arribar la màquina fins la carbonera.

També s'ha reforçat una estaca del tancament perimetral del parc, que havia estat enderrocada per un camió.

XXIIena Fira de Palau

Invitats per l'Associació de Comerciants, un any mes hem participat amb l'estand de la nostra associació a la Fira de Palau. Els socis Josep Guerrero i Jaume travessa n'han tingut cura del muntatge i, junt amb altres socis, de la representació durant els dies 3, 4 i 5 d'octubre.

La Fira de Palau s'ha convertit en una de les de mes èxit i impacte de la nostra comarca, sent referència per moltes poblacions del Vallès, amb un nombrós i variat programa d'actes com la Bicicletada, la Trobada de Puntaires, la Mostra Gastronòmica, el Trial Indoor, l'ascensió en globus aerostàtic, la demostració canina, el sopar amb ball, la Trobada de cotxes clàssics i antics, el passi de moda ...



(continuació)

Quan la distancia entre eixos ha de ser superior a un metro (per exemple en bogies de 3 eixos) a les rodes de l'eix central se'ls ha de suprimir la pestanya convertint-les en un corró cilíndric o donar-les-hi molt de joc axial.

Però tornem al tema de la potencia de la màquina.

Per a l'exemple es considera un coeficient d'adherència $\delta = 0'2$, o sigui que la màquina podrà fer un esforç màxim de 200 kg per cada 1.000 kg del seu propi pes, sense que les rodes comencin a voltar lliscant sobre la via.

$$1.000 \times 0'2 = 200 \text{ kg/Tm}$$

Així es pot saber el pes mínim adherent (Pa) necessari a la màquina per a poder remolcar el tren de l'exemple en les condicions establertes (un esforç de tracció de 149 kg).

$$Pa = F / \delta = 149 / 0'2 = 745 \text{ kg}$$

Amb aquest resultat, es veu factible una màquina de només dos eixos, perquè 745 / 2 queda per sota dels 400 kg de pes màxim autoritzat per eix.

L'esforç que l'hi cal fer per arrossegar-se la màquina ella mateixa, a la rampa de 20 mm/m.

$$F = (0'02 + 0'008) \times 745 = 21 \text{ kg.}$$

I la potencia per remuntarla a 13 km/h (3'6 m/s)

$$21 \text{ kg} \times 3'6 \text{ m/s} = 76 \text{ kgm/s}$$

Amb això ja es pot saber la potència total que haurà de tenir la màquina, que serà la suma de la potencia necessària a l'enganxall per remolcar la branca de tren (els 373 quilogràmetres calculats a l'EV4 nº 59), mes la que necessita per remolcar-se la màquina ella mateixa.

$$373 + 76 = 449 \text{ kgm/s}$$

Que son :

$$449 / 75 = 6 \text{ cavalls.}$$

Si se suma el pes de la branca i el de la màquina s'obté el pes total del tren (4 Tm).

La potencia ponderada (o mínima), d'acord amb les velocitats, rampes i pes del tren de l'exemple resulta ser de :

$$6 / 4 = 1'5 \text{ CV per Tm de tren.}$$

La potència màxima útil d'una màquina, al pes màxim de 400 kg per eix, amb un coeficient d'adherència de 0'2 i a la velocitat màxima de 15 km/h (4 m/s), serà de :

$$(400 \times 0'2 \times 4) / 75 = 4'2 \text{ cavalls per eix.}$$

(continuarà)

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **BML BERRIAK** nª 15 - Azpeitia.
- **Butlletí** nª 37 - El Masnou.
- **HobyTren** nº 120 - (per suscripció).

o - OOO - o

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 66 - desembre 2003

Els únics plaers que no defrauden son els imprevistos. Joan Fuster.



El dia 2 de novembre ha entrat en servei el nou aparell de canvi de via muntat per al escapador de CBc.

Aquest dispositiu es convenient per a facilitar les maniobres a l'estació de Can Boada-Enllaç, que provisionalment fa d'estació terminal, entre tant no s'acaben les obres del túnel, que encara no han començat.

L'aparell és el número 20 dels que s'han construït al Tren de Palau per obra d'en Pere Mula i en Jordi Viñas, amb l'ajuda d'altres socis, i és l' únic que ha rebut el mecanisme de canvi i els espasins totalment pintats d'imprimació negra a l'hora de la seva posta en marxa.

Excursió a Brussel·les

El soci nº 111, en Jan Peter Diemar, te la intenció de fer-nos una proposta d'estança a la ciutat on ell resideix i treballa, Brusel·les, organitzant-nos tot una serie de visites i recorreguts ferro-tramviaires per la zona.

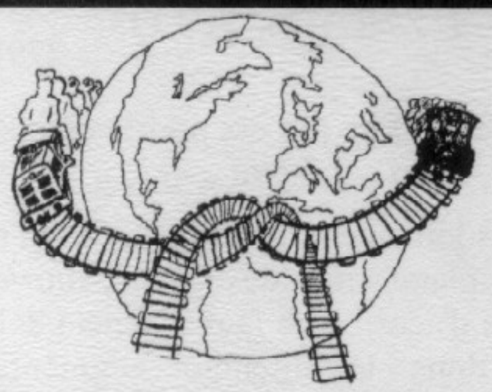
També hi hauria les visites a fàbriques de xocolata i de cervesa que ell programa com agent turístic "El Belgatrotter".

Això seria per a l'estiu pròxim. Ha dit que, quan ho tingui mes o menys calculat, ens enviarà la proposta per a que l'anunciem al EV4, i d'acord amb la resposta que hi hagi, veure si es pot realitzar.

diumenge 9 de novembre de 2003

ELS TRENS PETITS HAN FET UNA JORNADA SOLIDÀRIA

Jornada de la "via 0"



Com en altres anys, coordinats per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, els trenets dels parcs de :

- Can Mercader, de Cornellà.
- Caramar, del Masnou.
- Castell de l'Oreneta, de Barcelona.
- L'Estació, de Castell d'Aro.
- L'Hostal del Fum, de Palau-solità i Pl.
- Maldonado, de Riba-roja del Túria.
- Municipal, de Fornells de La Selva.
- Ribes Roges, de Vilanova i La G.
- Vallparadís, de Terrassa.

han participat en la jornada.

L'aportació dels viatgers d'aquest dia, en el que també nosaltres comprem un bitllet, es destina a una organització benèfica del poble, seleccionada per la regidoria d'afers socials.

A pesar de la propaganda que hem fet, penjant cartells a les botigues, la resposta solidaria només ha arribat a 150 Euros, degut probablement al mal temps.

En ser aquesta una quantitat insignificant, es guardarà per a sumar-la a la que puguem fer l'any pròxim, com ja es va fer en una altra ocasió.

11 Aniversari del Tren de Palau

Dissabte 8 de novembre va fer 11 anys, d'ençà d'un fred matí de dissabte en el que un reduït grup de "sonats", si fa no fa com ara, van instal·lar els primers metros de via. La que ara és la via 1 del dipòsit de Can Boada-Enllaç i que, sortint del contenidor, passa per devant del safareig.

Aquell memorable dia, a l'hora de tancar les portes del primer i únic contenidor, no hi quedava absolutament res mes a fora, tret d'aquells primers 12 metros de via.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Fanal** nº 10 - Navarcles.
- **El Fogar** nº 8 - Vilanova.
- **Es Furgó Correu** nº 20 - Mallorca.
- **Informa** nº 49 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 49 - Museu de Vilanova.
- **Informe Anual 2002** - Renfe.
- **Novembre 2003** - Cornellà.
- **Pla Director (PDIFC2003-25)** Generalitat
- **Tren** nº 39 - Sevilla.

Bicicletada Popular



A Palau amb bicicleta

Dissabte 4 d'octubre hem rebut la visita d'uns 70 ciclistes que, invitats per la Regidoria de Medi Ambient, han fet un passeig per Palau en bicicleta, per estimular i promocionar el seu ús en els desplaçaments per la població.

La bicicleta és el medi de transport mes econòmic i ràpid, idoni per poblacions com Palau. És la millor opció per a trajectes de menys de 7 km i molt bon complement del transport públic per a distàncies mes grans. No emet gasos ni fa soroll, i procura una dosi adequada d'exercici físic. Amb la bicicleta es circula tres o quatre vegades mes ràpid que a peu, amb un esforç que només és una tercera part. Amb un consum de només 0'15 calories per gram i per quilòmetre, el ciclista encapçala el rànquing d'eficiència energètica de tots els medis de transport... (amb l'excepció dels que usen la força de la gravetat, com els ferrocarrils funiculars hidràulics, etc.).

\- - - - - - - - -

Adéu...

La vida és un continu canvi. Hi ha un temps per a començar i un temps per acabar, però sempre ens sorprèn perdre alguna cosa inesperada, una cosa que no tocava.

Aquest estiu s'ha desballestat el cotxe motor del metro de Barcelona que hi havia a Vilanova; aquell que va estar a l'estació de França per a l'exposició del "sesquicentenario". S'ha acabat.

Recordeu (EV4 nº21) la desfeta de cinc peces venerables de "Catalans"? dons ara cal sumar-hi aquest extraordinari "Metro" dels anys vint, que durant molt de temps va ser el de gàlib mes gran de tot el Mon.

Cada vegada van quedant menys vehicles antics en perill d'extinció. S'acaba dons l'època de patir. Aviat no ens quedarà res per a preservar, i no precisament perque ja ho estigui. Aquest es el problema.

Móns que s'acaben, móns que se'n van ... Quan perdem quelcom que ens evoca un record estimat, perdem una mica de nosaltres mateixos. També Manuel Vázquez Montalbán, Joan Perucho i Miquel Martí Pol se n'han anat, deixant-nos orfes com cap altra vegada; tants i tan grans en tant poc temps... d'ells però sempre tindrem la seva obra, i aquesta, per intangible, no ens la podran desballestar mai.

La Nit del Tren XI

Tal com ja es va comentar durant la darrera celebració d'aquesta festa, s'ha vist la conveniència d'avançar la seva data.

Els motius son fonamentalment de tipus climàtic dons, en els darrers anys s'ha vist com, per aquestes dates, ja fà massa calor durant el dia, i la vegetació està molt seca. Per mes segurs que siguin els fogars i les xemeneies de les màquines de vapor, val mes no jugar-nos-la.

Però, que seria la "nit" sense vapor?. Per això, es preveu celebrar la propera "Nit del Tren" el **dissabte dia 5 de juny del 2004**.

Ens hem possat d'acord amb la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, per a evitar la coincidència de data, amb cap altra festa de trens de les associacions.

Curiositats

Sgeons un etsdui d'nua uivenrstiat agnlsea, no ipmotra l'odre en el que les llteres etsan ersciets, la uicna csoa ipormtnat es la pmrirea i la utlmia en la psiocio cocrrtea. Les atlers pdoen etsar ttaolemnt mlamaent i lliger snese pobrleems. La palarua es un tot.

Vallès Natural

El Consell Comarcal del Vallès Occidental ha publicat la Guia d'Activitats Educatives **"activa't 03-04"** per a la comunitat educativa de la comarca, la ciutat de Barcelona, i la seva àrea metropolitana.

S'hi apleguen mes de 100 activitats educatives que es poden trobar en 23 municipis, al llarg de 260 km d'itineraris a peu, en bici, a cavall, en carro... o en el Tren de Palau.

En la guia es recull tota la oferta educativa que desenvolupen museus, cases de pagès, entitats i fundacions en l'àmbit de l'educació ambiental i patrimonial per a que els alumnes aprenguin a fer un ús sostenible dels recursos.

Indexada per objectius, temes i cicles educatius, el Tren de palau i apareix indicat per a cursos d'Educació infantil i primària, relacionat amb el currículum de l'àrea de ciències naturals i socials, amb una petita descripció del contingut de l'activitat "Aula Ferroviària".

Pla director d'infrastructures ferroviàries de Catalunya 2003-2025

(Vegeu EV4 nº 65)

Projectes d'actuació fins al ...

2005

Doble via Arenys - Tordera.
Doble via El Palau - Martorell.
Doble via Martorell - Olesa.
Doble via parcial Montcada - La Garriga.
Nou túnel Torre Baró - Sta. Mª de Montcada.
Nova línia AVE "By-pass" de Barcelona.
Nova línia AVE Barcelona - França.
Nova línia AVE Lleida - Barcelona.
Nova línia funicular aeri Olesa - Esparreguera.
Nova línia mercaderies Papiol - Can Tunis.
Prolongació Terrassa FGC - Vallparadís.
Rehabilitació Cervera - Manresa.
Rehabilitació Lleida - La Pobla.
Rehabilitació Lleida - Mollerussa.
Rehabilitació Reus - Roda.
Segregació ramal Gràcia - Av. Tibidabo.
Soterrament a Masrampinyo.
Soterrament St. Feliu del Llobregat.
Variant Vandellòs - Cambrils i connexió AVE.
Via mixta al port de Tarragona.
Viatgers Papiol - Mollet.

2010

ATO als túnels Renfe de Barcelona.
Connexió línies de Vic i Girona a Granollers.
Doble via Centelles - Vic.
Doble via Montcada - La Garriga.
Enllaç Papiol - Mollet / Barcelona - Puigcerdà.
Millora traçat Lleida - La Pobla.
Millora traçat Martorell - Igualada.
Millora traçat Terrassa - Manresa.
Nova línia AVE Tarragona - València.
Nova línia Vallès - Barcelona túnel Collserola.
Prolongació Pça. Espanya - Gràcia o Provença.
Prolongació Sabadell Rambla a Pça. Espanya.
Prolongació Terrassa Vallparadís - est. Renfe.
Soterrament estació de Tarragona.
Tramvia Tarragona - Reus - Cambrils.
Via mixta Castellbisbal - St. Vicenç de C.
Via mixta Mollet - la Tor de Querol.
Via mixta Mollet - Papiol.
Via mixta Mollet - Portbou.
Via mixta Reus - Roda.
Via mixta Tarragona - Mora - Saragossa.
Via mixta Tarragona - València.
Nova línia Castelldefels - St. Boi - Sarrià.

2025

Doble via La Garriga - Centelles.
Intercanviador Plaça de les Glòries.
Metro lleuger Can Cuyàs - Ripollet.
Nova línia Barcelona - Mataró per l'interior.
Nova línia L'Ametlla - S. Carles de la Ràpita.
Nova línia orbital Mataró - Granollers - Sabadell - Terrassa - Martorell - Vilafranca - Vilanova i connexió amb Manresa.
Nova línia Tortosa - La Cava.
Prolongació Sabadell - Castellar.
Tramvia Cerdanyola - Sant Cugat.
Triple via Barcelona - Martorell.
Variant de Badalona.
Variant de Girona.
Variants de traçat Barcelona - Puigcerdà.
Via mixta Martorell - Igualada.
Via mixta Martorell - Manresa.
Via mixta Martorell - Papiol.
Via mixta Sabadell - Manresa - Lleida.

En estudi de viabilitat...

Nova linia La Seu d'Urgell - Andorra.
Prolongació Igualada - Cervera.
Prolongació La Pobla - França.
Viatgers Manresa - Sallent.

No consta res sobre ...

FC Transversal Figueres - Ripoll - Berga.
FC Transversal Manresa - Vic - Girona
FC Transpirenenc Manresa-Berga-Puigcerdà.
FC Olot - Girona - Sant Feliu.
FC Puigcerdà - La Seu d'Urgell - Balaguer.
Tramvies de Mollet a Caldes, Lliçà, etc.
Tramvies per la Diagonal de Barcelona.

Notes :

ATO "Automatic Train Operation": conducció automàtica del tren.

Via mixta : la que combina diferents amplades de via. A Catalunya hi ha tres amples de via; l'ibèric de 1.668 mm, el mètric de 1.000 mm i el normal de 1.435 mm.



(continuació)

El pes màxim permès per eix està determinat per les característiques del carril, la travessa i el terreny (la plataforma de la via), sobre el que s'hi asseu tot plegat.

Al Tren de Palau, es fa servir com carril un perfil de ferro laminat en forma de "U" de 4 cm, de qualitat corrent per a construccions.

La resistència a la tracció d'aquest material* (aproximadament entre uns 45 i 60 kg/mm^2), és l'esforç que resisteix, tibant-lo, un instant abans de trencar-se.

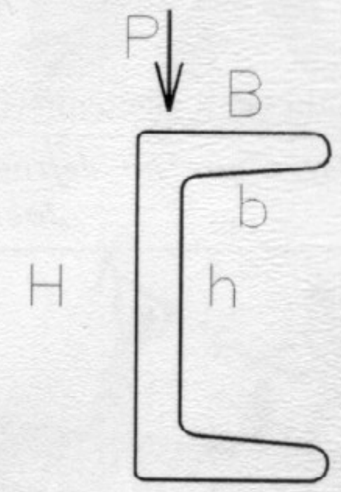
El límit elàstic és l'esforç que produeix una deformació permanent. Per aquest material*, la càrrega de flexió en el límit elàstic està entre 24 i 30 kg/mm^2 (un promedi de 27 kg/mm^2).

A les construccions mecàniques se'ls aplica un marge de seguretat d'acord amb la resistència dels materials, que en aquest* oscil·la entre 15 i 20 vegades la real.

Per això, la resistència R del perfil en el seu límit elàstic de flexió serà com si només fos de :

$$R = \frac{27}{20} = 1'35 kg/mm^2 = 135 kg/cm^2$$

Per a calcular el pes màxim per eix, el primer que cal saber és el mòdul Z del perfil. És un número abstracte obtingut d'acord amb la geometria de la seva secció i la posició en que es fa treballar.



Les dimensions, en cm son :

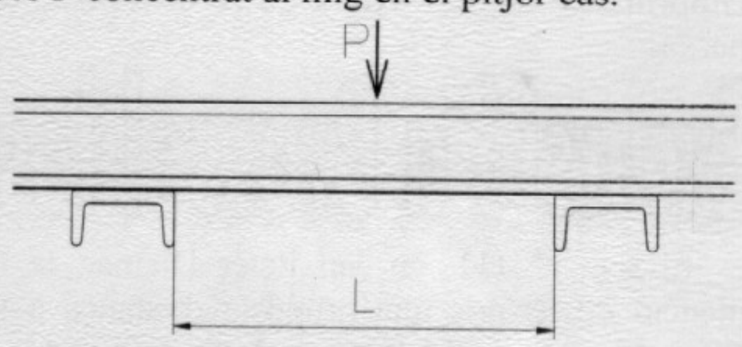
B	H	b	h
2	4	1'6	3'2

Segons la formula general :

$$Z = \frac{B \cdot H^3 - b \cdot h^3}{6 \cdot H} = \frac{2 \times 4^3 - 1'6 \times 3'2^3}{6 \times 4} = 3'1$$

En la pràctica, hi ha petites diferencies en les mides dels perfils, segons la seva procedència, que influeixen lleugerament en el mòdul Z efectiu de la secció.

Donat que el perfil està soldat a les travesses (separades L= 16 cm), treballa com una biga encastada pels dos costats, suportant el pes P concentrat al mig en el pitjor cas.



El moment màxim flexor és :

$$\frac{P \cdot L}{8}$$

Com que :

$$\frac{P \cdot L}{8} = Z \cdot R$$

El pes P serà :

$$P = \frac{8 \cdot Z \cdot R}{L} = \frac{8 \times 3'1 \times 135}{16} = 209 kg$$

Ja que cada eix reparteix el seu pes entre dos carrils, el pes màxim per eix serà de :

$$P = 2 \times 209 \approx 400 kg$$

Quan la travessa està doblada, la distància L queda reduïda a 12 cm. El resultat serà :

$$P = \frac{8 \cdot Z \cdot R}{L} = \frac{8 \times 3'1 \times 135}{12} = 279 kg$$

I el pes màxim per eix podria ser :

$$P = 2 \times 279 \approx 550 kg$$

El desdoblament de travesses es fa necessari quan la plataforma de la via, no està ben preparada d'acord amb la resistència del terreny. No es dons la intenció augmentar-ne la resistència del carril, encara que aquesta en resulti beneficiada.

En cualsevol cas, el reglament del Tren de Palau estableix que el pes màxim per eix ha de ser < 400 kg. *(continuarà)*

*)G.Colombo-Manual del Ingeniero, Ed.Romo-Madrid.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.gencat.es/entitats/amicsfe.htm nº 67 - gener 2004

Un científic incapaç d'explicar el que està fent, a un nen de vuit anys, és un xerraire.

Assemblea General Ordinària de socis 14/02/04

Convocatòria

Pel present anunci, es convoca a tots els socis, el pròxim dissabte dia 14 de febrer a les 6 de la tarda en primera convocatòria, i a $^2/_4$ de 7 en segona, a la seu social de l'associació (Can Cortès) per a reunir-se amb caràcter ordinari constituint l'assemblea general, que és el màxim organisme sobirà de l'associació, i tractar el següent :

Ordre del dia

1. Lectura i aprovació, si s'escau, de l'acta de l'Assemblea anterior.
2. Lectura i aprovació, si s'escau, de la memòria anual d'activitats de l'any 2003.
3. Examen i aprovació, si s'escau, de l'estat de comptes de l'exercici econòmic de l'any 2003.
4. Examen i aprovació, si s'escau, del pressupost econòmic per a l'any 2004.
5. Aclariments, i preguntes sobre qualsevol tema propi de l'Associació.

Con es costum, tots els presents rebran una còpia del balanç i la memòria d'activitats de l'any passat, així com el pressupost d'enguany. Aquests documents hauran de ser examinats per l'assemblea i ser aprovats, si reben el seu vist i plau.



Excursió a Brussel·les

De moment, no se sap res del seu promotor en Jan Peter.

En projecte

Tampoc s'ha sapigut res mes dels quatre viatges en projecte anunciats pel capità Lettuce a l'EV4 nº64.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

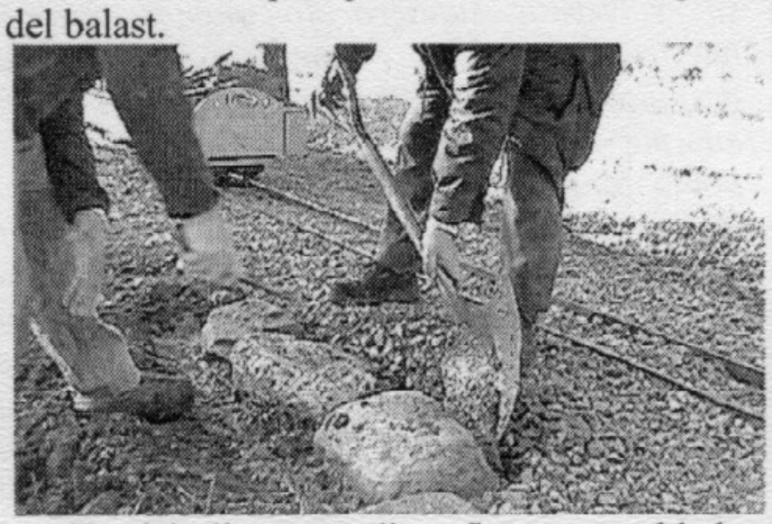
- **El Fanal** nº 10 - Navarcles.
- **Desembre 2003** - Cornellà.



Durant els dissabtes del mes de desembre, s'ha seguit fent el desdoblament de travesses a la secció 4 (corba del 10), amb aportació de balast i anivellament de la via, a raó d'un promedi de 10 metres per sessió. Depenent dels socis que hi ha se'n pot fer mes o menys troç.



També s'ha continuat amb el sanejament de terres d'aluvió de la trinxera. S'excava la terra que la erosió de la pluja ha anat desmuntant cap a la via, i es carrega a la tremuja per a transportar-la fins al punt necessari per a formar barres de terra que ajudin a evitar la dispersió del balast.



També s'ha procedit a fixar per soldadura les barres de palanca dels aparells de canvi.



En un principi aquestes quedàven fixades a l'eix principal d'articulació per un vis roscat, que s'ha comprobat "valdalitzable".

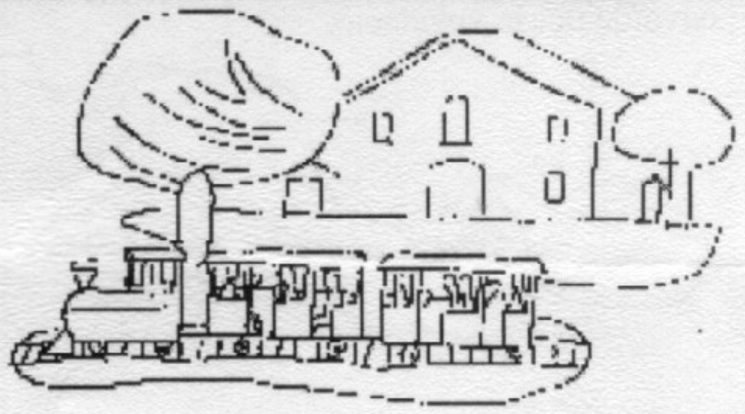
S'ha fet circular (07/12) el tren herbicida, en règim d'aplicació puntual a llocs determinats.

El taulell d'anuncis al públic, situat a CBe, ha rebut el nou sistema de presentació i protecció a base de cinc marcs metàl·lics, un per a cada anunci, en substitució del marc general de metacrilat que es feia servir, i que tantes vegades s'ha hagut de canviar, víctima de les gamberrades. Es preveu que el nou sistema, a base de fulls individuals plastificats doni un resultat mes sostenible.

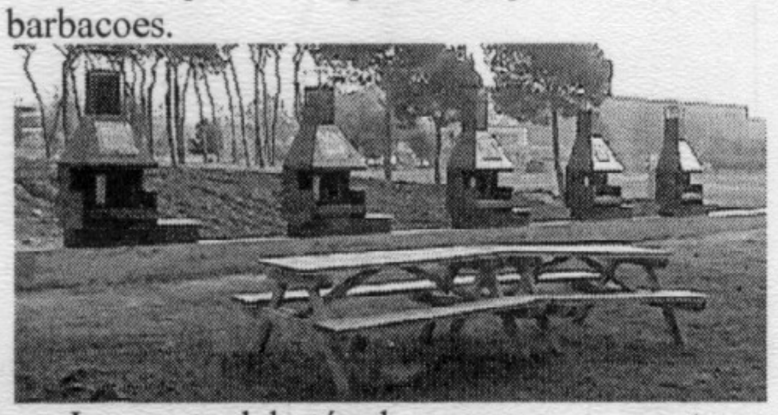
Reglaments antics... d'actualitat!!

Art. 5.º Las relaciones de los empleados entre sí, y sobre todo en presencia del público, deben siempre tener un carácter pacífico; los gritos, las conversaciones ó las interpelaciones a distancia y en alta voz deben evitarse; esta manera de hacer el servicio ocasiona casi siempre retrasos, hace suponer a los viajeros cierto desorden en el servicio, y les hace conocer detalles que ignoran y pueden interpretar mal.

Parc de l'Hostal del Fum



Com es va explicar a l'EV4 nº46 (febrer 2002), el projecte del túnel està inclòs en el mateix contracte per subhasta pública pel que l'empresa adjudicatària APC, ja ha dut a terme les obres previstes per a l'aparcament i les barbacoes.



La part del túnel, segons un portaveu municipal, ha hagut de superar tràmits aplicables per noves normatives de seguretat, que han fet retrassar l'inici de les obres.

El municipi preveu, un cop rebudes les instal·lacions objecte de contracte acabades, inaugurar-ho tot conjuntament, en el marc d'una gran festa, abans de l'estiu.



De moment, el Tren de Palau manté fora d'ús, amb les vies desmuntades des del passat 14 de juliol; la primera secció, entre Can Boada i Can Boada-Enllaç. Vegeu EV4 nº 62.



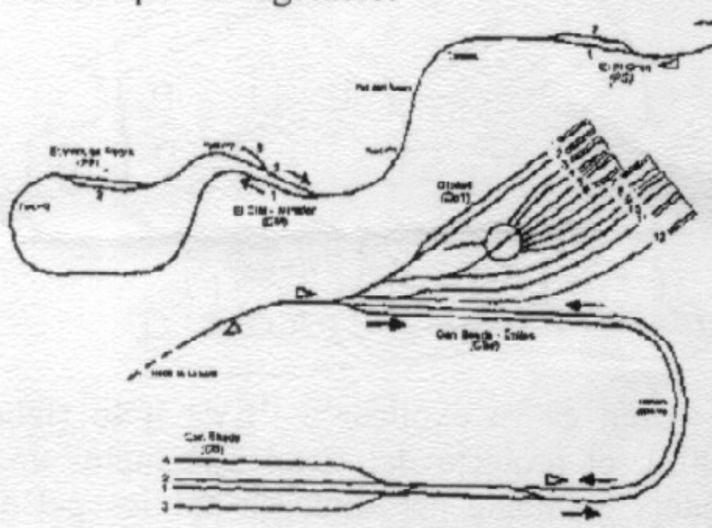
Estació de Can Boada - desembre 2003



L'aparell de canvi nº20 junt a la carbonera i la gravera, al final del recorregut actual, s'ha hagut de construïr a conseqüència d'haver aixecat la via doble de la secció primera, per a fer les maniobres a l'estació de Can Boada-Enllaç, fins que es pugui tornar a circular.



L'explanació per on hi passava la via, és ara envaïda per la vegetació.





- Curset -

Amb l'assistència de 21 socis en total, s'ha celebrat el curset anunciat a l'EV4 nº 65.

A cada una de les dues sessions, han estat repassades les característiques de seguretat passiva i activa de tot el material mòbil, així com els sistemes d'organització de la circulació, l'estil i les normes a seguir amb el públic que hi participa.

Tal i com va ser anunciar, degut a la importància dels temes, l'assistència era preceptiva per a tots els que poden intervenir en la circulació, operadors i maquinistes autoritzats a circular. Hi ha però qui no ha estat present a cap de les dues reunions que es donaven optativament, ni ha dit res.

Els que segueixin interessats en mantenir la seva condició d'autoritzats, poden fer una "repesca" posant-se en contacte amb el ponent de les trobades, el president Pere Mula, per a rebre les conclusions i la documentació del curset.

Narrativa

De familia aragonesa, Antonio Rabinad va nèixer al Clot el 1927. Escriptor i guionista cinematogràfic ("El Crimen de Carmen Broto" de Pedro Costa, "Las Crueles", "Tiempo de Silencio" i "Libertarias" de Vicente Aranda), en els seus treballs autobiogràfics "El Niño Asombrado (Ed. Lumen 1987) i "El Hombre Indigno" (Ed. Alba 2000) hi ha boniques referències al pas dels trens pel Clot durant els anys de la guerra i la postguerra, en un estil directe i visual, com escrites per a un guió de cine.

... por entonces vivíamos en la rambleta del Clot. La Rambleta(1) era un gran espacio de tierra por cuya superficie pasaba el ferrocarril; ahora pasa por debajo.

Una tapia de ladrillos ennegrecidos, rota aquí y allá, aislaba la vía de la calle. Posteriormente esa tapia fue derribada y el tren circulaba libremente, a toda máquina, por el centro del espacio, silbando a la altura del paso a nivel de la calle Rogent.

Inquietas caras maternales asomaban tras los cristales del balcón, al dramático silbido: los niños seguíamos allí, vivos, a un metro de la vía, sentados alrededor de una fogata, el hueco de la mano llenado de calientes granos de maíz tostados al rescoldo de una lata agujereada, contándonos aventuras sobrenaturales. Todos teníamos algo prodigioso que contar. Tranquilas, nuestras madres volvían a inclinarse sobre la tabla de planchar.

El paso del tren eléctrico (una hilera de vagones semejantes a piezas de dominó, con un extraño hexágono en el techo en contacto con el cable)(2) no era una novedad para nosotros: sin volvernos siquiera, lo oíamos pasar a nuestra espalda con un profundo desplazamiento de aire, el suspiro de un enorme animal. El traqueteo de las ruedas ponía fondo a nuestras charlas hiperbólicas; un rastro a polvo y grasa caliente flotaba sobre la vía... De vez en cuando se producía allí un suicidio, un accidente(3). Recuerdo a una muchacha decapitada por el tren recién salida de la peluquería. Su cabeza, con la permanente intacta, rodó a un lado de la vía. No llegué a verla, pero siempre la imaginé rubia: una bella cabeza marmórea cortada a cercén puesta sobre el balasto de la vía, como la de María Antonieta al pié del patíbulo.

(1) - Era un tros de l'avinguda Meridiana, costat mar, entre Rogent i Major del Clot.

(2) - Està clar que és un "pinguino".

(3) - Al pas a nivell del carrer Rogent hi va haver molts accidents. Els trens llargs de mercaderies el taponaven molta estona, aturats pel senyal que protegia l'encreuament Norte-M.Z.A., a la plaça de les Glòries. La gent, farta d'esperar, acabava passant entre els vagons, alguns sense recordar que el tren del Nord venia per l'esquerra.



Automotor Norte serie 300 "Pinguino"

VII Trobada de Cotxes Clàssics i Antics

Amb la col·laboració especial de l'Ajuntament, el Tren de Palau i el restaurant La Pedra, s'ha celebrat aquesta VII[ena] concentració i desfilada de cotxes antics.

Després d'inaugurar el nou pont de Can Cladellas, sobre la riera de Caldes, hem rebut la visita dels 33 cotxes venerables inscrits aquest any. El dia era magnífic i els vius colors amb reflexos metàl·lics dels cotxes eren banyats suaument pel sol d'una tardor incipient que ja s'anuncia al parc.

En arribar a l'estació de Can Boada-Enllaç, la caravana va rebre la cordial salutació del poderós xiulet de la Big Viñas, i va ser correspost al seu moment per un eixam de botzines i clàxons d'altre temps ...

MATERIAL MÒBIL

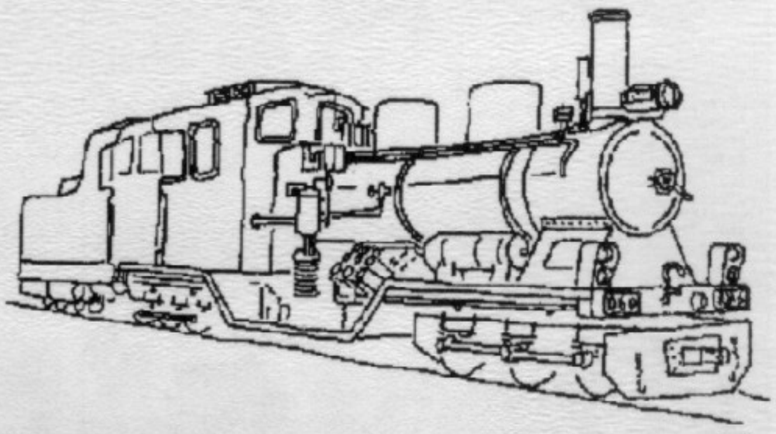
- 060 -

El diumenge 23 de novembre, una manipulació intencionada, va fer descarrilar la locomotora "Big Viñas", sobre l'aparell de canvi a l'entrada de l'estació "El Pont de Pedra". El primer truck va parar entre les dues vies, per damunt de l'encreuament.

Era la darrera circulació del dia, i ja tothom anava recollint per plegar i anar-se'n a dinar.

L'automotor 301, que circulava acoblat a cua de la composició, i va sortir en busca dels gats i personal de reforç. Entre tant, una locomotora diesel va acudir presta a enganxar la branca per cua i tornar els viatgers a l'estació.

Al cap d'un moment es va posar a ploure. El tren de socors va acudir prest a la feina i, sota la pluja, en poca estona tot va tornar a estar al seu lloc, les rodes damunt de la via, i el personal xop com una sopa. Inoblidable.



Revisant les rodes, es va veure un tros de pestanya arrencada. El dissabte següent dia 29 es va desmuntar l'eix de la locomotora per a fer créixer amb soldadura, la pestanya trencada, i tornejar-la de nou. El 13 de desembre es munta l'eix reparat, i al dia següent ja torna a funcionar normalment la "Big Viñas".

- Loc. "Associació" -

Ha començat, dintre de la segona setmana de desembre, el pintat de la locomotora de l'Associació, a càrrec d'un pintor professional, aliè a l'entitat. Per evitar el transport amunt i avall de la locomotora, el treball es fa "in situ", els dies i a les hores que l'hi va be al pintor, posant-se d'acord amb el soci delegat Antoni Gemas per accedir a les instal·lacions.

- en construcció -

El material en construcció dels socis (locomotora articulada i automotor tèrmic), segueix avançant cap a la seva culminació, que tots esperem impacients.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

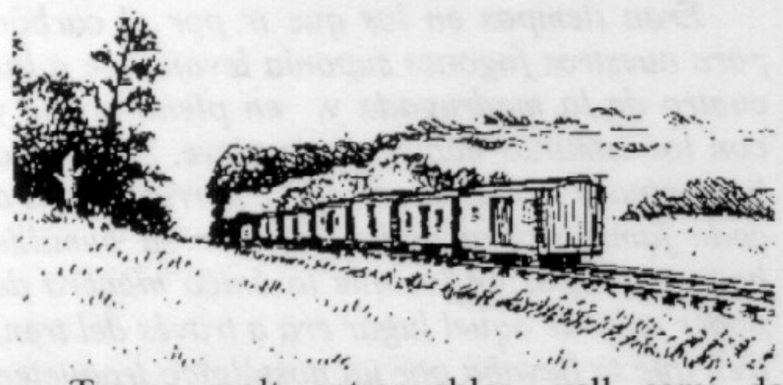
nº 68 - febrer 2004

El treball en equip es essencial; permet donar-l'hi la culpa a un altre.

Vell camí...

Vell camí de ferro que ja fa molts anys que amb la suor i l'esforç de molts homes et van anar obrint, travessant muntanyes i creuant planaries, plovent, amb sol o amb neu però sense parar. Superant totes les dificultats per poder obrir les portes del futur al mon.

Vell camí de ferro ara aquest mateix futur et tanca aquestes portes fent que desapareguis, però no ets oblidat per a les persones que s'estimen els ferrocarrils del passat i que tants records el hi portes.



Temps molt entranyables, vell camí de ferro, al recordar quan a dalt d'un vagó de fusta anàvem fent el teu camí; passant fred a l'hivern o calor a l'estiu, però portant sempre a sobre la il·lusió de la arribada o la pena de la sortida, i amb la aventura al cor de recórrer el camí de ferro amb un tren de vapor.

Per fi sembla que el futur se'n adoni, o, vell camí de ferro que pots tornar a portar de nou penes i il·lusions per el teu recorregut, però les velles màquines de vapor ja no tornaran a omplir de soroll, fum i carbó les teves pedres. Ara el futur té mes presses, vol més comoditat. Ja no es passa fred a l'hivern ni calor a l'estiu, els vagons no son de fusta i les estacions ja no tenen aquell aire somiador i d'aventura, amb la olor a fum de carbó cremat, vapor i humitat.

Sí, el futur s'ha adonat que de nou pots fer servei al món, vell camí de ferro, però també es cert que aquest futur està obrint nous camins. Diuen que son més segurs perquè els trens d'avui tenen preses i tenen que córrer molt més per poder guanyar a altres mitjans de transport.

A on es el vell romanticisme que abans existia en els ferrocarrils, ja no existeix, se a perdut per culpa de la tècnica que ens a portat aquest futur en ares de la velocitat.

Però aquest romanticisme ni es perdrà del tot, vell camí de ferro, mentre hi hagin persones que estimin els ferrocarrils d'abans i la seva història, fent que passi de generació en generació, fomentant aquesta admiració per el treball realitzat per màquines i homes durant més de 150 anys.

Josep Guerrero

MATERIAL MÒBIL

Un nou motor per a la "Big-Viñas"

S'assemblarà mes a una Heisler.

De fet, la locomotora "Big Viñas" es una màquina reflex del tarannà del seu constructor, en Jordi Viñas. Va començar a partir de l'interès per a fer un motor a vapor de 6 cilindres en "V", que mai havia fet ningú.

Un cop aconseguit, volia aplicar-lo fent una màquina tipus tramvia però, potser influït per lo de la "V", i el consell dels amics, va pensar en les "forestals" americanes. Així és com va sortir una màquina com les Heisler, però amb motor "V6" en lloc de la disposició "V2" habitual.

Tothom n'està molt de la "Big Viñas", però els mes puristes argumenten que el motor de sis cilindres no fa el "chuf-chuf" prou marcat d'una locomotora; que dona un ronroneig mes propi de camió, etc. Enveja!. Però com que en Viñas sempre necessita un repte davant seu, ara està fent un nou motor de dos cilindres per canviar-lo.

Es també en "V", i els cilindres son mes grans, de 12 cm de diàmetre.

motor	diàmetre	cursa
V6	6'3	8
V2	12	11
unitats	cm	cm

Segons la fórmula general (Josep Serrat Bonastre p. 380), l'esforç de tracció **Et** a la pressió **p** per a una màquina de 2 cilindres bessons de diàmetre **d** i cursa **l**, amb rodes de diàmetre **D**, és:

$$Et = 0'65\,\frac{p \times d^2 \times l}{D}$$

O sigui :

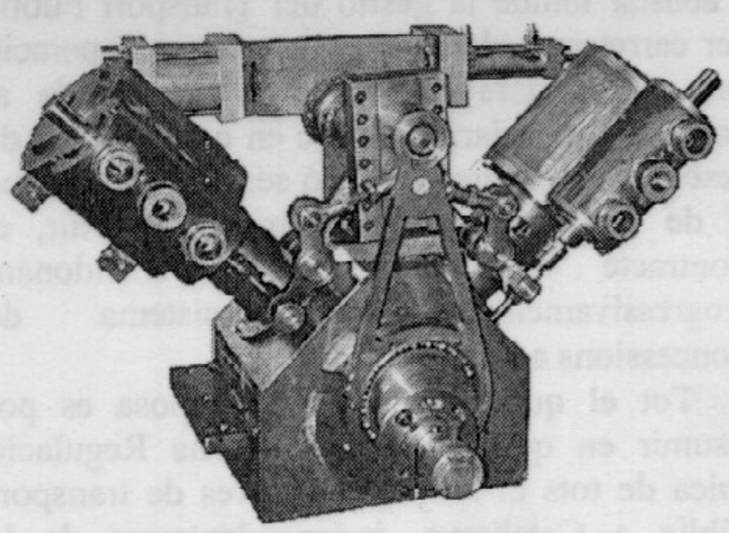
$$Et = 0'65\,\frac{10 \times 12^2 \times 11}{25} = 411 kg.$$

Però com que a l'arbre de transmissió hi ha un engranatge reductor de 1/3 :

$$Et = 411 \times 3 = 1.233\ kg\ .$$

Que a una velocitat de 15 km/h son :

$$P = 1.233\frac{15}{270} = 68CV$$



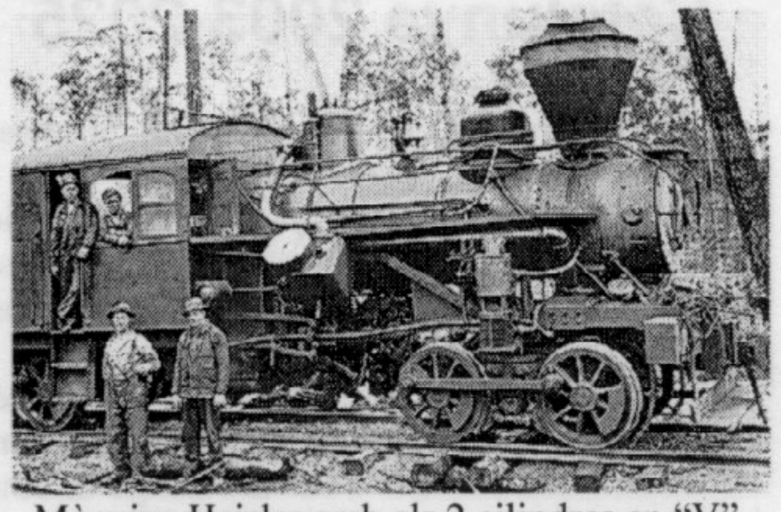
Els dos cilindres mouen l'eix cigonyal muntats junts en una maneta contrapesada.

Aquest eix, que és el principal de sortida del motor, porta acoblada una lleva circular excèntrica que, per intermedi d'una gran biela, desplaça alternativament una placa que oscil·la entre dos guies.

D'aquesta placa oscil·lant, prenen el moviment les bieles i palanques que fan actuar la distribució del vapor en els cilindres. Les guies de la placa van muntades en un arbre que pot girar adoptant diferents posicions angulars, controlant així el grau d'admissió del vapor. És la funció equivalent al sector en una distribució convencional.



La posició angular de l'arbre de la admissió de vapor s'ajusta girant-lo amb una roda dentada que du acoblada a un extrem, i que és accionada per una barra de cremallera muntada entre els pistons de dos actuadors; un de pneumàtic i l'altre hidràulic. Aquests dispositius es controlen des de la cabina amb comandaments individuals. El pneumàtic mou el mecanisme d'un cantó a l'altre, escollint el sentit de marxa de la màquina, l'hidràulic permet afinar el grau d'admissió.



Màquina Heisler amb els 2 cilindres en "V".

recorda-te'n ...

- dissabte 14 -

Assemblea General Ordinària de Socis

(detalls a l'EV4 nº 67)

... i després de l'Assemblea,



... com cada any, a base de coses bones.

Reserves als delegats Beneta Pardo - Josep Guerrero, tel: 93 864 41 22 de 9 a 10 del vespre, fins al dia 12. Si algú no pot menjar quelcom ho pot indicar al apuntar-s'hi.

Altes i Baixes

Altes 10-05-2003

148	Rubén Escolano	numerari

Altes 1-1-2004

149	Jaume Circuns	numerari
150	Francisco García	numerari

Baixes 17-1-2004

137	Carles Martínez	voluntària



Com anunciàvem a l'anterior EV4, s'ha disposat un sistema expositor diferent per al cartell d'anuncis al públic. Aquest element és important perquè ajuda a formar la imatge que es vol donar de l'associació i la seva activitat.

S'ha substituït els anteriors materials fàcilment vandalitzables, marc de PVC amb coberta de Metacrilat, per 5 displays formats cada un per un marc d'acer que premsa un full DIN A4 imprès i plastificat. Esperem que resisteixi millor i mes econòmicament, les inclemències del temps i dels brètols.



Nou cartell d'informació al públic a CBe.

Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya 2003-2025

Com sabeu (vegeu EV4 nº 65 i 66), el passat 23 d'octubre, el Director General de Ports i Transports va demanar la opinió, propostes de millora, consolidació, alternatives i al·legacions, als aficionats del ferrocarril, per considerar-los entesos en la matèria.

És la primera vegada que l'administració pública demana quelcom de semblant, i el Tren de Palau no s'ha volgut quedar al marge de tant important compromís amb el futur del ferrocarril i el país. És per això que, recollint la invitació a participar, fem la nostra aportació.

Comentaris al pla

Les propostes presentades parteixen de la premissa de que només hi ha d´haver una Autoritat Única de Transport amb plena competència sobre totes les línies ferroviàries, incloses les d´Alta Velocitat, tant en l´infraestructura com en la gestió.

L´escenari desitjable seria que les competències sobre totes les infrastructures ferroviàries, estiguessin traspassades al Govern de Catalunya, per la qual cosa és necessari la reforma de l´Estatut, i també de la Constitució que ho impedeix expressament en les línies de tràfic internacional.

En el PDIF no es fa esment de la nova organització de la xarxa ferroviària de via ampla a l´Estat Espanyol, aprovada al Parlament de Madrid el passat 29 d'octubre, aquesta Llei del "Sector ferroviario" regula el desglossament de l'antiga RENFE en un ens gestor de les infrastructures ferroviàries ADIF ("Administrador de Infraestructuras Ferroviarias"), i unes empreses operadores, "RENFE Operadores", que s'encarregaran de l'explotació de la "Red ferroviaria de interés general", encara no definida, mitjançant uns Contractes Programa temporals negociats amb les Administracions competents, ja siguin estatals, autonòmiques o locals.

Les normatives de la Unió Europea permeten la liberalització d'aquests operadors pel tràfic de mercaderies a partir del 2006, per a la resta de tràfics de viatgers no hi ha calendari fixat, degut a les reticències de molts estats de la Unió, que consideren molt arriscat deixar en mans privades uns serveis públics essencials per a la població.

El parlament de l'Estat Espanyol ha aprovat la Llei amb els vots a favor de la majoria del PP, fent-ho en contra l'oposició amb l'argument de que les directrius de la Unió Europea no obliguen expressament a desmantellar les empreses, sinó tan sols a portar una comptabilitat separada entre les àrees d'explotació i de gestió de l´infraestructura. Es preveu una resistència aferrissada per part de les centrals sindicals en contra de l'aplicació d'aquesta Llei.

El desenvolupament de la llei del "Sector ferroviario" no ha d'entrar necessariament en conflicte amb aquest futur teòric escenari ferroviari català, on totes les infrastructures serien de titularitat pública, finançades i administrades pel Govern de Catalunya, en contes del Ministerio de Fomento, com preveu la Llei per les línies de la actual RENFE.

En el marc ferroviari català hi hauria un Ens Regulador (un ADIF català) únic, i de nova creació que dissenyaria la construcció, l'explotació i el manteniment de totes les infrastructures ferroviàries, aquest Ens Regulador estaria participat pel Govern de Catalunya i per les administracions locals afectades per cada infrastructura (Consells Comarcals, Regió Metropolitana de Barcelona, i Municipis)

La gestió dels diversos operadors, tant públics com privats, estaria regulada per Contractes Programa temporals, i controlada per aquests Ens Regulador del transport. Un Organisme Arbitral independent, ja previst en la "Ley del Sector Ferroviario", s'encarregaria de resoldre el conflictes entre els Operadors, l´Ens Regulador, i les Organitzacions de Usuaris.

El camp d'acció d'aquest Ens Regulador ha d'abastar també la gestió del Transport Públic per carretera i els autobusos urbans, l'operació del qual restarà coordinada i supeditada al transport ferroviari. El marc en que s'hauria de desenvolupar aquesta gestió seria el mateix que el de les empreses ferroviàries, és a dir, el Contracte Programa, abandonant progressivament l'actual sistema de Concessions a llarg termini.

Tot el que anteriorment s'exposa es pot resumir en que es necessària una Regulació única de tots el mitjans terrestres de transport públic a Catalunya, independentment de la titularitat de les empreses operadores, ja siguin públiques o privades. Això comporta també la desaparició, en la forma en que actualment operen, de les empreses ferroviàries RENFE i FGC, que passarien a ser operadors regulats per Contractes Programa. *(continuarà)*

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 26 - Reus.
- **El "Rapidillo"** nº 3 - Valls i l'Alt Camp.
- **Eurofer** nº 52 - Barcelona.
- **HobbyTren** nº 122 - per subscripció.

També hem rebut, del seu editor Sr. Lluís Prieto i Tur.

Monografías del Ferrocarril nº 16

"Los Ferrocarriles del Valle del Rio Aller (Asturias) de la Sociedad Hullera Española a Feve" per Eduardo José Fernández Martínez.

És un treball notable en que es recull la extraordinària densitat ferroviària general i de la mineria del carbó en aquesta petita vall.

Entre moltes altres, hi ha la història de la locomotora "Palau", venuda per la RENFE a la Sociedad Hullera Española en els anys 60, on va treballar en el ramal de via ampla entre Sovilla i Ujo, fins acabar la seva vida útil el 1978, després de 90 anys de servei.

"Ya quedan lejos aquellos años en los que la sirena de la mina alteraba cada cierto tiempo la serenidad del valle, el ruido de las vagonetas chocando entre sí al salir de la bocamina y descender por los planos inclinados, o el rumor de generadores eléctricos rompiendo el silencio de la noche.

Eran tiempos en los que ir por el carbón para nuestros fogones suponía levantarse a las cuatro de la madrugada y, en plena noche y con los caminos cubiertos de nieve, subir a la bocamina a por el saco que le correspondía a cada familia para poder calentar su humilde hogar; tiempos en los que la única manera de poder salir de aquel lugar era a través del tren, tren que te llevaba por un nostálgico traqueteo y carbonilla en los ojos hasta la capital, porque el coche era para ricos y las carreteras no eran las de ahora.

Hoy ya no queda nada de eso y el silencio de la noche solo es roto por el incesante rumor de los coches circulando por la carretera recién construida, los planos inclinados se encuentran bajo escombros o fundidos con la naturaleza y el tren de vapor es un recuerdo de los mas mayores o de aficionados. Si, continúa habiendo trenes pero ya modernos y con la única aspiración de vencer al reloj.

Y el carbón pronto será historia."

Subvenció

Per unanimitat, la Comissió del Govern Municipal, en la seva sessió celebrada el 4 de desembre passat, i d'acord amb la Llei vigent que permet subvencionar el 50% de les despeses, justificades amb factures, per a les activitats culturals no lucratives fetes per les associacions constituïdes amb tots els requisits legals, ens ha atorgat, prèvia presentació de la documentació necessària, una subvenció de 991'67 Euros, amb càrrec a l'exercici del 2003, per a la compra dels materials - especialment grabeta i ferros - destinats a la conservació de l'estesa de vies i les instal·lacions del tren al Parc de l'Hostal del Fum.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 69 - març 2004

Res no canvia si algú no ho fa canviar.

Altes i Baixes

Altes 14-02-2004

95a	Jordi Busquets	numerari
151	Lluís Prieto	numerari

Internet

- Domini propi -

Des del passat mes de gener, Tren de Palau te un domini propi a la xarxa.

http://www.trenpalau.com

Ja heu pogut comprovar en l'anterior EV4, el número 68, com aquesta nova adreça apareixia a la capçalera del full, en lloc de l'anterior.

Abans, la nostra pàgina WEB estava allotjada en un espai cedit per en Toni Roca, al que s'hi podia arribar directament, o per hiper enllaç des de la WEB de la Generalitat de Catalunya (gencat.net/entitats/amicsfe.htm), la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril (xarxabcn.net/amicsfc.htm) i també des de les de moltes altres associacions.

Ara s'hi pot accedir igualment, però l'espai és propi de Tren de Palau, i l'adreça, mes simple, farà trobar-nos fàcilment des de qualsevol punt de la xarxa mundial, amb els poderosos motors de recerca actuals, a partir dels mots "tren, palau o trenpalau".

Ja té nom !!



Gm ²/₂ - 121

És la locomotora de l'Associació. La que, durant cinc anys s'ha anat fent poc a poc, amb constància, per un molt reduït grup de socis.

Pràcticament, gràcies l'Antoni Soler, que ha anat tirant endavant un projecte que hauria d'haver estat una mica mes "de tots". Sobre tot de la majoria dels socis que, per la raó que sigui, no disposen de material propi. Però hi ha el que hi ha, i les coses son així.

Ara la màquina està gairebé llesta; a mitjans de gener s'ha acabat de pintar, però encara hi falta la decoració, retolació exterior i interior, cablejat elèctric, quadro de connexions, velocímetre, etc.

Es preveu fer una festa per a la seva presentació oficial, el dia 18 d'abril, encara que hi falti algun detall. Les màquines d'aficionat no estan mai acabades del tot. Sempre falta alguna cosa i l'acabament final s'eternitza, si és que arriba algun dia.

S'està preparant la documentació tècnica; una fitxa de característiques com la que tenen les altres màquines, amb la forma de funcionament i de conducció, per als cursets que s'han de fer per als socis.

Tanmateix, com que l'amo de la màquina no és una persona física (l'Associació és una persona jurídica) entre tots els seus membres haurem de tenir-ne cura, sobre tot pel que fa a la conservació i a les normes (regles del joc) que hauran de regular-ne l'ús.

La locomotora $Gm^2/_2$-121, juntament amb els cotxes de viatgers Compendium 401/404, és el material propi de l'Associació, o sigui el de tots.

ANUNCI

de

PRESENTACIÓ OFICIAL

de la

locomotora associació "A1"

$Gm^2/_2$-121

i les

Passarel·les del pont/placa giratòria.

Diumenge dia 18 d'abril del 2.004

Hora 12:00

Lloc : pati de vies del dipòsit de CBe.

- - -

Serveixi el present anunci com invitació a l'acte, per a totes les persones i entitats que reben el full informatiu Extensió Via 4.

Us hi esperem !!



Locomotora Gm2/2-121 en proves a la secció IV



El nou aspecte que, amb les passarel·les i les baranes, ara presenta el pont/placa giratori al pati de vies del dipòsit de Can Boada-Enllaç.



Curset

de maquinistes per a la locomotora $Gm^2/_2$ - 121

En la darrera Assemblea General Ordinària de socis es va aprovar les normes i condicions d'us d'aquesta locomotora, i la celebració del seu Primer Curs de Maquinistes.

Aquest curs està destinat a tots els socis i tindrà una duració de quatre dissabtes seguits :

8 - 15 - 22 i 25 de maig

Es durà a terme al dipòsit de Can Boada-Enllaç, a les 11 del matí. S'ensenyarà com es produeixen es regulen i es controlen els esforços motrius, contramotrius i de fre, així com el funcionament i ús dels aparells auxiliars elèctrics i pneumàtics, donant-se també normes de precaució per evitar avaries i actituds de bona conducta per a la conservació.

Al final del curset, el monitor podrà fer proves per valorar els resultats.

També caldrà, per obtenir els permisos d'ús i de circulació, demostrar (al Sr. president de l'Associació) el coneixement suficient del Reglament de Circulació, així com acceptar les condicions de participació establertes.

Les inscripcions es poden fer al monitor del curset, en Antoni Soler, o al secretari en Jordi Marin durant les activitats al Parc de l'Hostal del Fum.



La Brigada de Via i Obres darrerament està procedint a dotar d'aparells de via encarriladors als punts convenients.



Un dispositiu encarrilador a la banda Est del pont nº 1. Observi's el dacalatge dels punts d'arribada a la part superior de les rampes interiors i exteriors.



Brigada de Via i Obres foto Pere Mula



Pavimentant la corona Sud del pont/placa giratori.



I ara ... que algú ho trepitgi !!

Quota dels socis

D'acord amb el pressupost aprovat per l'Assemblea General Ordinària del 14/02/04, i aplicant l'acord del 26/05/01sobre l'IPC anual, les quotes per a l'any 2004 son:

tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 14 anys	0	4'96
juvenil de 14 a 17 anys	0	17'19
numerari > de 17 anys	0	44'30
numerari pensionista	0	17'19

Els socis que no hagin proporcionat les seves dades per a la domiciliació bancària, disposen fins al 30/06/04 per a fer l'ingrés corresponent al compte de l'associació :

Caixa de Catalunya
2013 0754 13 0200027993

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

(continuació)

Comentaris Sobre Algunes de les Propostes D'Actuació Del PDIFC

A-06.-Ampliació de la capacitat del tram Barcelona-Mataró.

No hi cap dificultat en quadruplicar la via entre Badalona i la Sagrera doncs hi ha traça suficient per fer-ho. En canvi és molt complicat ampliar la plataforma entre Badalona i Mataró, on no hi ha espai per cap dels cantons. Pel cantó de muntanya significaria envair la N-II, carretera a tot hora saturada, que en diversos llocs només té tres carrils de circulació, i que mai podrà ser substituïda totalment per l'autopista. Pel cantó del mar no hi hauria més remei que envair-lo construint un dic, solució costosíssima, perillosa i de gravíssim impacte ambiental en una zona de platges molt fràgils.

Una tercera via no resolt amb eficàcia la saturació de la línia, ja que una d'elles s'hauria de utilitzar en els dos sentits, amb la conseqüent pèrdua de regularitat.

Existeix la proposta d'explotar la línia a les hores punta amb "doble malla lleugera", que bàsicament consisteix en que els trens paren alternativament en unes o altres estacions, existint-ne unes de comunes que farien d'intercanviadors.

Per resoldre la manca de capacitat actual de la línia s'ha d'actuar fluiditzant la circulació als túnels de Barcelona, pel que és imprescindible un túnel transversal nou només per Rodalies. També es fonamental l'acabament de la doble via entre Arenys i Blanes. Un altra mesura d'aplicació immediata seria augmentar la capacitat dels trens al màxim, sis caixes de 25 m. per composició, aproximadament 1400 persones per tren; això actualment no es possible fer-ho degut al dèficit crònic de material autopropulsat al nucli de Rodalies de Barcelona.

És molt important resoldre la protecció del Pk 26+000 al Pk 27+000 entre Cabrera de Mar i Mataró, periòdicament esbotzat pels cops de mar, quan hi ha temporal. Hi ha dos solucions, una escullera ferma, o el desplaçament de la via cap a l'interior.

A-07.-Desdoblament de la via entre Arenys de Mar i Tordera.

Els túnels objecte d'aquesta actuació són exactament sis i no un parell, (Arenys, La Cigala, St. Pol, La Cabra, La Torreta-1, i La Torreta-2), això ens dóna una idea de la falta de rigor amb que s'ha elaborat aquest Pla. Tots els túnels presenten complicacions tècniques per ampliar-los sense interferir la circulació, si bé hi ha el precedent de l'ampliació del túnel del Sepí (1990).

El més complicat es però, el pas per algunes poblacions, i no pas per les dificultats tècniques, sinó polítiques, al ser objecte de qualsevol obra planificada demanda del soterrament o bé del desviament per part d'alguns dels Municipis afectats.

El soterrament és inviable tècnicament degut a que la traça va per la mateixa vora del mar, i a l'existència de nombroses rieres de cabal sobtat i perillós, molt sovint incontrolables.

El desviament és totalment desaconsellable, ja que de fet implicaria construir una línia totalment nova que passaria allunyada dels cascs urbans, amb la qual cosa el ferrocarril perdria la seva raó de ser, que és facilitar la mobilitat de la població.

No obstant la construcció d'aquesta doble via és imprescindible per a la xarxa de Rodalies de Barcelona, ja que l'actual via única està al límit de saturació, i sovint els trens estan més estona parats, esperant creuaments, que no pas en marxa. Per aquest fi es imprescindible un Pacte intermunicipal i Comarcal, que garanteixi l'actual traça de la línia, tot augmentant la seva permeabilitat i seguretat.

El tram Blanes Tordera en les condicions de tràfic actuals, i amb les previsions futures no té cap necessitat de desdoblament de via. En canvi no s'esmenta el recent projecte (1994) de continuar la línia des de l'actual estació de Blanes fins al centre d'aquesta població, tot continuant cap a Lloret de Mar, on es facilitaria la mobilitat de diversos centenars de milers de persones durant la temporada turística. Aquesta nova prolongació sí hauria de ser de via doble, quedant el tram Blanes-Maçanet de la Selva de via única, però amb un servei cadenciat eficaç sobre l'antic vuit català i la ciutat de Girona, tot recuperant un tràfic avui perdut per la manca d'enllaç entre els trens d'una línia i l'altre a l'estació de Maçanet i Massanes. *(continuarà).*

... homenatge ...

Ens informa la Federació Catalana que, el passat 15 de gener, es va morir en Francesc Vila i Almirall, membre fundador dels Amics del Ferrocarril de la Comarca de l'Anoia, i de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril.

Lluitador incansable de la causa ferroviària, a ell entre pocs mes, devem que l'actual ferrocarril d'Igualada sigui viu. Un bon dia, davant l'imminent perill real de tancament, junt amb una munió de "marxaires" van aconseguir paralitzar el que semblava cosa feta. La llarga caminada des de Martorell fins a Igualada, recollint pel camí tota mena d'adhesions en forma de recolzament o senzillament afegint-se a la marxa va tenir èxit, i tot això en una època en que les dissidències al dictat oficial eren posades en causa.

D'ell també es el llibre "Salvem el carrilet", editat uns anys mes tard, quan la salvació de la línia ja era un fet i on ens explica de primera ma les vicissituds, passes i tràmits que es van fer per aconseguir-ho.

De la gent dels Amics del Ferrocarril de la Comarca de l'Anoia van sortir els primers projectes d'enllaç i perllongament del seu tren cap a les terres de Lleida, com a sortida natural de persones i mercaderies.

Home fet d'una fusta de la que ja no se'n fa, era persona reconeguda i respectada pel mon ferroviari de Catalunya. Descansi en pau.

Assemblea General de Socis



Sopar de germanor 14-2-2004

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **BML** Berriak nº 16 - Azpeitia.
- **Butlletí** nº 38 - El Masnou.
- **El Fanal** nº 11 - Navarcles.
- **HobbyTren** nº 123 - per subscripció.
- **HobbyTren** nº 124 - per subscripció.
- **Informa** nº 50 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 50 - Museu de Vilanova.
- També hem rebut, de part de l'alcaldessa Sra. Teresa Padrós, el **Bloc Calendari Patufet 2004**, que la Fundació Folch i Torres ha editat en commemoració de la publicació del primer número de la revista **En Patufet,** el 3 de gener de l'any 1.904.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 70 - abril 2004

No-es-tá-llo-vien-do!
Ma-drid-es-tá-llo-ran-do!
No-es-tá-llo-vien-do!
Ma-drid-es-tá-llo-ran-do!
No-es-tá-llo-vien-do!
Ma-drid-es-tá-llo-ran-do!

Clam popular sentit entre les 2.500.000 persones que, sota un ruixat, es manifestaven la nit del 12 de març del 2004 a Madrid. En una de les pancartes s'hi podia llegir :

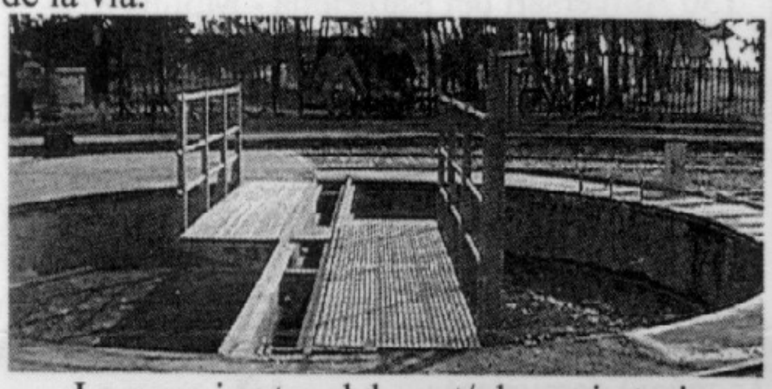
Ojo por ojo, todo el mundo ciego.



El normal treball de conservació que fa els dissabtes la brigada de Via i Obres es essencial per a mantenir i millorar el nivell de qualitat.

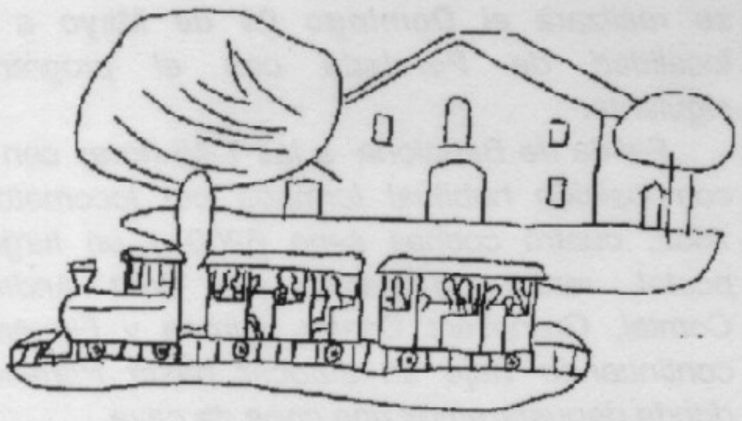


Un mur sec, fet amb còdols acopiats a pocs metres en la mateixa llera del riu Caldes, es la solució que millor s'integra en l'entorn rústic del parc, per a mantenir els terraplens del traçat de la via.



La nova imatge del pont/plaga giratori.

PARC DE L'HOSTAL DEL FUM



Gran Plantada d'Arbres.

Durant els dies 10 i 11 de març s'ha dut a terme la plantada d'uns 300 arbres a càrrec dels grups escolars de la vila. Cada arbre està plantat i lligat a un pal que el fa de tutor per al seu creixement. La nena o nen que l'ha plantat, i apadrina l'arbre, s'identifiquen amb una cinta de color, diferent per a cada grup escolar.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 1 - Caldes de Malavella.
- **Es Furgó Correu** nº 21 - Balears.
- **Febrer 2004** - Cornellà.



Revister de la biblioteca del Tren de Palau.

Narrativa

Fragment l'obra de l'Antonio Rabinad (veure EV4 nº 67), localitzat al barri del Clot de Sant Martí de Provençals.

... *"Allí iba siempre solo, o con la pandilla de la calle. Apenas cruzado el paso a nivel (a), la vida adquiría aire de aventura. Cualquier cosa era admirada, vigilada, utilizada: los vagones de carga semipodridos y con los cristales rotos varados en la vía muerta, un par de ruedas unidas por un eje montadas sobre la vía, o el zigurat de negros tablones manchados de grasa, viejas traviesas desahuciadas que exhibían en sus extremos, con la impudicia con que los pobres muestran sus muñones, profundas huellas ya cicatrizadas de antiguos tornillos.*



Un "pingüino" circulant normalment per l'esquerra, avança cap a Barcelona creuant per sobre del rec Comtal, que ve pel camí antic d'en Bofarull, al costat d'un pollancre molt alt, a l'avinguda Meridiana, entre Trinxant i Mallorca. A mà esquerra de la foto s'hi veu unes tremujes per a les obres del túnel que, l'any 1948, va substituir el pas del tren per superfície. col. J.Fernández

Y, cerca de la garita del guardabarreras, semioculta por la madreselva, la tétrica casilla de ladrillo rojo, en cuya puerta de hierro una calavera con dos tibias cruzadas creaba el vacío en torno suyo.

A intervalos, tañía la campanilla, la barrera se echaba, y segundos después pasaba el tren, una hilera de vagones desdibujados por la velocidad levantando un huracán de polvo a cada lado. Nuestra diversión consistía en acercarse lo mas posible al torbellino y, con los ojos entornados, los pies firmes en el suelo, sentir en todo el cuerpo y en la cara el cálido bufido de la fiera, ver como allí mismo cada rueda gigante golpeaba el raíl en el mismo sitio, en la juntura, con un ruido monótono, y cómo los tornillos de la traviesas se hundían al paso del vagón, para levantarse de nuevo y otra vez volver a hundirse, como si respirasen.

Pasado apenas el último vagón, nos agachábamos a tocar la vía: el hierro ardía.

En equilibrio sobre los raíles, avanzábamos hasta los desmontes de la plaza de las Glorias. A lo lejos, asomaban las cuatro puntas de la Sagrada Familia. En el ámbito gris pálido y violeta de la mañana, se oía el runrún de las fábricas; los mayores estaban trabajando; y nosotros felices, sin horario, vagábamos cerca de algún carromato de gitanos, dando patadas a las latas vacías. Bajo nuestros pies, entre los claros de la maleza, cruzaban como rayos las lagartijas. Su caza nos seducía un minuto. Cuando alguien lograba atrapar una, era en seguida rodeado por los otros. Y uno sentía en su puño el jadear del fino cuerpecillo; y separaba un dedo con cautela, conteniendo la respiración y allí, en el hueco de la mano, surgía una cabecita diabólica, unos ojos como punzones, una lenguecita triangular...

(a) Pot ser el de MZA amb el carrer Hernan Cortés i Escultors Claperos o el de NORTE amb el carrer del Clot (carretera de Ribes) i l'avinguda Meridiana, per on també hi creuàven els tramvies "tancs" de Sant Andreu)



"La Rambleta del Clot" (Meridiana/Corunya) col. J.Fernández

Recorda ...

diumenge dia 18 d'abril

Presentació oficial de la locomotora Gm2/2-121

\- - -

dissabte dia 5 de juny del 2004

La Nit del Tren XI

FE d'ERRADES

Al EV4 nº 68 va aparèixer un text enigmàtic a base de signes com dits, ganyotes, banderes, una calavera... Havia de dir EL GRAN SOPAR.

El problema ve d'una discordància en les fonts tipogràfiques residents en els ordinadors d'edició i d'impressió respectivament. El que en un és la font HELTERSKELTER, l'altre no la reconeix i, aplicant la seva estúpida intel·ligència de màquina, la substitueix per WINDINGS. També passen altres coses no tant visibles com espais en blanc desajustats, titulars i principis o finals de columna correguts. Sabem que tot això es pot evitar codificant EV4 en format de document portàtil (PDF) de Adobe Acrobat. Un sistema "wysiwyg" (el que es veu es el que és) que permet llegir el document,

molt comprimit, sense modificar-lo, adequat per circular per la xarxa Internet.

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

(continuació)

A-10.-Conversió de la línia el Papiol-Mollet del Vallès per al servei de viatgers.

Aquesta actuació hauria d'anar lligada a la nova construcció de dues estacions intermodals d'intercanvi entre la actual línia de Rodalies Renfe i les dues línies de FGC, la de Terrassa i la de Sabadell.

A-11.- Desdoblament parcial de la via entre Montcada i la Garriga.

Aquesta actuació ha d'anar lligada a fer les rectificacions i variants necessaries a la traça per tal d'aconseguir una velocitat màxima de 120 km/h en tot el seu recorregut.

Provisionalment i mentre no es comenci les obres s'haurien de construir dos apartadors per creuaments a l'alçada del baixador de Sta. Perpetua-La Florida, i del circuit de carreres de Montmeló, per tal d'augmentar la minsa capacitat de la línia. Obres que després serien aprofitables per la doble via.

A-13.- Soterrament de l'estació de Vic.

Per completar aquesta actuació i subsanar les deficiències actuals es necessari cobrir totalment les vies en tota la longitud de l'estació de viatgers de Vic.

A-14.- Rehabilitació i millora de la infrastructura i la senyalització entre Vic i Puigcerdà.

Per tal d'augmentar les prestacions de la línia es necessari estudiar diverses variants de traçat entre Manlleu i Ripoll, amb l'objecte d'aconseguir unes velocitats màximes entre 100 i 120 km/h. en tot aquest tram.

Es necessari, també, dins aquesta actuació, ampliar la potència elèctrica de tracció a tota la línia.

A-16.- Túnel de Montcada.

Per tal de seguir donant servei ferroviari al barri de Montcada-Can St. Joan (conegut com a Montcada Bifurcació), s'hauria de construir un nou baixador a la línia C2 , dita de França, a l'alçada d'aquest barri entre Montcada i Reixac, i St. Andreu Comtal.

A-17.- Rehabilitació de la línia Manresa – Lleida (2ª fase)

Paral·lelament a aquesta acció s'hauria d'estudiar la modificació dels quadres de velocitats màximes entre Manresa i Cervera, que en molts trams es poden augmentar significativament.

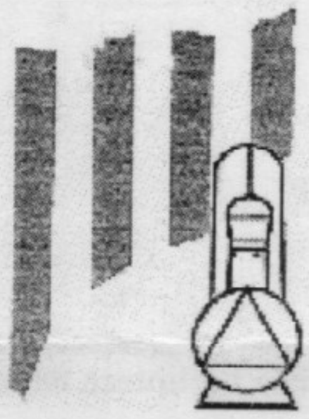
A-23.- Rehabilitació de la línia Lleida La Pobla de Segur.

Paral·lelament a aquesta acció s'hauria d'estudiar la modificació dels quadres de velocitats màximes entre Lleida i La Pobla de Segur. Hi ha rectes de més quatre quilòmetres en que la velocitat màxima és només de 60 km/h!

A-27.- Variant de traçat entre Vandellòs i Cambrils.

Aquest variant està feta i abandonada, com altres obres del Corredor Mediterrani, des de fa uns tres anys. Les dites variants de Cambrils i Salou tenen com inconvenient allunyar el ferrocarril del centre de les poblacions, no donant cap alternativa al respecte. Un altre inconvenient d'aquesta acció és el tallar l'accés ferroviari al Parc Temàtic de Port Aventura, que genera un important volum de tràfic durant la temporada d'obertura. És imprescindible conservar aquest enllaç amb Port Aventura, i establir-ne un de nou amb la línia d'alta velocitat MBF. *(continuarà)*

Assemblea General de la



FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERROCARRIL

Dintre d'aquesta federació, que agrupa uns 3.000 aficionats de 30 associacions a Catalunya, hem participat en la reunió anual el 7 de març passat, invitats per l'associació "Amics del Tren Bages Club" i el municipi de Navarcles.

Dintre dels temes de l'ordre del dia, cal apuntar la renovació de la junta directiva, bàsicament formada per les mateixes persones, a falta d'altres candidats.



La Junta Directiva va ser reelegida foto Pere Mula

També cal mencionar la incorporació de nous membres com l'Associació d'amics del Ferrocarril de Cunit, l'Associació d'amics del Ferrocarril de Badalona, i l'Associació dels Amics del Tramvia d'Argentona.

S'ha donat de baixa, per extinció de l'entitat, l'associació "Model Tren Baiges Club" de Manresa, de la que una part dels seus membres s'ha integrat a l'Associació Sant Vicenç de Castellet d'Amics del Ferrocarril.

En un altre apartat, s'ha mencionat que el viatge anual de la Federació, aquest any es farà el dia 3 d'octubre, en principi amb una locomotora "ye-ye" Diesel-elèctrica tipus 10800 i els cotxes 6000's, per a commemorar el 125è aniversari de l'arribada del tren a Torelló. Com sabeu el viatge anual és la única font de finançament de la federació catalana dons, les associacions membres no paguem cap mena de quota federativa. Es per això que cal procurar fer tot el possible per omplir el tren.



Part dels representants de les associacions foto Pere Mula

ACTIVITATS 2004 DE LES ASSOCIACIONS CATALANES FEDERADES, I D'ALGUNES ALTRES

ABRIL

23-24 · COM.GIRONINES - Fira de Fornells.
24 · BENICASSIM - Trobada FC Farcha.
25 · CORNELLÀ - Jordiada a Can Mercader.

MAIG

8 · BADALONA - Tren Històric a Figueres.
16 · AFEVI - XVII Trobada de vaporistes.
21-23 · CASSARILE (Milà) - VII Incontro.

JUNY

5 · TREN DE PALAU - La Nit del Tren XI.
11-20 · LE BOUVERET - XXIII Festival.
12-13 · CENTRE D'ESTUDIS - XX 24 hores de vapor viu al parc del Castell de l'Oreneta.
20 · L'HOSPITALET - Trobada de vaporistes.

JULIOL

3-4 · TERRASSA - IX Trobada de vaporistes.
17 · AFEVI - XIII 12 hores de vapor.
22-25 · AGRUPAMENT - Actes el 150 Aniversari del F.C. Barcelona Granollers.

AGOST

14 · TRENET VALL D'ARO - Trobada vapor.
29 · TREN DE PALAU - Festa Major de Palau.

SETEMBRE

4-5 · CENTRE D'ESTUDIS - Trobada al Parc de Catalunya, a Sabadell.
5-11 · BRIG (Suïssa) - Congres MOROP.
11 · RIBA-ROJA TÚRIA - XIV Encuentro.
19 · EL MASNOU - Festa del Trenet.
25 · CORNELLÀ - Festa del soci.

OCTUBRE

3 · FEDERACIÓ - Viatge 125 aniv. Torelló.
17 · CORNELLÀ - XV Trobada Internacional.
31 · VIA OBERTA - IV Trobada de vaporistes.

NOVEMBRE

13 · TREN DE PALAU - XII Aniversari.
14 · TOTS ELS CIRCUITS - Jornada Solidària de la Via "0".
CORNELLÀ I L'HOSPITALET - Actes del 150 Aniversari del Barcelona - Molins Rei.

VIATGE A PERELADA

Els amics de l'Agrupació Ferroviaria 5ª zona de l'Associació de Badalona, ens passen el següent comunicat :

Como ya es costumbre por estas fechas la Agrupación Ferroviaria 5ª Zona, pone de nuevo en marcha un tren histórico, esta vez la salida se realizara el ***Domingo 09 de Mayo*** *a la localidad de* ***Perelada*** *con el programa siguiente:*

Salida de Badalona a las 7:45 horas con la composición habitual formada por locomotora 7652, cuatro coches serie 6200 y un furgón postal, realizando parada en Sant Andreu Comtal, Granollers Centre, Girona y Figueres continuando viaje en autocar hasta Perelada donde degustaremos una copa de cava.

Realizaremos unas visitas guiadas: al pueblo, bodegas, museo del vidrio, biblioteca, etc. A las 14:30 aproximadamente comeremos en el restaurante "café del centre".

En la petición de marchas se ha pedido que el regreso se efectúe por la línea de la marina.

Para mas información puedes consultar nuestra pagina Web ***www.5aZona.org***

Recibe un cordial saludo.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 71 - maig 2004

A Islàndia vaig aprendre que, per a un país petit, es una gran sort no tenir... veïns.
Miquel Calzada (Mikimoto).

PRESENTACIÓ OFICIAL
de la locomotora associació "A1"
$Gm^2/_2$-121
i les
Passarel·les del pont/placa giratòria.

El passat diumenge dia 18 d'abril es va celebrar l'acte de presentació de la locomotora de l'associació. En presència d'unes 120 persones entre socis, amics, familiars, autoritats i medis de comunicació, el president de l'entitat, en Pere Mula i l'alcaldessa de Palau-solità i Plegamans, Sra. Teresa Padrós, van procedir a la inauguració del pont giratori i de la locomotora, un cop acabats els oportuns parlaments i la simbòlica cerimònia del tall de la cinta.



Moment de l'arribada de la Sra. alcaldessa Teresa Padrós, en el que el president Pere Mula l'hi lliura un ram de flors, en presència del regidor de medi ambient, Sr. Miguel Molina.



Els medis de comunicació com la Televisió de Caldes, Diari de Sabadell, Palau Informatiu, Via Libre, HobbyTren o MasTren, es van fer ressò de l'aconteixement recollint imatges, informació i entrevistes per als seus reportatges.



L'Antoni Soler coordinador del projecte, explica per a la Televisió de Caldes, les característiques tècniques de la màquina, així com el temps que ha costat construir-la, i les persones que hi han col·laborat.



El president, entre l'alcaldessa i el "project leader" Antoni Soler, s'adreça al presents valorant el que representa haver pogut arribar a aquest punt, a partir del treball dels socis, l'aportació dels viatgers i el suport del municipi.



L'alcaldessa, manifesta un cop mes, la valoració positiva que mereix Tren de Palau, tant per les persones, i la seva dedicació, com pel tipus d'activitat que l'associació fa al Parc de l'Hostal del Fum, convertint-lo en un lloc extraordinari, orgull de la població.

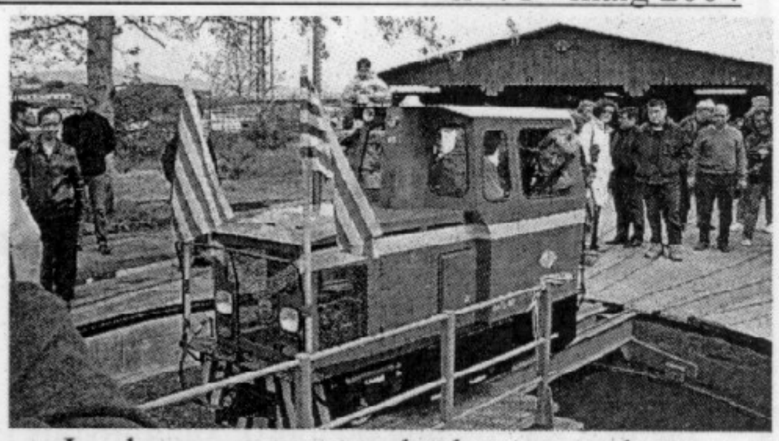


Acaba les seves paraules amb el propòsit de que la propera inauguració dintre del parc serà sens dubte el túnel del Tren de Palau.



El tall de la cinta inaugural es celebrat fent sonar els xiulets de totes les locomotores concentrades al pati de vies de Can Boada -e-.





La locomotora, conduïda personalment per na Teresa Padrós i l'Antoni Soler, passa pel pont giratori per situar-se encapçalant el tren inaugural.



La Sra. Padrós va acceptar, encantada, la invitació de continuar en cabina de la màquina $Gm^2/_2$-121 per al viatge inaugural. Una experiència que inevitablement, a tots ens recorda altres inauguracions ferroviàries recents, potser mes importants que la nostra, però ben segur sense el caliu i la proximitat viscuda el diumenge dia 18 d'abril a Palau.

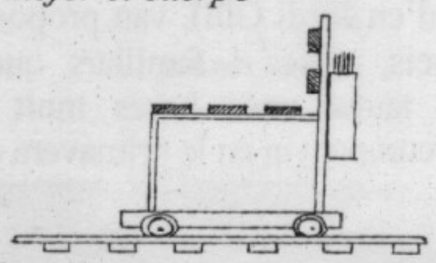
Un vi d'honor va ser ofert a tots els presents, en acabar el viatge inaugural. No podem acabar aquesta crònica sense mencionar l'acurada logística de l'acte, a càrrec dels socis Beneta Pardo i Josep Guerrero.

(fotos de Isabel Serrano i Pere Mula)



INVENTOS CIENTÍFICOS DEL CAPITÁN LETTUCE s.65

Nuestro insigne, bienquerido, ilustrado y erudito profesor, siempre atento y preocupado por el bienestar del personal del Tren de Palau, tiempo ha que valora la conveniencia de introducir ciertos elementos de su invención, producto de su preclara inteligencia, para acomodar mejor el cuerpo



físico de los obreros y capataces de la brigada de vía y obras, sobre todo cuando éstos efectúan labores que, debido al reducido ancho de la vía, imponen posturas incómodas y antinaturales, entre las que predomina la genuflexión común, también conocida como profana, acompañada de un pronunciamiento acentuado del arco de la espalda.

dissabte dia 5 de juny del 2004

La Nit del Tren XI

Programa

a partir de les 18:00

- Circulacions d'exhibició de material mòbil amb trens de viatgers, i de mercaderies fins a les 21: 30.
- Sopar amb acompanyament de música Dixie en viu per al el següent menú :

Aperitiu :

Canapès i copa de cava.

Primer plat :

Amanida de meló amb llagostins a la vinagreta de caviar.

Segon plat :

Jarret d'anyell brasejat a la menta amb "panotxetes" de blat de moro, xampinyons i poma,

ó

Llenguado fresc a la catalana amb pinyons, prunes, tomàquet provençal i patates angleses.

Postra:

Tulipa de gelat amb culis de xocolata.

Celler :

Aigües minerals, vi rosat del Penedès, cava brut natura, cafè a la crema, infusions, xarrups diversos.

- - -

El plat fort a escollir (anyell o llenguado) s'ha de dir al moment de fer la reserva.

El nombre de places per al sopar, degut a l'espai disponible, està limitat a 100 persones.

Per a reserves cal trucar als delegats Josep Guerrero, o Beneta Pardo, al seu telèfon 938 644 122, de 21 a 22 hores, fins el dilluns anterior.

El pagament (30 Euros) es farà el mateix dia de la festa, a la taula de recepció fins a les 21 hores. Les reserves que no hagin estat abonades, quedaran disponibles per al primer que les demani.

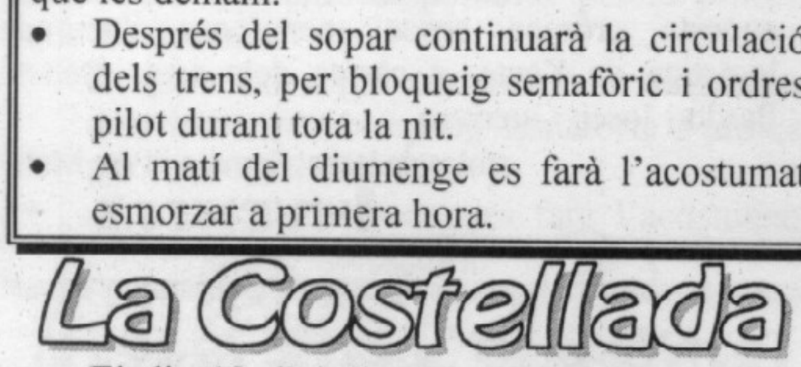
- Després del sopar continuarà la circulació dels trens, per bloqueig semafòric i ordres pilot durant tota la nit.
- Al matí del diumenge es farà l'acostumat esmorzar a primera hora.

La Costellada

El dia 18 d'abril, com a complement de la festa de presentació de la locomotora de l'associació, no podia acabar sense un bon dinar.

Aquesta vegada va ser a la brasa. Costelles, mitjanes... (un xai sencer), botifarra, cansalada viada. Patates fregides, amanides de pasta d'espirals i d'enciam i tomàquet, postres etc.

Dos espectaculars brases sobre carretons plens de balast, i la feina (mai com ara tan ben apreciada d'en Jordi Gill), van proporcionar-nos, als 43 socis, amics i familiars que ens vam asseure a taula, unes hores molt agradables gaudint la companyia en la primavera del parc.





L'Antoni Soler, coordinador del projecte de la màquina, es va haver de posar dret per a rebre els aplaudiments de tots.



Amb tot el material en exhibició, el Tren de Palau, va lluir com a les grans ocasions.

- - -

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Abril 2004** - Cornellà.
- **Carril** nº 60 - Barcelona.
- **El Semàfor** nº 6 - Fornells.
- **Informa** nº 51 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 51 - Museu de Vilanova.

- - -

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

Comentaris sobre algunes de les propostes d'actuació.

(continuació)

A-30.- Línia MBF: tram Barcelona – França.

Els trens de mercaderies mai són lleugers, la tendència és augmentar-ne la càrrega màxima per eix (24 tm. a algunes línies d'Europa contra 17 tm. màximes a les línies d'alta velocitat). La velocitat màxima del trens de mercaderies actuals és, en el millor dels casos de 140 km/h, totalment incompatible amb la malla d'una línia d'alta velocitat de 350 km/h de velocitat màxima. El futur tràfic de "ferroutage" no sembla compatible amb una línia d'alta velocitat.

Una possible solució seria reconvertir la línia actual a ample UIC entre Figueres i Portbou, i deixar-la com a línia específica per mercaderies. La millor solució consistiria en electrificar-la a 1.500 v. corrent continu, que és la de la SNCF al sud de França. El tràfic de viatgers de caire regional, es faria entre Perpinyà i Figueres, i des d'aquí es transbordaria a la línia MBF, i a la convencional d'ampla ibèric de Barcelona.

A Figueres hi hauria un centre intermodal entre les tres línies, la MBF, la d'ampla ibèric, i la d'ampla UIC explotada per la SNCF, que serviria per canalitzar el tràfic de mercaderies entre la xarxa ibèrica i la xarxa UIC.

Aquesta alternativa té l'avantatge d'evitar els, previsiblement, costosos peatges, que tindrà que aplicar l'empresa privada que construirà i explotarà el túnel del Pertús (línia Figueres – Perpinyà).

A-31/ A-33/ A-34.- Túnel entre Sants i la Sagrera.

El nou túnel transversal de Barcelona s'hauria de construir de 4 vies, dos d'ample UIC per alta velocitat, i dos d'ample ibèric per la xarxa de Rodalies. Si tenim en compte que el coll d'ampolla del sistema ferroviari a Barcelona és la saturació dels túnels actuals, que ja no admeten més circulacions; és imprescindible augmentar-ne la capacitat amb dues vies més.

En tot cas la realització de les obres de la línia MBF no haurien d'interferir en la qualitat, ni en les prestacions, del servei actual de Rodalies.

A-38.- El cremallera de Montserrat.

L'actual Cremallera de Montserrat és una obra incompleta. Li manca l'enllaç amb la línia de Rodalies de Manresa (C4) a l'estació de Castellbell i el Vilar-Monistrol, tal com era a l'antic Cremallera, d'aquesta manera s'aconseguiria posar a l'abast de tota la xarxa ferroviària aquesta moderna instal·lació.

B-13.- La línia de La Pobla de Segur.

La línia de La Pobla de Segur pertany a un ferrocarril inacabat i abandonat, que des de sempre ha estat molt per sota dels nivells de subsistència d'una instal·lació ferroviària, sobretot en el tram Balaguer-La Pobla. En el tram Lleida-Balaguer s'ha renovat la superestructura recentment, però no el servei, ni la freqüència, que continuen igual com sempre.

La única possibilitat de fer aquesta línia sostenible, trens turístics apart, seria aprofitar-la com un brancal eficaç de la línia d'alta velocitat MBF que acostés les estacions d'esquí i de turisme al flux de tràfic d'aquesta nova línia. Per això és imprescindible reconvertir la terminal de la Pobla de Segur en un àgil centre intermodal d'intercanvi tren-bus, a imatge d'algunes estacions d'esquí dels Alps francesos.

És de referència al que s'exposa en el punt A-23 d'aquest escrit:

Augment de les velocitats màximes, actualment 60 km/h entre Balaguer i La Pobla de Segur, fàcilment millorables renovant la superestructura i refent els quadres de velocitats màximes.

Aplicar les noves tecnologies de trens de pendol·lació assistida, que permeten augmentar les velocitats en trajectes sinuosos, per tal d'aconseguir fer el recorregut total en un temps pròxim als 60 minuts. Això acostaria la Pobla de Segur a poc més de tres hores Madrid, i a menys de dues de Barcelona.

En casos puntuals es podrien fer rectificacions de la traça, allà on el terreny ho permeti.

Els trams més fàcilment millorables estan entre Lleida i Balaguer, a Térmens i Vilanova de la Barca; i entre Cellers i Salàs de Pallars.

En el cas de que aquest hipotètic tràfic generat per l'Alta Velocitat MBF es consolidés, es podria considerar la possibilitat de fer-ho amb trens Diesel d'ample variable, o inclòs passar-la a ample UIC i electrificar-la a 25.000 v., el que permetria un tràfic directe i competitiu, entre la porta dels Pirineus i Barcelona i Madrid . *(continuarà).*

- - -

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 72 - juny 2004

Qui demana als altres el mateix que s'exigeix a si mateix, serà odiat.

Viatges

Per al dissabte dia 2 d'octubre es projecta una excursió d'un dia, per a conèixer i viatjar en un tren desconegut: la línia Quillan - Ribesaltes (ex-MIDI) que només va funcionar des del 1904 fins al 1939 i ha estat conservada per a casos excepcionals.

El tren del país dels càtars.

L'Associació TPCF (Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes) explota una secció d'aquesta línia entre Ribesaltes (*Rivesaltes*) al departament dels Pirineus Orientals fins a Saint Martin-Lys, al departament del Aude, amb un tren turístic, automotor Picasso X3944 (ex-Rochefort Papillon).

Es un recorregut muntanyós d'uns 60 quilòmetres per les valls dels rius Agly (*Aglí*) i Aude amb rampa màxima de 25 melèssimes al coll de Campérié, costat Est de Sant Pau de Fenolhet (*Saint Paul de Fenouillet*).

Actualment, un tren diari SNCF circula els dies laborables pels primers 50 km entre Ribesaltes i Lapradelle. Tret d'això, la línia és lliure per a les circulacions del tren de la TPCF.

A banda de l'automotor Picasso, l'Associació te dues locomotores diesel (BB 63048 i 63138) així com 2 vagons descoberts, 3 coberts i una dresina de l'any 38.

Els qui estiguin interessats en aquesta excursió, ja poden començar a organitzar-se.

La marxa d'aproximació es pot fer en cotxes particulars (unes 2 i ½ hores), des de Barcelona a Ribesaltes, al nord de Perpinyà. A Ribesaltes hi ha enllaç amb la SNCF, línia de Perpinyà a Narbona, però cal estar a Ribesaltes abans de que surti el tren a les 10:15.

El preu del bitllet es de 15 euros, i el dinar es lliure a Axat (Aude). Es torna a estar a Ribesaltes a les 18:05. En el pròxim número de EV4 anunciarem l'hora i el punt de trobada.

Premsa i televisió

Fins al moment de tancar aquesta edició, ens consta que han publicat noticies i reportatges sobre la inauguració de la màquina de l'associació, el **Diari de Sabadell** i la **Televisió de Caldes**, així com **Palau Informatiu** nº185 en la secció Miscel·lània (amb 2 fotografies), i un reportatge de 2 pàgines amb 6 fotografies, un esquema i una taula, a **Hobby Tren** nº 127.

dissabte 5 de juny

La Nit del Tren XI

Una revetlla de trens, entre amics, en un ambient únic. Gaudeix-la!



Programa complert i detalls, a l'EV4 nº 71.

EL TÚNEL DEL TEMPS

- selecció de fotos antigues -



Estació TBF de Barcelona, a finals del segle XIX. A la foto, feta abans de que TBF passes a MZA el 1898, i RENFE el 1941, es veu la marquesina metàl·lica construïda per TBF al incorporar, a partir del 1875, l'estació del Barcelona-Granollers de 1853.

Quan el 1929, MZA va ampliar l'estació convertint-la en l'actual estació de França (reformada per RENFE el 1992), la marquesina de TBF es va aprofitar per cobrir un moll de mercaderies a les vies de La Sagrera. I allà s'hi va quedar fins al 1997, en que va ser enviada a la ferralla, sense deixar-la que pogués arribar als actes del "sesquicentenario" del 1998. Mes detalls a l'EV4 nº 3.



Concursos

La *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* convoca els *Premios de Tren* :

- **Antonio Machado**, de poesia.
- **Camilo José Cela**, de contes.

amb la finalitat de mantenir viva la creativitat literària referida a l'àmbit del ferrocarril, dotats amb premis de 15.000, 5.000 i 500 euros cada un.

www.ffe.es/premiosdeltren

L'associació d'Amics del Ferrocarril de la Vall del Ges, convoca un concurs fotogràfic :

- **El Ferrocarril.**

amb motiu del 125è Aniversari de l'arribada del tren a Torelló, dotat amb premis de 300, 200 i 100 euros.

www.ajtorello.net

Un exemplar de les bases d'aquests concursos també el trobareu al revister de la biblioteca del Tren de palau.



Curset

de maquinistes per a la locomotora Gm $^2/_2$ - 121

Durant els quatre dissabtes anunciats al EV4 nº 69, s'ha fet el curs amb pràctiques de conducció i frenada, per als 13 socis apuntats. Aquests aviat rebran els apunts per a demostrar els coneixements necessaris, al president de l'Associació i al monitor del curset.

Grups Escolars

En el context del programa **"Aula Ferroviària"**, darrerament hem rebut la visita de grups d'alumnes de les escoles :

- Escola "Palau", de Palau-solità i Plegamams.
- Escola Municipal Bressol "Els Pins", de Santa Coloma de Gramenet.
- Escola "Xarau", de Cerdanyola del Vallès.
- Escola "ElCastell", d'Esparreguera.
- Escola "Can Roca", de Castelldefels.

BIBLIOTECA

Hem rebut :

- **Butlletí** nº 39 · El Masnou.
- **Correu de l'Oreneta** nº 47 · CEMBiS.
- **Hobby Tren** nº 126 · (per suscripció).
- **Hobby Tren** nº 127 · (per suscripció).
- **Informa** nº 52 · Museu de Madrid.
- **Maig 2004** · Cornellà.



- Operacions -

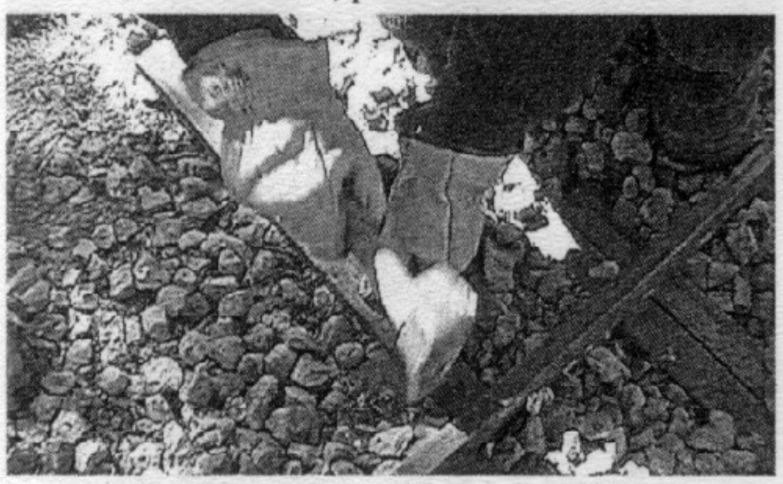
Desdoblament de travesses.



1-. Un cop tallades, les travesses es reparteixen intercalant-les entre les que ja existeixen ....



2-. ... fent lloc al balast, per a fer-la entrar ...



3-. ...a cops de maceta, si cal ...



4-. ... i soldant-les ben juntes, atapeint-les amb la parpalina ...



5-. ... mirant que quedi bé.

Una nova associació

AFE Cunit — Amics del Ferrocarril

Saludem aquesta nova associació, desitjant-los tota mena d'èxits en el camí que ara emprenen amb la il·lusió de que, tot està per fer, i per tant, tot és possible.

MATERIAL MÒBIL

- Cotxes "COMPENDIUM" -

(ve de EV4 nº 58)

Entre finals d'abril i els primers dies de maig, s'ha fet la modificació de la timoneria de fre d'un bogie en els cotxes Compendium BB-801 i BB-803. D'aquesta manera, els tres cotxes 801, 803 i 804 estan equipats amb la nova timoneria. Falta només el 802, que està adaptat per a P.M.R.



En Jordi Viñas, ajudat per en Rubèn Escolano, acaben el muntatge de les palanques de fre, per la part de sota d'un dels bogies tipus "Diamond Ride Control".

- Automotor AB401 -

(ve de EV4 nº 59)

Aquest automotor, del que ja vam mostrar els bogies a l'EV4 nº 63, darrerament ha rebut els bastidors per a les dues caixes que han de formar la unitat. Amb els bastidors muntats damunt dels bogies, el conjunt comença a donar una idea de la seva aparença.



En Jordi Gill, treballant en el motor BMW que equiparà l'automotor AB401.

- Furgó per als trens de vapor -

(ve de EV4 nº 56)

Un cop allargat un antic bastidor, i muntat sobre bogies Diamond clàssics, es comença a aixecar les parets que formaran la caixa.



També se segueix treballant en la locomotora articulada B1-322-7 d'en Lluís Fernández (veure EV4 nº 60), en la motorització del segon bogie de l'automotor 301 d'en Pere Mula, i en el tramvia nº 25 d'en Jaume Fernández.



Us presentem... el "burro" català.

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

Comentaris sobre algunes de les propostes d'actuació.

(continuació)

B-20/B-23.- Implantació de l'ample de via UIC

L'introducció del ample de via UIC a dins la xarxa ibèrica pot ser un parany de nefastes conseqüències. És sorprenent que no es tingui en comte que l'electrificació d'unes i altres línies es totalment incompatible, ja que les instal·lacions fixes de 3.000 V cc, i 25.000 V 50 Hz són totalment diferents.

Mai va ser creïble el deliri de l'època "Valverdista" (de Valverde, president de Renfe fins 1991), de que a l'any 2000 tota la xarxa ibèrica estaria canviada a ample UIC, el que no és pot fer és seguir vivint en aquesta ficció inabastable.

En tot cas ha de quedar clar, en el PDIF no hi queda, quines línies conformen la xarxa de via ibèrica, i quines les de via UIC. Les línies de doble traça han de reduir-se al mínim imprescindible, i en tot cas mai haurien d'estar en una línia d'altes prestacions com el corredor del Mediterrani.

La Xarxa de Rodalies de via ampla i 3.000 V s'ha de conservar tal com està, ja que canviar-la d'ampla i de tensió representaria unes despeses inassolibles en instal·lacions, i sobretot en material mòbil.

La solució més adient és conservar el corredor mediterrani tal com està amb via ampla i a 3.000 V. A València també hi ha Rodalies! i tots van a la mateixa estació del Nord. S'ha de utilitzar l'intercanviador de Perafort per els trens de viatgers Barcelona-València, ja que des de Barcelona anirien per la línia d'alta velocitat MBF. Es absurd construir una línia nova d'alta velocitat paral·lela al Corredor Mediterrani, quan aquest, per motius manifestament polítics, no està acabat i té les seves obres paralitzades. Hem de pensar que aquesta nova línia amb prou feines milloraria les prestacions del Corredor Mediterrani, i que en cap moment estaria justificada la seva inversió.

Els trens de mercaderies provinents del Sud, i en direcció França anirien, com ara, pel Corredor Mediterrani, un cop a Tarragona-Perafort podrien agafar el MBF, o be continuar fins un dels altres intercanviadors ubicats en el territori.

C-01.- La nova línia orbital Mataró Vilanova.

La línia orbital de la Regió Metropolitana ha de ser, sens dubte, el projecte principal del PDIF, amb una transcendència similar al ja acabat "Metro Sur" de Madrid. La seva construcció hauria de iniciar-se de manera immediata, i no es pot demorar a un horitzó de més de vint anys, com es diu en el PDIF.

Aquesta línia estarà imbricada en l'actual xarxa de Rodalies de via ampla, i en alguns trams ha de discorre per traçats ja existents, com el de Sabadell a Terrassa i el de Martorell a Vilafranca. No s'entén que es digui que ha de ser d'ampla UIC, quan el lògic es que sigui d'ampla ibèric, per tal de permetre la total interconnexió de la xarxa de Rodalies.

(Continuarà).

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 73 - juliol 2004

La saviesa consisteix en saber quan evitar la perfecció. *Horovitzx.*

AVIS

AQUEST FERROCARRIL ESTARÀ

TANCAT PER VACANCES

ELS MESOS DE JULIOL I AGOST

FINS AL DISSABTE 28 D'AGOST

FESTA MAJOR

DE PALAU-SOLITÀ I PLEGAMANS

JORNADA DE PORTES OBERTES

L'activitat que s'hi pughi observar durant les vacances, es de tipus intern i no està oberta a la participació del públic.

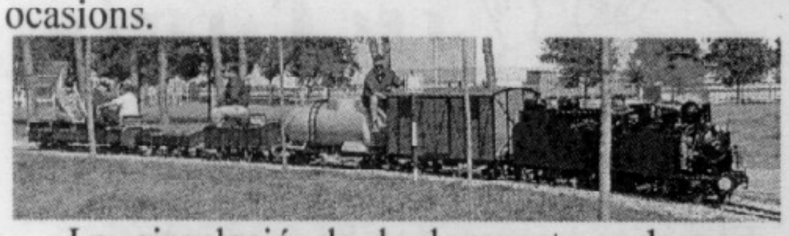
La Nit del Tren XI

Amb l'assistència de nombrosos aficionats i amics d'arreu del pais, s'ha celebrat un cop mes la nostra festa annual La Nit del Tren.

La circulació dels trens va estar assegurada pel conjunt de material dels socis, el de l'Associació, i el material invitat del CEMBiS procedent del Tren del Parc de Catalunya de Sabadell.

El control de la circulació (ordres de marxa, senyals i ràdiotelefons), a càrrec d'en Josep Guerrero com a Cap d'Explotació, auxiliat per la imprescindible asistència del nostre "cap de circulació" en Francisco Urdi.

Els viatgers van omplir els trens fins a altes hores de la nit, en una jornada de portes obertes amb l'acostumat accés lliure d'aquestes ocasions.



La circulació de la locomotora de vapor "Big Viñas" amb una composició de 6 cotxes coberts, junt amb un tren de mercaderies traccionat per la locomotora de vapor 201, la nova locomotora de l'associació Gm2/2-121 amb la branca de cotxes descoberts "Compendium", junt amb els locotractors D-9 i 801, van acompanyar el material vingut expressament del parc de Sabadell, format per dos cotxes descoberts i una locomotora Diesel-hidràulica d'excel·lents prestacions.

Especialment celebrada també va ser, de part dels assistents, la circulació dels dos automotors elèctrics, el "Brill" nº 25 i l"Appenzeller" nº 301.



Un grup de musica "dixie" en viu compost de sis músics va animar l'ambient del pati de vies de Can Boada-Enllaç des de les hores del capvespre fins acabat el sopar.

Vuit taules per a dèu persones cada una, congregàren als amics i familiars entorn d'un sopar fred i calent, servit amb tal cura i detall per l'empresa de càtering "Alifres", de Badalona, que ens va fer gaudir ajudant a deixar enrrera coses menys agradoses per les que es passa durant el curs.



La corporació municipal, representada per l'alcaldesa Teresa Padros amb quatre regidors, i l'associació pel president en Pere Mula amb el secretari en Jordi Marin i acopanyanys, van compartir distesament durant el sopar, les principals inquietuds i projectes de l'associació, tant pel que toca als aspectes visibles "infrastructures" com pels continguts culturals i formatius que se'n han de derivar d'una associació com la nostra.

L'acostumada xocolatada del diumenge al matí va concloure la emocionant circulació nocturna, pero els trens continuaren funcionant fins a l'hora de dinar com en un diumenge normal.

No es pot acabar aquesta crònica sense destacar la feina duta a terme pels socis en Josep Guerrero i na Beneta Pardo, que en tot moment n'han tingut cura de l'organització i coordinació de recursos propis i externs, el càtering del sopar i l'esmorzar, la logística d'equips d'enllumenat, serveis i cadires; també la circulació dels trens, així com a l'Antoni Roca en funcions de programador d'artistes musicals.

fotos Toni Roca

Premsa

Com ja vem constatar el mes passat amb HobbyTren, aquest mes apareixem a ...

"Mas Tren" nº 3

Amb motiu de la presentació oficual de la locomotora de l'Associació, aquesta nova revista publica en el seu número 3 un extens article de dues pàgines amb nombroses fotografies de l'acte oficial i una entrevista al cap de colla dels constructors en Antoni Soler.

"Via Libre" nº 476

pags. 75/76

Signat per Jesús Ávila Granados, amb sis fotos en color del mateix autor i una taula de característiques, es publica un article sobre el Tren de Palau detallant els seus projectes tècnics i culturals, amb motiu de la posta en marxa de la locomotora de l'Associació.

BIBLIOTECA

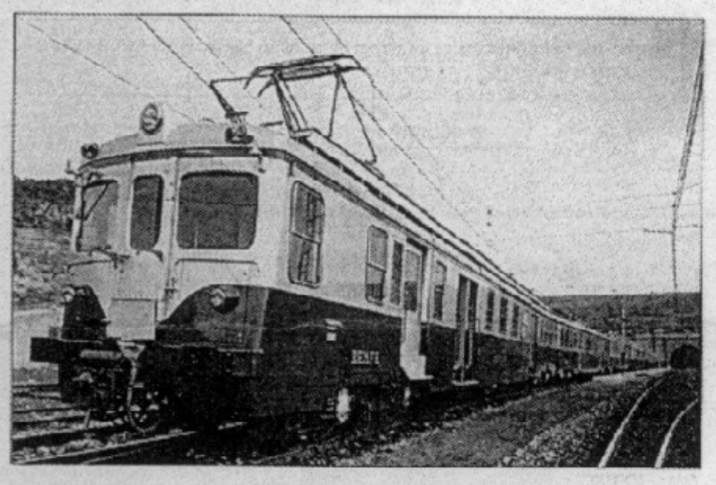
Hem rebut :

- **Bifurcació** nº 27 · Reus.
- **Butlletí** nº 2 · Caldes de Malavella.
- **El Fanal** nº 12 · Navarcles.
- **EL Fogar** nº 9 · Vilanova i La Geltrú.
- **Hobby Tren** nº 128 (per suscripció).
- **Informa** nº 52 · Museu de Vilanova.

També hem rebut, de part del seu autor i editor l'amic i consoci en Lluís Prieto i Tur el seu llibre "UNIDADES DE TREN Y AUTOMOTORES ELÉCTRICOS (I)", és el nº 18 de **"Monografías del ferrocarril".** En el llibre s'hi exposa minuciosament tota la història en detall de les 600, 700 i 800, amb els seus precedents, els *"pingüinos"*, anècdotes curioses de la seva vida en servei amb el rigor documental propi de la col·lecció.

UNIDADES DE TREN Y AUTOMOTORES ELÉCTRICOS (I)

Lluís Prieto Tur

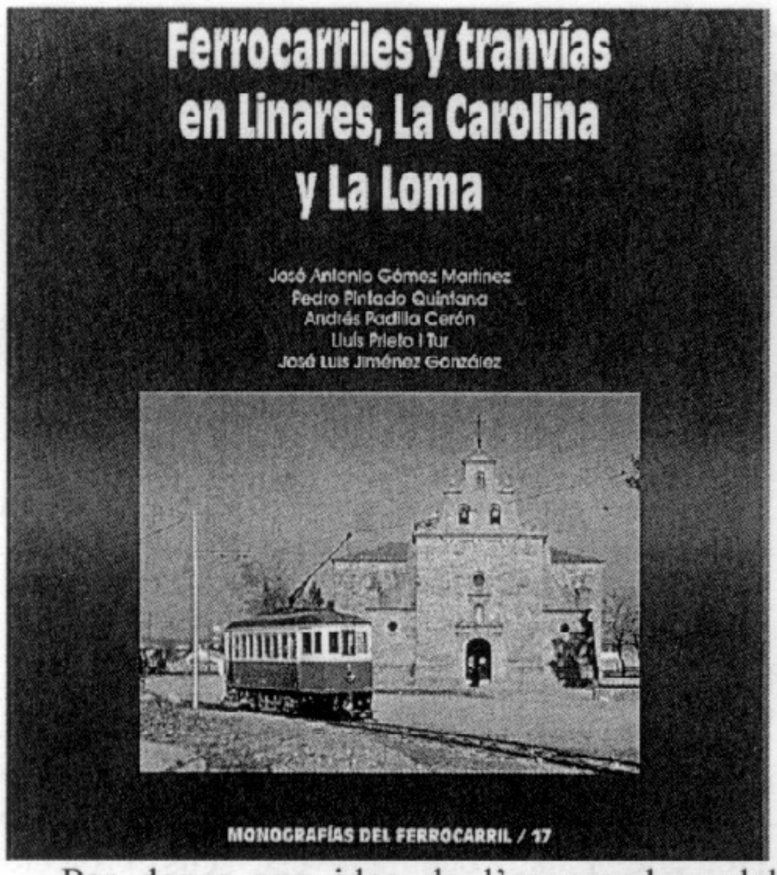


LAS «SUIZAS» DE RENFE. UNIDADES DE TREN SERIES 600/700/800

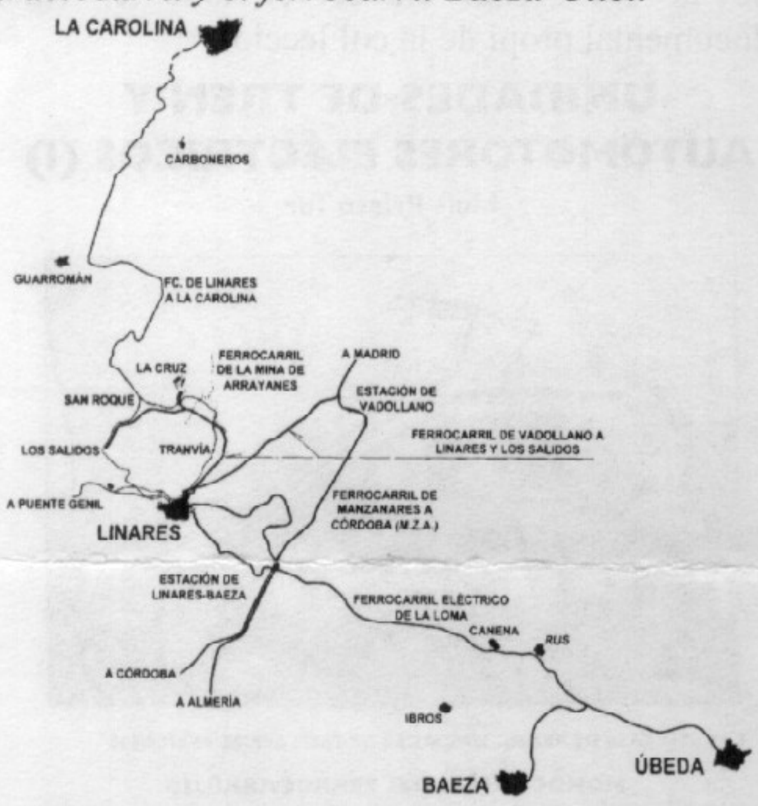
MONOGRAFÍAS DEL FERROCARRIL/18

Juntament amb aquest, mes ben dit, uns dies després, el mateix Lluís Prieto ens ha lliurat el darrer títol, nº 17 de la sèrie : "FERROCARRILES Y TRANVIAS EN LINARES, LA CAROLINA Y LA LOMA" de J.A. Gómez, P. Pintado, A. Padilla, Ll.Prieto i J.L. Jiménez.

És un extens treball en estil amè, però rigor acadèmic de cinc estudiosos, per a tres monografies : **"Ferrocarriles y minería en Linares", "Los tranvías de Linares",** i **"El Ferrocarril de La Loma"**. Tot en un sol volum de mes de 400 pàgines, amb un total de 474 fotografies en blanc i negre, 17 en color, 34 mapes, 58 esquemes de vies i nombroses taules, gràfics, perfils de línia, esquemes de material mòbil, etc.



Per donar una idea de l'envergadura del treball us resumim un extracte de l'índex: *El plomo en España: la minería en Linares y La Carolina - El ferrocarril de Vadollano a Linares y Los Salidos - El ferrocarril de la mina de Arrayanes - El ferrocarril de Linares a La Carolina - Ferrocarril y cables de las minas de El Centenillo - Ferrocarriles menores - Otros ferrocarriles de la provincia de Jaén. El tranvía de las minas y sus primeras ampliaciones - La etapa de consolidación. El tranvía llega a la estación de Linares-Baeza - Tranvías de Linares S.A. Incautación - Los tranvías en la posguerra - Años cincuenta. Las reformas - Década de los años sesenta. Las inversiones frustradas - Agonía y muerte del tranvía - El tranvía de tracción animal de Marmolejo. Tracción eléctrica de La Loma - De la modernización al cierre - El tráfico de trenes - Descripción de la línea, trazado e instalaciones - Material motor y remolcado - El tractocarril y el ferrocarril Baeza-Utiel.*



Els dos llibres, i tota la col·lecció, estan a disposició dels socis a través del servei de biblioteca (funcionament de servei explicat a l'EV4 nº 44).

ATENCIÓ

Els socis del Tren de Palau, poden obtenir els títols de la col·lecció "Monografías del Ferrocarril" amb importants descomptes.

El llibre "UNIDADES DE TREN Y AUTOMOTORES ELÉCTRICOS (I)", al preu especial de 25 euros, "FERROCARRILES Y TRANVIAS EN LINARES, LA CAROLINA Y LA LOMA, al preu especial de 30 euros. Els podeu demanar directament a l'editor, el nostre soci en Lluís Prieto, adreçant-li un escrit al seu correu electrònic: lluisprieto@wanadoo.es

25è Aplec Conjunt Palau i Caldes 13 de juny 2004

S'ha celebrat un cop mes al Parc de l'Hostal del Fum, aquest aplec de sardanistes que un any es fa a Caldes i l'altre a Palau.

Amb les cobles "Ciutat de Terrassa", "Genisenca", "Ciutat de Mataró" i la "Colla de Gitanes de Palau" (del ball de gitanes, s'entén), la pineda de davant de l'estació de Can Boada-Enllaç, s'ha omplert durant tot el dia de l'ambient de l'aplec i la música de la dansa mes bella, donant a les circulacions del Tren de Palau, aquell punt d'aire de festa catalana que emociona.

Viatges

El Tren del País dels Càtars.
- dissabte 2 d'octubre -

Tal com vam indicar a l'EV4 72, s'està pensant en fer aquesta excursió. Seguiu atents a EV4. Per a mes informació sobre aquest ferrocarril podeu visitar la pàgina WEB de la TPCF. **http://www.tpcf.fr.st**

TROBAT A LES DEIXALLES

La brigada municipal ens ha lliurat un fanal de cua de tren de la RENFE que ha trobat en un contenidor d'escombreries. Es una curiosa forma de veure incrementat el nostre patrimoni històric. Aquest patrimoni es va formant i constituirà l'exposició permanent del vestíbul de l'edifici de viatgers a la futura estació del Tren de Palau.

Per a nosaltres és molt important aquesta recuperació i donació, de part de la brigada municipal, perquè representa, tant el reconeixement del interès de la peça, com de la nostra entitat per a la seva preservació. Tant de bo que tothom penses igual.

Col·laboració

En Jaume Travessa ens fa arribar el següent escrit, tret per Internet :

La mañana digital 21-06-2004. Plantean una línea de tren con parada junto a Aigüestortes.

Érase una vez un tren de montaña que partiendo de la Pobla de Segur y remontando todo el rio Flamicell, llegaba hasta la cabecera de la Vall Fosca y continuaba luego por la de Manyanet para adentrarse luego a la Vall de Boí, dando acceso al Parc Nacional d'Aigüestortes, la joya turística por excelencia de las comarcas de Lleida.

Según el consultor en planificación territorial Carles Udina, este proyecto, que ya fue planteado hace 30 años si bien quedó en el olvido, no es ciencia ficción y puede claramente ejecutarse si desde los gobiernos hay una clara apuesta por el ferrocarril como sistema de transporte y movilidad sostenible en el territorio.

La propuesta de construir un ferrocarril de montaña entre la Pobla de Segur y el Pont de Suert pasando por la Vall Fosca y la Vall de Boí se desmenuza con detalle en dos amplios artículos publicados los pasados meses de febrero y abril en la revista Muntanya, que edita el Centre Excursionista de Catalunya. El objetivo es claro: abrir por fin el debate y esperar que los gobiernos crean en este proyecto y se pongan manos a la obra.

Según explica Udina, que fue el impulsor de la recuperación del cremallera de la Vall de Núria y diseñó las estaciones de esquí nórdico de Tuixén y Sant Joan de l'Erm, la finalidad principal de este tren sería potenciar las comarcas del Pallars Jussà y l'Alta Ribagorça en general y básicamente los recursos turísticos de alta montaña de estas zonas, "que hoy no se aprovechan o se aprovechan incorrectamente".

Así, este tren daría acceso a las pistas de esquí alpino proyectadas en la Vall Fosca y en la de Manyanet y a la ya consolidada estación de Boí Taüll.

En el caso de Boí Taüll, según el trazado planteado por Udina, habría parada en las mismas pistas de esquí, concretamente en la cota 1.825, es decir, junto a los aparcamientos, y otra en el Pla de l'Ermita, donde el complejo tiene el área residencial, además de también en Taüll.

El tren continuaría hacia la zona de Sant Nicolau, donde pararía y sería la entrada al Parc Nacional d'Aigüestortes, proseguiría hasta el balneario de Caldes de Boí, otro importante reclamo turístico, y luego se dirigiría hasta Erill-la-vall, Boí, Barruera, Cardet, Coll, donde habría apeaderos para poder visitar estas poblaciones y sus conocidas mundialmente iglesias románicas, declaradas Patrimonio de la Humanidad por la Unesco.

Una vez superada la Vall de Boí, el tren se dirigiría, según la propuesta de Udina, hacia Vilaller para descender luego por la Vall de Castanesa, Viuet i Sarroqueta, y Castelló de Tor, para llegar a la población del Pont de Suert, que sería el final del trayecto.

El ferrocarril de la Vall Fosca y de Boí, que sería una prolongación natural del tren de la Pobla en el deseo de conducirlo como marcaba el proyecto original hasta Francia, no sería un tren cremallera sino un tren con vía de ancho normal pero con unidades adaptadas a las características de los desniveles y pendientes. Según Udina sería "como un tren de cercanías pero más ligero" dada la orografía de alta montaña.

Los túneles serían la principal característica de este ferrocarril, en concreto supondrían una tercera parte del recorrido ya que deberían excavarse 33.400 metros en la alta montaña.

La Pobla de Segur - Carme Quintana



Inventos Científicos del Capitán Lettuce s.65

El capità Lettuce també és romàntic ...



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental · Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

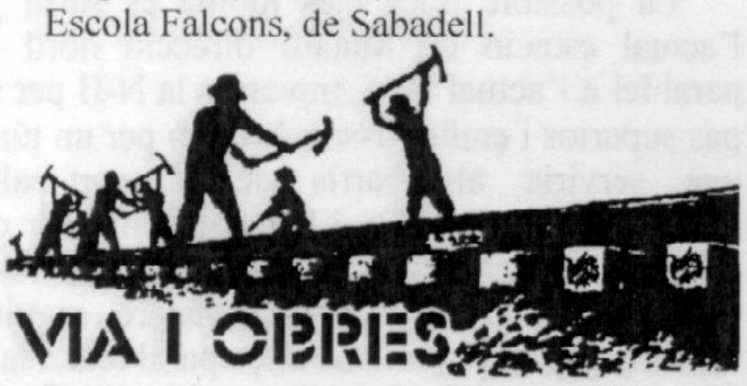
Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com
nº 74 - agost - setembre 2004

Si l'experiència pràctica obtinguda en el treball, físic o creatiu, no s'aprofita per descobrir i entendre millor la teoria donada en els llibres, no haurem progressat.

Aula Ferroviària

El programa d'extensió didàctica, ha rebut darrerament la visita dels grups :

- Escola Bressol Municipal San Jordi, de Granollers.
- Escola Bressol Patufet, de Palau-solità i Plegamans (invitació).
- CEIP J.Mª. Folch i Torres, de Palau-solità i Plegamans (invitació).
- Escola Falcons, de Sabadell.



Durant el mes de maig, juny i part de juliol s'ha dut a terme :

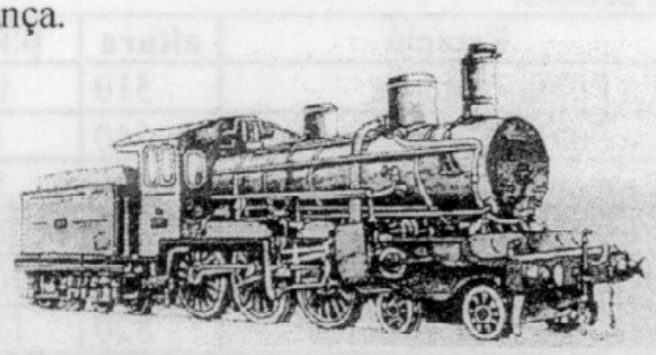
- Desdoblament de travesses al llarg de 82 metros de via.
- Encastament de números de via al pont giratori.
- Aplicació del tren herbicida.
- Pintat de la caseta de fusta de Can Boada-Enllaç.
- Construcció i muntatge de 2 senyals a cada un dels 3 ponts per informar, als usuaris del parc, de la prohibició del pas de vianants i bicicletes per les passarel·les o els taulells dels ponts.
- Reposició de llums senyal lluminós nº 1.
- Construcció de 3 passos a nivell per a la maquinària de agrícola (de manteniment del parc), reforçats amb contra-carrils.
- Construcció i muntatge de 3 cartells indicadors per al públic.

150 anys de l'arribada del ferrocarril a Granollers

Amb motiu d'aquesta efemèride, l'associació **Centre d'Estudis Ferroviaris Via Oberta**, de La Garriga, ens ha invitat a l'exposició temàtica que ha organitzat juntament amb Òrbita Cultural i la col·laboració de l'Ajuntament de Granollers, RENFE i el Museu del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú, al Centre Cívic Can Gili des del dia 9 fins al 23 de juliol passat, dia de l'aniversari.

Amb només sis anys de diferència, el ferrocarril de Barcelona a Granollers, va ser la segona línia construïda a Catalunya (cinquena d'Espanya, sense incloure Cuba).

Sortia, i surt, de Barcelona (passant pel Clot), de l'estació que la companyia fundadora *Camino de Hierro del Norte* (en aquest cas es refereix al Nord de Catalunya) va construir al costat de la del carril de Mataró, avui Estació de França.



Locomotora 2-3-0 Compund d'un total de 105 màquines d'aquest tipus que Henschel, Maffei i la Societat Hannoveriana van fabricar per a la MZA entre 1901 i 1911.

Només tres anys mes tard, el 1857, la primitiva companyia es va convertir en *Ferrocarril Barcelona Granollers Gerona FCBGG*, el 1875 en *Tarragona Barcelona Francia TBF* (les fites quilomètriques actuals son d'aquesta època i conserven la numeració amb origen a Tarragona), el 1889 va passar a *Madrid Zaragoza Alicante MZA*, que va ser absorbida el 1941 per la *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles RENFE*, fins a l'actualitat.

Viatges

- dissabte 2 d'octubre -
El Tren del país dels càtars i la Fenolleda.

S'està mirant la possibilitat de llogar un autocar. Els interessats han de dir-ho a en Pere Mula, el mes aviat possible.

Si aneu en cotxe particular, heu de sortir de la A-9 per Perpignan Nord i seguir per la RD-617 en direcció a Foix fins a Rivesaltes.

Dintre de Rivesaltes, no us dirigiu cap a l'estació de SNCF, seguiu per un passeig arbrat fins l'estàtua del mariscal Jofre. Allà preneu la direcció cap a Espirade-l'Aglí per la RD-5D. Un cop passat el pont del ferrocarril trobareu el Tren Turístic amb espai per aparcament.

Si aneu en tren, baixeu a Rivesaltes (passat Perpinyà), a la mateixa andana hi sol haver personal d'acollida del tren turístic que us indicarà cap on es troba, però és molt a prop, només cal caminar uns 300 metres fins al punt de sortida que està junt a un pas a nivell.

Trobada dalt del tren turístic que fa el següent itinerari :

RIVESALTES	10:15	-
AXAT	-	12:35
AXAT	-	16:00
RIVESALTES	18:35	-

Preu del bitllet : 15 euros.

Dinar lliure, o en grup, a Axat.

També venen un bitllet combinat que inclou el dinar, una visita a un castell i a una església, en autocar.

EL TÚNEL DEL TEMPS

- selecció de fotos antigues -



Av.Meridiana - c/.Aragó, Rogent i Sèquia Comtal Col.Eurofer 4157

El famós pas a nivell de la companyía del Nord, el de la *"...bella cabeza marmórea cortada a certcén puesta sobre el balasto de la via..."*, descrit amb la narrativa de n'Antonio Rabinad a l'EV4 nº 67 i 70. A la foto, del any 1930, apareix una locomotora tipus 7100 amb un tren en direcció a Barcelona. També s'hi veu un tramvia de la línia 60 al final del seu recorregut en el carrer Rogent *(cruce FC)* junt al bar *La Coctelera*, que encara existeix. A mà dreta es veu la gent que ve, o va, cap al mercat i l'estació MZA del Clot pel carrer de la Sèquia Comtal, i les obres de desviament d'aquest rec, per a poder soterrar les vies del tren (1948), i mes tard construir-hi el Metro Transversal (1951).

BIBLIOTECA

Hem rebut :

- **HobbyTren** nº 129 · (per subscripció).
- **Juliol 2004** · Cornellà.
- **MasTren** nº 3 · (obsequi de l'editor).

El ferrocarril de la Vall Fosca i de Boí.

Extracte resumit d'un treball de C.Udina publicat als números 851-852 de la revista Muntanya, del Centre Excursionista de Catalunya.

Fa vin-i-cinc anys, amb la restauració de la democràcia i la Generalitat, quan semblava obrir-se la possibilitat de planificar el nostre territori, es va plantejar una proposta d'infrastructures de comunicació viàries.

Presentada a congressos d'experts en planificació i publicada per la Generalitat, s'oblidà. El pas dels anys i els greus errors constatats en política territorial, han de fer mes fàcil que avui s'entengui la utilitat d'aquesta proposta, si la política te com a finalitat planificar el futur del territori on vivim.

El ferrocarril de la Vall Fosca i la Vall de Boí conjumina la preservació de l'alta muntanya amb la seva explotació[(a)] a partir

d'una planificació a llarg termini i la realització d'unes infrastructures adequades.

Longitud del traçat	101'0 km
Estacions o baixadors	33
Pendent i rampa màxima	30 mm/m
Túnels	23
Longitud total dels túnels	33'4 km

De La pobla de Segur a El Pont de Suert.

Des de l'actual estació RENFE de La Pobla de Segur, (cota 510; km 0'0) es remunta el riu Flamissell cap a Senterada i Cabdella. Un túnel de 2 km uneix la vall de Filià amb la capçalera de la vall de Manyanet, assolint la cota màxima de 1.970 m. Un altre túnel de 5'3 km inicia el descens cap a la vall de Boí per la petita vall de Mulleres i, seguint per vall del Pessó, a Taüll, Caldes de Boí, Erill la Vall, Boí, Barruera i el fons de la vall de la Noguera de Tor, fins a Coll on, per un túnel de 4'3 km s'arriba a Vilaller i per la vall de Castanesa a El Pont de Suert (cota 840; km 101'0).

Tot i ser un ferrocarril de muntanya, te corbes de radi no inferior a 250 metres, cosa que permet una via d'amplada normal, però amb trens adaptats a les rampes i pendents, és a dir unitats automotores com els trens de rodalies però lleugeres. Com que el pendent no supera el 3%, s'evita la lentitud dels trens de cremallera.

La servitud només son un parell de revolts a la vall del Flamissell (a Montros i a Cabdella) i a la vall de Boí (a Erill la Vall i Taüll), per salvar els desnivells.

Tot i que la tecnologia permet avui perforacions quasi trivials en relació a fa cinquanta anys, en els darrers anys s'ha imposat a Catalunya el nefast criteri de fer qualsevol impactant explanació abans que un petit túnel. Els exemples de les autopistes son innombrables, i també els accessos als pocs túnels realitzats. Tret dels túnels del metro de Barcelona, i els actuals de l'AVE, en cinquanta anys només s'ha fet 6'3 km de túnels entre Mollet i El Papiol. Els túnels son la principal característica d'aquest ferrocarril, una tercera part del seu recorregut.

El ferrocarril es l'únic servei capaç de generar la seva pròpia demanda. Si a més ja existeix la demanda potencial que genera una zona d'alta muntanya com la vall Fosca, la vall de Boí o el parc nacional d'Aigüestortes, el ferrocarril pot fer canviar la tendència cap al despoblament actual de dues comarques, el Pallars Jussà i l'Alta Ribagorça. Per què coneixem Zermatt, Grindelwald, Davos, Saint Moritz, Insbruck, Chamonix ...? i a l'inrevés, per què no sabem on són Evolène, Safien o Juf?

Catalunya necessita quasi mil quilòmetres mes de ferrocarril per posar-se al mateix nivell que la mitjana de tot França, i prop de dos mil quilòmetres mes per equiparar-se a moltes regions franceses de similars característiques, o a Suïssa, Àustria o Finlàndia.

Això que avui ningú no s'atreveix a qüestionar, fa trenta anys era absurdament ignorat. Mentre a França, als anys 70 es projectava el tren d'alta velocitat, a Espanya es continuava amb el desmantellament de la xarxa ferroviària.

Cal afegir que amb l'arribada de l'AVE a la flamant estació ara nomenada de Lleida-Pirineus, la línia de La Pobla ja no es un apèndix de la xarxa tradicional si no de l'esmentat AVE. En conseqüència la necessària modernització del tren de Lleida a La Pobla[b], ja podria fer-se amb l'ample de via normal i, subsidiariament, fer també d'aquesta amplada el de La Pobla a el Pont de Suert.

El que planteja aquest nou ferrocarril és una estratègia nacional, un ser o no ser, tant en l'equilibri territorial com en el futur turístic de les nostres muntanyes dins d'Europa, del qual, valgui la redundància, estem perdent el tren per mancances de planificació i de qualitat de l'oferta. I, a més a més, seria un referent per al futur. ¿Són molts, 600 milions d'euros[c], per a aconseguir un canvi territorial, social i polític tan decisiu?

Estació	altura	p.k.
La Pobla - Sud	510	0'0
La Pobla - Nord	540	1'2
Erinyà i Serradell	630	5'5
Lluçà i Reguard	700	8'0
Senterada	730	10'0
Pobleta de Bellveí	820	13'0
Plana de Mont-ros	930	17'5
Molinos	1.010	20'3
Mont-ros	1.100	23'5
Torre de Cabdella	1-130	25'0
Aiguabella	1.205	27'6
Espui	1.265	29'6
Central de Cabdella	1.295	30'7
Cabdella	1.380	33'6
Pla de Sallente - estanys	1.610	41'3
Vall de Rus	1.720	44'6
Vallde Filià	1.810	47'6
Vall de Manyanet	1.970	53'1
Molleres - Ressort	1.825	58'1
Vall de Moror - Pessó	1.690	62'7
Pla de l'Ermita St. Quirc	1.620	65'1
Taüll	1.580	66'5
Sant Nicolau Aigüestortes	1.510	69'6
Caldes de Boí	1.440	72'9
Erill la Vall	1.270	78'6
Boí	1.220	80'3
Barruera	1.130	84'0
Cardet	1.145	85'5
Coll	1.120	87'5
Vilaller	1.010	92'0
Vall de Castanesa	930	95'0
Castelló de Tor	870	99'0
El Pont de Suert	840	101'0

Notes de la redacció d'EV4.

a) Per raons d'espai i per ser l'econòmic i turístic un tema tangencial al pur interès de l'afecció ferroviària, no s'ha reproduït la part del treball de C.Udina en el que tracta les possibilitats actuals i futures dels esports de neu, aventura, turisme i residència.

b) Veure en l'EV4 nº 71, la proposta B-13 "La línia de La Pobla de Segur" que Tren de Palau ha fet al PDIFC.

c) Potser no està ben calculat i és poc (1.000 milions de pessetes per quilòmetre), però els 600 milions d'euros (100.000 milions de pessetes) només son la dècima part del dèficit fiscal anual Catalunya-Espanya, o sigui; el que es produeix cada 5'2 setmanes.

Nota final.

Pot ser que aquest ferrocarril sigui un tren inviable, no rendible, a parer dels experts una gran volada de coloms. Faltaria veure la "rendibilitat" comparada amb la construcció i manteniment d'altres grans infrastructures viàries i el seu impacte ambiental. Un servei públic ha de ser rendible, útil o necessari?. En tot cas, un motor de desenvolupament?

Els aficionats ens podem permetre la sort de visualitzar aquest ferrocarril com si realment existís, i com si a Catalunya tinguéssim una autonomia com la que gaudeixen a Portugal o Andorra. Jordi Marin.

- Addenda -

Parlem d'una cosa seria: agafem el tren de la Pobla, a ample UIC, un parell de variants i Balaguer a 10 minuts de Lleida. Unes quantes rectificacions mes i la Pobla a 50 min. de Lleida, això vol dir a 1:35 h de BCN i 2:30 h. de MDR, sense fer massa rebombori, pot ser diesel i si cal electrificat a 25 kv. Això si que es fer volar coloms, però amb ales! Seguirem!

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

Comentaris sobre algunes de les propostes d'actuació.

(continuació, ve de l'EV4 nº 72)

La finalitat d'aquest equipament és el tràfic de Rodalies, i aquest tràfic, si es vol prestar amb un nivell òptim de qualitat, és incompatible, al menys de manera permanent, amb qualsevol altre, ja sigui de viatgers o mercaderies. Els pronunciats gradients que hi haurà en alguns trams de la línia, pròxims a 20 mm/m, no la fan adequada pel tràfic de mercaderies.

La possible traça més idònia és sortir de l'actual estació de Mataró direcció nord en paral·lel a l'actual línia, travessar la N-II per un pas superior i endinsar-se a Mataró per un túnel que serviria als barris de la part alta, Cerdanyola, La Llàntia, i Peramás, en sortir del túnel, que tindria una o dues estacions, una d'elles propera al Hospital de Mataró, seguiria cap Argentona, i amb una traça paral·lela a la B 40 arribaria a Granollers a través d'un túnel que travessaria la collada de Parpers.

A Granollers, en soterrani, hi hauria una estació comuna amb la de la línia C2 (G. Centre) , i l'altre amb la línia C3. Des d'aquí la traça lògica és cap a Lliçà de Munt, Palau-solità i Plegamans, Polinyà, continuant fins Sabadell, on s'entroncaria a l'actual línia C4 seguint el mateix itinerari fins Terrassa i Viladecavalls, on deixaria la C4 i desviaria cap Olesa i Martorell, en un tram de fort desnivell que possiblement obligaria a fer un túnel helicoidal. En aquesta població es tornaria a entroncar amb la línia C4 fins arribar a Vilafranca des on desviaria cap a Vilanova per enllaçar amb la línia C2 , be pel nord, passant per St. Pere de Ribes, o bé pel sud, entrant per Cubelles.

Totes aquestes traces admeten vàries alternatives i variants, així com varis dissenys d'explotació. És molt important l'estudi de les diverses interconnexions, que permetrà banalitzar l'explotació amb les línies ja existents.

C-02 i C-03.- El Transpirenenc de Puigcerdà.

El transpirenenc per Puigcerdà és un ferrocarril de muntanya de traça complicada i vulnerable, que té l'inconvenient afegit de tenir que travessar dos ports de muntanya, el de Toses i el de Pimorens. Això provoca que el desnivell real que ha de superar un tren que faci el recorregut entre Barcelona i Tolosa de Llenguadoc sigui de més de 2.300 metres. Aquest inconvenient es pretén solventar amb la construcció d'un túnel de base a la collada de Toses a la cota de 900 m. i de la vora de 30 km. de longitud, de Ribes a Alp aproximadament. *(continuarà).*

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 75 - octubre 2004

El mestre que sap, no competeix amb els deixebles, els ajuda per a que n'aprenguin per ells mateixos.

e-mail

L'adreça de correu electrònic de l'associació es aquesta :

info@trenpalau.com

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Asafer** nº 84 especial - Manresa.
- **BML Berriak** nº 18 - Azpeitia.
- **Butlletí** nº 3 - Caldes de Malavella.
- **Butlletí** nº 40 - El Masnou.
- **El Fanal** nº 13 - Navarcles.
- **El Semàfor** nº 7 - Fornells.
- **Es Furgó Correu** nº 22 - Mallorca.
- **Hobby Tren** nº 130 - (per subscripció)
- **Informa** nº 53 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 53 - Museu de Vilanova.
- **Tren** nº 40 - Sevilla.

Entre les novetats de revistes rebudes aquest estiu, cal mencionar "Es Furgó Correu", de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Balears que, amb el seu número 22, ha canviat a un nou format DIN A4 amb 36 pàgines i preu de portada a 3 euros, presentant-se com "la revista ferroviària de les Illes Balears".

També cal fer constar el número especial de "Asafer" i, en general, que tots els butlletins que rebem de les associacions son sempre molt interessants, i constitueixen el medi mes eficaç de posar-nos al corrent del que fem entre tots.



A banda d'haver seguit el desdoblament de travesses (50 metros el mes de setembre) a la secció 3, s'ha hagut de sanejar la plataforma de la via a l'estació del Clot-Mirador, en la que hi havia aquestes dos enormes arrels que aixecaven la via desalineant el seu perfil.



PUBLICACIONS

La revista "Sesenta y mas", publicada pel Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través del IMSERSO, presenta en el seu número 228 de juny del 2.004, un ampli reportatge de 4 pàgines amb excel·lents fotografies titulat "Sin Límites de Edad en el Tren de Palau". Amb el text que surt de la ploma del Sr. Jesús Ávila Granados, es descrita la gran bellesa del Parc i l'interès del tren.



Com es natural en aquesta revista, es fa un especial èmfasi en els nostres benvolguts socis jubilats de la RENFE, que representen una aportació vital imprescindible per a la bona marxa de l'associació i del tren.

ENERGIA ATÒMICA

Segons el constructor de la bomba atòmica, professor Robert Oppenheimer, en les reaccions nuclears, la desintegració d'un gram de qualsevol material totalment transformat en energia proporciona :

$$\frac{9\times10^{13}}{1000\times60\times60}=25\times10^{6}\,kW/h$$

O sigui, 25 milions de kilowatts/hora.

Amb aquesta energia, l'automotor 301 d'en Pere Mula podria circular, al màxim de la seva potencia (3 kW), durant 24 hores al dia, fins a 951 anys sense parar.

Com que 1 kg de carbó del bo proporciona 8.000 calories, i 1 caloria es l'equivalent de 427 kilogràmetres, cremant aquest quilo de carbó en 1 hora, només s'obté l'equivalent a :

$$\frac{8000\times427}{3600/75}=12'65C.V.=9'3kW/h$$

En la pràctica es molt menys, doncs el baix rendiment de les màquines primitives només donava 1/5 o 1/6 de cavall per quilo de carbó, i el de les mes modernes arriba a 2C.V.

Però si es pogués fer la desintegració nuclear d'un kg de carbó (mil grams), s'obtindrien 25.000.000.000 kW/h., amb els que l'automotor d'en Pere podria funcionar 1 milió d'anys sense parar.

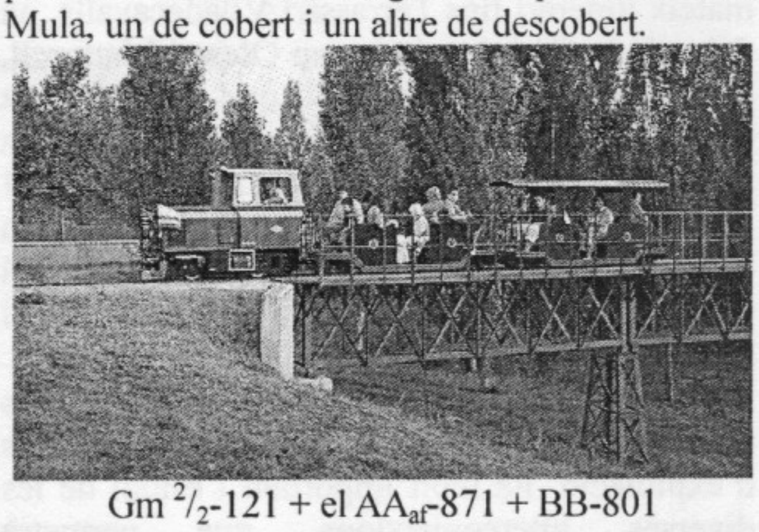
Si la transformació no es total, la energia obtinguda es menor. Per exemple, un gram de radi convertit en un gram de plom, només proporciona l'equivalent de cremar 500 kg de carbó.

SABADELL

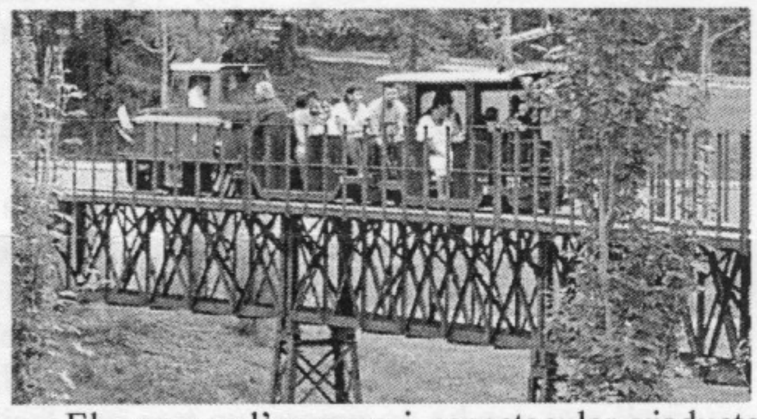
Els dies 4, 5 i 6 de setembre hem participat a la Trobada del Tren del Parc de Catalunya de Sabadell, que cada any organitza la secció de Sabadell del Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell.



Com no podia ser d'una altra forma, el material mòbil que aquest any hi hem aportat ha sigut la locomotora de l'Associació, la "A1" del Tren de Palau. La màquina va estar acompanyada pels dos cotxes de viatgers del president Pere Mula, un de cobert i un altre de descobert.



Gm $^{2}/_{2}$-121 + el AA_{af}-871 + BB-801



El pas per l'enorme i espectacular viaducte representa un dels principals atractius del recorregut, tant per al públic com per als maquinistes del Tren de Palau.



Veure aquest comboi tan familiar per nosaltres, en un paratge nou, i per unes vies desconegudes, ens fa una sensació com d'haver anat molt lluny, com si (a la nostra escala), el Tren de Palau circulés per un país exòtic.

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

Comentaris sobre algunes de les propostes d'actuació.

(continuació, ve de l'EV4 nº 74)

La finalitat d'aquest equipament és el tràfic de Rodalies, i aquest tràfic, si es vol prestar amb un nivell òptim de qualitat, és incompatible, al menys de manera permanent, amb qualsevol altre, ja sigui de viatgers o mercaderies. Els pronunciats gradients que hi haurà en alguns trams de la línia, pròxims a 20mm/m, no la fan adequada pel tràfic de mercaderies.

La possible traça més idònia és sortir de l'actual estació de Mataró direcció nord en paral·lel a l'actual línia, travessar la N-II per un pas superior i endinsar-se a Mataró per un túnel que serviria als barris de la part alta, Cerdanyola, La Llàntia, i Peramás, en sortir del túnel, que tindria una o dues estacions, una d'elles propera al Hospital de Mataró, seguiria cap Argentona, i amb una traça paral·lela a la B 40 arribaria a Granollers a través d'un túnel que travessaria la collada de Parpers.

A Granollers, en soterrani, hi hauria una estació comuna amb la de la línia C2 (G. Centre) , i l'altre amb la línia C3. Des d'aquí la traça lògica és cap a Lliçà de Munt, Palau-solità i Plegamans, Polinyà, continuant fins Sabadell, on s'entroncaria a l'actual línia C4 seguint el mateix itinerari fins Terrassa i Viladecavalls, on deixaria la C4 i desviaria cap Olesa i Martorell, en un tram de fort desnivell que possiblement obligaria a fer un túnel helicoidal. En aquesta població es tornaria a entroncar amb la línia C4 fins arribar a Vilafranca des on desviaria cap a Vilanova per enllaçar amb la línia C2 , be pel nord, passant per St. Pere de Ribes, o bé pel sud, entrant per Cubelles.

Totes aquestes traces admeten varies alternatives i variants, així com varis dissenys d'explotació. És molt important l'estudi de les diverses interconnexions, que permetrà banalitzar l'explotació amb les línies ja existents.

C-02 i C-03.- El Transpirenenc de Puigcerdà.

El transpirenenc per Puigcerdà és un ferrocarril de muntanya de traça complicada i vulnerable, que té l'inconvenient afegit de tenir que travessar dos ports de muntanya, el de Toses i el de Pimorens. Això provoca que el desnivell real que ha de superar un tren que faci el recorregut entre Barcelona i Tolosa de Llenguadoc sigui de més de 2.300 metres. Aquest inconvenient es pretén solventar amb la construcció d'un túnel de base a la collada de Toses a la cota de 900 m. i de la vora de 30 km. de longitud, de Ribes a Alp aproximadament. *(continuarà).*

El que s'esmenta de passada en el PDIF es que pel cantó francès també s'ha de fer una actuació similar entre la Tor de Querol i Ax les Termes.

Tot plegat 60 km. de túnel, a un cost astronòmic i de molt dubtosa rendibilitat per a tràfics pesats, ja que malgrat que aquesta immensa obra supera en longitud els principals túnels de base interalpins, actualment en construcció; els trens tindran que superar encara un desnivell de més 1100 metres d'alçada, amb les importants i permanents despeses energètiques que això significa.

S'ha de ser seriós en la planificació i deixar de banda d'una vegada la idea de convertir el Transpirenenc en un corredor de mercaderies a l'engròs. Quan es saturin, si és que mai arriben a fer-ho, la línia convencional de Portbou, o la d'alta velocitat de Figueres a Perpinyà, la solució estarà en augmentar el número de vies, o millor construir una traça nova paral·lela dedicada especificament al tràfic de mercaderies. Aquesta nova línia hauria de tenir el gàlib suficient per a suportat un tràfic essencialment de "ferroutage" (trailers de carretera carregats en plataformes ferroviàries). Les condicions per que és donin aquests tràfics són la de penetració de la via UIC cap el Llevant, el Sud i el Centre de la Península Ibèrica, la connexió amb el Magrib a través del futur túnel de l'estret de Gibraltar, i una normativa dissuasòria envers els transport de grans vehicles per carretera.

La utilització que ha de tenir el Transpirenenc és la de ferrocarril interregional i de rodalies. Posar la Cerdanya a menys de dues hores de Barcelona permetria captar el tràfic turístic i de segona residència que aquesta comarca genera, i podria fer innecessari la construcció del túnel de carretera de la collada de Toses, obra de nefast impacte ambiental.

D'altra banda serviria per a potenciar l'estació d'esquí, i de muntanya, de La Molina, única estació d'esquí dels Pirineus, que combina les avantatges de ser de titularitat pública i no malmesa per l'especulació urbanística, i estar servida amb transport ferroviari, i a poc més d'una hora i mitja de Barcelona. Per això seria necessari un remuntador de gran capacitat, tipus telefèric, entre l'estació i les pistes, i desterrar d'una vegada les picabaralles polítiques que han provocat que el transport ferroviari sigui actualment residual en l'accés a La Molina.

El tercer aspecte a considerar en la potenciació del Transpirenenc és el tràfic interregional entre Catalunya i el Llenguadoc, ja que amb trens i instal.lacions d'ample variable es pot situar Tolosa a poc més de tres hores de Barcelona.

No és aconsellable passar aquesta línia a ample UIC, ja que la major part del seu tràfic està imbricat dins la xarxa de Rodalies de Barcelona.

C-05.- Variant de la línia Barcelona-Mataró a Badalona.

Aquesta alternativa implicaria un augment dels temps de marxa a tots els trens de la línia, ja que comporta més parades i menor velocitat de circulació, a causa dels túnels i les corbes. En tot cas hauria de ser una nova línia, bé de la xarxa de metro, bé del nou ferrocarril Barcelona-Mataró per l'interior, projecte C-08 del PDIF.

C-08.- Nova línia de rodalia Barcelona-Mataró per l'interior.

Es necessari que aquesta nova línia sigui d'ample ibèric, ja que formarà part de la xarxa de rodalies, i estarà connectada amb la C1 i la nova línia orbital.

Tenint en compte les limitacions de la seva traça, que comportaran una menor velocitat comercial, mai serà una alternativa a l'actual C1, que és qui continuarà absorbint el tràfic de llarga rodalia.

La traça mes lògica és que arrenqui de la futura línia orbital a l'alçada d'Argentona, continuï per les poblacions de dalt del Maresme, fins Badalona, i des d' aquí per S. Adrià, o be per Santa Coloma cap a la Sagrera.

C-12 a C-16.- Noves estacions a les xarxes de Rodalies i FC.-

La construcció de nous punts de parada a les xarxes de rodalia, així com la supressió dels innecessaris, s'ha de fer amb agilitat, donant una resposta ràpida i eficaç a les necessitats de la població. En cap cas és pot admetre que es planifiquin per dins de vint anys, quan les necessitats són actuals.

C-17.- Xarxa de Rodalies a les Terres de l'Ebre.

La construcció del Corredor Mediterrani va convertir l'estació de la Renfe a Tortosa, en un cul de sac, deixant fora de servei el pont sobre l'Ebre i el brancal de Tortosa a Freginals. Aquesta traça va ser ràpidament desmantellada per la Renfe, per tal d'aprofitar-ne la via per a altres línies. El valor estratègic d'aquesta línia es important, ja que és una alternativa de connexió amb el País Valencià, en cas de quedar fora de servei el pas de l' Ebre del Corredor Mediterrani.

La recuperació d'aquesta traça permet també recuperar part de l'antiga línia dita del Val de Zafán, i dissenyar la línia R2 de la proposta entre Xerta, Tortosa i Deltebre, que donaria servei als nuclis de Roquetes, Raval de Jesús i Les Ferreries.

Actuacions no previstes en el PDIF, que es proposen en aquest document.

D-01.- Prolongació del Tram-Besòs.

Prolongació amb forma de brancal des del baixador de rodalies de St. Adrià del Besòs, fins l'estació de Badalona. El tramvia aniria paral·lel a la línia de rodalies, i serviria amb diverses parades la nova zona d'oci i residencial que s'està construint al voltant del futur port de Badalona. Les dues estacions de rodalies farien d'intercanviadors.

D-02.- Tramvia o ferrocarril lleuger de la Riera de Caldes.

Les poblacions de la Riera de Caldes han experimentat un notable creixement urbanístic en els darrers anys, ja que extenses zones tradicionals de segona residència s'han anat reconvertint en primera residència. Per contra les prestacions de transport públic son de molt baixes prestacions. Autobusos amb baixa freqüència de pas, i amb intermodalitat quasi nul·la.

La situació d'aquestes poblacions requereix la dotació d'un mitjà eficaç de transport col·lectiu, aquest hauria de ser un tramvia o ferrocarril lleuger, que anés des de les estacions de rodalies de Mollet (línia C2), La Florida (línia C3), Sta. Perpetua de Mogoda, Palau-solità i Plegamans, i Caldes de Montbui on enllaçaria amb la línia orbital de rodalies.

Aquesta darrera població seria capçalera intermodal del transport públic per carretera cap a S. Feliu de Codines i la sots-comarca del Moianès. *(continuarà)*

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 76 - novembre 2004

Si poguéssim reduir la població del món a un poble de 100 persones, mantenint les proporcions de tots els pobles que formen la Terra, aquest poble estaria compost per 57 asiàtics, 21 europeus, 14 americans (nord, centre i sud) i 8 africans.

Hi hauria 52 dones i 48 homes - 30 blancs i 70 no blancs - 30 cristians i 70 no cristians - 89 heterosexuals i 11 homosexuals, 6 persones posseirien el 59 % de la riquesa total i totes 6 serien originàries dels EUA, 80 persones viurien en cases en males condicions, 70 serien analfabets, 50 patirien de mala nutrició, 1 s'estaria morint, 1 estaria naixent, 1 tindria un ordinador i 1 (sí, només un) tindria un títol universitari.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 4 - Caldes de Malavella.
- **Butlletí** nº 41 - El Masnou.
- **HobbyTren** nº 131 - (per subscripció).
- **HobbyTren** nº 132 - (per subscripció).
- **Informa** nº 54 - Museu de Madrid.
- **Informa** nº 54 - Museu de Vilanova.
- **Setembre 2004** - Cornellà del Llobregat.
- **TecniRail** nº 29 - (obsequi editor).

Viatges

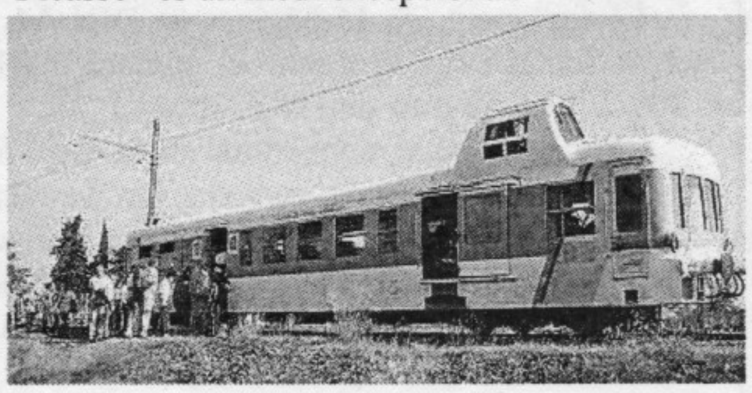
- dissabte 2 d'octubre -

El Tren del país dels càtars i de la Fenolleda.

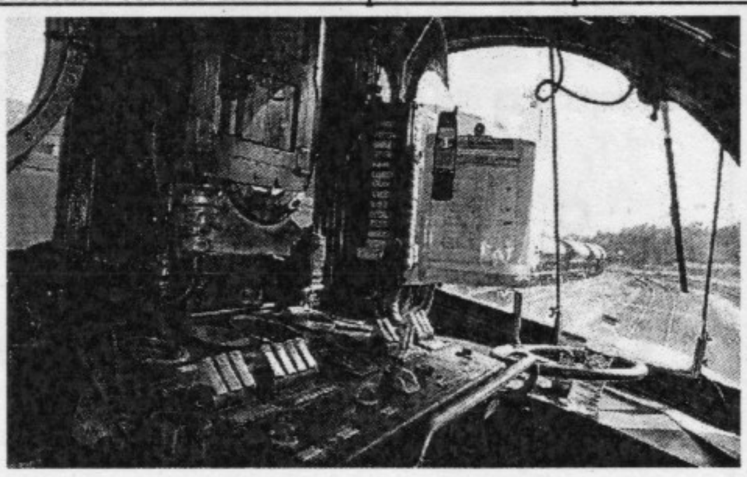
- fotos d'en Pere Mula -

Com es va anunciar, s'ha celebrat aquest interessant viatge de tardor a la Catalunya Nord. La bellesa de la privilegiada regió -mes encara en aquesta època de l'any- es impossible descriure-la per un modest redactor.

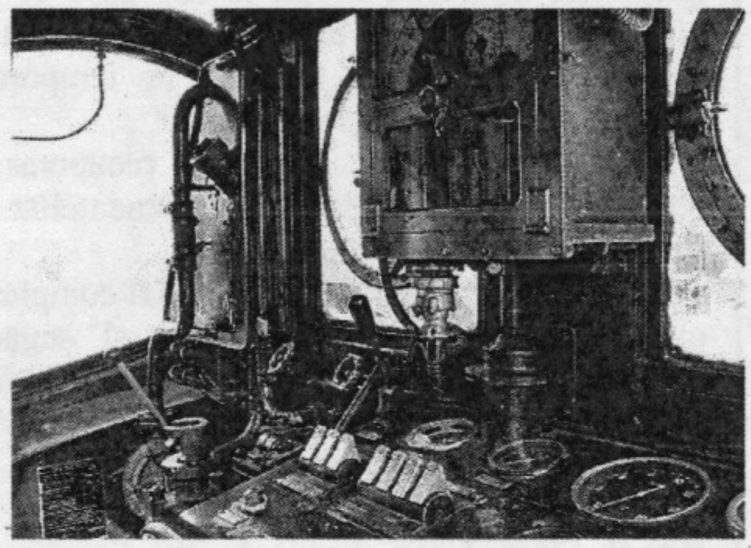
S'ha de viure en directe, i l'automotor "Picasso" és un medi excepcional.



A l'hora indicada, les 10:15, l'automotor "Picasso" ens esperava al pas a nivell nº 101, a uns centenars de metres de l'estació de Ribesaltes. Amb el motor en marxa, restava impacient situat ja dintre de l'antiga línia de ferrocarril tancada al tràfec de viatgers des de l'any 1.939.

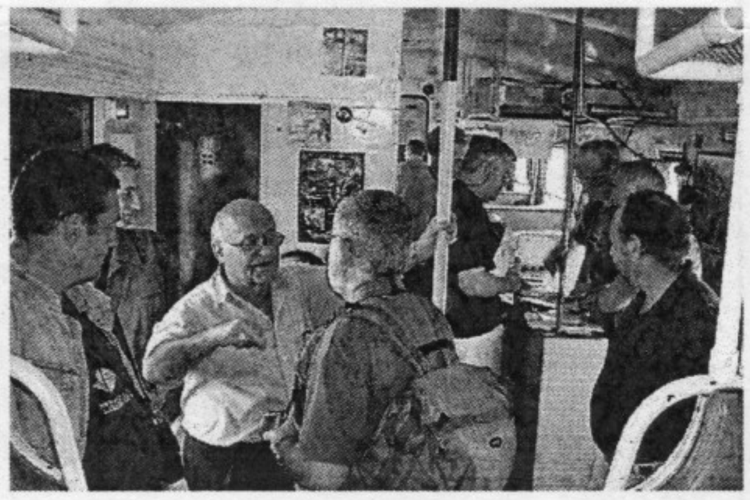


La cabina de comandament bastida dalt del sostre com un "colomer" amb la fascinació dels seus aparells, recorda la cabina del "Nautilus", però es relativament moderna, dels anys seixanta del segle vint!



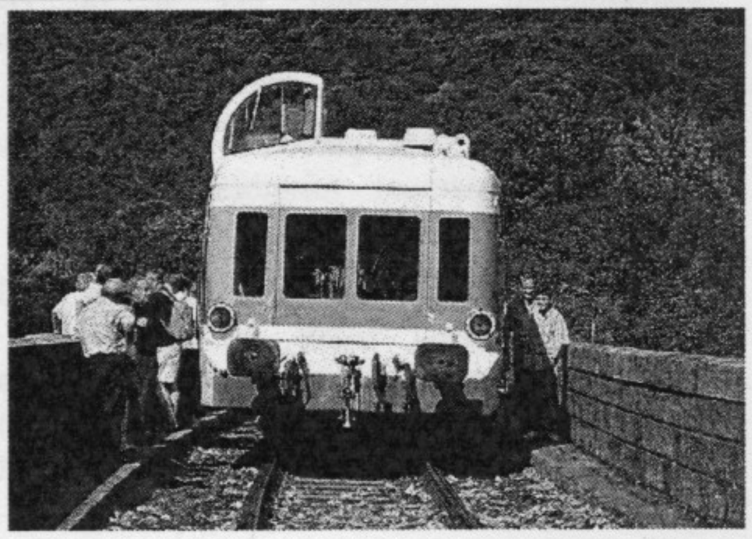
Algú es pot resistir d'acompanyar el conductor durant uns quilòmetres dalt de la "garita"? La ergonomia no es la característica mes destacable del seu disseny.

La visió de la via també es molt limitada, sobre tot quan la cabina queda al darrera, segons el sentit de la marxa. Les tanques dels passos a nivell s'actuen des del tren amb un comandament a distància per radio unidireccional. El maquinista no te cap confirmació ni cap indicació de l'estat de les barreres del pas a nivell fins que no son a la vista.



Durant el viatge, a l'interior del tren, hi va haver gran animació perquè el nostre grup l'omplia per complert.

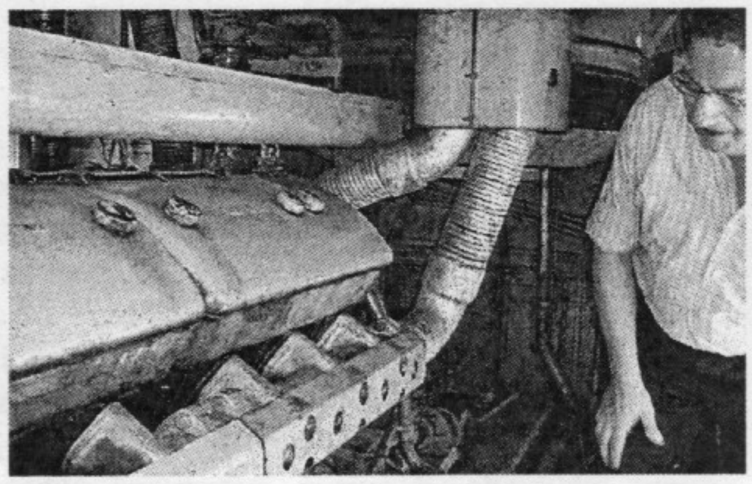
Ja sigui en el lloc privilegiat dels primers seients davant de l'ampla finestra frontal, veient venir la via i penetrant el paisatge meravellós del Roselló i La Fenolleda, o en la plataforma d'entrada o en el compartiment furgó on hi ha l'escaleta cap al "colomer" de conducció i la porta del recinte del motor.



A les parades fotogràfiques -aquesta damunt d'un pont sobre el riu Aude- es va gaudir de la vista i estada en un lloc inhabitual.

El sobrenom "Picasso", segons el maquinista (que és l'únic que parla català), prové de la l'aparença frontal com d'un ull desorbitat en un quadre cubista, donada per la situació de la cabina descentrada damunt del sostre. El motor també te una ubicació ben curiosa damunt del bastidor, ocupant (sacrificant) l'espai de totes les finestres del tester. La impressió que tot això va produir va fer associar popularment el nom del pintor amb els automotors d'aquest tipus.

La reduïda velocitat del tren, en un recorregut de seixanta-dos quilòmetres, permet mantenir la dimensió humana del paisatge, tal com va dir Mao Tse Dong.



Els mes experts en mecànica van poder examinar d'aprop el motor Diesel situat sota el conductor, a la part de davant del vehicle. Quina idea devia d'estar barrinant en Jordi Viñas en aquest moment ?.



El president de l'Associació del Tren del País Càtar (ATPC), Msr. Yves Guimezaes, va rebre -encantat- l'obsequi d'una aiguada de Palau, de mans del nostre vocal en Jordi Valero, en record de la nostra visita.

L'ATPC es una entitat d'aficionats que manté i fa circular el material mòbil de la seva propietat, amb finalitat cultural i de promoció turística de la comarca, sense ànim de lucre.



El dinar es va fer a la sala de l'estació d'Axat, especialment preparada per a la visita. L'ajuntament ha restaurat l'edifici, convertint aquest espai en la sala de festes del poble.

Cuina tradicional pero amb destacable gust a l'estil i refinament afrancesats. A tots va sorprendre la bona relació qualitat/preu.

El dia va resultar molt agradable, acompanyats pels amics de l'associació de Navarcles, que van participar en l'organització del viatge llogant l'autocar. Es un bon exemple de com es poden abordar empreses sumant la feina de dos o mes associacions.

Finalment cal anotar que tot plegat va sortir per : autocar + tren + dinar = 45 euros.

Fira Palau 2004

- per Josep Guerrero -

Un any mes el Tren de Palau ha estat present a la mostra que organitza la Associació de Comerciants, amb un stand que ens facilita la Associació de Comerciants i l'Ajuntament, com a d'altres associacions del municipi.

Aquesta vegada el stand ha disposat del doble d'espai que en altres edicions. El motiu ha estat que, entre els objectes ferroviaris exposats hi havia la locomotora de la associació ($Gm^2/_2$-121) construïda a les nostres instal·lacions per els socis Srs. Antoni Soler i Joan Puig, així com diversos socis mes que hi han col·laborat.

També han visitat el nostre stand diverses personalitats, entre les quals cal destacar la de l'alcaldessa Sra. Teresa Padrós acompanyada del president de l'associació dels comerciants i regidors de l'ajuntament, així com l'alcalde de la ciutat de Sabadell Sr. Joan Bustos, el qual es va interessar molt per la nostra locomotora.

Cal destacar que aquest any el nostre stand ha estat un dels mes visionats, tant per curiosos com per persones que tot admirant la locomotora i la feina realitzada, demanen informació sobre el tren i les instal·lacions. Un any mes em donat a conèixer la associació i el treball que es realitza al Tren de Palau.

Sòcrates

Sòcrates era famós per la seva saviesa. Un dia, un conegut seu l'hi va dir:

-Sòcrates, ¿saps el que m'han dit d'un amic teu?.

-Espera un minut -va dir Sòcrates-. Abans de dir-me res m'agradaria que passessis una petita prova. Es la prova del triple filtre.

-¿El triple filtre? - va preguntar el conegut.

-Això mateix -va contestar Sòcrates-. Abans que m'expliquis res del meu amic, pot ser una bona idea reflexionar i filtrar el que em vas a dir. Primer filtre: ¿estàs absolutament segur de que el que em vas a dir es veritat?

-No, només acabo d'assabentar-me pel que m'han dit -va respondre el conegut.

-Està bé -va dir Sòcrates-. Així que realment no saps si es veritat o no. Ara ve el segon filtre, el filtre de la bondat. ¿Es una cosa bona es que em vas a dir sobre aquest amic meu?

-No, tot el contrari -va respondre el conegut.

-Així que tu vols dir-me una cosa dolenta d'un amic meu, però realment no saps si es certa. Bé, encara podem passar la prova perquè queda l'últim filtre: el filtre de la utilitat. ¿Es útil per a mi el que em vas a dir del meu amic? -va preguntar Sòcrates.

-Dons potser no -va dir el conegut.

-Molt bé, -va dir en Sòcrates- si el que em vols dir no saps si es veritat, no es una cosa bona, i no saps si es útil, ¿perquè m'ho vols dir?

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

Comentaris sobre algunes de les propostes d'actuació.

(continuació, ve de l'EV4 nº 75)

D-03.- Ferrocarrils de les comarques gironines.-

L'elevada densitat de població de les poblacions costaneres de les comarques gironines, ha portat sovint al col·lapse de les vies públiques a tota la zona. El problema es permanent durant el fort de la temporada turística, i no se li veu solució fàcil.

L'alternativa més eficaç es recuperar el ferrocarril, precipitadament desmantellat a finals dels anys seixanta.

Es proposa un antic projecte mai completat, que és una línia circular amb el següent recorregut, Girona (amb enllaç amb Renfe i MBF), Cassà de la Selva, Llagostera, La Vall d'Aro, St. Feliu de Guíxols, Platja d'Aro, St. Antoni de Calonge, Palamós, Palafrugell, La Bisbal, Flaçà, Celrà, Sarrià de Ter i acabar de nou a Girona.

En part es podria aprofitar parcialment la traça de l'antic carrilet SFG, avui reconvertida en via verda. Aquesta línia tindria les característiques d'un ferrocarril lleuger, i el més aconsellable es que fos de via mètrica, degut a les previsibles dificultats d'implantació en un territori densament urbanitzat.

D-04.- Enllaç ferroviari amb el Parc Temàtic de Port Aventura.

La construcció del Corredor Mediterrani desplaça la traça de la actual via de València, cap a les afores de les poblacions de Salou i Cambrils, i deixa sense connexió l'estació de Port Aventura.

Una solució seria mantenir la actual traça, ja lliure dels trens de llarg recorregut que passen sense parar per perillosos passos a nivell, com un brancal de rodalies, que uniria L'Hospitalet de l'Infant, Cambrils, Salou, i Port Aventura, amb Tarragona i l'estació de Perafort del MBF.

D-05.- Enllaç entre Reus i Salou.-

Com a complement de instal·lació anterior es reconstruiria el ferrocarril lleuger entre Reus i Salou, que es va suprimir el 1975. Aquest nou equipament aniria des de l'estació de Renfe (Passeig de Mata) soterrat, serviria el centre i els barris perifèrics de Reus, finalitzaria a l'estació de Salou. Una possible variant seria fer-lo passar per Port Aventura.

D-06.- Prolongació de la línia C1 cap a Lloret de mar.

Es tracta de reconsiderar un recent estudi de 1994 realitzat per una, efímera i desconeguda, Societat Catalana d'Ordenació del Territori, que al final no va quedar en res, possiblement per pressions de les companyies locals d'autobusos sobre els Consistoris.

Es tractaria de la prolongació de la línia C 1 de rodalies des del pont de la Tordera, cap al centre de Blanes i fins a Lloret de Mar. Lloret de Mar quedaria com a termini de la línia C1, quedant el brancal de Maçanet com a afluent de la línia principal, on s'uniria a l'actual estació de blanes.

Un estudi de viabilitat hauria de considerar la prolongació del ferrocarril cap a Tossa, St. Feliu de Guíxols, Palamós i Palafrugell, unint directament la Costa Brava amb les comarques barcelonines.

D-06.-Prolongació del Cremallera de Montserrat fins l'estació de rodalies de Castellvell i el Vilar-Monistrol.

Per a facilitar l'accés a Montserrat en transport públic, cal connectar el nou Cremallera amb la xarxa de rodalies de via ampla, tal com era inicialment l'antic Cremallera. Aprofitant en gran part l'antiga traça entre Monistrol-Vila i la Bauma, s'accediria directament a l'estació de Castellvell, mitjançant un viaducte que faria innecessària l'antiga maniobra de cul de sac.

D-07.- Tramvia o ferrocarril lleuger entre Figueres i Roses.

La saturació de les carreteres entre Figueres i les poblacions costaneres, obliguen a plantejar l'estudi de instal·lació d'un tramvia o ferrocarril lleuger en aquesta zona.

Premià de mar, 30 de desembre de 2003

Jordi Valero Vilaginés per a Tren de Palau, Associació Cultural d'Amics del Ferrocarril.

- Cloenda -

Aquest treball **"Propostes de Millora per al Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries 2003-2025"** respon a la invitació que va fer la Direcció General de Ports i Transports, als representants de les associacions d'aficionats al ferrocarril, en una reunió celebrada el 23 d'octubre del 2003, a la seu del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

El document, de 15 pàgines en DIN A4, va ser presentat i registrat amb el número 0001E-1309/2004 amb data de 19/01/2004.

Podem dir que, com entitat social hem fet els deures. Hem respost, com ens van demanar, aportant al pla un conjunt de propostes avalades amb els coneixements i la experiència d'un dels nostres socis professionals en el tema. Ara només cal esperar per veure quin cas farà l'administració, si hauran estat ben apreciades o restaran en l'oblit. Fins al moment, encara no ens ha arribat cap senyal de vida en correspondència per aquest treball, fet, recordem-ho, responent a la seva invitació.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

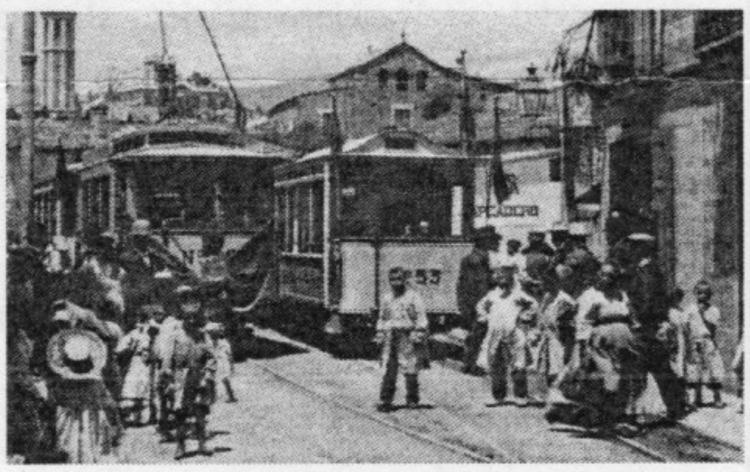
Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 77 - desembre 2004

Si el teu càrrec et deixa temps lliure, estudia. Si els teus estudis et deixen temps lliure, ocupa un càrrec.

Com que seguim sense poder donar noticies noves sobre la construcció del túnel del Tren de Palau, ens referirem a ...

EL TÚNEL DEL TEMPS



Vuitanta-vuit anys de tramvies, a la plaça Eivissa.

El soci en Josep Torrent ens proporciona aquesta curiosa imatge de la plaça Eivissa. La foto està treta d'una publicació del Districte Horta-Guinardó octubre 2004 i, segons el peu de foto es del 20 de juny de l'any 1901 durant la inauguració del tramvia elèctric. El mateix dia va ser suprimit el tramvia de vapor que venia de La Sagrera des del 1883.

Investigant pel nostre compte els tramvies que apareixen a la foto (en el de mà dreta s'hi veu la xifra 53), comprovem que es un remolc de la sèrie 51-68 procedents de la tracció a vapor, posteriorment renumerats 1651-1668, i l'altre un motor, probablement el nº 10 de la sèrie 1-12 posteriorment renumerats 401-412. Aquests tramvies estaven construïts per Carde y Escoriaza de Saragossa. Els primers elèctrics van començar a circular per Barcelona dos anys abans, el tramvia blau quatre mesos mes tard.

El cotxe motor porta enllaçades la bandera catalana i la bandera belga, per la *Societé des Tramways de Barcelona a San Andrés et Extensions,* concessionària del servei i propietària del material i les instal·lacions.

Horta va ser un municipi independent fins al 1904. La línia venia des de Barcelona sortint de la Plaça d'Urquinaona, per Ausiàs Marc, Girona, Diputació, Roger de Flor, València, Nàpols, Mallorca, Dos de Mayo, Carme (avui Freser), Garrotxa (primer tram de l'actual passeig de Maragall, fins als "quinze") i el camí d'Horta (resto del passeig de Maragall) fins la plaça del Mercat, avui dita d'Eivissa.

Al principi els tramvies circulaven sense distintiu, mes tard amb un rectangle verd fins a l'any 1916 en que s'hi afegeix el nº 46 en blanc sobre verd.

La via va ser d'amplada mètrica fins l'any 1948, que va convertir-se a l'ample normal, abandonant l'estret revolt del pas pel carrer Freser, i seguint Dos de Mayo amunt per arribar al passeig de Maragall a traves del carrer Indústria. La 46 va passar dons a via normal i va seguir funcionant fins l'any 1965.

L'antic traçat del tramvia de vapor procedent de La Sagrera (1883-1901), va ser electrificat per a la línia 47, que va funcionar des del 1905 fins al 1938.

Com reforç de la 46, el 1915 es va establir la 45 fins al Camp de l'Arpa que, amb varies retallades i prolongacions de recorregut no va arribar mai (sobre via mètrica) a la plaça Eivissa. Aquesta 45 va funcionar fins al 1940, i va reaparèixer en via normal el 1952, arribant així a la plaça Eivissa fins al 1968.

La 49 va arribar a la plaça Eivissa, ja amb via normal, l'any 1955 procedent del passeig de Sant Joan, el 1965 des de la Barceloneta i des de les Drassanes l'any 1968, fins a la supressió dels tramvies.

Els últims van marxar de la plaça Eivissa la incívica i trista nit del 18 de març de 1971 (junt amb els de la 51 : Atarazanas / Via Julia), acabant dramàticament, els 99 anys de la primera època dels tramvies a Barcelona.

ATENCIÓ MAQUINISTES

Gm²/₂-121



Es comunica als socis que van fer el curset de per a la locomotora de l'associació, que s'ha posat un quadro de maquinistes a la via d'estacionament nº 5 del dipòsit on es guarda la màquina per a que s'apuntin ordenadament els dies que pensin operar-la. Cada dia un maquinista titular.

Els que van fer curset son :

84 Manuel Fuentes Fernández
95 Jordi Busquets Mirabal
118 Miquel Casablancas Giné
132 Àngela Luís Pairo
133 Albert Moix Casas
134 Josep Coll Jordà
147 Josep Torrent Mínguez
148 Rubèn Escolano Sánchez.
150 Francesc García Lirola

N'hi ha d'altres maquinistes també autoritzats per la Junta Directiva.

La tasca del maquinista comprèn la sessió completa, des de primera hora fins a l'hora de plegar, implicant totes les operacions, des de posar-la en marxa traient-la de la seva via de dipòsit, posar benzina, repassar, neteja, etc., Fer les maniobres i circulacions que se l'hi assignin, fins a tornar-la a estacionar al mateix lloc.

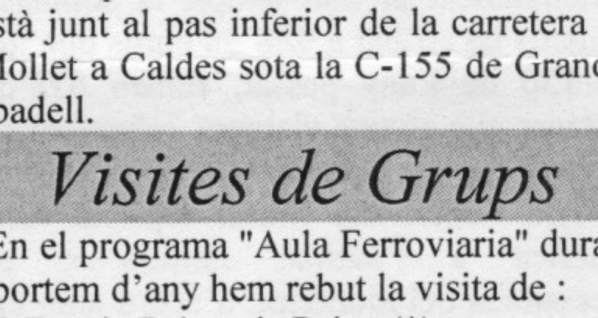
El maquinista titular pot cedir-la en un moment donat a un altre maquinista autoritzat, mantenint-ne però, la titularitat de la sessió.

Al mateix quadro de maquinistes també s'hi ha d'apuntar la contraprestació, que pot ser una jornada d'atenció a viatgers (despatxar o picar bitllets, acomodar), treballar un dissabte (aprox. 4 hores) a la brigada de via i obres, o un altre tipus de feina que es proposi i sigui acceptada per la Junta Directiva.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **HobbyTren** nº 133 (per suscripció).
- **Informe Anual 2003** - Renfe.
- **Memòria 2003** - FGC.
- **Novembre 2004** - Cornellà.



- Operacions -

Desdoblament de travesses a la secció segona (corbes del Pi Gran).

Construcció d'un embornal sota la boca de descàrrega de l'aiguada.

Construcció d'un bagul per a magatzem en forma d'andana entre les vies 7 i 8 del dipòsit.



Lloc on, fins que s'hi cagui la mosca, ens trobem ara per esmorzar els dissabtes, a les 8:30 h. Està junt al pas inferior de la carretera C-59 de Mollet a Caldes sota la C-155 de Granollers a Sabadell.

Visites de Grups

En el programa "Aula Ferroviaria" durant el que portem d'any hem rebut la visita de :

12/03 Escola Palau, de Palau (*).
05/05 Escola Sda.Familia, de Sta. Perpetua.
07/05 Escola bressol Els Pins, de Sta. Coloma.
14/05 Escola Xarau, de Cerdanyola.
20/05 IES El Castell, d'Esparreguera.
21/05 CEIP Can Roca, de Castelldefels.
11/06 Esc. bressol Sant Jordi, de Canovelles.
16/06 Escola bressol Patufet, de Palau (*).
17/06 CEIP J.Mª. Folch i Torras, de Palau (*).
08/07 Club Falcons, de Sabadell.
26/10 Col·legi Sagrat Cor, de Montcada.
12/11 Col·legi La Farga, de Valldoreix.
17/11 1er Grup de Jubilats, de Senmenat (*).
18/11 2on Grup de Jubilats, de Senmenat (*).
24/11 Grup de Jubilats, de Terrassa.
(*) Per invitació municipal.

Primavera...

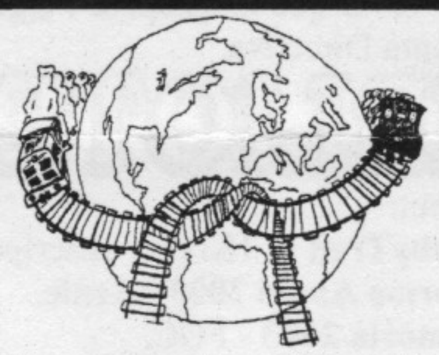
Des de l'EGRD (Ens Gestor de Recursos Dinàmics) del Tren de Palau, s'està estudiant la conveniència de programar una tongada d'exercicis d'aprofundiment personal en la mística ferroviària, per als esperits descarrilats dels associats que així ho creguin necessitar.

Acollits pels monjos de l'ordre benedictina del monestir de Montes Claros, pròxim a la línia de La Robla, la peregrinació cap al nord de la península ibèrica, i la tornada cap a casa, s'haurà de fer preceptivament en els trens de la RENFE i de la FEVE, sense possibilitat de comprar butlles dispensatòries. Queda dit.

diumenge 14 de novembre de 2004

ELS TRENS PETITS HAN FET UNA JORNADA SOLIDÀRIA

Jornada de la "via 0"



Coordinats per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, els trenets dels parcs de :

- Can Mercader, de Cornellà.
- Caramar, del Masnou.
- Castell de l'Oreneta, de Barcelona.
- L'Estació, de Castell d'Aro.
- L'Hostal del Fum, de Palau-solità i Pl.
- Maldonado, de Riba-roja del Túria.
- Municipal, de Fornells de La Selva.
- Ribes Roges, de Vilanova i La G.
- Vallparadís, de Terrassa.

han participat en la jornada.

L'aportació dels viatgers es destina a una organització benèfica del poble, seleccionada per la regidoria d'afers socials.

Recordem que l'any passat la resposta al Tren de Palau va ser tan minsa (només 150 euros), que es va decidir guardar-la per a juntar-la amb la del present i així arribar a una quantitat mes important. Aquest any, degut principalment al bon temps, la solidartat dels visitants ha arribat a 488'50 euros que junt amb els 150 de l'any passat, sumen 638'50. Cal destacar que alguns viatgers, refusaven el canvi en veure de que es tractava.

Ara només cal lliurar aquesta recaptació benèfica a l'entitat, família o persona necessitada del municipi, d'acord amb el criteri de la regidoria entesa en el tema.

Difusió

S'està treballant en diferents suports per a la difusió dels continguts, activitats i propòsits de l'associació.

Aquests son els següents :

Un nou tríptic imprès en offset de disseny avançat amb fotografies en color. Cada soci en rebrà un, i seria desitjable que tothom en demanés uns quants per distribuir-los entre amics i persones que pugui interessar.

Un CD-ROM contenint arxius d'imatge tipus pdf corresponents als 8 butlletins apareguts de "Informatiu Tren de Palau", els 75 primers fulls "Extensió Via 4", totes les felicitacions de Nadal, tríptics i cartells editats per l'associació, així com articles publicats a les revistes "HobbyTren", "Maquetren", "Via Libre", "Doble Tracción", i la premsa local "Butlletí d'Informació Municipal", "Palau Informatiu", "L'Alzina" o el comarcal "Diari de Sabadell". També hi haurà una selecció de fotografies. La finalitat d'aquest CD es que tots puguem compartir el petit fons que explica la evolució de l'entitat en el temps. Estarà disponible, a preu de cost, per als socis que el demanin. També es preveu compilar un altre CD (aquest només per a ús intern) amb a la documentació essencial de l'entitat: normes, estatuts, reglaments, actes, memòries anuals.

Una nova pàgina WEB actualitzada, en la que s'explica, en tres idiomes i múltiples enllaços entre les seccions, la raó de ser de l'associació, forma de funcionament, activitats i projectes, tant de tipus tècnic com d'imbricació social. Estarà a la mateixa adressa : www.trenpalau.com

Una col·lecció oberta de targetes postals fotogràfiques del Tren de Palau, organitzada per temes concrets com per exemple: Material, Circulació, Instal·lacions, F.C. Mollet-Caldes, etc. Agrupades en sobres monotemàtics de 5 unitats, serà un objecte de col·lecció, com també, junt amb el tríptic, el cartell i la miniatura de l'aiguada, per usar-lo en les relacions públiques que fan els socis per a la promoció de l'entitat. Aquestes postals estaran disponibles des de l'associació i també a traves dels circuits de distribució, "mercadillo", etc...

Amb tot això, es vol proporcionar elements addicionals per estimar encara mes el Tren de Palau, i posar a l'abast dels socis un material per contribuir a la seva difusió.

MUSEO DEL FERROCARRIL MFP PONFERRADA

N'hem comptat fins a set, de les deu famoses locomotores americanes 1-3-1T (Baldwin/1919), que junt amb altres de valencianes (Macosa/1950-56) o alemanyes (Krauss/1920), amb ténder sistema Engerth, estan podrint-se a Sol i serena, en l'espai que abans ocupaven les vies d'enllaç entre el ferrocarril de Ponferrada a Villablino i l'estació de Renfe a Ponferrada. Ara es com un abocador dels nous barris que s'hi fan als antics terrenys del tren.

A la llotja del Museo del Ferrocarril si conserva (d'aquella manera: pintat sobre el rovell, però amb molta pompa i purpurina) totalment inútils, alguna d'aquelles màquines, que no representen ni la ombra del que va ser un mon que alguns encara vam arribar a conèixer fa uns 30 anys.

La línia museística i el seu guió, van per camins que es perden entre el que es essencial i el que es purament anecdòtic, usant un llenguatge modulat en clau actual que, per ser assequible a tothom, com orientat a un públic de nivell molt bàsic, no aconsegueix connectar amb aquell univers definitament perdut.

Qui ha conegut el P.V. i ara veu el que l'hi explica el museu, com l'urbanització i les avingudes ocupen els espais del tren, amb els cadàvers de les màquines abandonats a l'expoli entre pixats i deixalles, no pot reconèixer en absolut aquell paratge bucòlic amb l'atmosfera que es creava per la tarda, quan el Sol s'amagava darrera les arbredes del dipòsit i dels tallers, en mig d'un munt de fumejants locomotores dispostes a treballar 24 hores al dia, 6 dies cada setmana durant mes de 60 anys.

El Sol, immutable continua amagant-se cada dia pel mateix punt, però aquelles arbredes i els tallers ja no hi son; han estat substituïts per un McDonalds i un multicine.

Però la desfeta ferralla d'aquelles màquines segueix al mateix lloc, i entre la malesa, rep encara, cada tarda, els darrers raigs del mateix Sol.

Al museu t'expliquen una història que no es aquesta. Sembla com si, amb lo poc que tenen ja fos molta cosa. En tenen prou pels quatre sous que n'han de sortir a final de mes, sense complicar-se amb els trens vius, perquè ells son d'un altre mon.

Es vergonyós que aquella nombrosa família de màquines (deu d'elles germanes bessones), havent pogut arribar funcionant fins als anys vuitanta del segle vint, gràcies al tracte impecable dels seus mecànics i operadors; havent estat elements determinants per al desenvolupament de la comarca, s'hagin de veure abandonades en tan miserable estat. El que queda ja no es pot restaurar, ni vendre, ni regalar.

Han lluitat i vençut en totes les batalles del treball i de l'esforç... menys en la darrera, la econòmica i legalista que no era la seva, la única en la que, potser, necessitaven una mica d'ajuda. La desfeta es terrible. El paisatge després de la batalla, hauria d'entristir fins als mes insensibles.

Adéu velles locomotores, aquest es l'homenatge que us dona el poble al que heu servit. Moltes de vosaltres heu dut els noms de persones (entre les que hi ha catalans il·lustres com l'enginyer Esteve Terrades i el polític Francesc Cambó) que van ser capaces de fer juntar capitals amb iniciatives de progrés, traient la regió de la pobresa. Jo, que junt amb altres companys hem vingut tantes vegades des de terres llunyanes, sense tenir-hi res a veure, us en dono les gràcies. Els altres, els vostres, ja ho veieu.

Jordi Marin.

12 Aniversari del Tren de Palau

Dissabte 13 de novembre ha fet 12 anys d'aquell fred matí de dissabte en que, a quarts de nou del matí, es començà a muntar via.

Amb la data anunciada com "jornada de portes obertes", a banda dels que venim els dissabtes a treballar pel tren o material particular, aquest any només hem rebut la visita d'un simpatitzant -un-, que a l'hora es soci de Cornellà i de Barcelona.

La Junta Directiva felicita a tots els membres del Tren de Palau i resta oberta per a rebre'n els merescuts homenatges que l'hi corresponguin, a l'hora que els demana disculpes per no haver atinat a organitzar cap acte commemoratiu especial.

FE D'ERRADES

A la felicitació de Nadal, que ve junt amb aquest EV4, hi diu XIè en lloc de XIIè aniversari. Lapsus editorum. Son 12 anys.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 78 - gener 2005

Tan sols conec dues coses que realment poden ser infinites: l'Univers i l'estupidesa humana. Encara que, de la primera, no en tinc la plena certesa. Albert Einstein.

Subvenció

L'ajuntament, reunit en sessió ordinària de Junta de Govern l'11 de novembre passat, per l'acord 6.44 ens ha atorgat una subvenció de 1.041'25 euros amb càrrec a la partida 40400/451/489.0 del pressupost de l'any 2004.

Com en altres anys, aquesta subvenció es per a la compra d'una part dels materials que, justificats amb factures, fem servir per a la conservació de les instal·lacions ferroviàries del Parc de l'Hostal del Fum.

CALENDARI 2005

- Tren de Palau -

- **a partir del 8 de gener** : dissabtes de 9 a 14 h, la brigada de Via i Obres construeix, repara i conserva les instal·lacions del tren. Hi ha moltes formes de participar, i cada soci pot trobar-hi la seva.
- **a partir del 9 de gener** : diumenges o festius, de 11 a 14 h, exhibició de maniobres amb circulació de trens i tramvies, obertes a la participació el públic en el rol de viatgers. Els segons i quarts diumenges son "dies de vapor". Qualsevol soci, d'acord amb les seves possibilitats, hauria de saber quin paper actiu hi pot fer.
- **dissabte 5 de març** : Assemblees Generals Ordinària i Extraordinària de Socis, per a la renovació dels càrrecs de la Junta Directiva i aprovació de la revisió dels Estatuts Socials.
- **dissabte 11 de juny** : La Nit del Tren XII.
- **després del diumenge 26 de juny** : TANCAT PER VACANCES, juliol i agost, fins al ...
- **dissabte 27 d'agost** : Festa Major de Palau - Jornada de Portes Obertes- inici de la temporada 2005-2006.
- **dissabte 12 de novembre** : XIIIè aniversari del Tren de Palau.
- **en dies laborables** : sota demanda d'escoles i grups, sessions concertades del programa "Aula Ferroviària".
- **i altres** activitats que, a hores d'ara, no es possible preveure.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 5 - Caldes de Malavella.
- **El Correu de l'Oreneta** nº 48 - CEMVBiS.
- **El Fanal** nº 14 - Navarcles.
- **HobbyTren** nº 134 - (per subscripció).

Correspondència

Benvolguts Jordi i Pere,

He pogut llegir fa poc el vostre full informatiu Extensió Via 4, i us volia fer un petit comentari de felicitació per l'article d'en Jordi sobre el museu del ferrocarril de Ponferrada.

Em sembla que hi han dues coses molt destacables en l'escrit: una és que expressa perfectament com una suposada iniciativa de recuperació ha estat incapaç de recuperar i reproduir l'ambient d'aquella explotació, avui definitivament perduda. I l'altra és que el patrimoni ferroviari es troba constantment amenaçat per grups d'interès quin objectiu no és la recuperació i conservació de la història sinó la capitalització d'aquesta nostàlgia i la seva utilització per a captar recursos econòmics i notorietat, que s'inverteixen en projectes banals, concebuts apressadament, o que pretenen, en el pitjor dels casos, amagar i justificar altres operacions de caire urbanístic generadores de més beneficis econòmics.

Ras i curt, tot es fa pensant en el diner i el curt termini. I els museus ferroviaris no se n'escapen. Es doncs comprensible que una primitiva idea de recuperació del patrimoni ferroviari comenci a pervertir-se de despatx en despatx (que als despatxos n'hi ha molts, de perversos) i acabi transformant-se de cavall en camell, que, com sabeu, és un cavall dissenyat per una comissió.

En les comunitats autònomes afavorides amb l'arribada de fons europeus (FEDER, MINER, INTERREG, etc.) proliferen els projectes de centres d'interpretació, museus actius, tallers d'activitats recuperades, centres de dinamització rurals, i altres bajanades que ben poques vegades tenen al darrera un pla de viabilitat empresarial seriós (encara que compti amb ajuts públics). Molt sovint, el gruix de la inversió serveix per a finançar una parida arquitectònica o unes obres que beneficien als constructors que controlen el mercat local i tenen vincles més que evidents amb els polítics i decisors.

En fi, no em vull fer pesat, però ens trobem davant del vell síndrome de generar el benefici durant la construcció, a curt, i despreocupar-se'n de l'explotació. Això ja ho van inventar els que van fer el Santander-Mediterráneo...

L'experiència recollida pels que hem participat en el projecte Ecorail a Castilla y León abunda més i més en tot això.

En les explotacions ferroviàries en servei, també passen coses semblants: el regust de moltes línies de via estreta i la seva inconfusible imatge molt més íntima, propera i familiar que la de la via ampla s'ha perdut sota el pes de grans inversions que han transformat -massa- l'entorn de les estacions. Se m'acut com exemple l'estació d'Igualada, d'FGC, o la de Martorell-enllaç, però també la de Dénia (FGV) o les remodelacions del cinturó ferroviari d'Oviedo... Tanmateix és possible modernitzar i millorar la funcionalitat de les estacions sense tocar-ne la seva atmosfera i regust primigenis. Per Europa hi han uns quants exemples.

Sembla, però, que és possible defugir aquesta tendència i arribar a tenir projectes museístics i de recuperació del patrimoni ferroviari, que assoleixin la finalitat prevista pels seus primers promotors. Al menys, en altres parts del món sembla possible. Les receptes per a tenir èxit, però, les haurem d'anar cuinant entre tots. I ningú de fora ho farà per nosaltres.

Ben atentament,

Joan Carles Enguix

Eleccions a Junta Directiva

Com es veu en el Calendari d'activitats previst per al 2005, a l'Assemblea General de Socis programada per al dissabte dia 5 de març, s'ha de procedir a la renovació de tots els càrrecs de la Junta Directiva. Queda dons obert el terme de presentació de candidatures fins al mateix moment de la votació.

Qualsevol soci amb capacitat legal, pot formar una candidatura presentant-se a l'assemblea amb una llista de socis per a cobrir els càrrecs de president, secretari, tresorer, i les vocalies adients al seu programa.

Els candidats que vulguin usar els medis de l'associació per enviar propaganda electoral als socis, podran fer-la incloure en la tramesa postal de l'EV4 corresponent al mes de febrer.

També es pot fer ús del taulell d'anuncis de la via 4 al dipòsit de Can Boada-Enllaç.

WEB

Català - Español - English

Des de principis de desembre hem actualitzat substituint totalment, el nostre portal d'informació a la xarxa Internet :

http://www.trenpalau.com

El canvi suposa la renovació complerta del disseny, funcionalitat i continguts. Els que hi han treballat, un munt d'hores, finalment n'estan satisfets; creuen haver aconseguit els objectius i consideren que està a l'alçada de l'associació. Visiteu-la i doneu-la a conèixer.

TRÍPTIC

Junt amb aquest EV4 nº 78, hi trobareu un exemplar del nou tríptic editat per l'Associació. És un dels elements per a la promoció de l'entitat, juntament amb les postals que s'estan preparant, el cartell de la Big Viñas al costat de l'aiguada i el portal d'Internet. Fóra bo que tothom en demanés uns quants per a fer-los arribar a persones que pugui interessar que ens

coneguin i als aficionats. No son pas per a repartir indiscriminadament com la propaganda que es tira a les bústies. Cal seleccionar una mica promocionant l'atractiu del poble i el parc, buscant possibles nous socis o col·laboradors.

Salutacions a tots,

Darrerament hem vist com augmenta l'interès de la societat en general pel dia a dia del ferrocarril. Ens ha sorprès molt gratament com diverses entitats de diferents sectors i objectius s'han reunit a Barcelona per redactar un manifest en defensa del ferrocarril tot demanant que l'administració aposti per aquest mitjà de transport.

La Federació ha sigut convidada a adherir-se a aquest manifest i en la passada reunió de junta vàrem acordar fer-ho al constatar que els seus continguts son assenyats i en la línia del que tots nosaltres defensem.

Es per això que us fem arribar el contingut del manifest, per al vostre coneixement i dels vostres associats.

Cordiament,

Albert Cuscó i Daroca

Secretari de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril.

MANIFEST

Considerant ...

la insostenibilitat de l'actual sistema de transport a Catalunya amb un creixement sense límit del vehicle motoritzat i les seves cada cop més greus conseqüències: ambientals, econòmiques, saturació viària, pèrdua de vides humanes, la importància actual del ferrocarril, dins el sistema global de mobilitat en transport públic col·lectiu, reconegut ara ja per les administracions públiques amb la reincorporació de sistemes ferroviaris urbans i de superfície, com ha estat la recent implantació del tramvia a la Regió Metropolitana de Barcelona, la funció insubstituïble dins la ciutat moderna del metro, com a sistema ferroviari soterrat de gran capacitat, les possibilitats, encara poc explotades, del ferrocarril en serveis de rodalies i regionals, les immillorables condicions del ferrocarril, tant per a determinats transports de mercaderies com per raons d'accessibilitat als centres urbans i, fonamentalment pels recursos i dispositius d'intermodalitat entre sistemes.

Constatant ...

que el tren és un sistema de desplaçament sostenible (de baix cost, economitzador de recursos energètics, descongestionador de l'espai viari urbà i periurbà, de bon comportament ecològic en comparació amb altres mitjans), que bona part d'aquestes excel·lències han estat històricament limitades conceptualment, principalment pel poc reconeixement social que han tingut els sistemes ferroviaris envers d'altres mitjans, i del cotxe en particular, però que també estan limitades per una crònica mancança d'aquella inversió pública i de coordinació funcional que el ferrocarril necessita, cosa que fa que sigui un sistema encara mal integrat per a atreure usuaris de forma més generalitzada en el conjunt del territori, i, per tant, que la xarxa global de transport públic col·lectiu no està prou ben articulada per a fer del desplaçament de les persones una activitat habitual que resulti segura, còmoda i eficient, una progressiva decadència formal del mode ferroviari en el seu conjunt, tant quant a mercaderies i viatgers com pel que fa a infrastructures i estacions, que s'agreuja perquè encara resta per desenvolupar una xarxa potent de rodalies i regionals.

Es proposa ...

que totes les administracions competents considerin novament les possibilitats que ofereixen tots els sistemes ferroviaris i entenguin que cal revitalitzar la seva funció d'estructuració territorial i de servei social, que es procedeixi a una reestructuració de la xarxa global de mobilitat mitjançant sistemes de transport públic col·lectiu per a la totalitat de Catalunya, conservant qualsevol mode de transport existent, convenientment readaptat a les circumstàncies, que el govern català elabori un pla de transport ferroviari integrat en un pla integral de la mobilitat a Catalunya que tingui com a objectiu canviar l'actual distribució modal de transport en benefici dels sistemes ferroviaris i del transport públic en general, i que faci possible que en arribar a l'any 2020 el 30% dels desplaçaments de persones i mercaderies s'efectuïn en ferrocarril, propiciant la corresponent disminució del trànsit viari a Catalunya, tenint present els objectius de transferència de càrrega de la carretera al ferrocarril continguts en el Llibre Blanc de Transports de la UE així com l'ineludible compromís de Catalunya en el compliment del Protocol de Kioto, que, així, Catalunya sigui capdavantera en la definició d'un model eficient i ecològic de la mobilitat, cosa que, de moment, passa indefectiblement pel ferrocarril i el transport públic, que s'analitzi la viabilitat de la recuperació d'aquells traçats ferroviaris tancats al servei –només a Catalunya sumen més de 500 km – posats al dia quant a infrastructura i operació.

I finalment, es demana ...

Afrontar seriosament, i de forma global i urgent, totes les qüestions relacionades amb la mobilitat, en clau sostenible i segura, posant sobre la taula el ferrocarril (tren – metro – tramvia) com a eina bàsica i fonamental de millora de l'accessibilitat, de l'equitat social i de la preservació del medi ambient.

Redactar un pla d'actuació en el ferrocarril, emmarcat dins d'un pla de millora del transport públic a Catalunya, que tingui com a objectiu bàsic el canvi de distribució modal en favor dels modes ferroviaris i del transport públic, internalitzant els costos externs de cada un dels modes de transport per tal de fer-ho possible.

Tornar a fer del ferrocarril un servei públic d'accessibilitat universal i de preu assequible, les infrastructures i serveis del qual segueixin sent de propietat i gestió sota control públic, impulsant un profund debat sobre el model ferroviari amb la societat civil.

Procedir a una revisió de la política tarifària del ferrocarril per a recuperar usuaris en els serveis de mitja i llarga distància complementant-ho amb una correcta adequació dels horaris a les necessitats reals de la demanda, reduint al mínim els temps d'espera en les estacions de transbord.

Promoure la intermodalitat dels ferrocarrils amb tots els altres sistemes de desplaçament de les persones, principalment dins els entorns urbans: tren-metro-tramvia amb bus urbà/interurbà o peu/bici, "park & ride" i en el futur amb el "carsharing".

Fer del ferrocarril el principal sistema de transport, tant per a persones com per a mercaderies, que garanteixi la millor vertebració del territori, i que els altres sistemes, igualment imprescindibles, en constitueixin els dispositius complementaris.

Que les inversions que comporta el TAV no siguin excloents de les destinades al sistema ferroviari convencional, considerant-lo com un altre mode de transport que poc té a veure amb l'anterior.

Optimitzar la capacitat de la infrastructura ferroviària existent (escurçament de cantons, circulació de mercaderies per la nit, etc) mitjançant les adequades millores tecnològiques i organitzatives.

Actuar amb celeritat, doncs la immediata saturació dels sistemes de mobilitat (de tots ells) a les àrees metropolitanes de forta concentració, i els compromisos mediambientals (principalment el Protocol de Kioto), donen un marge temporal mínim per redreçar la situació.

Totes aquestes accions hauran de repercutir en una millora de la qualitat de vida de les persones, un increment de l'eficàcia, de l'equitat social i de la sostenibilitat, en el camí que indica el Llibre Blanc del Transport de la UE i del que es deriva del ferm compromís de compliment del Protocol de Kioto.

Barcelona, 14 d'octubre de 2004

ESTATUTS

Dintre de la mateixa reunió del dissabte dia 5 de març, es celebrarà una Assemblea Extraordinària per aprovar, si s'escau, una revisió dels estatuts socials.

La comissió d'Estatuts constituïda en la reunió de la Junta Directiva del 17 de juliol passat, formada pels socis Pere Mula, Manuel Fuentes i Jordi Gill, per analitzar la possible afectació de la darrera Llei d'Associacions 7/1997 de 18 de juny, comprovant que la primera revisió dels estatuts fundacionals del 28 de maig de 1992, aprovada per l'assemblea del 25 de març de 1995, no figura inscrita en el registre oficial, ha procedit a una nova redacció amb les correccions oportunes, d'acord amb els documents estatutaris i la nova llei, per a la seva aprovació per l'Assemblea. Aquesta comissió tindrà disponible, a partir de finals de gener, una còpia dels estatuts actuals i dels proposats, per a l'examen dels socis.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com

nº 79 - febrer 2005

Si mai heu estat en el perill d'una guerra, en la solitud de l'empresonament, en l'agonia de la tortura, en el cargolament de la fam, teniu més sort que 500 milions de persones.

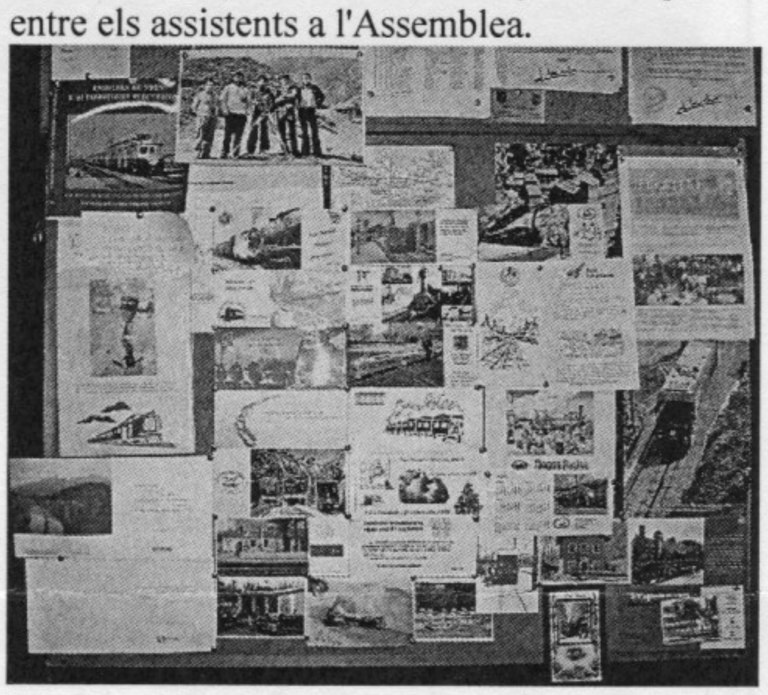
BIBLIOTECA



Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 28 · Reus.
- **Butlletí** nº 42 · El Masnou
- **Carril** nº 61 · AAFC Barcelona.
- **Gener 2004** · Cornellà.
- **HobbyTren** nº 135 · (per suscripció).
- **Informa** nº 55 · Museu de Madrid.
- **Informa** nº 55 · Museu de Vilanova.

També hem rebut nadales i material gràfic com calendaris, targetes i cartells que els trobareu relacionats en la Memoria Anual d'Activitats que, com cada any es repartirà entre els assistents a l'Assemblea.



Assemblea General Extaordinaria de Socis

Dissabte dia 5 de març a les 18:30 h.
Can Cortès c/. Camí Reial, 56
Palau-solità i Plegamans

Adjunt a aquest EV4, els socis trobaran la convocatòria, targeta d'assistència i delegació de vot.

- Ordre del dia -

1. Lectura i aprovació, si s'escau, de l'acta de l'Assemblea anterior.
2. Lectura i aprovació, si s'escau, de la memòria d'activitats de l'any 2.004.
3. Examen i aprovació, si s'escau, dels resultats de l'exercici econòmic de l'any 2.004.
4. Elecció de la nova Junta Directiva.
5. Examen i aprovació, si s'escau, del pressupost per a l'any 2.005.
6. Examen i aprovació, si s'escau, de la revisió dels Estatuts Socials.
7. Examen i aprovació, si s'escau, per integrar-se a la "Federación Española de Amigos del Ferrocarril".
8. Precs, preguntes i altres acords que proposin els socis.

Degut al tipus de reunió, és molt important que els qui, per la raó que sigui, no assisteixin a l'Assemblea, es facin representar per un altre soci, donant-l'hi la seva delegació de vot, o enviant-la per correu a la seu social, signada pel titular i posant el nom del seu representant.

Un cop acabada l'Assemblea es celebrarà el tradicional Sopar de Germanor en un reconegut restaurant de la vila. Per a fer la reserva s'ha d'avisar a en Josep Guerrero, o a la seva esposa na Beneta Pardo. Si no els veieu personalment, els podeu trucar, a les 9 del vespre, al telèfon particular de casa seva, nº 93 864 41 22.

El Túnel de Can Boada

A finals d'any hem tingut ocasió d'examinar el projecte constructiu de l'esperat túnel.

Es tracta d'un voluminós treball de 200 pàgines en format DIN A3 dut a terme per una empresa especialitzada en obra civil i signat respectivament per un arquitecte d'obres públiques i un enginyer de camins, canals i ports.

A primera vista semblava que hauria hagut de ser tot molt mes trivial, però les normatives actuals en matèria de seguretat i salut no son per a fer bromes, i el cas d'un túnel de les característiques del nostre, en un parc públic i per a un ús lúdic, es un cas especial que ha requerit un estudi acurat sense deixar-se res.

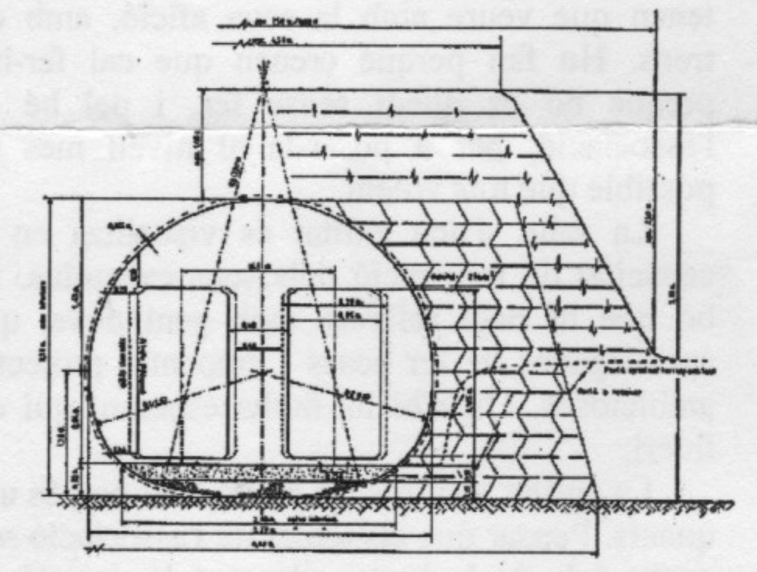
De fet, el primer inconvenient es va produir ara fa un any i mig, a l'hora d'anar a començar la obra. L'empresa constructora es va trobar que disposava dels planos aportats per nosaltres, molt complerts i detallats, però que també necessitava un projecte complert amb tots els càlculs estructurals i la prevenció de riscos amb responsabilitat signat per arquitectes i enginyers especialitzats.

Això va comportar que l'ajuntament demanés, i obtingués aprovat amb el vot favorable de tots els grups municipals, un pressupost especial per a la confecció d'un projecte tècnic complert. Ara ja està enllestit, i es un bon treball, qui ho havia de pensar !!

Hi es tot, des dels càlculs per a l'estructura metàl·lica del túnel, els ferros encofrats, les formulacions del ciment armat, la qualitat i el control dels materials de construcció, les deixalles d'obra, les màquines, les eines i la indumentària dels treballadors fins arribar al detall de l'homologació dels guants !!.

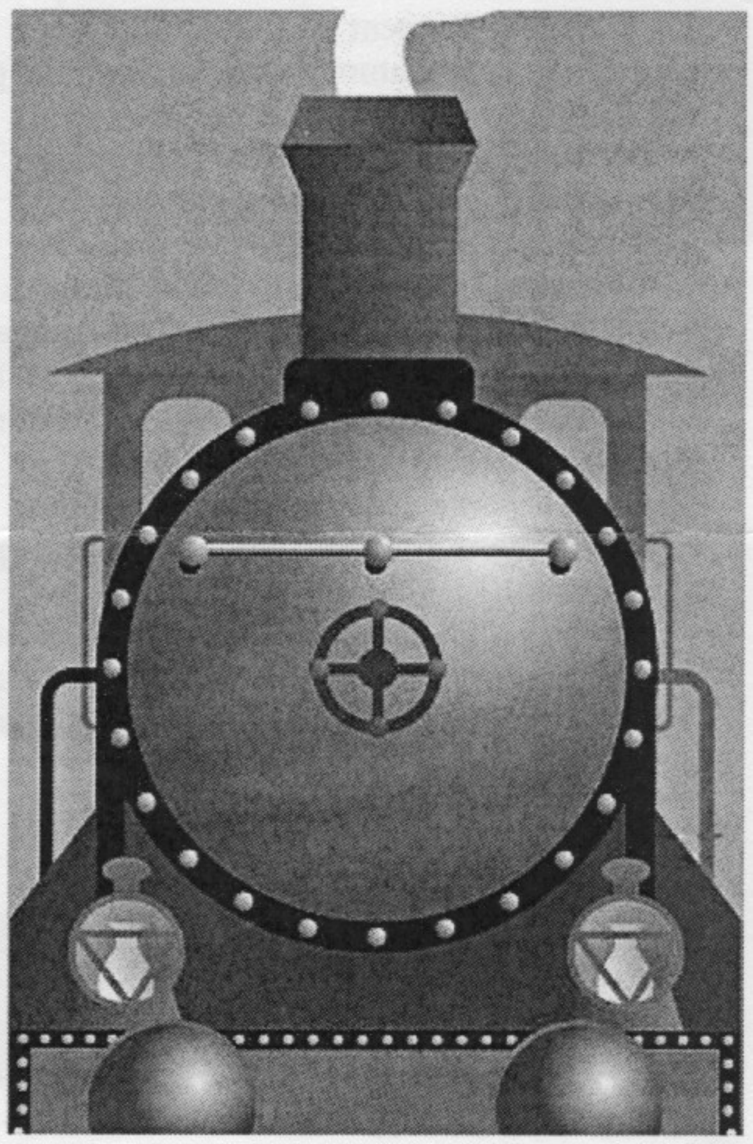
Podem dir que tindrem un túnel que serà fet amb totes les benediccions exigibles a aquest tipus d'obra, i que per aquest cantó podrem estar contents d'haver-se fet les coses ben fetes, amb tots els ets i els uts.

Ara només ens queda esperar que l'empresa compromissària del conveni municipal pugui començar les obres el mes aviat possible, i que aquestes es facin sense cap inconvenient en el temps planificat de 8 setmanes.



TREN de PALAU

EL MÉS PETIT DELS GRANS TRENS



Visiteu la nostra WEB
WWW.TRENPALAU.COM
i doneu-la a conèixer !!

Eleccions a Junta Directiva

Com ja sabeu, en la pròxima assemblea general de socis del 5 de març, s'ha d'escollir la Junta Directiva que haurà de dirigir l'Associació els quatre anys següents.

Per molt bé que ho hàgin fet els actuals membres de Junta, s'ha de tenir molt clar que l'Associació és l'Assemblea de socis, i que la Junta no és res mes que un grup de persones en qui l'Assemblea delega la capacitat executiva necessaria per al compliment dels seus acords. La finalitat de la Junta no es dons "manar", ni la seva vocació "el poder".

Correspon a l'Assemblea anar canviant les juntes directives per evitar que recaigui sempre sobre les mateixes persones "cremant-les" per a "fer funcionar" l'Associació.

Cal pensar que els membres de la Junta també son aficionats al ferrocarril i que, sovint, es veuen empesos a fer tasques que poc o res tenen que veure amb la seva afició, amb els trens. Ho fan perquè creuen que cal fer-ho, perquè no es quedi sense fer, i pel bé de l'associació, per a posar-la al nivell mes alt possible que tots volem.

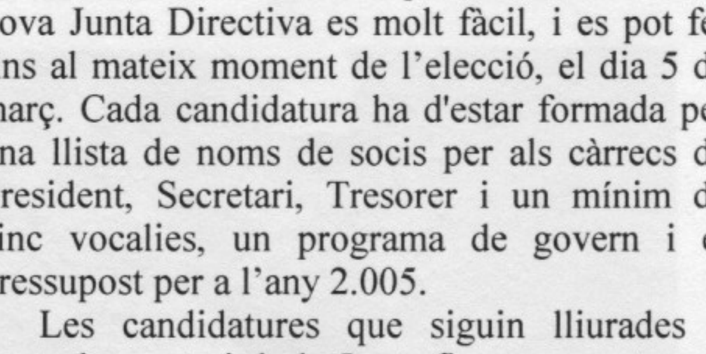
La salut d'una entitat es visualitza en la capacitat de renovació dels seus executius. És bò que hi hagi referesc amb gent nova, que aporti ganes de fer coses i empentar projectes ambiciosos. Qu n'hi ha molts esperant qui els lideri.

La entitat son tots els socis, i no només uns quants. Pensar que els temes de l'associació son coses dels de la junta, adoptant la posició de mirar-s'ho des de fora, com d'estar de visita, es negar-se un mateix com persona sociable i abusar dels altres.

Presentar candidatures per a la elecció d'una nova Junta Directiva es molt fàcil, i es pot fer fins al mateix moment de l'elecció, el dia 5 de març. Cada candidatura ha d'estar formada per una llista de noms de socis per als càrrecs de President, Secretari, Tresorer i un mínim de cinc vocalies, un programa de govern i el pressupost per a l'any 2.005.

Les candidatures que siguin lliurades a l'actual secretari de la Junta fins a una setmana abans de l'assemblea, seran exposades al taulell d'anuncis; els seus candidats a president tindran el dret d'examinar tota la documentació de l'entitat, i podran disposar d'un conjunt de sobres confegits amb les adreces dels socis per a ús electoral.

Ànim, i fem que l'associació no tan sols representi formalment, si no que realment s'assembli cada dia mes a tot el conjunt social que la constitueix.



A principis d'any, concretament des del 6 de gener, s'ha treballat en tornar a muntar (de forma provisional) la via 1 de la secció primera, entre Can Boada i Can Boada-Enllaç.

Pot sorprendre la instal·lació d'aquesta via en un tram que porta 18 mesos desmuntat i fora de servei esperant el començament de les obres del Túnel de Can Boada, però en les coses dels trens, els que ja portem uns quants anys en l'afició estem acostumats a veure accions d'aquesta mena i ens ho podem esperar tot.

En l'operació s'ha posat en pràctica l'ús d'un pòrtic grúa de propietat particular d'en Pere Mula, adaptat com a transportador de cupons de via, que simplifica notablement el treball, evitant haver de fer esforços físics considerables. Finalment la intel·ligència ajuda la musculatura, es nota que pàssen els anys. Tan de bo l'haguéssim tingut el dia que vam desmuntar la via a corre-cuita.



Veient que hem tornat a muntar la via en el lloc on ha d'anar el túnel, algú pot pensar que el túnel de Can Boada no es farà, que ens hem cansat d'esperar, que hem perdut la fe, o que encara n'hi ha per molt de temps.

Res d'això es veritat, tot el contrari. L'inici de les obres sembla cada dia mes a prop, i el fet d'haver muntat la via, en principi no ha de suposar cap idea negativa, si no que mes aviat només es tracta de comprovar que amb l'ajuda del pòrtic transportador de via, es molt fàcil i no costa cap esforç muntar i desmuntar.

Si d'aquesta forma, encara que de forma provisional, el material ferroviari pot tornar a arribar a l'estació de Can Boada, que junt amb tota la secció primera de via doble es troba fora de servei des del mes de juny de l'any 2003; recuperarem per al tren l'ús d'un espai propi, evitant així la degradació de les instal·lacions i la inherent imatge d'abandó que actualment es dona en aquesta part del parc.

ACTA DE LA REUNIÓ DE JUNTA DIRECTIVA DEL 15 DE GENER DEL 2005

- extracte simplificat -

Una còpia complerta i detallada es troba al taulell d'anuncis de la via 4.

Reunits en sessió ordinària, un cop llegida i aprovada l'acta de la darrera reunió es prenen els següents acords :

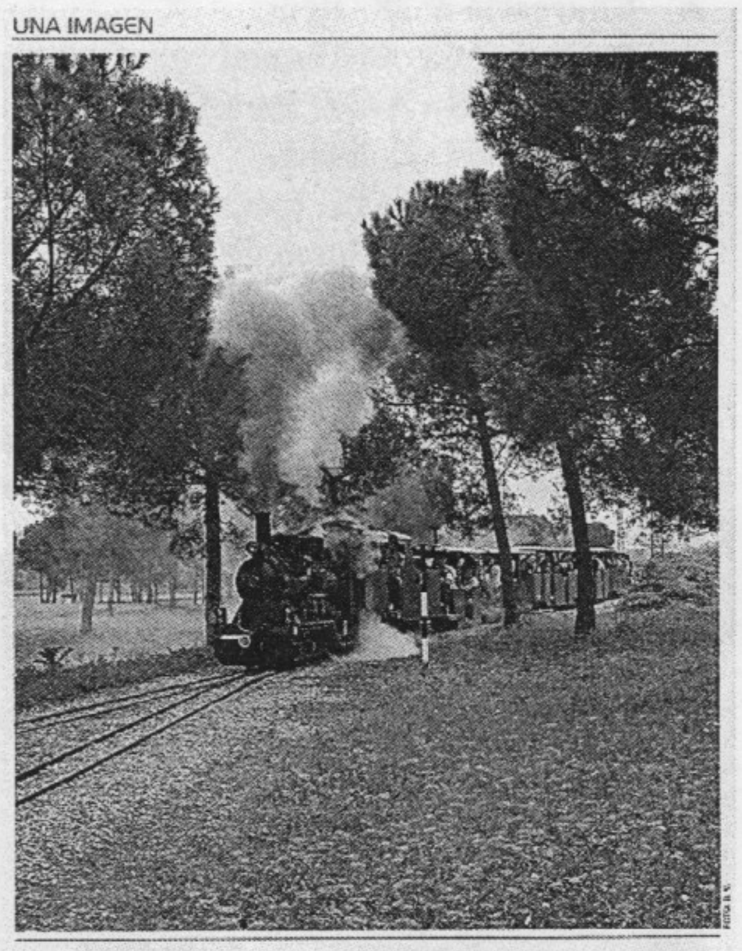
1. Presentar per a la seva aprovació a l'Assemblea General la revisió dels estatuts duta a terme pels membres de la comissió.
2. Acceptar l'alta com a soci numerari amb el nº 152 en Pascual Díaz Carranza.
3. Delegar a en Joan Puig la coordinació dels suministres i treballs exteriors per a perllongar la marquesina de coberta de les vies 7 a 12.
4. Delegar a en Jordi Valero el projecte d'una biga de gelosia en forma d'arc i taulell inferior per al pont nº 2.
5. Presentar per a la seva aprovació a l'Assemblea General la proposta d'integració en la "Federación Española de Amigos del Ferrocarril".
6. Delegar a en Antoni Roca el projecte i direcció d'obra per a la construcció d'un cotxe furgó metàl·lic, en base a un bastidor de gòndola i dos bogies d'en Jordi Viñas, que aquest dona en propietat per a l'Associació.
7. Acceptar el disseny i la confecció de 2.500 tríptics.
8. Acceptar el disseny i la realització del nou portal del Tren de Palau a la xarxa Internet.
9. Delegar a en Lluís Fernández la instal·lació d'aparells extintors d'incendis en els contenidors del dipòsit de CBe.
10. Delegar a en Lluís Fernández l'esborrany d'un Pla d'Emergències.
11. Demanar als socis Antoni Roca i Jordi Marin, un projecte de reforma integral per als tres cotxes vermells de la seva propietat.

I sense cap altre tema s'aixeca la sessió a les 12:10 hores del 15 de gener del 2005



Revista MásTren nº 10

En el seu darrer número ha publicat una foto que ocupa tota la pàgina 6 amb el títul "Tren de Palau realidad o miniatura" . Podeu consultar tots els números publicats visitant la seva WEB http://www.mastren.com



¿Realidad o miniatura?

El Tren de Palau está en esa frontera.
Este pequeño ferrocarril de vía de 10 pulgadas recorre una línea de 3,2 km en el parque de l'Hostal del Pam de la población de Palau de Plegamans (Barcelona).

Anuncis dels Socis

Col·leccionable "La Historia del Ferrocarril" de la revista "Lineas", em falten : 1-2-4-5-7-8-16-18-19-29-30-31-32-35-39-42-45-48-49, i a partir del 51.

Col·leccionable "Curiosidades Ferriarias" de la revista "Lineas", em falten : 3-7-8-10-11, i a partir del 14.

Del full informatiu "Extensió Via 4" em falten 20 i 53.

Si algun amable aficionat em pot ajudar, l'hi demano per favor que es posi en contacte amb mi : Manuel Mesa Ferrero, soci nº 17, tel. 93 864 50 45.

També penso fer relligar els fulls "Extensió Via 4" amb unes tapes adequades; si hi ha algú mes que també ho hagi pensat, crec que ho podem encarregar junts fent-ne fer unes quantes i així pot sortir mes barato.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com nº 80 - març 2005

Si cadascú segueix un camí diferent, no es possible ajudar-se mútuament amb consells.

El Túnel de Can Boada

- Lles obres ja han començat!! -

En una reunió celebrada el passat 3 de febrer, amb representants del Municipi, de l'empresa concessionària APC (vegeu EV4 nº46 i 61), de l'empresa constructora Ronçana i del Tren de Palau, es van prendre els contactes personals necessaris i es va i planificar l'execució de les obres.

L'objectiu es poder inaugurar el túnel per a La Nit del Tren XII, a celebrar el dia 18 de juny.

El dissabte dia 12 de febrer s'ha fet la visita al lloc on s'ha de fer la obra, procedint al reconeixement les fites planimètriques i altimètriques posades per nosaltres.

El dilluns següent, dia 14, s'ha fet el replanteig de l'anivellament amb làser i han començat efectivament les obres amb l'entrada de les màquines excavadores al parc.



Tot l'espai que ara ocupa la obra està rodejat d'una tanca metàl·lica de protecció i degudament senyalitzat.



La primera operació que han fet les màquines es la excavació del calaix per a una base de sauló de 20 cm d'altura, sobre la que s'ha de muntar el tub metàl·lic. A continuació, un cop escampat l'àrid s'hi ha passat un corró compactador, deixant la base preparada per a rebre el tub metàl·lic. Es calcula que en unes tres setmanes arribaran les peces preformades i començarà el muntatge.

BIBLIOTECA

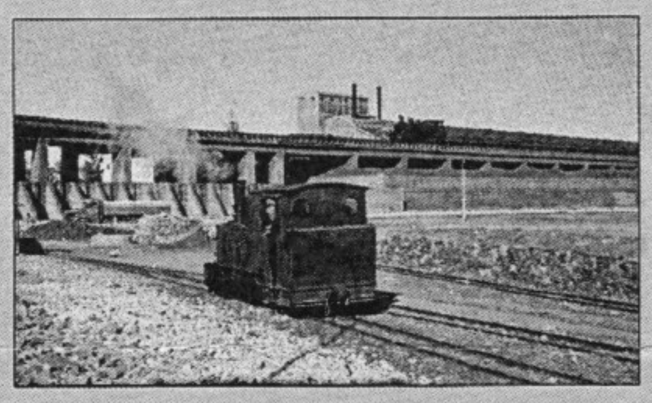
Hem rebut:

- **HobbyTren** nº 136 · (per subscripció).
- **Informa** nº 56 · Museu de Madrid.

També hem rebut la donació de :

LOS FERROCARRILES EN LOS PROTECTORADOS Y COLONIAS ESPAÑOLAS EN ÁFRICA

Marruecos, Guinea Ecuatorial e Ifni. El cruce del Estrecho de Gibraltar



José Manuel Vidal Pérez
Joan Alberich González

MONOGRAFÍAS DEL FERROCARRIL / 19

Los Ferrocarriles en los protectorados y colonias españolas en África

- Monografias del Ferrocarril nº19 -

La editorial del nostre consoci en Lluís Prieto, ha complert el seu desè aniversari amb la publicació d'aquest extens llibre.

Es tracta d'un treball de 287 pàgines, producte d'una llarga tasca investigadora que inclou nombroses fotografies, mapes, taules estadístiques, llistes de locomotores, dibuixos, esquemes i gràfics.

- extracte del índex -

Ferrocarriles en el antiguo protectorado de Marruecos. *Historia, guerra del Rif i el marco fisico. Ferrocarriles franceses militares de vía estrecha y la red moderna de ancho internacional. Ferrocarriles españoles de la parte oriental; trenes mineros de Melilla, Compañía Española Minas del Rif, Compañía del Norte Africano i otras. Ferrocarril Nador-Tistuín, líneas militares de "tracto-carril", la construcción del puerto de Melilla. Ferrocarriles españoles de la parte occidental; Ceuta-Tetuán, Tetuan-Río Martín, Tánger-Fez, Larache-Alcazarquivir, la construcción de los puertos de Ceuta y Larache, y la red de trolebuses de Tetuán. Ferrocarriles y tranvías no realizados. Ferrocarriles de Marruecos en la actualidad.*

Proyectos de conexión internacional entre Europa y África. *Proyectos españoles y franceses para el cruce del estrecho de Gibraltar. Proyectos franceses, e ingleses para ferrocarriles transafricanos i transaharianos. Tímidos proyectos en la región española.*

Transportes ferroviarios en las otras colonias españolas de África. *Ferrocarriles en Río Muni i en la isla de Fernando Poo (cremallera ABT). El cable aéreo de Sidi Ifni.*

Com en altres ocasions, els socis de Tren de Palau poden adreçar-se directament a en Lluís Prieto **lluisprieto@wanadoo.es** per obtenir-lo a preu reduït.

Assemblea General

Recorda : dissabte 5 de març a les 18:30, i si no pots venir, **delega** en un altre soci la teva representació i vot, i per al sopar de germanor, fes la **reserva.** Tots els detalls son explicats als EV4 dels mesos de gener i febrer i a la convocatòria personal que cada soci ha rebut amb l'EV4 nº 79 del mes de febrer.

VIATGE AL DELTA DE L'EBRE

- Diumenge 17 d'abril -



- Material -

Locomotora Alsthom + cotxes 5000/6000

- Itinerari -

Barcelona Sants - Tortosa - Barcelona Sants.

A Tortosa, amb autocars anirem fins al Delta, al pas de l'Illa de Buda. A l'embarcador agafarem el vaixell per fer un viatge fins a la desembocadura. El dinar es opcional i es farà al restaurant Casa Nuri, de Deltebre.

El viatge anual de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril es una bona ocasió per retrobar colegues d'altres associacions en un viatge en tren. Recordem que el viatge anual és la única font d'ingressos (a vegades dèficit) de la Federació, i val la pena "fer pinya" encara que, per un dia, no obrim el Tren de Palau per a que tots puguem participar-hi.

- Preus -

Tren + autocar + vaixell ..... 35 euros
Dinar (opcional) ..... 21 euros

Els socis del Tren de Palau poden comprar els seus bitllets dissabtes o diumenges directament al vocal en Josep Guerrero. També es venen bitllets i es dona informació a totes les altres associacions federades a Catalunya i als telèfons 934 221 018 - 933 772 575.

ATENCIÓ

En el Calendari 2005 que vam publicar el mes de gener, apareixia la data 11 de juny per a La Nit del Tren XII;. Per a no coincidir amb la trobada del CEMBiS Oreneta, ho hem canviat.

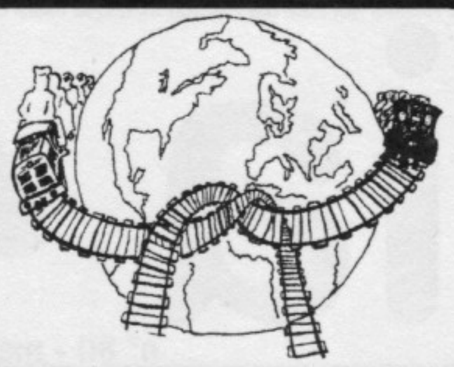
Preneu nota :

La Nit del Tren XII

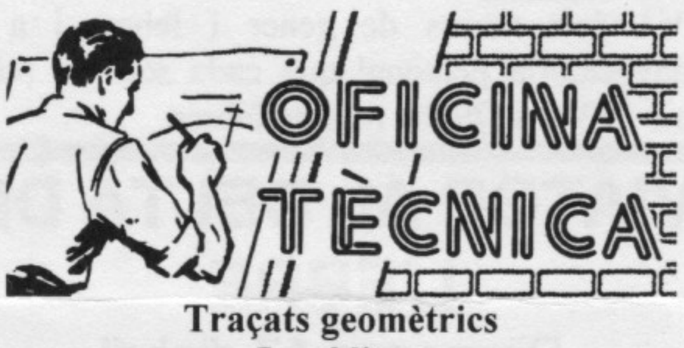
es celebrarà

dissabte dia 18 de juny.

Jornada de la "via 0"



Donat que la resposta a la jornada solidaria de l'any 2003 tan sols va ser de 150'- euros, es va ajuntar amb la del 2004, i el passat dissabte dia 19 de febrer, d'acord amb la regidoria d'afers socials del municipi, vam lliurar un xec nominatiu per 638'5 euros a l'Associació de Discapacitats de Palau-solità i Plegamans "ADISPAP".



Traçats geomètrics

- La el·lipse -

Si es talla obliquament un tub rodó, la forma que resulta es una el·lipse. La curvatura d'una el·lipse varia contínuament i no es en cap punt circular. Una circumferència aixafada també es una el·lipse. Isaac Newton i Joan Kepler van demostrar que les òrbites dels planetes son el·lipses en les que el Sol està en un dels dos focus que te la el·lipse.

Els engranatges de forma el·líptica transmeten el moviment amb una relació de parell i velocitat alternativament variable, com a les màquines llimadures, en les que la velocitat de tall es menor que la de retrocés.

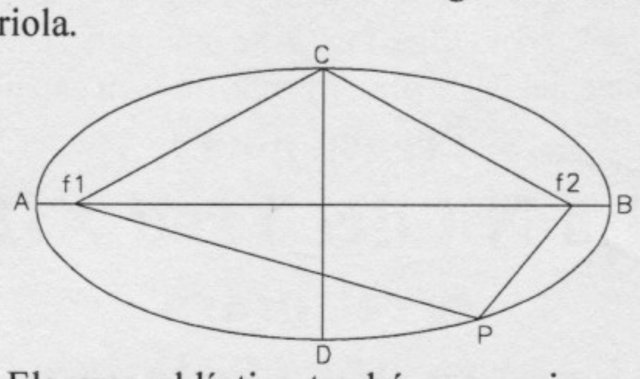
Els arquitectes han usat des de sempre els arcs el·líptics a causa de la seva bellesa i fàcil traçat. Ponts d'obra de fàbrica molt recobrats, tenen els seus arcs o ulls de forma el·líptica, i algunes grans construccions de l'antiguitat son de planta el·líptica, com el Coliseu de Roma.

També son de forma el·líptica els perfils del sostre, lluernes o finestres d'alguns vehicles ferroviaris.

En una el·lipse, la suma de la distancia des dels dos focus a qualsevol punt de la corba, es sempre la mateixa, i aquesta propietat permet el traçat de la el·lipse molt fàcilment pel mètode del jardiner.

Mètode del jardiner.

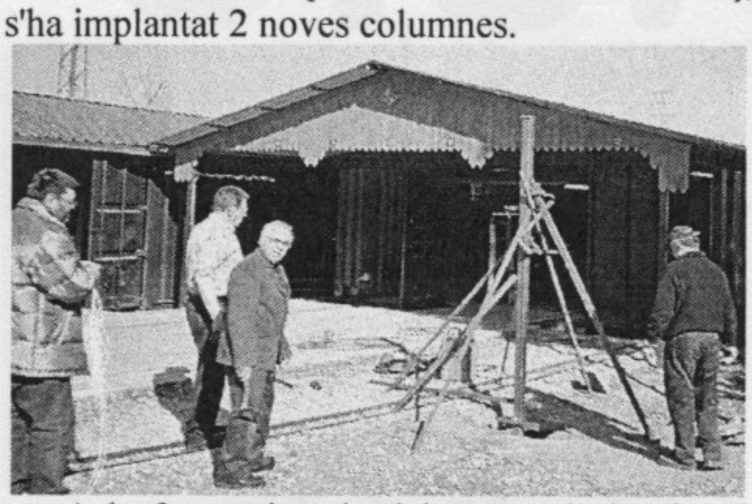
Es traça la línia de l'eix major A-B, i es prepara un cordó amb marques fetes a aquesta longitud. Perpendicular al mig de l'eix major es traça l'eix menor C-D. Plegant el cordó per la meitat i situant el plec en C, es fixen les marques del cordó sobre l'eix major, determinant cada marca un dels dos focus f1 i f2. Tibant el cordó amb una punta traçadora P, es descriurà el traçat de la el·lipse movent la punta amb el cordó sempre tens. Per a figures grans es fa servir la cadena d'agrimensor i una corriola.



Els arcs el·líptics també es coneixen com arcs "de volta de cordill".



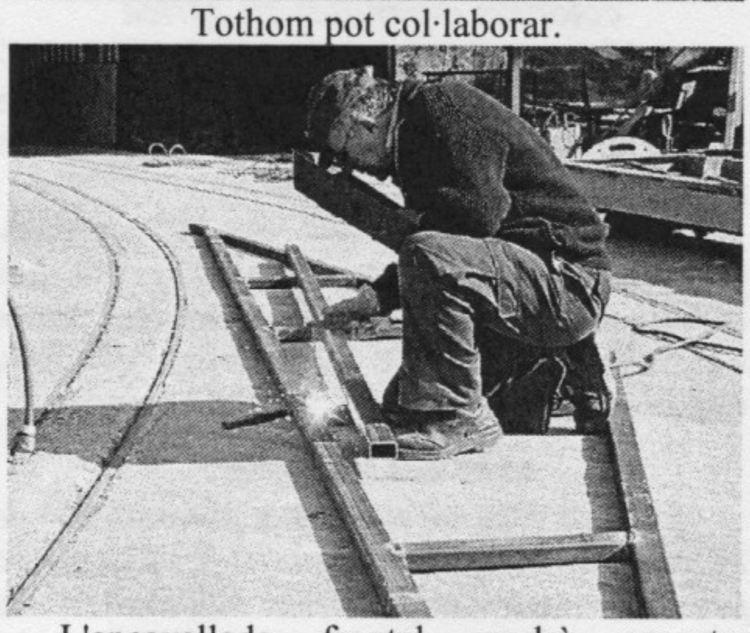
Per a la prolongació de la coberta de les vies 7 a 12 del dipòsit de Can Boada-Enllaç, s'ha implantat 2 noves columnes.



A la foto veiem la del costat de la via 12 encastada en un dau de formigó.



Tothom pot col·laborar.



L'encavallada frontal, podrà suportar àmpliament les càrregues del propi pes de la coberta i dels esforços combinats en situacions de vent i neu. Un bonic exercici que es pot resoldre senzillament amb un interessant mètode de dibuix a escala, anomenat "grafostàtica", que proporciona les forces de reacció en cada punt a partir dels vectors de càrrega.



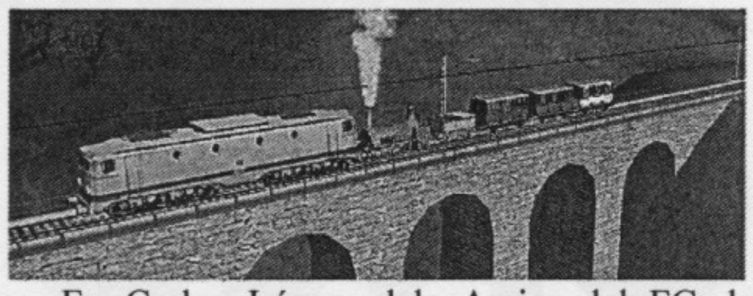
Moment de vessar la colada de formigó per a formar el dau.

Material mòbil:

- Reparació vagó herbicida SVO-03 avariat per la glaçada de finals de gener.
- Furgó metàl·lic.
- Loc. B1-322-7.
- Automotor AB 401.

En projecte : nova via de fossat amb cobert i via de càrrega i descàrrega de material mòbil.

COL·LABORACIÓ



En Carlos López, dels Amics del FC de Badalona, ens ha tramès aquesta curiosa imatge en la que apareixen la Alsthom que tenen cedida i el Tren del Centenari sobre un viaducte. Procedeix del programa "Microsoft Train Simulator" versionat, i no queda clar si es la Mataró la que empenta a la 7.600 o a l'inrevés. Veient com van anar les coses en el viatge del "Caspolino", en el que no l'hi van deixar fer la seva feina a la "garrafeta", pot ser que sigui la segona opció. També podria ser l'anunci d'una nova modalitat de vapor. Fins ara coneixíem el vapor saturat i l'econòmic vapor rescalfat, a partir d'ara potser cal afegir el "vapor remolcat", encara mes econòmic però al mateix preu.

Fotos excepcionals.

En Jaume Fernández va fer aquestes fotografies entre Can Boada i Can Boada-Enllaç.



A l'indret on hi haurà la boca de llevant del túnel de Can Boada.



Els trens de viatgers van circular només un dia, el diumenge 30 de gener, per aquesta via muntada provisionalment, esperant l'inici de les obres (vegeu EV4 nº 79).

EN PREPARACIÓ

El dia de l'Assemblea, dissabte 5 de març, esperem poder donar mes informació, però de moment reserveu-vos la data de la segona pasqua els dies 14, 15 i 16 se maig per a un viatge extraordinari que s'està preparant.

VIATGE MAIG 2005

TOURMON SUR RHONE

SAINT GEORGES

LA MURE

LAMASTRE DE COMMIERS

LOCOMOTORES DE VAPOR
MALLET AMPLIA VISTA GUIADA
AMB AUTOVIES BILLARD, DE DION
BOUTON, BRISSONEAU Y LOTZ EN
TOTAL 141 VEHICLES
CHEMIN DE FER DU VIVARAIS

RESERVEU-VOS ELS DIES.!!

(*continuarà*).

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com nº 81 - abril 2005

Per la pròpia dignitat, cal protestar sempre, fins i tot quan no serveix de res.

HOMENATGE

- A l'Antoni Soler -

La vida es com un viatge en tren. Un tren que va recollint i deixant viatgers a cada estació. En el viatge per la vida tenim per companys els pares, la família, els amics. Ells son també viatgers, i els estimem creient que sempre estaran al nostre costat, en el mateix compartiment.

La veritat es una altra. Alguns aniran baixant a les estacions deixant-nos, com l'Antoni Soler, un buit que només podrem omplir amb el record i l'enyorança, sense la seva companyia.

La separació d'un company del viatge per la vida es dolorosa. Mes encara quan es produeix abans del que tocava, emportant-se en el seu equipatge, una bona part del viatge que encara esperàvem fer junts amb ell.

Amics; fem que el nostre recorregut conjunt en aquest tren sigui tranquil i hagi valgut la pena fer-lo, com el tros de camí que hem fet amb l'Antoni Soler. Que com ell, quan deixem buit el nostre seient, els bons records quedin entre els que continuïn.

. . . . . .

També ens ha deixat en Sebastià Portella, ex-membre de l'Associació (nº60) i de l'agrupació d'ex-combatents de la Lleva del Biberó (aquells joves que, als 17 anys, van haver de deixar les seves mares per intentar salvar la república); dinamitzador cultural de nombroses entitats, era molt apreciat a Palau.

El Túnel de Can Boada

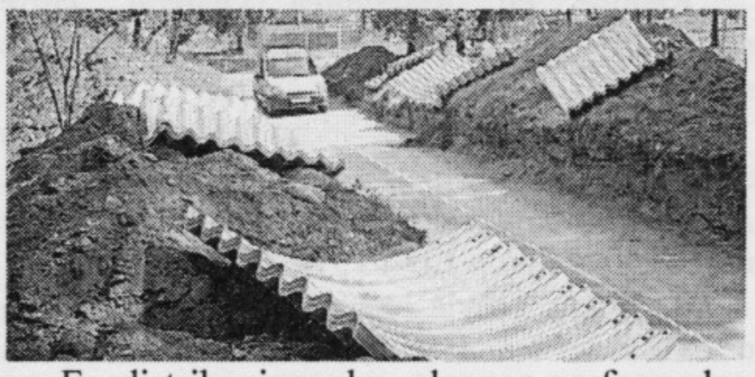
- treballs en curs -



Moment en que un camió aboca el sauló...



... i s'escampa, abans de compactar-lo, per a formar una capa de 20 cm de gruix, que serà la base per al tub metàl·lic.



Es distribueixen les planxes preformades, de les que n'hi ha de 4 radis diferents, per a tancar la volta amb 6 elements.



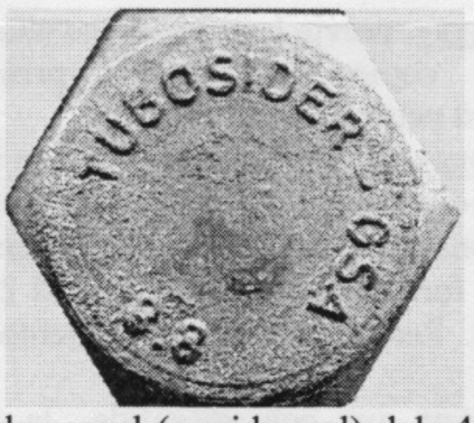
Les planxes s'ajusten, aguantant-les amb l'ajuda d'una grua i es fixen amb cargols i femelles.



En la operació només intervenen tres operaris experts, que fan avançar el muntatge a una velocitat de 1'6 metros per hora...



... i acaben els 40 metros en tan sols 3 dies de treball.



Cap de cargol (a mida real) dels 4.500 que s'han usat per a collar les 150 peces de planxa galvanitzada de 3'2 mm de gruix, que formen l'estructura tubular autoportant del túnel.



El muntatge de la part metàl·lica del túnel s'acaba repassant tots els cargols amb una màquina pneumàtica que proporciona impulsos uniformes i de gran parell.



- prolongació de la coberta de vies 7 a 12 -



Preparant el muntatge de l'encavallada ...



... amb la grua d'en Martínez ...



... i muntant la coberta.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 6 · Caldes de Malavella.
- **El Fanal** · Navarcles.
- **Es Furgó Correu** · Balears.
- **Informa** nº 55 · Museu de Vilanova.
- **Informa** nº 56 · Museu de Vilanova.
- **Març 2005** · Cornellà.

VIATGE AL DELTA DE L'EBRE

- Diumenge 17 d'abril -



Ja t'hi has apuntat?

potser encara hi ets a temps !!

informa-te'n a l'EV4 nº 80

VIATGE MAIG 2005

- Programa -

Dissabte dia 14

- Sortida en autocar des dels punts que es dirà, a Navarcles a les 6:15, Barcelona a les 7:00, i Palau a les 7:30 en direcció a França.
- Parades en àrees de servei per a refrigeri i dinar lliure.
- Allotjament en hotel a Valence.
- Continuació cap a Tournon Sur Rhone per a visita a l'estació del FC. Tournon-Lamastre amb la seva **extraordinària col·lecció** de 140 unitats preservades, 28 son considerades monuments històrics. Hi ha 10 locomotores a vapor en estat de marxa, tipus Mallet (una es bi-cabina), 10 automotors Billard, de Dion, Brissoneau, Lotz, cotxes de viatgers, vagons, dressines, tractors... es podrà fer fotos de tot, i de l'arribada (a les 18:15) del tren a vapor procedent de Lamastre. Al costat d'aquesta estació també hi ha la d'S.N.C.F.
- Tornada a l'hotel de Valence. Sopar lliure.

Diumenge dia 15

- Desdejuni i sortida en autocar cap a Tournon per agafar, a les 10:00, el tren de vapor **"Chemin de fer du Vivarais"** en direcció a Lamastre. Espectacular viatge per una línia de muntanya de 33 quilòmetres de longitud, construïda el 1886, en un tren remolcat per una locomotora de vapor articulada sistema Mallet!!...
- Dinar inclòs a Lamastre. Per aquesta població hi passa el paral·lel 45 que simbolitza la separació entre les cuines amb oli, al sud, i amb mantega al nord.
- Tornada a Tournon en el tren de vapor i continuació en autocar, a les 18:30, cap a Nimes.
- Allotjament en hotel. Sopar lliure.

Dilluns dia 16

- Desdejuni i sortida en autocar cap a Anduze per agafar el tren de vapor **"Chemin de fer du Cevennes"**, a les 11:30 en direcció a St. Jean du Gard.
- Dinar inclòs a St. Jean du Gard.
- Tornada a Anduze i continuació en autocar, a les 16:40, cap a Palau, Barcelona i Navarcles fent parades en àrees de servei.

- Reserves -

El preu del viatge en autocar, amb els bitllets dels dos trens de vapor, els dinars del diumenge i del dilluns, i dos nits d'allotjament amb desdejuni en habitació doble es de 240'- euros per persona.

Places limitades!! Es urgent fer les reserves a en Josep Coll t. 607 21 52 92 - 977 82 62 63.

S'atendrà per rigorós ordre de confirmació i pagament, de la forma que ell us dirà.

- dies 9 i 10 d'abril -

organitzat per la Federació Catalana

Museu del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú

Trobada de maquetes ferroviàries modulars "mòduls"

Els membres de les associacions federades com Tren de Palau, podran entrar de franc al Museu, en el que també podran visitar l'exposició "FENT VIA", commemorativa dels 150 anys del ferrocarril Barcelona-Molins de Rei,

La Federació Catalana ja tenim presència a la xarxa amb portal propi :

www.fecaf.org

Assemblea General Ordinària i Extraordinària

- Extracte resumit de l'acta -

Reunits en Assemblea General, entre presents i representats, el 36 % del total dels socis, es prenen els següents acords :

Admetre, prèvia presentació, les sol·licituds d'inscripció com socis dels Srs. Javier Quintana i Joan-Antoni Raventós, que reben els números 153 i 154 respectivament.

Aprovar, prèvia lectura en veu alta, l'acta de l'Assemblea General Ordinària de socis celebrada el 14 de febrer de l'any 2004, i també amb lectura prèvia i distribució de còpies a tots els presents, la Memòria Anual d'Activitats de l'any 2004 i el balanç econòmic i els resultats a 31 de desembre de l'exercici de l'any 2004.

Aprovar la única candidatura presentada per a la renovació de la Junta Directiva, que està formada com segueix: President - Pere Mula, Secretari - Jordi Marin, Tresorer - Antoni Roca. Vocals : d'Aula Ferroviària - Joan Puig, Assessor Ferroviari - Jordi Valero, Instal·lacions - Jaume Travessa, Material de l'Entitat - Antoni Soler, Mecànica - Jordi Viñas, Relacions municipals - Josep Guerrero, Relacions públiques - Joan Ignasi Puente, Vocal de propòsit general - Lluís Fernández. El programa es impulsar la participació dels socis per a desenvolupar l'objectiu de l'entitat en l'àmbit de la xarxa del ferrocarril de l'Hostal del Fum, i en el de la imbricació social, a través del teixit associatiu de la població, del conjunt de les altres associacions ferroviàries, i de l'activitat cultural pròpia.

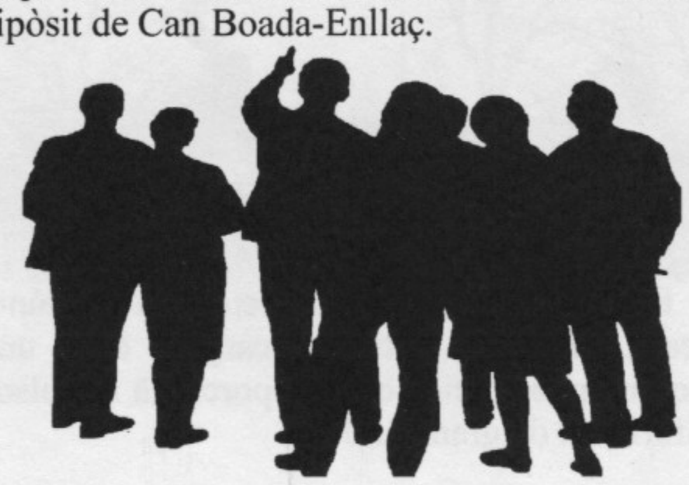
La aprovació de la candidatura es produeix per aclamació general amb aplaudiments, i el reelegit president Sr. Pere Mula manifesta a l'Assemblea l'agraïment per la confiança donada a l'hora que demana als membres de la junta electa un aplaudiment per als socis presents, perquè han tingut l'amabilitat de fer l'esforç d'assistir a la reunió, o bé delegar en un altre, complint amb un compromís que es de tots els socis.

Aprovar, prèvia lectura en veu alta i havent distribuït copies a tots els presents, el pressupost per a l'any 2005.

Aprovar, prèvia lectura íntegra en veu alta i distribució de còpies a tots els presents, la revisió dels estatuts socials duta a terme per la comissió formada el 17 de juliol del 2004 pels socis Srs. Pere Mula, Manuel Fuentes i Jordi Gill.

Aprovar un cop discutida, la proposta d'adhesió a la "Federación Española de Amigos del Ferrocarril".

Una còpia íntegra de l'acta original està disponible al taulell d'anuncis de la via 4 del dipòsit de Can Boada-Enllaç.



FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERRO-CARRIL

ACTIVITATS 2005

DE LES ASSOCIACIONS CATALANES FEDERADES, I D'ALGUNES ALTRES

Última revisió a 13 de març

ABRIL

2 · BENICÀSSIM - Trobada del FC de Farcha.
9-10 · FED.CATALANA - Trobada H0 al Museu de Vilanova.
10 · REUS - I Trobada al Parc Misericòrdia.
16 · ALACANT - Inauguració 5" Torrellano.
17 · FED. CATALANA - Viatge anual de primavera al Delta de l'Ebre.
23-24 · COM.GIRONINES - Fira de Fornells.
24 · CORNELLÀ - Jordiada a Can Mercader.
29/4 a 2/5 · FED.ESPAÑOLA - Congreso a Almeria.
30/4-1/5 · VALL DEL GES - Jornades de Modelisme Ferroviari a Torelló.

MAIG

20-22 · CASARILE - VII Incontro Ferrovia Rosmari Vallino.
22 · BADALONA - Viatge a Lleida.
22 · AFEVI - 18a. Trobada a Ribes Roges.
?? · OURENSE - 2ª Xuntaza trens 5 polgadas.

JUNY

2-5 · VALTOPINA - Incontro Int. Mod. Vapore
11-12 · CENTRE D'ESTUDIS - XXI 24 hores de vapor, al Parc de l'Oreneta.
18 · TREN DE PALAU -
"La Nit del Tren XII".
18-19 · LE BOUVERET - Festival de Vapeur.
19 · L'HOSPITALET - Trobada a la Plaça de l'Ajuntament.

JULIOL

2-4 · TERRASSA - X Trobada a Vallparadís.
23-24 · AFEVI - XIII 12 hores nocturnes.
30-31 · CALDES MALAVELLA - Exposició al gimnàs de l'escola St. Esteve.

AGOST

13 · TRENET VALL D'ARO - Trobada al circuit de l'estació de Castell d'Aro.
20-26 · MOROP - 52è. Congrés a Honefoss.
27 · TREN DE PALAU -
Festa Major – Jornada de portes obertes

SETEMBRE

3-4 · CENTRE D'ESTUDIS - Trobada al Parc de Catalunya de Sabadell.
10-11 · RIBA-ROJA TÚRIA - XIV Encuentro al Parc Municipal Maldonado.
18 · REUS - 12 hores a la Misericòrdia.
24 · CORNELLÀ - Festa del soci.
25 · MASNOU - Festa del Trenet a Caramar.

OCTUBRE

2 · VIA OBERTA - 5a. Trobada a Can Terrés.
16 · CORNELLÀ - 16a. Trobada Internacional.
?? · MADRID - Dia del Tren al Museo.
?? · SEVILLA - 2º Encuentro FC del Alamillo.

NOVEMBRE

4-6 · FED. CATALANA - Saló del Hobby.
12 · TREN DE PALAU -
XIII Aniversari del Tren de Palau.
13 · TOTS ELS CIRCUITS -Jornada de la Via "0" – Diada solidaria dels Amics FC. amb els necessitats.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com · e-mail:info@trenpalau.com nº 82 - maig 2005

El gran educador: el temps.

VIATGE MAIG 2005

Chemin de Fer du Vivarais
Chemin de Fer du Cevennes

Organitza :

TREN DE PALAU – NAVARCLES

Tots els detalls a l'EV4 nº 81

Potser encara hi ets a temps d'apuntar-t'hi; consulta-ho al coordinador en Josep Coll, trucant-lo als seus telèfons :

607 21 52 92 - 977 82 62 63

L'autobús sortirà de Navarcles i passarà per Barcelona fent una parada a la plaça Universitat, devant de la Llibreria Hispana Americana a les 7:00, una altra a Meridiana Clot-Aragó vuit minuts mes tard, i al Tren de Palau, a les 7:30. La puntualitat es essencial, dons no es podrà esperar ningú que no hi sigui a l'hora indicada. Els qui ja hagin pagat la meitat per endavant, han d'ingressar el 50% restant abans del dia 8 de maig, en el que tothom ha d'haver pagar el total de 240 euros per persona al compte de ...

- Tren de Palau -

Caixa de Catalunya

2013 0754 13 0200027993

... indicant **nom i cognoms** del que fa la reserva i el concepte : **"viatge maig"**.

Quota dels Socis

D'acord amb el pressupost aprovat per l'Assemblea General Ordinària del 5/03/05, i aplicant l'acord del 26/05/01 sobre l'IPC anual, les quotes per a l'any 2005 son:

tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 14 anys	0	5'11
juvenil de 14 a 17 anys	0	17'74
numerari > de 17 anys	0	47'50
numerari pensionista	0	17'74

Els socis que no hagin proporcionat les seves dades per a la domiciliació bancària, disposen fins al 30/06/05 per a fer l'ingrés corresponent al compte de ...

-Tren de Palau -

Caixa de Catalunya

2013 0754 13 0200027993

... indicant **nom i cognoms del soci** i el concepte : "**quota anual 2005**".

BIBLIOTECA

Hem rebut:

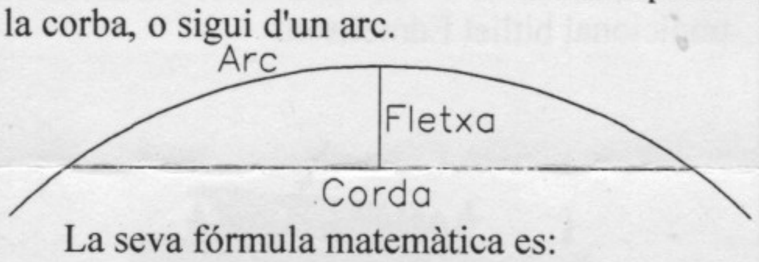
- **Butlletí** nº 43 · El Masnou.
- **Informa** nº 57 i 58 · Museu de Madrid.
- **HobbyTren** nº 138 · Per subscripció.



- tecnologia -

Replanteig de corbes.

Quan es vol comprovar el radi d'una corba sobre el terreny, es pot fer calculant-lo a partir dels valors de la corda i la fletxa d'una part de la corba, o sigui d'un arc.



La seva fórmula matemàtica es:

$$r = \frac{\left(c/2\right)^2 + f^2}{2f}$$

En la que **r** es el radi, **f** la fletxa i **c** la corda. Totes les mides en les mateixes unitats.

Així, si apliquem un regle de 2 m contra la via (com si la via fos un arc i el regle la seva corda), i medim una fletxa de 19 mm, significa que el radi de la corba es de :

$$r = \frac{\left(2/2\right)^2 + 0'019^2}{2 \times 0'019} = 26'3 \text{ m.}$$

Per als casos mes corrents, es pot haver calculat prèviament i fer la ...

Taula de radis
per a una corda de 2 metros.

(fletxes en mm, radis en m)

fletxa	radi		fletxa	radi
50	10		20	25
45'4	11		19'2	26
41'6	12		18'5	27
38'4	13		17'8	28
35'7	14		17'2	29
33'3	15		16'6	30
31'2	16		16'1	31
29'4	17		15'6	32
27'7	18		15'1	33
26'3	19		14'7	34
25	20		14'2	35
23'8	21		13'8	36
22'7	22		13'5	37
21'7	23		13'1	38
20'8	24		12'8	39

Si es disposa d'un regle de 2 metros que porti acoblada una cinta mètrica en la posició de la fletxa, tindrem un pràctic regle de corbes.

Com que els 2 m de corda son constants en el regle, el càlcul del radi es pot simplificar amb una precisió de 3 dígits significatius, dividint 0'5 per la fletxa indicada.

Per a radis grans, el regle de 2 m es queda petit; per exemple, un radi de 120 m, sobre la corda de 2 m, te una fletxa de només 0'0042 m que obliga a apreciar les dècimes de mil·límetre amb un peu de rei, cosa poc pràctica en treballs de camp.

Es poden fer regles de corbes mes grans, en els que, la constant 0'5 del de 2 m serà de 2, 4'5 o 8 per als regles de 4, 6 o 8 m respectivament. Son útils per a trens molt petits com el de Palau o els tramvies urbans, però per a les corbes grans dels ferrocarrils normals es mes còmode usar aparells topogràfics.

El Túnel de Can Boada

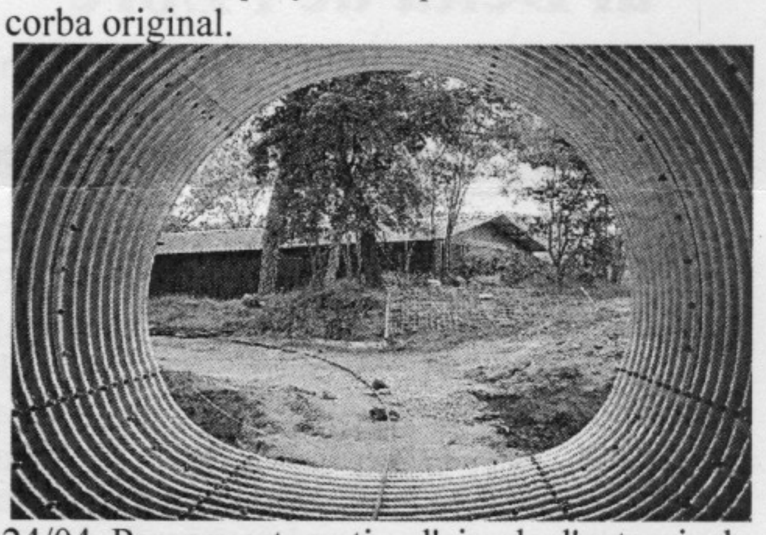
- treballs en curs -



22/04 Excavació dels fonaments per als pòrtics i aletes de contenció del talús.



23/04 Replanteig obligat de la via d'accés costat CB-e forçada per l'incorrecte radi de curvatura que s'ha donat a l'estructura metàl·lica tubular, deixant-la desplaçada cap a l'exterior de la corba original.



24/04 Per aquest motiu, l'eix de l'entrevia ha quedat reduït a un radi de 26 m enlloc dels 30 que tenia i ens farà haver de modificar el traçat, i el seu caràcter, fins a l'estació.



24/04 Boca de llevant. La presència de figures humanes ajuda a formar-se una idea real de les amplies proporcions d'aquest túnel.

També hem estat a ...

REUS - 10 d'abril

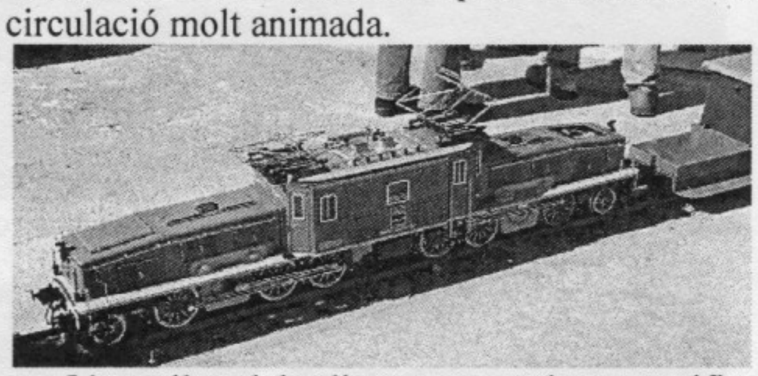
Iª trobada al parc de la Misericòrdia

En representació del Tren de Palau, a les 10 del mati, el nostre soci en Xavier Fulquet va tenir l'honor d'inaugurar la circulació amb la locomotora "Laia", cedida pel president en Pere Mula, i en Francisco Urdi va fer les funcions d'interventor al baixador intermedi.



Durant tot el dia, que va ser molt lluminós a conseqüència del fort vent, hi van passar mes de 500 persones, segons el diari de Tarragona.

Es va circular des de les 10 del matí fins a l'hora del dinar de germanor, a les 2 de la tarda, en el que ens vam trobar aficionats de les associacions de Reus, Palau, Navarcles, l'Oreneta, Vilanova, Girona, l'Hospitalet, Terrassa i Cornellà. Per la tarda, a partir de les cinc i fins a les vuit del vespre va continuar la circulació molt animada.



L'estrella del dia va ser la magnifica reproducció d'una llegendària maquina cocodril del ferrocarrils rètics, de color verd, i amb comandament integral a la pròpia maquina, construïda per l'amic Esteve, de Navarcles, per encàrrec d'una coneguda botiga ferroviària d'Andorra.

Josep Coll Jordà.

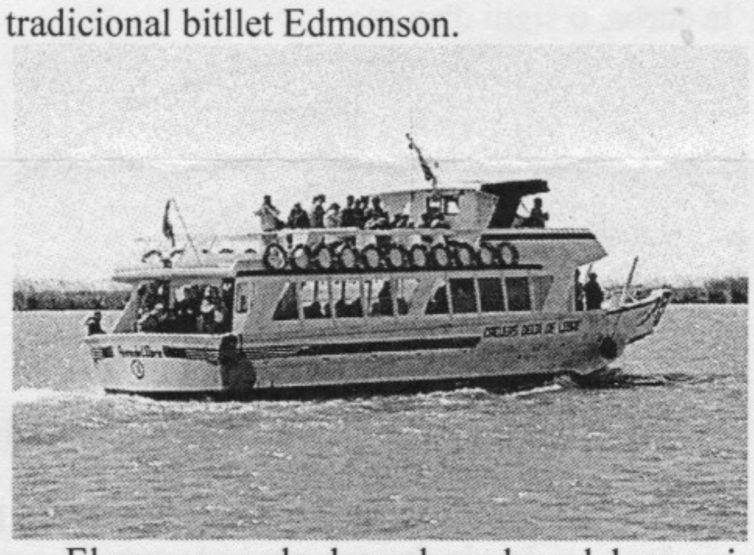
Resum del Viatge al Delta de l'Ebre

Organitzat per la Federació Catalana d'amics del Ferrocarril, el passat diumenge dia 17 d'abril vam realitzar aquest viatge anual en el que ens trobem els aficionats, cares noves i cares conegudes de molts anys i trobades. El tren, arrossegat per la Alsthom RENFE 7652 (que tan bé conserven els amics de Badalona), duia 4 cotxes tipus 5000's i un furgó groc de correus. Aquest any la participació ha estat nombrosa, 260 viatgers dels que 42 érem apuntats des del Tren de Palau. Cal mencionar que moltes persones que han vist l'anunci a l'Agenda Cultural de Palau, volien apuntar-s'hi i no hi ha hagut prou places disponibles.



Tot el viatge va ser molt agradable. El fet de poder baixar el vidre de la finestra, gaudint el paisatge, penetrant l'aire en primera persona, observant la marxa sinuosa del tren i distingir els senyals a distància sentint les reaccions de la màquina i els vagons, actualment es un luxe només reservat per aquests viatges especials d'aficionats. Però encara hi ha qui rondina i pretén fer tancar una finestra ... Persones descol·locades, com fora de lloc, que se suposa que algú els hauria d'haver dit on s'han ficat, que van en un tren, diguem-ho així, que no es massa "normal"; que els aficionats perdonem molt a gust "petites" mancances com l'aire condicionat o la calefacció i a vegades fins i tot l'enllumenat, a canvi dels plaers innegociables, que el tren modern ha perdut.

La organització va ser impecable, distribuint-se un programa complert de la jornada, amb indicacions i horaris detallats que es van complir. També es va obsequiar tothom amb un mocador de coll alusiu de l'activitat i el tradicional bitllet Edmonson.



El creuer per la desembocadura del gran riu i l'esplèndid dinar de germanor a Ca la Nuri, a base d'amaniada, mariscada, fideuada, postra i etc., van deixar-nos a tots un bon record.

dissabte dia 18 de juny del 2005

La Nit del Tren XII

Programa

a partir de les 18:00

- Circulacions d'exhibició de material mòbil amb trens de viatgers, i de mercaderies fins a les 21: 30.
- Possible inauguració provisional del túnel de Can Boada.
- Sopar amb acompanyament de música Dixie en viu per al el següent menú :

Aperitiu :

Canapès variats, cullera de mousse d'escalivada i "montaditos" de pernil "serrano".

Primer plat :

Amanida tèbia de bolets amb llagostins.

Segon plat :

"Atadillo" de vedella a la crema de xampinyons amb pastanaga "baby", bolets i patates,

ó

Lloms de bacallà a la catalana amb pebrot del "piquillo" amb allada.

Postra:

Fantasia mediterrània sobre culis del cheff.

Celler :

Aigües minerals, vi rosat del Penedès, cava brut natura, cafè a la crema, infusions, xarrups diversos.

- -

El plat fort a escollir (vedella o bacallà) s'ha de dir al moment de fer la reserva.

El nombre de places per al sopar, degut a l'espai disponible, està limitat a 100 persones.

Per a reserves cal trucar als delegats Josep Guerrero, o Beneta Pardo, al seu telèfon 93 864 41 22, de 21 a 22 hores, fins el dilluns anterior dia 13 de juny.

El pagament (30 euros) es farà el mateix dia de la festa, a la taula de recepció fins a les 21 hores. Les reserves que, arribada aquesta hora, no hagin estat abonades, quedaran disponibles per al primer que les demani.

- Després del sopar continuarà la circulació dels trens, per bloqueig semafòric i ordres pilot durant tota la nit.
- Al matí del diumenge es farà l'acostumat esmorzar a primera hora.

ACTA DE LA REUNIÓ DE JUNTA DIRECTIVA

23 / 04 / 2005

- extracte simplificat -

Una còpia complerta es troba al taulell d'anuncis de la via 4.

Reunits en sessió ordinària, un cop llegida i aprovada l'acta de la darrera reunió es prenen els següents acords :

1. Delegar a en Lluís Fernández el muntatge d'un canaló pluvial en l'aiguafons dels vessants de les cobertes de CB-e.
2. Delegar a l'Antoni Roca l'encàrrec d'una placa d'homenatge al nostre malaguanyat soci i amic Antoni Soler per posar-la a la locomotora de l'associació, per la que tant hi va treballar.
3. Delegar a en Pere Mula la direcció per a la construcció d'una branca de via desviada cap a un ampli fossat cobert amb via articulada per a l'embarcament tren-camió.
4. Nomenar vocal de Material de l'Entitat al soci en Ricard Soler.
5. Acceptar la proposta de dipòsit i condicions d'ús, per a un lot de maquinària procedent del taller mecànic d'en Jordi Viñas al taller del Tren de Palau.
6. Acceptar la proposta d'Antoni Roca per a un nou codi de pintura en la senyalització dels aparells de canvi.
7. Acceptar el pressupost d'una empresa d'enginyeria per a la redacció d'una memòria o projecte d'activitat que, d'acord amb la llei 3/98 d'Intervenció Integral de l'Administració Ambiental (IIAA), permeti obtenir la obligatòria Llicència Municipal d'Activitats.
8. Delegar a en Pere Mula la contractació de recursos externs per al muntatge d'una tanca de malla metàl·lica damunt les boques del túnel i les portes d'accés a l'interior, i a en Jordi Marin per a la instal·lació elèctrica del túnel.
9. Instituir la norma general que consagra la totalitat de l'espai que ocupen les vies de dipòsit a l'interior dels contenidors, exclusivament per a material mòbil sobre la via. Qualsevol altre objecte de propietat particular dels socis només podrà dipositar-se a bord del seu propi material rodant o a l'interior d'armaris elevats que, penjats del sostre, deixin transitable una altura mínima de 170 cm sobre el cap del carril. Aquest tipus d'armari penjat haurà de substituir també els que actualment ocupen espai de via.

I sense cap altre tema s'aixeca la sessió a les 11: 21 hores del dia de la data.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 83 - juny 2005

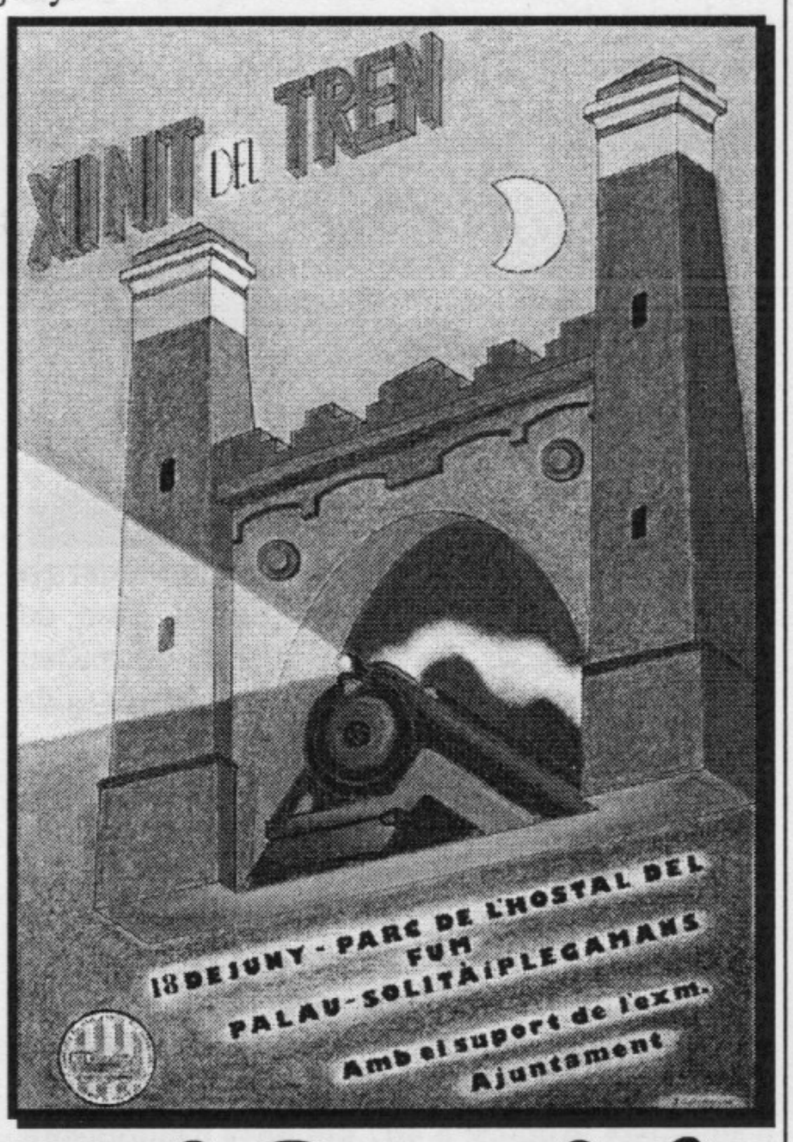
Els llibres: l'univers a la teva mà...

dissabte dia 18 de juny del 2005

La Nit del Tren XII

La gran revetlla de trens, amb familiars, amics i colegues de totes les associacions !!

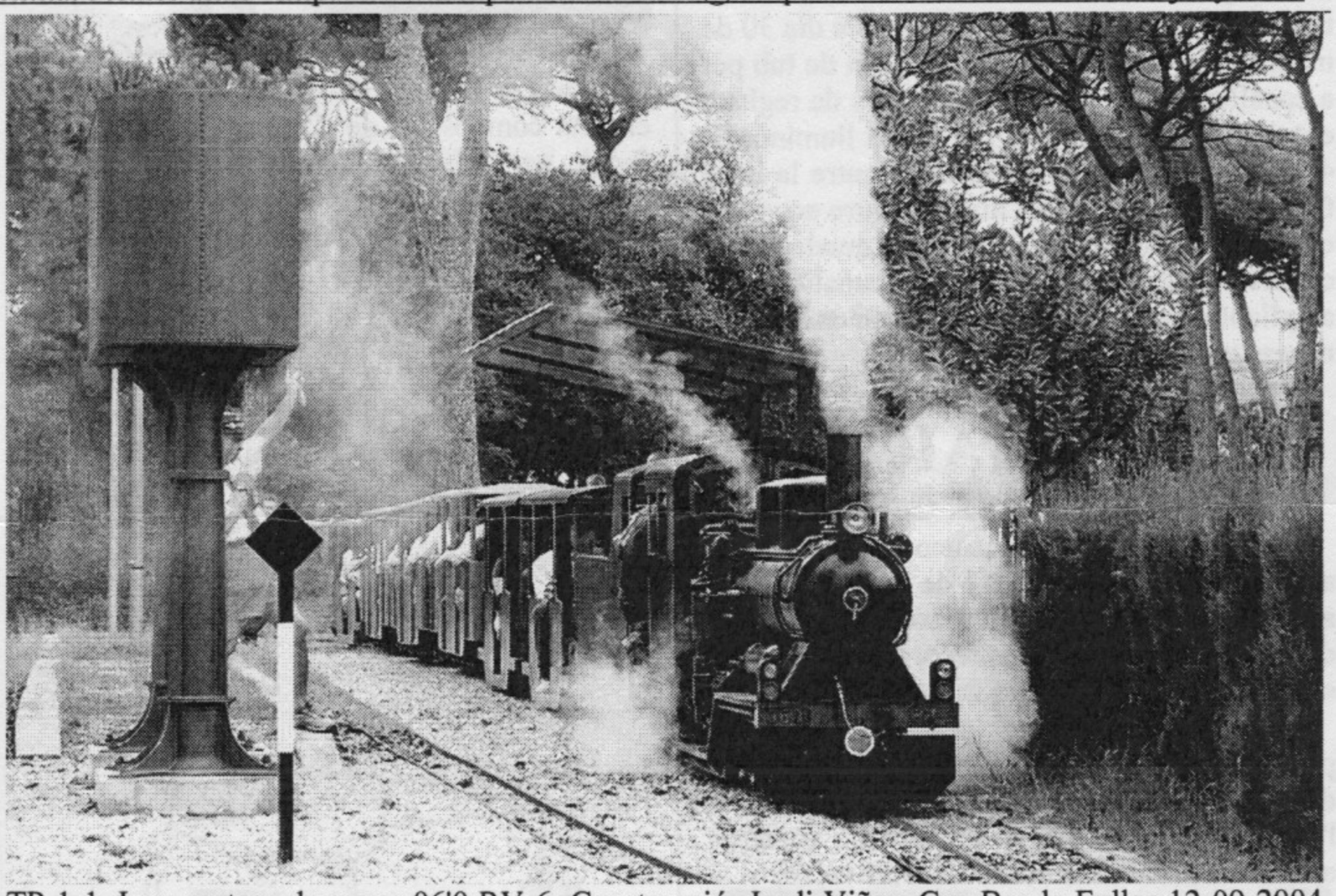
Reserves per al sopar (menú i detalls a l'EV4 nº 82) trucar als delegats Josep Guerrero, o Beneta Pardo, al seu telèfon 93 864 41 22, de 21 a 22 hores, fins el dilluns anterior dia 13 de juny.



Difusió

A finals d'abril han aparegut els dos primers lots, TP-1 i TP-2, de la col·lecció de postals fotogràfiques del Tren de Palau. Tal com vam anunciar en l'EV4 nº 77, vénen agrupades per temes en sobres de 6 fotos per a distribuir-les a 5 euros el sobre. Cada foto està completament datada per la part del darrera, com les targetes postals. Estaran disponibles, per al públic en general, a la taquilla del Tren de Palau i al "marcadillu" de la plaça Massades dels primers diumenges de mes, a través del nostre soci en Jaume Fernández i de l'amic Lluís Comaposada, que també en tindrà cura de la seva introducció als circuits de distribució internacional. Els socis de l'entitat les poden obtenir amb un 20 % de descompte demanant-les al secretari.

Donada la seva gran qualitat fotogràfica en color, constitueixen un atractiu objecte de col·lecció, així com també per a obsequiar als amics per explicar-los en quin afer estàs ficat, ja que una imatge val mes que mil paraules.



TP-1-1. Locomotora de vapor 06'0 RV-6. Construcció: Jordi Viñas. Can Boada-Enllaç 12-09-2004. foto: Jaume Fernández.

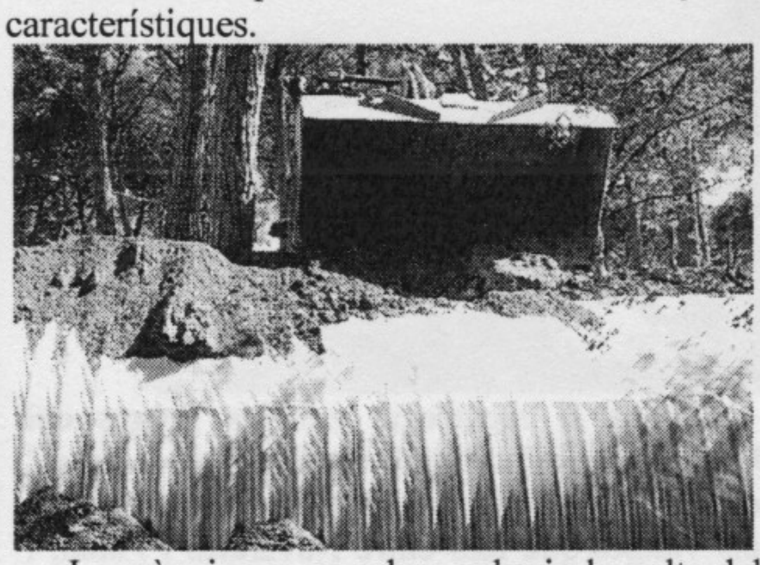
El Túnel de Can Boada

- treballs en curs -

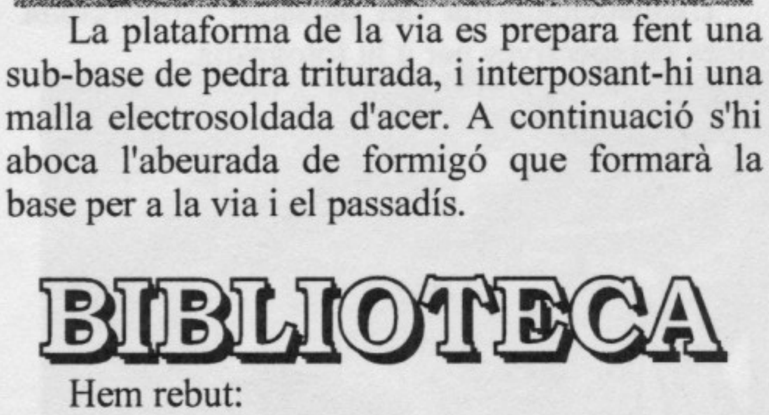
Al llarg del mes de maig s'ha acabat de construir les embocadures de formigó armat, amb els seus murs laterals per als pòrtics, aletes i lloses de tancament.



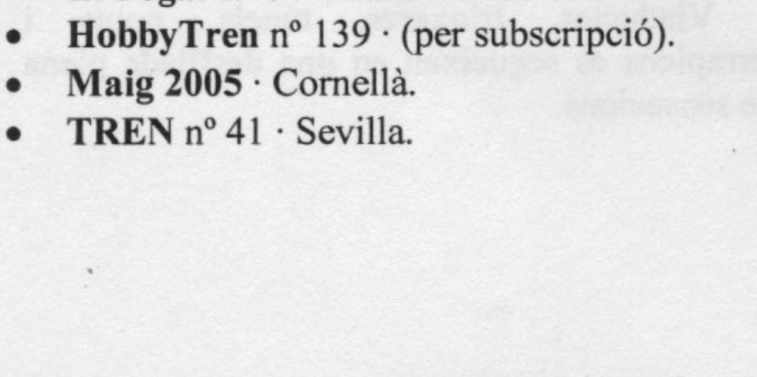
Aquest es l'aspecte final de l'embocadura un cop desencofrada. Ara ens toca a nosaltres muntar-hi les portes i construir les façanes característiques.



La màquina excavadora cobreix la volta del túnel amb un metre de terra per a fer-la transitable. Prèviament (i també a càrrec de l'associació), s'hi ha posat una protecció contra la humitat consistent en una pel·lícula de vinil sobre una manta geotextil.



La restauració de l'espai implica l'aportació de terres necessària per deixar el bosc igual, o millor de com estava.



La plataforma de la via es prepara fent una sub-base de pedra triturada, i interposant-hi una malla electrosoldada d'acer. A continuació s'hi aboca l'abeurada de formigó que formarà la base per a la via i el passadís.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Fanal** nº 16 · Navarcles.
- **El Fogar** nº 8 · Vilanova i La Geltrú.
- **HobbyTren** nº 139 · (per subscripció).
- **Maig 2005** · Cornellà.
- **TREN** nº 41 · Sevilla.



A conseqüència de les obres del túnel, en que una màquina excavadora va tallar la línia de senyals i comunicacions entre l'estació terminal i el dipòsit, el passat dissabte dia 30 de maig s'ha procedit a l'estesa de 75 m de tub per a canalització de cables i 3 arquetes de registre entre la boca E. del túnel i el senyal lluminós S-4. Amb això, mes la canalització entre la boca O. i la barrera del pas a nivell, i entre aquesta i els contenidors del dipòsit, quedarà en condicions d'enllaç similars però canalitzades i ampliables per a les majors prestacions que es necessitaran en el futur.

VIATGE MAIG 2005

CF. Vivarais & CF. Cevennes

Organitzat conjuntament per les associacions de Navarcles i de Palau, ens hem aplegat una colla de 29 entusiastes, en un viatge de tres dies plens de bons records, en l'ambient extraordinari dels trens de vapor.

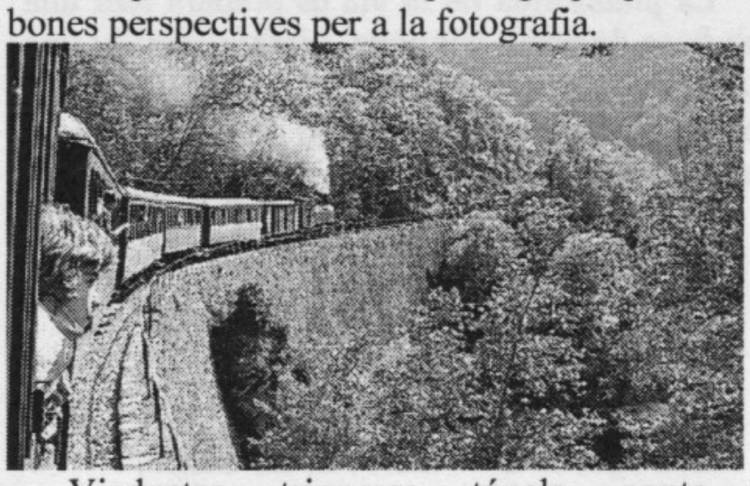
El mateix dissabte per la tarda vam presenciar un conjunt d'arribades i maniobres al dipòsit de Tournon sur Rhône, a càrrec de l'horrible tractor diesel CFV "Y" construït aprofitant el bastidor d'una 0-3-0 de vapor.



El dia següent, en un recorregut de 2 hores d'anada i altres tantes de tornada, la exuberant naturalesa primaveral d'un diumenge al sud de França, ha posat el marc adient per al viatge en un carrilet que recordarem molt de temps.



L'espectacularitat del paisatge proporciona bones perspectives per a la fotografia.

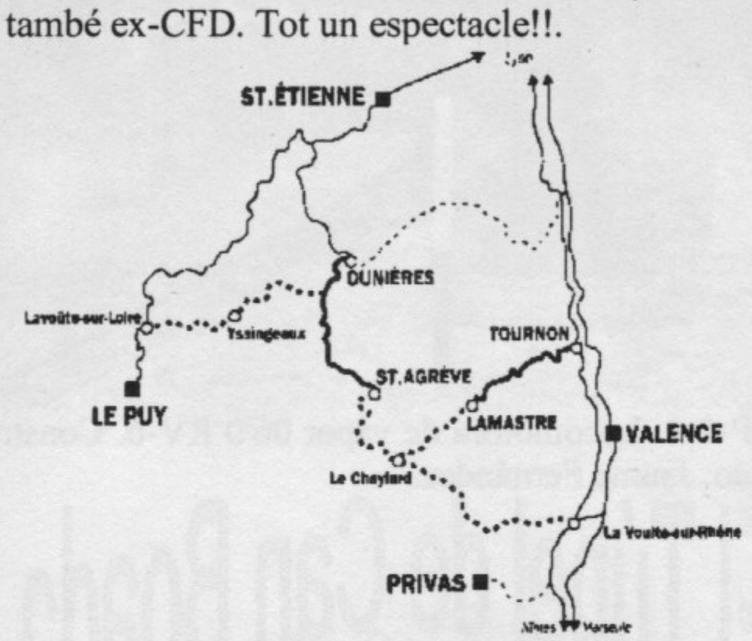


Viaductes, trinxeres, túnels, ponts i terraplens es segueixen en una desfilada plena de sensacions.



El curiós cotxe de 2 eixos ex-Gruyère, reservat per al Tren de Palau, va ser intercalat en una composició de 7 cotxes a bogies i un furgó, per a la locomotora 030-030-T SLM-Winterthur de 1903, nº 403 de l'antiga xarxa del Vivarais (CFD *"Chemins de Fer Departamentaux"* 1890-1968).

El mateix diumenge també va circular una altra branca similar, amb la 030-030-T SACM-Grafenstaden de 1932, nº 414 també ex-CFD, la curiosa locomotora bicabina 030-T Pinguely de 1909, nº 31 de l'Ouest-Dauphiné, la 020-020-T Blanc-Miseron de 1906, nº 104 ex-PO-Corrèze i l'automotor A-150-D Billard de 1940, nº 214 també ex-CFD. Tot un espectacle!!.



La gran xarxa de 203 km de via mètrica dels CFD, que a cavall dels departaments de l'Ardèche i l'Alta Loira, des de l'any 1890 pujava a 1.061 metros d'altura amb rampes màximes de 30 mil·lèsimes, es va tancar l'any 1968, víctima d'un pla del *Ministère des Transports* per a la clausura de 5.000 km de ferrocarrils secundaris.

Recuperada en part per la societat CFV (*Chemins de Fer du Vivarais*), els 32'6 km entre Tournon-SNCF (alt. 123m) i Lamastre (alt. 373m) i per l'associació d'aficionats VFV (*Voies Ferrés du Velay*), els 36'4 km entre Dunières-SNCF (alt. 787m) i St. Agrève (alt.1.049m), avui és l'exemple del que podria haver estat una intel·ligent i gloriosa sortida per als "carrilets" a Catalunya i Espanya.



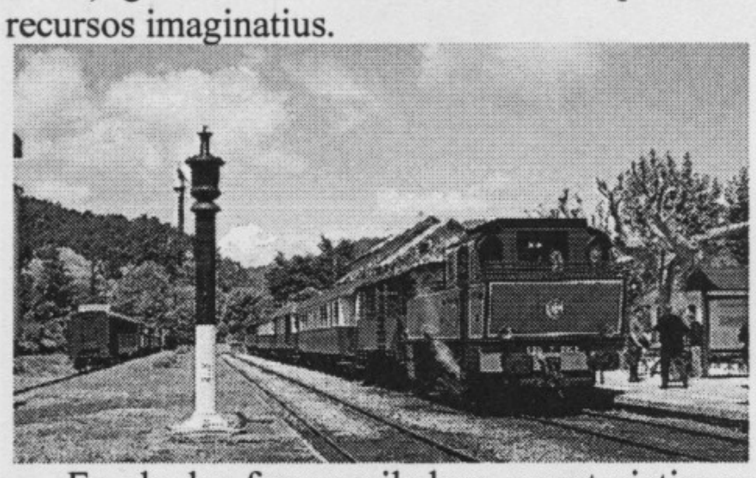
Durant el recorregut per les gorges del Doux hem coincidit amb els amics de la "soci" de Barcelona valorant l'organització conjunta dels viatges que fem entre Navarcles i Palau, i veient la possibilitat de fer-la també extensiva a ells en un futur.



I el dilluns un altre tren de vapor!!. Cinc cotxes de viatgers de construcció alemanya de l'any 1938 units a la màquina 030T nº 8158 Craftenstader (?) del 1953.

La *Compagnie International des Trains Express a Vapeur,* que fa el *Train à Vapeur des Cevennes*, a través de cinc túnels i vuit viaductes, ens endinsa per les muntanyes dels Cevennes per un itinerari de 13 km. entre Andouze (alt. 134m) i Saint Jean du Gard (189m) en via normal de 1.435 mm.

Els 40 minuts que dura cada viatge, permeten baixar a l'estació intermèdia "Bambouseraie" i després continuar amb qualsevol altre tren (4 recorreguts diaris en cada sentit) gaudint d'una oferta turística plena de recursos imaginatius.



En els dos ferrocarrils hem pogut viatjar en cotxes reservats especialment per al Tren de Palau, autèntiques peces històriques de museu molt ben conservades, sobre tot les màquines de vapor, que funcionen com un rellotge bo, i hem fet les visites guiades als dipòsits i tallers dels dos trens, rebent tot tipus d'explicacions tècniques de part dels seus responsables.

Ens queden les ganes de tornar-hi, i ben segur que ho farem. Tant per la raó dels preus actuals d'hotels i restaurants (a Espanya tot ha pujat tant que ja no hi ha diferencia), com per la proximitat a Barcelona (Tournon a 556 km 98% d'autopista, Anduze a 407 km 88% d'autopista), distàncies i temps de viatge menors que a altres ferrocarrils de la península ibèrica.

Finalment cal mencionar la bona tasca d'organització a càrrec d'en Josep Coll, així com agrair l'ajuda de l'Esteve Corrius i l'Antoni Roca, i la d'en Martí Bota en funcions de traductor.



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 84 - juliol 2005

Si tens menjar en el frigorífic, roba per a posar-te, un sostre a sobre i un lloc per a dormir, ets més ric que el 75 % dels habitants de la Terra.

La Nit del Tren XII

- crònica -

Dissabte 18 de juny passat hem celebrat la nostra festa anual.

Aquest any hi ha hagut la novetat de poder circular provisionalment, en regim de maniobres sense viatgers, pel traçat del nou túnel de via doble entre Can Boada enllaç i Can Boada.



El material invitat, procedent de diferents punts ha estat la locomotora Diesel-hidràulica nº 1 del Tren del Parc de Catalunya, que el Centre d'Estudis Modelisme Vapor te a Sabadell, la locomotora Diesel-hidràulica nº 22 del mateix Centre d'Estudis, però amb base al Tren del Parc de l'Oreneta, de Barcelona, i el tramvia nº 2 de la línia Mataró-Argentona, de l'amic Domènec Prat, procedent també del Parc de Catalunya, de Sabadell.



Des de mitja tarda, la taula d'acollida, presidida per "les tietes" per a la venda dels tiquets del sopar, aiguades, postals i l'obsequi del pòster anual d'en Josep Guerrero que aquest any representa el nou túnel, va estar acompanyada per la taula de l'amic Lluís Comaposada que, junt amb el seu extens repertori de postals ferroviàries, s'encarrega de la distribució exterior de l'aiguada i la col·lecció fotogràfica del Tren de Palau.



Les circulacions es van desenvolupar en convivència amb el material del Tren de Palau al llarg de la jornada. Eren titulars per a Cap de Circulació a diferents horaris, en Jordi Busquets i en Joan Ignasi Puente amb la imprescindible ajuda d'en Francisco Urdi, encara que, en algun moment complicat, hi va haver el reforç d'en Pere Mula, l'Antoni Roca o en Jordi Valero.



El ja tradicional conjunt "Magnòlia" va animar la tarda i el sopar amb la interpretació del seu repertori d'estil "Dixie". La festa va comptar amb la presencia de les autoritats municipals presidides per la senyora alcaldessa Teresa Padrós, els regidors d'Urbanisme, de Cultura i de Medi Ambient, senyors Valentí Soley, Antoni Vila i Miguel Molina, amb els seus acompanyants, que van quedar admirats de les nostres realitzacions i l'ambient de la festa. Com era d'esperar, va ser motiu de conversa, tot lo relatiu a la construcció del nou túnel i, deixant obertes totes les possibilitats, es va veure que a continuació d'aquest, la següent fita important haurà de ser la futura estació.

Al sopar, organitzat pels socis Josep Guerrero i Beneta Pardo amb el servei de càtering "Alifres" de Badalona, ens vam aplegar 114 persones, i a la festa en general, entre un moment o un altre unes 300 mes, entre les que cal destacar els amics representants de les principals associacions com la nostra, tècnics o càrrecs importants d'empreses ferroviàries i entitats de Palau.



Havent sopat es va continuar la circulació, amb la presencia extraordinària de la Sra. alcaldessa a la cabina de la locomotora 0-6-0 RV "Big Viñas" que va tenir la gentilesa d'ajudar tot el viatge en Ricard Soler, traginant el carbó del tender al fogar. Amb aquest gest d'immersió ferroviària, es reconeix obertament com l'amiga Teresa, incipient maquinista del Tren de Palau.

La circulació segueix al llarg de tota la nit, i poc a poc va minvant la presència d'amics (encara que continuaven arribant grups passades les 2), fins a primeres hores del matí en que - els cansats fan la feina - es comencen a desmuntar les instal·lacions especials d'enllumenat per a la festa.

La xocolatada a les 9 del matí, es inseparable de les famoses galetes, que cada any ens porta l'amic Jan Peter des de Brussel·les, i dóna fi a la festa, un any mes.

El Túnel de Can Boada

Per fi veiem la llum al fons del túnel. Han passat mes de 11 anys des de que es va aprovar el primer projecte que, amb els visats i permisos d'obra a punt, va quedar aturat per no trobar finançament o esponsorització. Com sabeu, un segon projecte en base a l'estructura tubular actual, va ser preparat per que resultava, en el seu moment, mes econòmic, i es pretenia construir de mica en mica per compte de l'associació. Però passava el temps i els costos augmentaven mes de pressa que els recursos.

Feliçment la corporació municipal va aconseguir, gràcies a la seva gestió, que l'empresa APC financés tot un paquet de millores per al Parc de l'Hostal del Fum com la construcció dels lavabos, les barbacoes, l'aparcament del parc i un túnel per al Tren de Palau, a canvi de la utilització de l'aparcament per a us privat, de dilluns a divendres. Totes aquestes obres les ha dut a terme Construccions Ronçana, de Santa Eulàlia de Ronçana, finançades per APC (els gelats *Frigo*) però a l'associació ara l'hi queda per fer els "acabats" del túnel, que no es poca cosa.

Comprèn els acabats; les portes metàl·liques de tancament (per a poder usar el túnel com dipòsit de material mòbil), la instal·lació de l'enllumenat interior de servei i d'emergència, i la construcció del revestiment ornamental de les façanes (que en el seu estat actual, recorden els tricornis de la Guardia Civil) convertint-les per a que representin les dels túnels de "Montgat" al costat de llevant i de "l'Argentera" a ponent.



Els tancaments de cortina metàl·lica estan ja muntats per la empresa SAMPERA de Palau i, quan estigui enllestida la instal·lació elèctrica funcionaran motoritzats. També hi posarem, quan hi hagi la terra que encara falta al damunt, una tanca de malla per evitar que ningú es pugui acostar i caure des de la part de dalt. Entre tant, la brigada municipal ha proporcionat tanques d'obra i cintes de senyalització barrant-hi el pas.



Canalitzacions

S'ha hagut de fer noves canalitzacions per als cables de senyalització, comunicacions i enllumenat afectats per les obres, ja que els treballs d'una excavadora va inutilitzar les que hi havia entre les estacions col·laterals del túnel.

Via

A causa del defecte de muntatge de l'estructura tubular, indicat a l'EV4 del mes de maig, el replanteig de la via ha obligat a adoptar un nou traçat en corba i contracorba a la boca de ponent, "L'Argentera".



Aparells de via

També s'ha desmuntat l'aparell de canvi de via que provisionalment permetia la maniobra a CBe, pel costat del túnel. Aquest aparell s'ha instal·lat a l'entrada del dipòsit, per a una futura via que anirà cap a un ampli fossat de revisió, cobert amb marquesina, acabant el seu recorregut en un port de rampa variable per a la càrrega i descàrrega del material mòbil.



Proves

Moment històric en el que el primer tren (el tren de treball mes la branca de "compendiums"), entra marxa enrera per la via 1, a les 13:50 del diumenge dia 12 de juny de 2005.



La locomotora de l'Associació, en mans d'en Lluís Fernández, va fer l'honor, a marxa molt lenta per provar la via tot just acabada d'instal·lar, i per la solemnitat del moment.



El muntatge de via requereix aportació de balast que s'ha de traginar des de la gravera.

La novetat del moment és que hem canviat el tipus de balast calcari que usàvem fins ara, per un altre d'origen granític, amb arestes mes agudes, que ha d'anar encara millor.

Pintura

S'ha pintat l'aparell i la ploma del pas a nivell de l'estació de CBe i repassat defectes de pintura causats per pedrades o perdigonades a l'aiguada del dipòsit.



Batonadora manual.

Una senzilla modificació en l'accessori "pala" del martell elèctric, permet usar-lo per a batonar el balast amb molta mes eficàcia i economia d'esforç físic.



ACTA DE LA REUNIÓ DE JUNTA DIRECTIVA

28 / 05 / 2005

- extracte simplificat -

Una còpia complerta es troba al taulell d'anuncis de la via 4.

Reunits en sessió ordinària, aprovada l'acta de la darrera reunió, prèviament tramesa per al seu examen a tots els membres de la junta, es repassen els punts tractats i afegint-ne de nous es prenen els següents acords :

1. Ordenar la circulació de trens per a la Nit del Tren XII, a celebrar el dissabte 18 de juny en base a tres blocs horaris amb sistemes propis de circulació i personal responsable per a cada bloc.
2. Acompanyar totes les circulacions de vapor del dissabte 18 de juny, amb un tren equipat amb cisterna d'aigua, grup electrogen i bomba hidràulica per a remullar de forma continua la zona pròxima a la via.

I sense cap altre tema que requereixi acord de junta, s'aixeca la sessió a les 10:45 hores del dia de la data.

SOCIETAT

Amb aquesta nova secció, volem donar a conèixer millor una part de la correspondència rebuda que pot interessar als socis. Preguem disculpes per començar a fer-ho ara, quan moltes entitats ja han celebrat els seus actes. Els anuncis, fulls d'inscripció, invitacions, programes, cartells i materials gràfics rebuts continuarà exposant-se, com sempre, al taulell d'anuncis de la via 4.

- **Ferrocarril de Vallparadís** del Club Ferroviari de Terrassa: invitació a participar en la Desena Trobada Internacional de Vaporistes-Modelistes els dies 2, 3 i 4 de juliol.
- **Tren del Parc de Catalunya** del CEMVBiS: invitació a participar en la VIIena Diada del Tren els dies 3, 4 i 5 de setembre.
- **Fundación de los Ferrocarriles Españoles**: bases per al *20º Concurso Fotográfico Caminos de Hierro.*
- **Museo del Ferrocarril** de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, de part de la seva subdirectora, Sra. Carmen Molina: oferta d'un 10% de descompte en els preus dels articles de venda a la botiga del museu, a tots els socis que s'identifiquin mostrant el seu carnet.
- **Parc Ferroviari de Misericòrdia** de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Reus: invitació a participar en el 1er SOPAR A LA FRESCA el dia 2 de juliol..

Al taulell d'anuncis de la via 4 hi trobareu la documentació pertinent a aquestes invitacions.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 44 · El Masnou.
- **HobbyTren** nº 140 · (per subscripció).
- **Informa nº 58** · Museu de Madrid.
- **Informa nº 58** · Museu de Vilanova.

També hem rebut :

Del seu autor, l'amic Joan Segura i Aymà :

- **Viatge Vivarais i Cévennes 14-15-16 maig 2005.** Una pel·lícula en DVD de 22 minuts, sobre el viatge de primavera que vam fer organitzat entre Palau i Navarcles.

Del seu autor, en Josep Rovira i Puig :

- **Catàleg General de la Medallística del Carril de Mataró 1833-2003**.

Del Director Gerent de l'ens *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF*, Sr. Manuel Benegas, la següent relació de publicacions :

- *Linea Alta Velocidad Madrid Sevilla 1992-2002*. (llibre + CD-ROM). -9 exemplars-.
- *High Speed Line Madrid Sevilla 1992-2002*. (llibre + CD-ROM). -3 exemplars-.
- *El Mundo del Trabajo en Renfe. Historia oral de la infraestructura*. -2 exemplars-.
- *El Camino del Tren. 150 Años de Infraestructura Ferroviaria*. -2 exemplars-
- *El enclavamiento hidráulico de Algodor. Un legado para la historia.*

En format disc CD-ROM per a ordinador :

- *Linea Alta Velocidad Madrid Sevilla 1992-2002*. (igual que el que del llibre).
- *Mantenimiento de Infraestructura Renfe 1994-2000.*

En format cinta de video VHS :

- *Ferroviarios. Historia de los trabajos de la infraestructura ferroviaria.* (realitzat per RTVE).

I set "pins" de l'ens públic *Mantenimiento de Infraestructura Renfe.*

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 85 · agost-setembre 2005

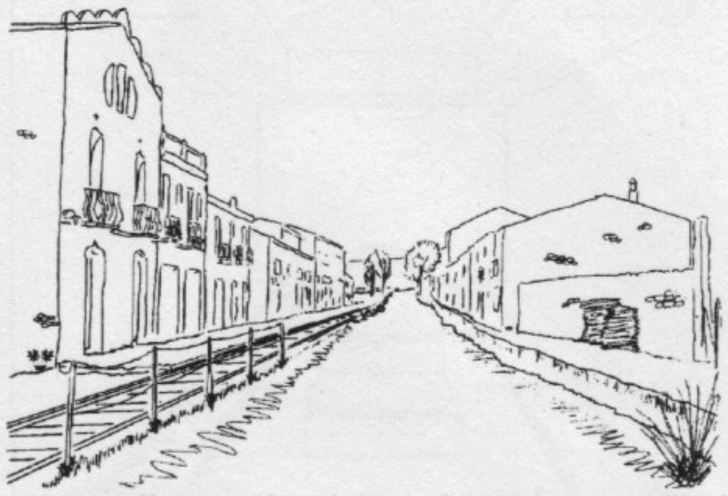
Deus saber, Sanxo, que mai un home no és més que un altre, si fer més que un altre no procura.

1880 - 2005 125 Aniversari Mollet - Caldes

Les celebracions d'aniversaris no han d'estar reservades tan sols als ferrocarrils en funcionament.

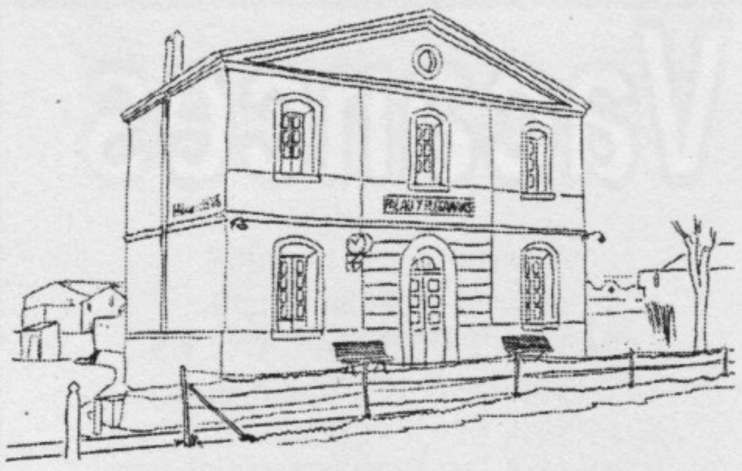
De la mateixa manera com es recorda les personalitats que han contribuït a l'avenç dels pobles, qualsevol altre fet històric mereix ser reconegut en la seva importància, i el ferrocarril Mollet - Caldes ocupa un lloc molt destacat en la evolució del nostre territori.

Mes encara, quan hi ha projectes per a la seva recuperació en format de metro lleuger o tramvia modern, i la seva llarga reivindicació (que comença els mateixos dies de la primera supressió l'any 1932), no ha cessat mai, (als anys 50's, poc abans de desmuntar les vies, es va estar molt a prop de tornar-lo a posar en marxa), i és actualment un motor d'argumentacions a favor d'un transport públic modern, ecològic i sostenible, adequat a les necessitats dels pobles i polígons industrials a l'entorn de la riera de Caldes.

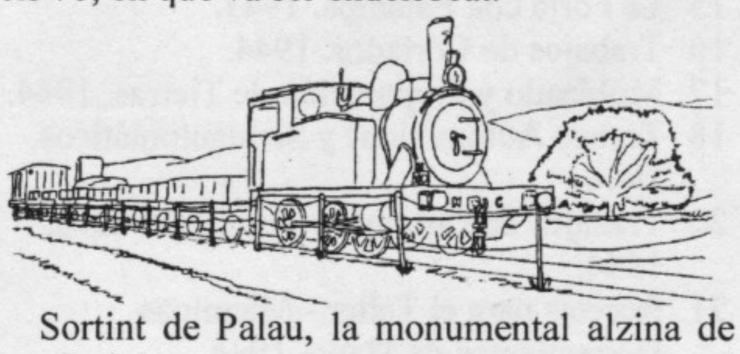


Aquell tren de via ampla amb vocació de carrilet, conegut com "El Calderí", seguia al llarg de les cases que van anar formant la part de Plegamans.

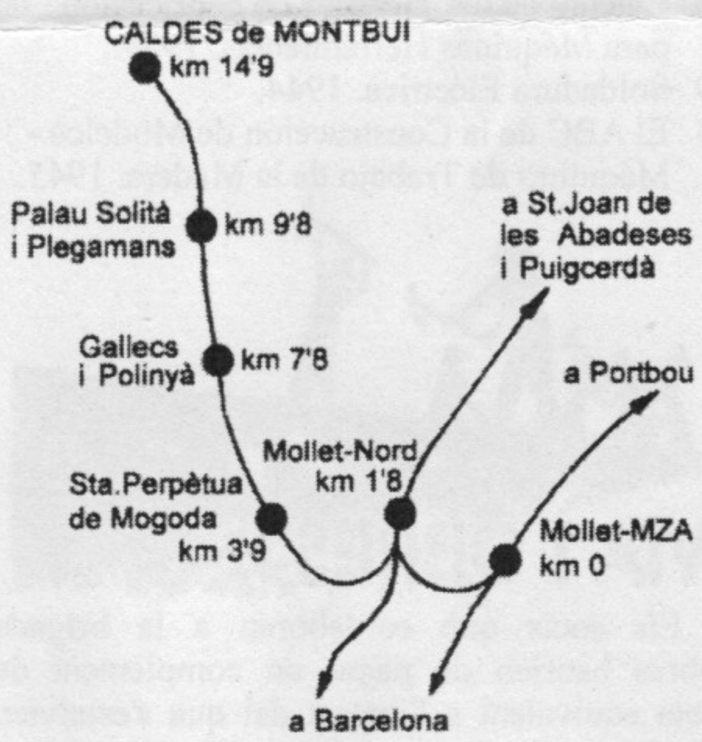
Durant molts anys, i els previs a l'Exposició Universal del 1929, el tren va traginar les llambordes de la pedrera del Remei (a Caldes) per a pavimentar els principals carrers de l'eixampla barceloní.



A la cantonada de l'Av. Catalunya amb el Passeig de la Carrerada hi havia l'estació, que al principi es va dir de *"Palau y Sentmenat"*, i mes tard de *"Palau y Plegamans"*. L'edifici va continuar molts anys en peu, fins a la dècada dels 70, en que va ser enderrocat.



Sortint de Palau, la monumental alzina de Can Padró va ser el testimoni mut de com el tren va portar mes de 7 milions de persones i 2.000 milions de tones de mercaderies en els 52 anys que va funcionar, fins al 1938.



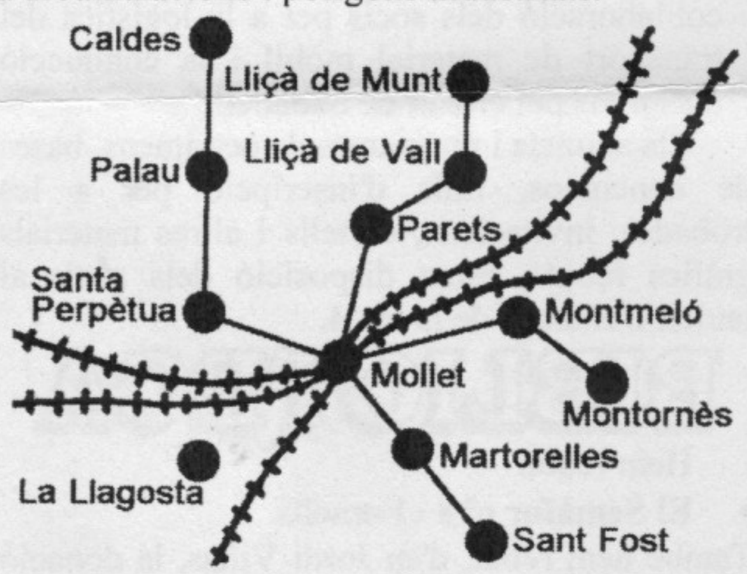
El servei de passatgers fins a Barcelona es feia amb vagons que arribaven directament a l'Estació del Nord. A la meitat dels anys vint va començar la competència de l'autobús Barcelona - Caldes i al final de la dècada, l'electrificació del ferrocarril de la Companyia del Nord va fer que aquesta utilitzés automotors, impedint així la relació directa amb la capital catalana. Per aquest motiu hi va haver un projecte de construir automotors Diesel per al tren de Caldes, com una solució per a recuperar el tràfic directe a Barcelona i lluitar contra la competència de l'autobús. Però ja era massa tard ...

Actualment, la locomotora nº 5 "Palau", una de les primeres màquines de tren, fabricada l'any 1886 per "La Maquinista Terrestre y Marítima" de Barcelona (avui ALSTOM), segueix apartada al museu de la mineria d'Astúries, esperant el dia de la seva repatriació al poble que l'hi donà el seu nom. Fins quan?

Però com dèiem al principi, el "Calderí" no es una cosa del passat i segueix latent en els projectes per a les necessitats de la societat actual, i així, l'ajuntament de Mollet, l'any 1999 es va posar a treballar amb tècnics de ALSTOM per a l'estudi de viabilitat d'una línia tramviaire de circumval·lació dintre del seu nucli urbà. Aquest era un dels punts del programa electoral del grup que va rebre la confiança de la majoria absoluta de la població, per a millorar la qualitat de les comunicacions locals servides a precari per línies interurbanes d'autobusos.

El tramvia havia d'enllaçar les dues estacions de RENFE amb els principals centres de serveis, administració, comerç i sanitat en un recorregut unidireccional. El pas pels carrers estrets avui no es cap problema perque es resol còmodament amb els tramvies moderns que es construeixen amb tecnologies d'avantguarda. Podria haver estat aquest l'embrió per al nou "Calderí"?.

L'any següent, el 2000, es va fer un enorme salt endavant en el projecte, preveient ja una xarxa de 18'6 quilòmetres per a enllaçar 11 poblacions i 5 estacions de ferrocarril a través d'urbanitzacions i polígons industrials.



Un projecte valorat en 9.000 milions de pessetes al seu moment. Es preveia però que no seria immediata la seva execució, que els 300.000 habitants d'aquest dissortat paisatge, farcit de ciment i d'asfalt, tinguéssim una mica mes de paciència, que encara hauríem d'esperar entre 12 i 15 anys per a recuperar aquell transport públic econòmic, ecològic i segur que van tenir els nostres avantpassats. Ja han passat 5 anys i el més calent és a l'aigüera.

Reflexos de Sidral

Per la seva "actualitat", reproduïm una part de la informació transcrita a l'EV4 nº 66.

Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya 2003-2025

(Vegeu EV4 nº 65)

Projectes d'actuació fins al ...

2005

Doble via Arenys - Tordera.
Doble via El Palau - Martorell.
Doble via Martorell - Olesa.
Doble via parcial Montcada - La Garriga.
Nou túnel Torre Baró - Sta. Mª de Montcada.
Nova línia AVE "By-pass" de Barcelona.
Nova línia AVE Barcelona - França.
Nova línia AVE Lleida - Barcelona.
Nova línia funicular aeri Olesa - Esparreguera.
Nova línia mercaderies Papiol - Can Tunis.
Prolongació Terrassa FGC - Vallparadís.
Rehabilitació Cervera - Manresa.
Rehabilitació Lleida - La Pobla.
Rehabilitació Lleida - Mollerussa.
Rehabilitació Reus - Roda.
Segregació ramal Gràcia - Av. Tibidabo.

Soterrament a Masrampinyo.
Soterrament St. Feliu del Llobregat.
Variant Vandellòs - Cambrils i connexió AVE.
Via mixta al port de Tarragona.
Viatgers Papiol - Mollet.

Algú pot informar sobre quines d'aquestes acuacions, previstes per al 2005, estan acabades o en curs d'execució; si s'ha millorat o està suspesa l'aplicació del Pla Director?.

SOCIETAT

- **A.A.FC. de Balears**: invitació a participar en el VII CERTAMEN INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA DE MALLORCA amb el Premi Especial a la millor obra de TEMA FERROVIARI.
- **CEMVBiS de Sabadell**: invitació a participar en la 7ena DIADA DEL TREN DEL PARC DE CATALUNYA.Gran Trobada de Ferrocarrils de $7^1/_4$ i 10 " els dies 3, 4 i 5 de setembre. Com cada any, Tren de Palau hi participarà amb material, esperant la col·laboració dels socis per a la logística del transport de material mòbil i la conducció dels trens pel circuit de Sabadell.

Els anuncis i programes de certàmens, bases de concursos, fulls d'inscripció per a les trobades, invitacions, cartells i altres materials gràfics rebuts, estan disposició dels socis al taulell d'anuncis de la via 4.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Semàfor** nº 8 · Fornells.

També hem rebut, d'en Jordi Viñas, la donació dels següent lot de llibres tècnics.

- **Tecnología Mecánica**. Josep Serrat Bonastre. Ed. Labor - Barcelona 1930.
- **Tecnología Mecánica**. Josep Serrat Bonastre. Ed. Labor - Barcelona 1938.
- **Trabajos de Taller Guía Práctica del Mecánico Moderno**.

TRABAJOS DE TALLER

Guia práctica del mecánico moderno

Col·lecció (gairebé complerta) d'interessants llibres tècnics d'entre 200 i 300 pàgines cada un, amb nombrosos dibuixos, gravats, taules i esquemes. Publicada a Barcelona per Editorial Labor, de diferents autors alemanys, sota la direcció de l'eminentíssim enginyer Josep Serrat y Bonastre, que va ser el director de *La Maquinista Terrestre y Marítima* durant el primer terç del segle XX, l'època daurada del disseny i construcció de locomotores a vapor catalanes.

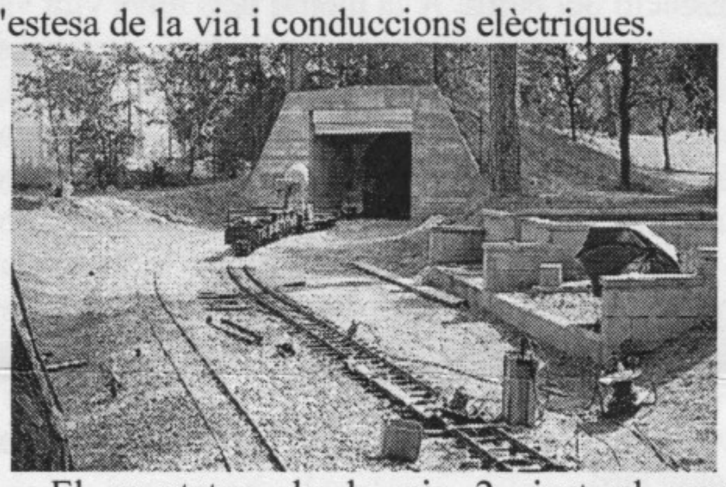
- Relació de títols -

1 Técnica de la Medición y el Trazado. 1937.
2 Roscado y Cálculo de las Ruedas para Roscar. 1933.
3 Recetas para el Taller - Los modernos Procedimientos de Soldadura. 1933.
4 Taladrado y Escariado. 1926.
5 Tratamiento Térmico del Acero. 1927.
6 Forja de Piezas Varias. 1927.
7 Hierro Colado, Acero Moldeado y Fundición Maleable. 1927.
8 Construcción de Modelos para Fundición. 1928.
9 Construcción de Fresas y Esmerilado. 1929.
10 Construcción de Montajes para Trabajos en Serie. 1936.
11 Los Metales no Ferreos y su Trabajo con Prensa. 1940.
12 La Técnica del Embutido de Planchas - El Trazado en la Calderería. 1940.
13 Los Aceros de Herramientas - Los Metales Duros en el Taller. 1943.
14 Brochado - Brochado exterior - Aserrado de los Metales. 1943.
15 La Forja con Estampa. 1943.
16 Trabajos de Cortador. 1944.
17 Moldeado y Preparación de Tierras. 1944.
18 Tornos Automáticos y Semiautomáticos. 1944.
20 Trabajos de Cubilote y Fundición Sana. 1944.
21 Recetas para el Taller - Máquinas Herramientas de Mano. 1944.
22 Combustibles y Aceites. 1945.
24 Trazado y Cálculo de las Ruedas Dentadas. 1945.
25 Calculo de los Tiempos de Fabricación para Máquinas Herramientas. 1955.
29 Soldadura Eléctrica. 1944.
33 El ABC de la Construcción de Modelos - Máquinas de Trabajo de la Madera. 1945.



Els socis que col·laboren a la brigada d'obres haurien de pagar un complement de quota equivalent a l'import del que s'estalvien en visites als centres d'exercici físic per a mantenir-se en forma cremant energies.

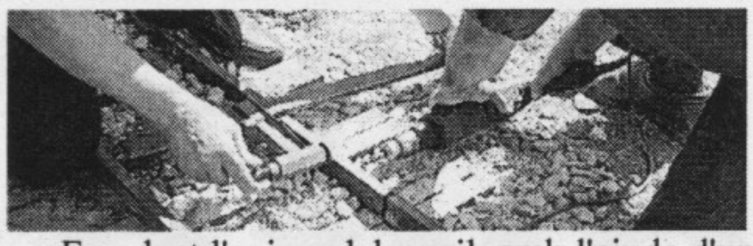
Durant el mes de Juliol s'ha treballat en l'estesa de la via i conduccions elèctriques.



El muntatge de la via 2, just al punt d'arribar a l'estació de Can Boada-Enllaç, el diumenge 17 de juliol.



Com que estem en un espai públic, totes les precaucions son bones. Hem fet instal·lar una tanca de malla metàl·lica per evitar que ningú pugui acostar-se als extrems del túnel. Aquest element quedarà ben dissimulat per les façanes ornamentals i la vegetació.



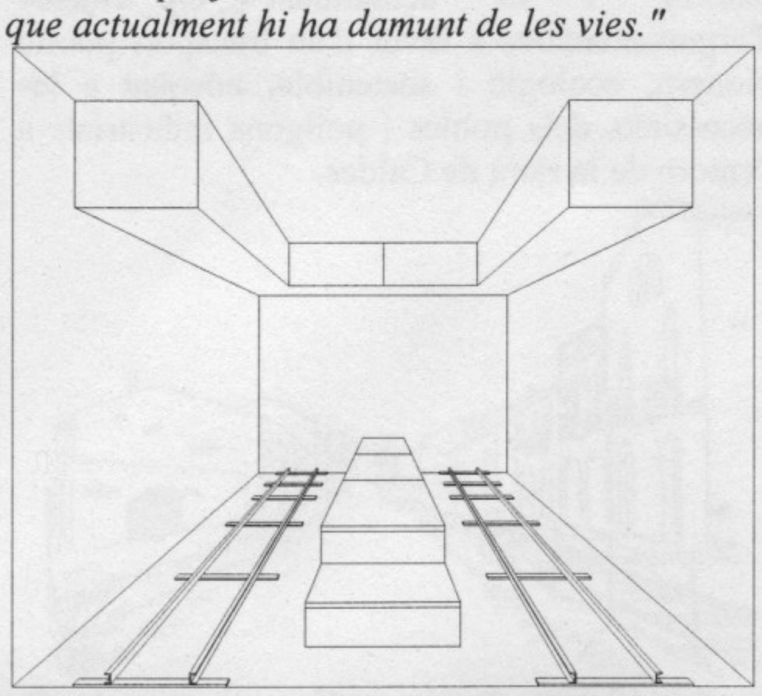
Foradant l'anima del carril, amb l'ajuda d'un sergent, per a collar-hi una brida.



L'ampliació de la porxada proporciona un espai airejat i agradable per als esmorzars de "botifarrada", els moments de repòs o la tertúlia en els dies de forta calor.

Complint amb l'acord nº 9 pres en la reunió de la Junta Directiva del 23/04/2005, que diu:

"9.- Instituir la norma general que consagra la totalitat de l'espai que ocupen les vies de dipòsit a l'interior dels contenidors exclusivament per a material que rodi sobre la via. Qualsevol altre objecte de propietat particular dels socis només pot dipositar-se a bord del seu propi material rodant o a l'interior d'armaris elevats que, penjats del sostre, deixin transitable una altura mínima de 170 cm sobre el cap del carril. Aquest tipus d'armari penjat haurà de substituir també els que actualment hi ha damunt de les vies."



Com es veu en aquest esquema de l'interior dels contenidors, sobre les vies de dipòsit s'hi instal·len els armaris. Per arribar-hi amb més comoditat, es pot fer una andana entre les dos vies, que a l'hora serveix també de contenidor per a objectes mes pesats. La longitud de cada via es de 40 peus (uns 12 metros). D'aquesta forma l'aprofitament volumètric es gairebé el màxim possible.

Vacances

A partir del 31 de juliol
el Tren de Palau estarà
TANCAT PER VACANCES
fins al darrer dissabte d'agost
FESTA MAJOR DE PALAU
JORNADA DE PORTES OBERTES.
L'activitat que s'hi pugui observar
serà de tipus intern, i no estarà oberta
a la participació del públic.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 86 - octubre 2005

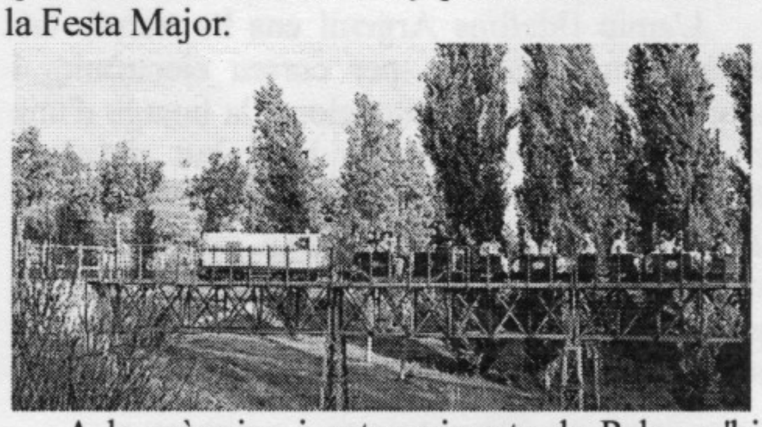
La justícia es la "venjança" de l'home civilitzat.
La venjança es la "justícia" de l'home salvatge.

SABADELL

Igual que l'any passat, els dies 3, 4 i 5 de setembre hem participat a la Trobada del Tren del Parc de Catalunya a Sabadell, organitzada per la secció de Sabadell del Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell.



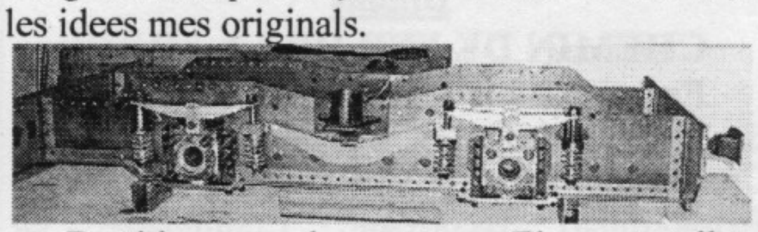
El material mòbil que aquest any s'ha desplaçat des de Palau per participar a la trobada, ha sigut la locomotora tipus 1600 d'en Jordi Viñas i el cotxe obert AA_{af}-871 d'en Pere Mula, que també va circular l'any passat amb motiu de la Festa Major.



A la màquina i cotxe vinguts de Palau, s'hi van acoblar dos cotxes mes, del Tren del Parc de Catalunya, formant una bonica branca que aquí veiem en un dels punts mes interessants d'aquest recorregut. El pas per l'enorme i espectacular viaducte.



Un dels atractius per a tots els aficionats, es poder veure, durant la trobada, la presentació del material en construcció, prototips i realitzacions en curs o acabades durant l'any, que sempre sorprenen per les solucions imaginatives que forçosament s'han de trobar, i les idees mes originals.



Bastidor per a locomotora. Elements tallats amb làser i fixats amb cargols i femelles.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 29 · Reus.
- **BML Berriak** nº 19 · Museu d'Azpeitia.
- **BML Berriak** nº 20 · Museu d'Azpeitia.
- **Carril** nº 62 · Barcelona.
- **Correu de l'Oreneta** nº 49 · Barcelona.
- **El Fanal** nº 17 · Navarcles.
- **HobbyTren** nº 142 · (per subscripció).
- **HobbyTren** nº 143 · (per subscripció).
- **Informa** nº 59 · Museu de Madrid.
- **Informa** nº 59 · Museu de Vilanova.
- **Juliol 2005** · Cornellà.



Tot el mes de setembre s'ha seguit treballant en la secció primera, concretament en els accessos al nou túnel de Can Boada.



L'aportació de balast i la seva compactació per batoneig mecànic manual, així com l'estesa de línies per a comunicacions, senyalització i enllumenat, ha estat la principal ocupació de la brigada de via i obres.



Trens ...

A la Patagònia

- tret de Bifurcació nº 29 -

El *Tren del Fin del Mundo* (Ferrocarril Austral Fueguino FCAF) te una amplada de via de 50 cm. (*trocha extremadamente angosta*) només el doble de la del Tren de Palau.

Disposa de cotxes de 7'5 m de longitud per a 19 viatgers asseguts i 7 drets amb entrada pels extrems i passadís interior amb disposició de seients 2+1, l'amplada es de 180 cm i l'altura 250 cm.

En total disposa de 15 cotxes de viatgers entre els que n'hi ha que porten cuina o bar, amb servei de menjador a la pròpia plaça, així com lavabos. També tenen cotxes amb cafeteria i "boutique" per a ser usats en composicions de viatge o estacionats en posicions estratègiques al llarg del recorregut, i vagons generadors elèctrics per a treballs en línia i de transport per a via i obres o circulacions nocturnes amb viatgers.

Hi ha una locomotora Diesel Orenstein & Koppel que ha estat "retrochada" 3 vegades (de 600 a 750 i finalment a 500 mm), una locomotora de vapor construïda al Regne Unit l'any 1995 que ha resultat bastant deficient havent-l'hi hagut de fer moltes modificacions, i una altra locomotora Diesel Sud-Africana de 12 Tm i resultats molt satisfactoris . Increïble però és cert !.

Màquines del Ribes-Núria.

L'associació Via Oberta, de La Garriga, ha inaugurat, el dijous 1 de setembre, dia de Sant Gil, quatre reproduccions per a via de 5 polzades, construïdes pels seus socis, de les locomotores E1 a E4 del cremallera de Núria. L'acte s'ha fet davant del propi santuari en col·laboració amb Vall de Núria i Ferrocarrils de la Generalitat.

RENFE

Durant tot l'estiu ha estat funcionant el Tren de La Fresa, a tot vapor !!

1880 - 2005 125 Aniversari Mollet - Caldes

Actes previstos a celebrar :

del 30 de setembre al 2 d'octubre

Fira de Palau

Stand - Exposició Commemorativa del 125 Aniversari del Ferrocarril Mollet - Caldes.

12 de novembre

Saló d'Actes - Auditori de Can Cortès

19:00 h

Projeccions audiovisuals sobre el Ferrocarril de Mollet - Caldes i el Tren de Palau.

-

Conferència a càrrec de Lluís Prieto:
"Els ferrocarrils de la Riera de Caldes"

-

Conferència a càrrec de Jordi Valero:
"13 anys al Tren de Palau".

-

Brindis d'honor per als ferrocarrils homenatjats.

-

Restaurant Cal Joan

21:00 h

Sopar de Germanor XIII[è] Aniversari.

SOCIETAT

EuskoTren : Invitació al XI aniversari del museu i a la X trobada dels amics del ferrocarril.

- **AAFC** Cremallera de Montserrat : Anunci X aniversari, amb 2 targetes fotogràfiques d'edició especial.

• **CAFC** Club d'Amics del Ferrocarril Cornellà : Invitació a La Festa del Trenet.
• **CEF** Via Oberta La Garriga : invitació.
• **CEMVBiS** Centre d'Estudis Modelisme Vapor Barcelona i Sabadell : Invitació al XXV aniversari del tren del parc de l'Oreneta.
• **CMF** Circulo Madrileño Ferroviario : Invitació al Dia del Tren 2005.

Excusem les omissions que per falta de temps o d'espai hi pugui haver. Recordem que tots els anuncis i programes de certàmens, bases de concursos, fulls d'inscripció per a trobades, invitacions, cartells i altres materials gràfics rebuts, estan a disposició dels socis al taulell d'anuncis de la via 4.

ACTA DE LA REUNIÓ DE JUNTA DIRECTIVA

03 / 09 / 2005

- extracte simplificat -

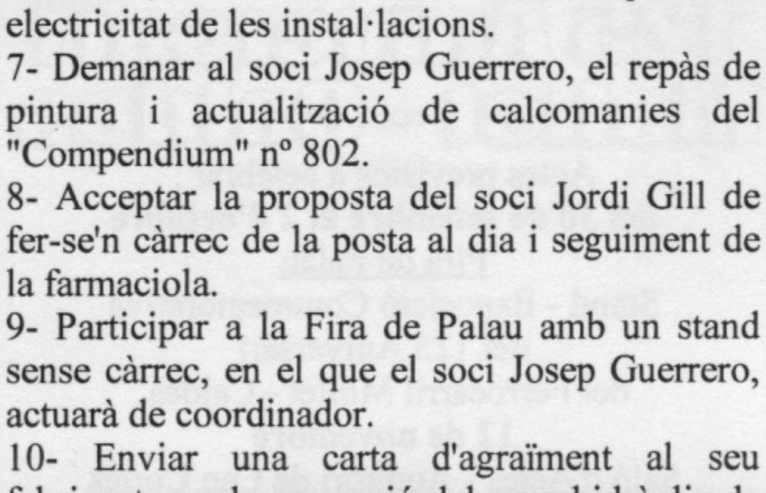
Una còpia complerta es troba al taulell d'anuncis de la via 4.

Reunits en sessió ordinària, aprovada l'acta de la darrera reunió, prèviament tramesa per al seu examen a tots els membres de la junta, es repassen els punts tractats i afegint-ne de nous es prenen els següents acords :

1- Autoritzar la circulació pel túnel en regim obert amb determinades limitacions.
2- Encarregar la instal·lació elèctrica del contenidor de taller.
3- Donar de baixa per falta de pago, amb data 30 de juny, el soci nº 93.
4- Comunicar a tots els afectats, que abans del dia 1 d'octubre s'ha d'haver alliberat tot el contingut dels armaris metàl·lics.
5- Fixar el criteri d'adjudicació provisional dels nous armaris.
6- Reservar, en el tren de treball, espai per a materials, consumibles i de recanvi de pintura i electricitat de les instal·lacions.
7- Demanar al soci Josep Guerrero, el repàs de pintura i actualització de calcomanies del "Compendium" nº 802.
8- Acceptar la proposta del soci Jordi Gill de fer-se'n càrrec de la posta al dia i seguiment de la farmaciola.
9- Participar a la Fira de Palau amb un stand sense càrrec, en el que el soci Josep Guerrero, actuarà de coordinador.
10- Enviar una carta d'agraïment al seu fabricant, per la reparació del grup hidràulic de la locomotora D-90 del soci Manuel Fuentes.

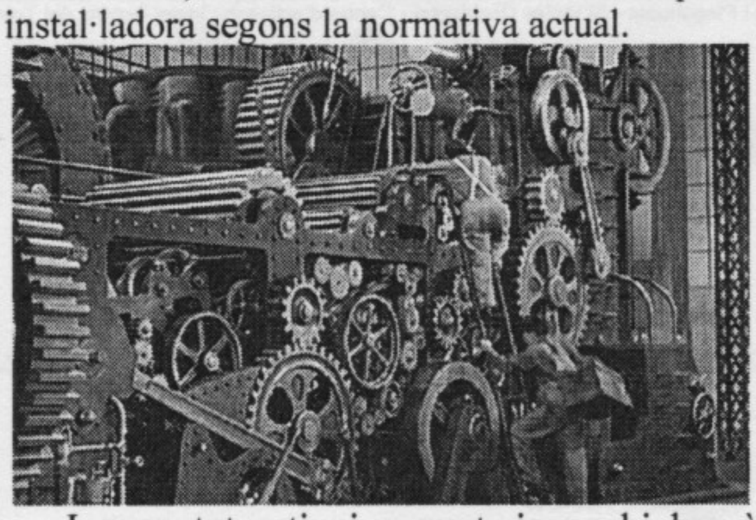
I sense cap altre tema que requereixi acord de junta, s'aixeca la sessió a les 11:10 hores del dia de la data.

VOCALIA DE MECÀNICA - taller -



- Nou aspecte del taller del Tren de Palau -

Durant el mes d'agost, i part de setembre, el vocal de mecànica en Jordi Viñas, ajudat per diferents socis entre els que cal mencionar en Joan Puig i l'Antoni Gemas, s'ha dut a terme el trasllat i ha començat la instal·lació de les màquines. La part elèctrica, per l'acord nº 2-03/09/2005, l'haurà de fer una empresa instal·ladora segons la normativa actual.



I quan tot estigui a punt, ja no hi haurà maquina impossible, per complicada que sigui l'avaria. (Naturalment, és de broma !).

CIRCULACIÓ

Es posa en coneixement de tots els maquinistes del Tren de Palau, que a partir del 4 de setembre s'ha restablert la circulació en regim obert per la secció primera, amb dos limitacions al pas per l'interior del túnel :

1 - Velocitat màxima a 8 km/h.
2 - Prohibició d'ús dels senyals acústics.

Temporalment, el senyal lluminós S-4, a l'entrada de la zona de maniobres de l'estació terminal de Can Boada restarà apagat, i s'haurà d'actuar de la forma prevista en aquests casos. Un senyal lluminós apagat, o presentant indicacions estranyes, si no està anul·lat per un senyal fix sobreposat en forma d'aspa, s'ha d'interpretar de la forma mes restrictiva, que en aquest cas es com senyal tancat. Per sobrepassar-lo cal portar una consigna d'autorització per escrit, o reconèixer el senyal de pas fet manualment per un agent operador.



Com es pot veure a la foto, la circulació en regim obert (o sigui, amb participació del públic), s'ha reiniciat el diumenge 4 de setembre, a tota la secció nº 1, entre l'estació terminal Can Boada, i la del dipòsit de material Can Boada-Enllaç.

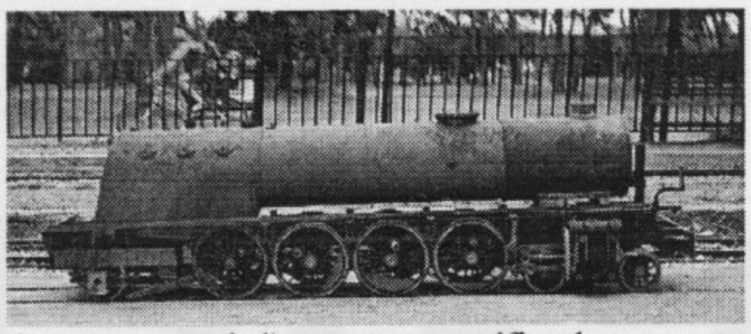
Aquest tram ha estat tancat 27 mesos, des del dissabte 14 de juny del 2003 en que es va desmuntar la via per construir el nou túnel.

MATERIAL MÒBIL

Junt amb el lot de maquinaria procedent del taller d'en Jordi Viñas i acceptat per al seu dipòsit en l'acord nº 5-23/04/2007, en base al qual funcionarà el taller de l'associació, també ha arribat la locomotora de vapor tipus "1700" que en Jordi Viñas està construint des de fa molts anys. Esperem veure-la acabada aviat !!



Moment de l'arribada (30/07/05) a la platja de vies del dipòsit de Can Boada-Enllaç.



Aspecte actual d'aquesta magnífica locomotora, disseny original de la *Maquinista Terrestre y Marítima* per a MZA de l'any 1925.



L'amic Ildefons Argemí ens ha tramés tan aviat com ha pogut -per correu electrònic- i amb la millor de les intencions, la imatge d'una invitació que el dia 14 ha rebut d'Antoni Morral, alcalde de Cerdanyola del Vallès i de Joan Torres, president d'FGC. Era per al dissabte 17/09/2005. Moltes gràcies per la teva part Ildefons, la posem a l'EV4 per a que els socis sàpiguen les coses que ha fet FGC.

EN PREPARACIÓ

Reserveu-vos la data de la segona pasqua de l'any pròxim per al que s'està preparant el ...

VIATGE 2006

- proposta -

Dissabte

Sortida, com l'any passat, en autocar des de Navarcles, Barcelona i Palau cap a Niça. Allotjament i temps lliure.

Diumenge

CHEMINS DE FER DE PROVENCE

En automotor Diesel de via mètrica des de Niça a Dignes Les Bains. Son 151 quilòmetres amb 50 túnels i ponts, pujant fins a 1.000 metres d'alçada. Continuació amb l'autocar cap a Saint Georges de Commiers, altitud 216 m. Allotjament.

Dilluns

CHEMIN DE FER DE LA MURE

En tren clàssic, màquina elèctrica i cotxes, de via mètrica des de Saint Georges de Commiers fins a La Mure, a 882 m d'altura.. Extraordinari recorregut. Continuació en autocar cap a casa. *(continuarà)*

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 87 - novembre 2005

Construir-te una màquina de tren es tant fàcil com parlar català. Si t'equivoques, tornes a començar !!.

1880 - 2005 125 Aniversari Mollet - Caldes

12 de novembre

Saló d'Actes - Auditori de Can Cortès

19:00 h

Projeccions audiovisuals sobre el Ferrocarril de Mollet - Caldes i el Tren de Palau.

-

Conferència a càrrec de Lluís Prieto:

"Els ferrocarrils de la Riera de Caldes"

-

Conferència a càrrec de Jordi Valero:

"13 anys al Tren de Palau".

-

Brindis d'honor per als ferrocarrils homenatjats.

-

Restaurant Cal Joan

21:00 h

Sopar de Germanor XIIIè Aniversari.

Reserves per al sopar : Josep Guerrero/Beneta Pardo, tel. 93 864 41 22 a les 21h.

Fins al dia 10 de novembre.

1ª Setmana del Tren a Catalunya

Per iniciativa de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril i del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, amb el suport de les empreses del sector ferroviari i del Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya, durant la setmana del 24 al 30 d'octubre s'ha celebrat la primera Setmana del Tren a Catalunya.

La Setmana pretén crear anualment un fòrum de comunicació, debat i difusió de diferents aspectes de l'univers dels trens, fent-lo coincidir amb la commemoració de l'aniversari primer ferrocarril de la península, Barcelona-Mataro (28 d'octubre de 1848). A través d'aquest fòrum s'espera incidir en els avantatges que suposa la utilització del tren; atributs com la seguretat, comoditat, respecte al medi ambient o rapidesa.

S'han realitzat activitats en diferents punts de trobada com una exposició antològica del Premi de Fotografia Caminos de Hierro, la projecció de la pel·lícula "Los apuros de un pequeño tren", una roda de premsa al Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya en la que s'ha presentat el Pla de Patrimoni Industrial del Ferrocarril a Catalunya i l'avantprojecte arquitectònic del Museu del Ferrocarril, un cicle de xerrades i taules rodones "Converses d'Estació" en el que s'ha tractat el món associatiu a l'entorn del ferrocarril al segle XXI.

La firma del conveni de col·laboració Federació-Museu, la presentació del nou espai audiovisual "VideoTREN", i la del darrer vehicle incorporat, la locomotora TALGO III.

La Setmana ha estat closa per una Jornada de portes obertes per als membres de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril. en la que s'ha muntat en el recinte un tren de 7 ¼ polzades.

RESTRICCIONS

A causa del "Real Decreto Ley 11/2005 de medidas urgentes en materia de incendios forestales", promulgat el 22 de juliol pels greus incendis ocorreguts aquest estiu arreu de la península ibèrica, en el parc s'ha prohibit l'ús de les barbacoes.

Al Tren de Palau, hem optat per seguir el model, sense interpretar la incidència que pugui tenir el decret en el cas específic de les locomotores de vapor, pel tipus de fogar tancat que usen aquestes màquines.

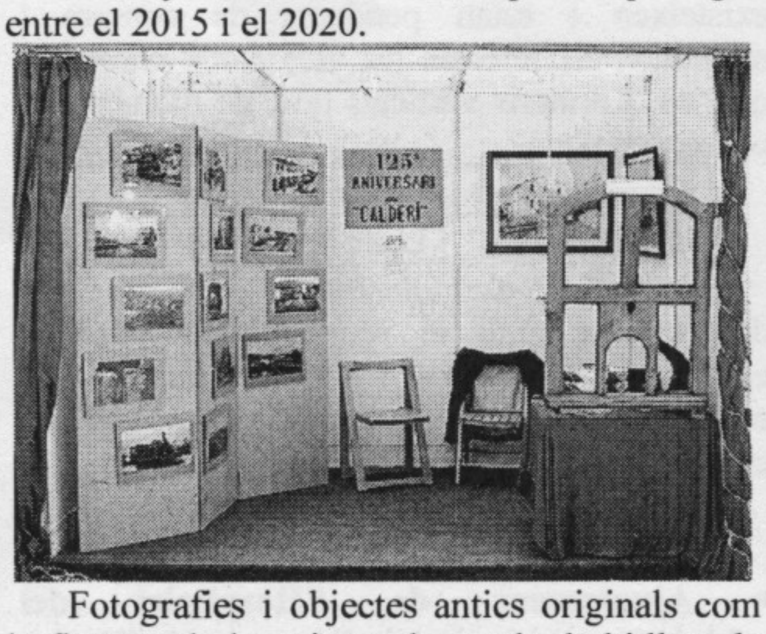
En aquest sentit, cal destacar que les màquines de vapor del Museo del Ferrocarril de Madrid, de Vilanova, d'Azpeitia i d'altres, han funcionat normalment fent les circulacions que tenien programades durant l'estiu.

A partir de la primera setmana d'octubre, i degut als aiguats que hi ha hagut a finals d'estiu, s'ha aixecat la prohibició de les barbacoes al parc i Tren de Palau també ha reiniciat el funcionament dels trens de vapor.

FIRA DE PALAU

S'ha celebrat, els dies 1 i 2 d'octubre, aquesta mostra anual de l'activitat comercial i cultural del poble en la que també Tren de Palau disposa d'un ampli espai d'exposició.

Aquest any el tema de l'estand de l'associació ha estat el FC de Mollet a Caldes, el "Calderí", complint-se el 125è aniversari de la seva primera posta en funcionament. La segona va ser l'any 1936, i la tercera, esperem que sigui entre el 2015 i el 2020.



Fotografies i objectes antics originals com la finestra de la guixeta de venda de bitllets de l'estació de "Gallechs y Poliñá", preservats per la nostra entitat, han sigut admirats i comentats per part dels nombrosos visitants.

La presència de l'associació a la "fira", entre les entitats mes destacades del poble ha estat possible gràcies a la inestimable feina duta a terme per en Josep Guerrero i l'ajuda d'altres socis.



- Túnel de Can Boada -



Funciona la motorització de de les portes. Per obrir des de fora s'ha de fer des de la clau que hi ha a la via nº 4 del dipòsit. Per tancar s'ha de fer des del portal L'Argentera. La clau de comandament va unida a les ordres pilot.



Pannell de control a la via nº 4



Carta del Futuro

Hoy, veintitrés de marzo del 2041, presiento que, con la pérdida del último amigo de mi padre, se desvanece parte de una historia, de nuestra historia. Su sueño, el de ellos.

Juntos habían compartido los desayunos de los sábados y domingos durante algo mas de tres décadas, algo que mi madre nunca comprendió, pero si toleró. Eso si, con una gran dosis de abnegación, la misma con la que aquel grupo de ferroviarios -me fastidia llamarles aficionados- se dedicaban a darle vida, a algo que a la vez les daba vida a ellos.

*A la muerte de mi padre, él se había convertido en mi **"gurú ferrovítico"**, haciéndome comprender que aquello no se trataba de un juguete a escala, sino de un estilo de vida, similar a la de aquellos surfistas de las costas californianas, tan de moda en los finales del siglo pasado. Es muy difícil aceptar que el duro trabajo, el sacrificio y ponerse de mierda hasta las orejas, sean parte de una afición o un hobby.*

Mi padre siempre me comparaba aquello con un pequeño país, donde cohabitaban diversas etnias. Los diferenciaba de la siguiente manera: los ***ferrovíticus abnegatus****, los* ***ferrovíticus admiratus*** *y los* ***ferroadvenedizos****. Estros últimos jugaron un gran papel en la evolución de la entidad, similar a la de los inmigrantes en cualquier sociedad. Si bien no hablaban el mismo idioma, en este caso el ferrovítico, eran unos trabajadores infatigables y gracias a ellos se hicieron grandes obras. Se integraron, fueron queridos y apreciados. También hubo algún* ***ferrodogmáticus absolutus****, aunque siempre fueron minoría y de mala integración. Mucha capacidad de docencia y poca de sacrificio. Mala combinación, por lo menos en ese "sembrao".*

Un reducido grupo de familiares e íntimos, le acompañamos en su póstumo viaje ferroviario, para despedirnos por última vez y arrojar sus cenizas en aquel tramo donde pasó multitud de horas, empeñado en mejorar el trazado y de donde formaría parte de la eternidad. La verdad es que su alma ya formaba parte de aquel lugar desde hacía mucho tiempo. Mucho.

Decidimos coger para aquél último trayecto, una de las piezas mas suaves que había en la asociación, el Brill 25, una pieza hecha a finales de los 90', totalmente descubierta. Ahí radicaba su encanto, se podía sentir la suave brisa del viento, el deslizar por las vías, de su pequeña rodadura y el ño, ño, ño... de sus engranajes rectos. Con sus controlas con mas de cien años a cuestas, del modelo original. Todo un Brill... o un mini Brill.

Al fondo, quedaban aquellas máquinas de vapor que, por desconocimiento de la materia y falta de mecánicos avezados, estaban paralizadas. Eso si, muy relucientes.

A su lado, las de motor de gasolina, inmovilizadas por falta de mantenimiento y dificultad para obtener combustible. La automoción había quedado en desuso y era cosa de cuatro "chalados" adinerados, que mantenían coches carísimos, que llamaban de colección.

Nos dirigimos a Can Boada Terme, donde iniciamos el trayecto, dejamos atrás las diagonales, el túnel, Can Boada Enllaç, hasta el Pí Gran. Una vez mas había una piedra. Llegamos al punto de despedida, el Pont de Pedra. Aquella estación "despreciada", donde había una explanada cercada por el riachuelo y las vías, donde habíamos acampado alguna "nit", donde tenia que enlazar una línea hacia o desde Santa Perpetua, donde...

Unas palabras cruzaron mi mente como una exhalación -Arregla el garrote que hay a la salida de la aguja-, dijo una voz interior. -Y pinta las señales-, dijo otra desde el cielo.

Dios le había premiado con una maqueta de H0₁₀.

Jordi Gill.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

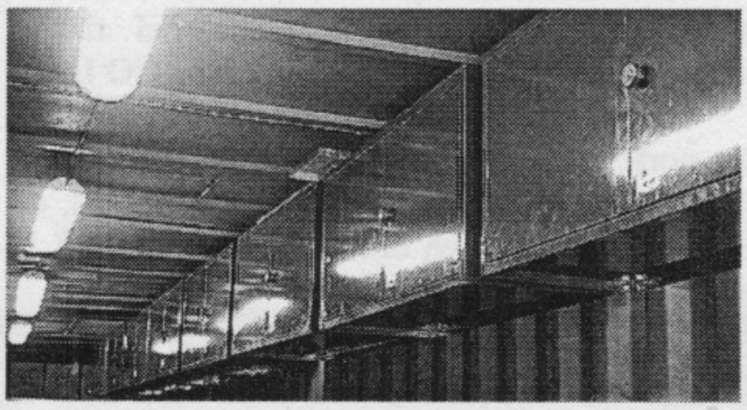
- **Butlletí** nº 45 · El Masnou.
- **Eurofer** nº 53-54 · Barcelona.
- **HobbyTREN** nº 144 · (per subscripció).

NOTA IMPORTANT

Amb motiu de la reorganització dels contenidors, dotant-los de nous armaris elevats, s'ha hagut de desmuntar el revister i el taulell d'anuncis de la via 4. El que dóna nom a aquest full informatiu "Extensió Via 4", que en conseqüència potser hauria de canviar de nom.

Com que la seva ubicació definitiva es al recinte polivalent de les vies 9-10-11, en el que hi haurà la sala de reunions, aula ferroviària, projeccions audiovisuals, vitrines d'exposició, biblioteca i revistes, de moment, tan el taulell d'anuncis com el revistes, han quedat arraconats i fora de servei.

ARMARIS



Els nous armaris son propietat de l'associació, que en cedeix el dret d'ús :

a) als socis membres de la Junta Directiva que els necessitin per a l'exercici de les respectives vocalies, o ...

b) als socis que els necessitin per dur a terme altres funcions específiques aprovades, com per exemple "Aula ferroviària", o ...

c) als socis que mantinguin la base del seu material mòbil de propietat particular en Tren de Palau, fent-lo participar regularment en les activitats de l'associació.

L'adjudicació s'ha fet de la forma següent :

31	Aula ferroviària	Joan Puig i altres
32	Mat. Mòbil part.	Lluís Fernández
33	Mat. Mòbil part.	Jordi Gill
34	Mat. Mòbil part.	Jaume Fernández
35	Voc. Rel. Públic.	J. Ignasi Puente
36	Mat. Mòbil part.	Manuel Fuentes
37	Presidència	Pere Mula
41	Aula ferroviària	Joan Puig i altres
42	Aula ferroviària	Joan Puig i altres
43	Voc. Mat. Mòbil	Ricard Soler
44	Voc. Tec. Ferroc.	Jordi Valero
45	Voc. Instal·lac.	Jaume Travessa
46	Tresoreria	Antoni Roca
47	Voc. Rel. Munic.	Josep Guerrero
48	Secretaria	Jordi Marin
121	Voc. Mecànica	Jordi Viñas

Del 34 al 37 estan adjudicats però encara no existeixen i estan pendents de compra i muntatge. Al fons de les vies 3 i 4 encara hi queden 2 armaris verticals que, de moment, es conserven per a :

Administració	J.Marin - J.Guerrero
Intendència	Lluís Fernández

L'armari d'administració hauria de desaparèixer amb el muntatge de l'andana central del contenidor, i el d'intendència quan es disposi d'un vagó de mercaderies, magatzem convertible en taula d'esmorzar.

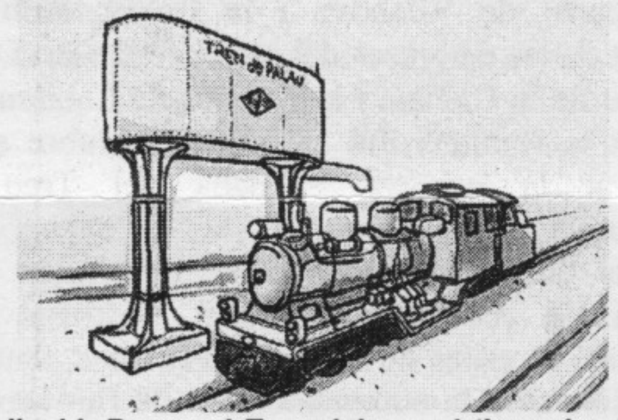
SOCIETAT

- **Ajuntament de l'Hospitalet del Llobregat** (a traves de l'Associació d'Amics del Ferrocarril) : Invitació a la inauguració de l'exposició "FENT VIA. 150 ANYS DE FERROCARRIL".
- **Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell** : Invitació a l'Acte Institucional dels 25 Anys, Jornades de portes obertes i Exposició del CEMVBiS.
- **Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril** : CALENDARI D'ACTES PER A LA SETMANA DEL TREN.
- **Fundación de los Ferrocarriles Españoles** : Informació amb tríptics i un cartell sobre el concurs fotogràfic "Caminos de Hierro", mes una invitació per entrar al SONIMAG.
- **Rail Forum 2005 3ª ed.** : Un bloc amb 200 invitacions per entrar, que s'han enviat als socis, amics i entitats del poble. Com que s'ha rebut un segon bloc d'invitacions, es reparteixen a la taquilla entre els viatgers.
- **Universidad de Huelva - Asociación de Amigos del Ferrrocarril Cuenca Minera de Riotinto** : Invitació al "Curso de Extensión Cultural Aspectos Sociales de la Reindustrialización en la Comarcas Mineras".

El Joc del Medi Ambient



La regidoria de Medi Ambient del Municipi, ha editat el "Joc del Medi Ambient", i el seu regidor Sr. Miguel Molina, ens n'ha obsequiat amb un exemplar que comporta en taulell de joc, fitxes, daus, punts de penalitzacio, reglament, targetes de preguntes, i una samarreta, tot en un bonic estoig. Basat en situacions, propostes i elements mediambientals del nostre poble, seguint un esquema com el conegut joc de la Oca, en el que no hi falta la casella del Tren de Palau.



Casella 14. Puges al Tren del parc i t'agrada el que veus. Torna a veure la Pedra Llarga. (casella nº 1).

Com veieu, la casella 14 es una penalització de les mes greus, significa tornar al punt de sortida. Esperem que això no influeixi en els jugadors fent-los tenir el Tren de Palau per una cosa indesitjable.

La pregunta nº 35 posa a prova els coneixements locals. Diu així :

35. El Tren de Palau està situat al bell mig d'un recinte tancat de 30 hectàrees amb vegetació autòctona. Com s'anomena?

a- parc del Bosc.

b- parc de la Pineda.

c- parc de l'Hostal del Fum

Creiem que absolutament tots els nostres socis poden encertar aquesta pregunta. O no?

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 88 - desembre 2005

Poc importa on acaba la realitat i comença la ficció, l'important es que qualsevol tingui el seu ideal.

1880 - 2005 125 Aniversari Mollet - Caldes

L'Associació i l'Ajuntament han organitzat l'acte central a l'auditori de Can Cortès.

El passat dissabte 12 de novembre, en presència de les autoritats municipals, medis de comunicació com la Televisió de Caldes, Palau informatiu i altres, es va celebrar l'anunciat acte central del 125 aniversari del "Calderí" i dels 13 anys del Tren de Palau a l'auditori de Can Cortès, amb la sala ocupada al 50% de la seva capacitat per socis, familiars, representants d'entitats invitades i públic en general, alguns vinguts expressament des de Caldes de Montbui, portant fotografies i versos alegòrics del "Calderí".



foto Lumbreras

Amb unes paraules de benvinguda, el nostre vocal tècnic de ferrocarrils, en Jordi Valero, va presentar l'acte cedint la paraula a l'alcaldessa Sra. Teresa Padrós, que va glossar en un breu discurs l'empremta que aquest tren va deixar als pobles de la Riera de Caldes, i la seva futura reimplantació tan necessària, així com l'esforç que representa pels socis de Tren de Palau, tant l'organització d'actes culturals com el present, com les seves realitzacions i activitats que a tothom deixen admirats.

Va continuar l'acte amb la projecció dels documentals "125 Aniversari" i "Tretze anys al Tren de Palau" elaborats per en Jordi Marin, i "Tren de Palau, la il·lusió per el tren" fet per en Jordi i na Jenifer Valero. Els dos primers en un to bàsicament documental però amb accents nostàlgics que van emocionar, sobre tot el del "Calderí" a persones grans pressents a la sala.

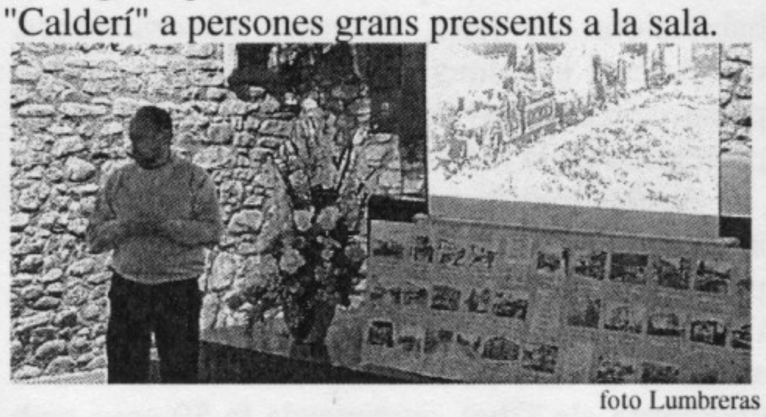
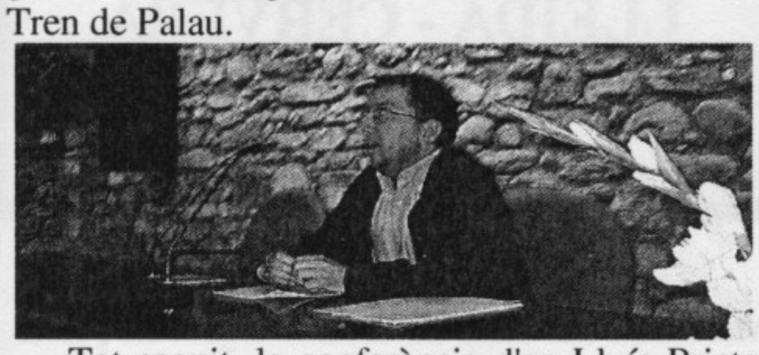


foto Lumbreras

A través del muntatge "La il·lusió pel tren" realitzat amb els moderns medis informàtics, es descobreix el mon del ferrocarril des d'un punt de vista original i poc assajat. La curiositat que sempre ha despertat a tothom aquesta "cosa" que ha representat molt mes que un simple sistema de transport, fent canviar radicalment el mon en poc mes de cent cinquanta anys, i estableix encerats paral·lelismes entre els trens grans i els trens petits, amb clares referències al Tren de Palau.



Tot seguit, la conferència d'en Lluís Prieto "Els ferrocarrils de la Riera de Caldes", que va fer un recorregut molt ben documentat per tots els que hi ha hagut, els projectes que hi va haver, els que ara hi ha i els que hi haurà. La seva possible concreció en un futur llibre, ens va deixar a tots amb ganes de saber-ne mes.



En acabar l'acte, vint-i-un socis i familiars, vam celebrar el tradicional sopar celebrant l'aniversari de l'associació al restaurant Cal Joan.



Jornada de puertas abiertas del Tren de Palau

¡Pequeño gran tren!



En els seus darrers números 16 i 17 han publicat dos bons reportatges del nostre ferrocarril, en els que hi ressalten el seu caràcter de petit "carrilet", amb tota mena de material i instal·lacions. La revista Mas Tren es molt recomanable tant per la bona qualitat editorial i gràfica, com pels seus continguts ben treballats.



A l'espai polivalent de les vies 9-10 i 11 del dipòsit de Can Boada-Enllaç, s'ha procedit a desembarassar de noses les parts de dalt dels contenidors i vies per a fer avançar la seva adaptació a l'ús previst. Entre les andròmines que amb el pas del temps s'ha anat guardant ha sortit de tot. Objectes antics que cal preservar, com la pesada taula d'enclavaments amb les seves palanques i transmissions funiculars, i objectes sense cap altre interès que el de no haver d'anar-los a comprar a la botiga. L'experiència demostra que gairebé mai se'n fa un ús raonable, s'acaba tornant a comprar, i el que sobra es torna a guardar, augmentant així unes "reserves" que només hauran servit per a crear racons, uns racons que tan sols es descobriran, fets malbé i plens de merda, quan es faci neteja i un altre les haurà de llençar.

Sovint ens equivoquem quan pensem que estalviem no llençant res; normalment només ens estalviem la feina d'anar a llençar el que ha sobrat. En lloc d'estalviar, malbaratem l'espai acumulant allò que algú, un dia haurà de traginar. Per a mantenir un cert ordre, sovint s'ha de fer neteja, i si una cosa no te un lloc assignat, simplement no es pot guardar. Les coses que normalment es fan servir, o les que tenen assignada una missió concreta, han de tenir totes el seu lloc, i només aquell. No s'hi val anar trobant de tot per tot arreu, per si un dia fa falta. Ara vindrà el camió i s'ho endurà tot a la deixalleria. Procurem que aquest "clear" de neteja no sigui un "reset" per tornar a començar.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Semàfor** nº 9 · Fornells de La Selva.
- **HobbyTren** nº 144 · (per suscripció).
- **HobbyTren** nº 145 · (per suscripció).
- **Informa** nº 60 · Museu de Madrid.
- **Informa** nº 60 · Museu de Vilanova.
- **Mas Tren** nº 16 · (obsequi editorial).
- **Mas Tren** nº 17 · (obsequi editorial).
- **Octubre 2005** · Cornellà.

SOCIETAT

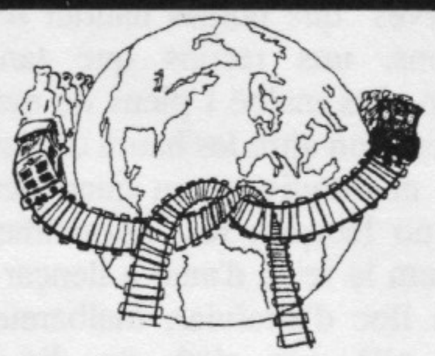
- **Agrupació Sardanista** : invitació als actes a celebrar el 6 de novembre als jardins de Can Cortès amb motiu del 25 aniversari de l'Agrupació Sardanista de Palau.
- **Ajuntament de Mataró** : invitació als actes a celebrar el 28 i 29 d'octubre amb motiu del 157 aniversari del ferrocarril Barcelona - Mataró.

- **Ajuntament de Palau-solità i Plegamans** : notificació d'acord unànime de la Junta de Govern Local pel qual, conforme amb l'article 125.2.a del Decret 179/97, s'atorga una subvenció de 1.367'65 euros al Tren de Palau amb càrrec a la partida pressupostaria 40.400/451/489.00 de l'any 2005.
- **Club d'Amics del Ferrocarril - Cornellà** : carta d'agraïment per la participació de Tren de Palau el 16 d'octubre al parc de Can Mercader amb motiu de la Festa del Trenet.
- **Consorci per a la Normalització Lingüística** : proposta d'adhesió al programa "Voluntaris per la llengua".
- **Dir. Gral. de Dret i d'Entitats Jurídiques** : notificació de la resolució favorable d'inscripció dels estatuts modificats per l'Assemblea General del Tren de Palau del passat 5 de març d'enguany.
- **Dir. Gral. de Ports i Transports** : carta explicant-nos el motiu pel que no ens han enviat cap informació sobre les alegacions presentades pel Tren de Palau al PDIF. Es degut a que, per voluntat del nou Govern, s'està integrant en el nou Pla d'Infrastructures de Transport de Catalunya (PITC), en procés de redacció molt avançat. Incorpora noves propostes i aviat sortirà per a l'aprovació inicial.

diumenge 13 de novembre de 2005

ELS TRENS PETITS HAN FET UNA JORNADA SOLIDÀRIA

Jornada de la "via 0"



Degut al mal temps, no s'ha pogut celebrar la "Jornada" i, tal com hem fet en altres ocasions, o quan la "solidaritat" ha resultat poc significativa, ho deixem acumulat per al pròxim any.

VOLUNTARIS PER LA LLENGUA

Tren de Palau, junt amb mes de 200 entitats de tot Catalunya, s'ha adherit a participar en el programa **Voluntaris per la Llengua** que, impulsat per la Secretaria de Política Lingüística de la Generalitat de Catalunya i el Consorci per a la Normalització Lingüística, ha estat inclòs en la Comissió Europea el passat 26 de setembre.

Les entitats que s'hi adhereixen, promouen als seus associats a participar també en el programa, fent que el català sigui la llengua habitual en les activitats pròpies de l'associació i en la comunicació amb les persones immigrades, i procurant que la seva estada a les nostres entitats sigui un factor clau per a la incorporació i la convivència en el país.

Amb aquest programa es pretén oferir un espai de conversa a les persones que volen practicar la llengua catalana. Hi participen catalanoparlants voluntaris que dediquen una hora a la setmana, durant un mínim de deu setmanes, a conversar amb persones que estan aprenent català i que volen practicar-ne l'ús oral. Creiem que a Tren de Palau podem oferir un espai de conversa per a aquestes persones, ja sigui durant els esmorzars, les activitats pròpies dels dissabtes o els diumenges. En el pròxim EV4 us enviarem mes informació i butlletins d'inscripció.

Per això, a partir d'ara no ens haurà d'estranyar trobar-nos amb persones que vénen al Tren de Palau a conversar. Entre tots haurem de procurar que aquestes persones que ens acompanyaran mentre nosaltres fem les nostres tasques, aprofitin per practicar el català i conèixer, de passada, una mica millor el país a través del grup que formem l'associació.

LLEIDA - CERVERA AMB LA GARRAT 282F0421

L'Associació per a la Restauració de Material Ferriviari, de Lleida, organitza per al dissabte dia 3 de desembre, un tren des de Lleida Pirineus fins a Cervera de Segarra i tornada :

- Sortida de Lleida Pirineus a les 9:30 hores.
- Parada tècnica a Tàrrega.
- Arribada a Cervera a les 11 hores.
- Sortida de Cervera a les 17 hores.
- Arribada a Lleida Pirineus a les 18:15 hores.
- Tren format per la locomotora 282F0421 + 4 cotxes 5000/6000 + furgó postal.. Aquests vehicles tenen calefacció de vapor. Places limitades.
- Adults: 24 €. Infants fins a 10 anys: 12 €.

Per a reserves de 9:30 a 13 i de 16:30 a 17
Telf. 973 216 441 / 973 290 795
Fax: 973 290 916 e-mail :
armf.info@teleline.es

- - -

EL CALDERI

T'anomenaven el Calderí
fa anys que ens vares deixar
aquests son dies especials
per poder-te recordar.

De Caldes fins arribar a Mollet
tenies poques estacions
però tu mai oblidaves
complir les teves obligacions.

El Calderí sempre a punt de marxa
pla i avall cap a Mollet
el retorn majestuós d'ell a Caldes
era anunciat per el seu xiulet.

Mai més ja no et veurem
seria avui un recorregut petit
però aquestes fotografies
justifiquen que has existit.

El món es ple de records
molt bo, tu el vares deixar
seixanta-dos anys després
encara no et podem oblidar.

Francesc Flaqué i Tura.

NOTICIES BREUS

• **Al Congres de Diputats** a Madrid, s'ha debatut una moció per a reclamar que en els pressupostos de l'Estat de l'any que ve, es dobli l'aportació prevista per al servei de Rodalies de Renfe a Barcelona. Entre l'any 1992 i el 2004, la demanda a Barcelona ha augmentat el 80% mentre que la oferta només ha crescut el 2%.

• **Han sortit a subhasta** els estudis informatius i d'impacte ambiental per definir el traçat de l'eix transversal ferroviari. Aquesta infraestructura de 223 km, que amb un cost de 6.500.000 euros es preveu fer en 15 anys, serà una via d'amplada internacional entre Lleida i Girona, per Cervera, Manresa i Vic, amb connexions amb les linies Igualada - Martorell, Manresa - Martorell, Barcelona - Puigcerdà, Barcelona - Portbou, AVE Barcelona - França, i a l'aeroport de Girona.

• **A la Xina i al Tibet** s'està construint la línia ferroviària Qinghai-Tibet que serà la mes alta del mon, per a colonitzar en massa amb xinesos el territori del Tibet, ocupat fa 50 anys, per extreure'n les seves riqueses minerals.

S'inicia a l'extrem Oest de la Xina, en regions molt inhòspites, militaritzades, on fins fa poc s'hi feien proves nuclears i s'hi confina dissidents polítics i delinqüents en camps de treball.

Aquesta línia va començar a operar el 1984 entre Xining, a 2.275 m d'altura, i Golmund, a 2.800m. i a hores d'ara el darrer tram de 1.142 km entre Golmund i Lhasa, la capital del Tibet a 3650 m d'altura, ja funciona. Aquesta secció entre Golmund i Lhasa està a una altura mitjana de 4.000 m sobre el nivell del mar, arribant als 5.072 en el punt mes alt, el coll de Tanggula.

En els darrers anys s'ha treballatd'abril a octubre a un ritme de 1'3 km diaris. Entre 20.000 i 38.000 treballadors en torns de 20 dies, fent ús d'equips d'oxigen per a poder respirar a tanta altura, i cobrant uns 300 euros mensuals. Els treballs continuaran un any i mig mes per acabar les estacions i obrir-la a tots els serveis. Lhasa quedarà a només 48 hores de Beijing (Pekín).

El pressupost era de 1.800 milions d'euros, però ja en porten gastats més de 3.000 milions, o sigui, tres vegades mes del que s'han gastat en educació i sanitat al territori del Tibet en els 50 anys d'ocupació.

L'enginyeria suïssa experta en ferrocarrils d'altura, s'ha desentès de participar en aquesta construcció perquè hi ha 550 km de línia damunt de permafrost, un tipus de terreny gelat molt inestable que no se sap com es comportarà en el futur amb l'escalfament global. Per això mateix, el projecte constructiu no ha rebut cap suport exterior ni tecnològic ni financer.

Per als futurs turistes, Bombardier farà 53 automotors diesel per a 120 km/h amb habitacions de luxe, finestres panoràmiques, menjadors i salons d'entreteniment. Aniran presuritzats com els avions i els vidres protegiran de la radiació ultraviolada.

Aquest tren es dons una proesa tècnica que amaga una finalitat purament econòmica i política; explotar els recursos minerals del Tibet i repoblar-lo cultural i demogràficament de xinesos. El tren de Lhasa preten acabar així la conquesta els Tibet, començada fa 50 anys amb la seva annexió "manu militari" per part de la Xina.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 89 - gener 2006

Per la ignorància ens equivoquem, i per les equivocacions aprenem.

VOLUNTARIS PER LA LLENGUA

Com us vem anunciar el mes passat, adjunt a l'EV4 nº 89 hi trobareu la informació per participar al programa "VOLUNTARIS PER LA LLENGUA".

Quan vulgueu indicar a algú la situació geogràfica del Tren de Palau, podeu donar les seves coordenades polars, que son :

Longitud Est 2º 10' 32"
Latitud Nord 41º 34' 0"

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Andana 9** nº 11 · Igualada.
- **Andana 9** nº 12 · Igualada.
- **Butlletí** nº 7 · Caldes de Malavella.
- **Desembre** · Cornellà.
- **El Fanal** nº 18 · Navarcles.
- **Es Furgó Correu** nº 26 · Balears.
- **HobbyTren** nº 146 (per suscripció).
- **Informa** nº 61 · Museu de Madrid.
- **Informa** nº 61 · Museu de Vilanova.
- **Informe Anual Renfe 2004** · Madrid.
- **Tren** nº 42 · Sevilla.
- **Via Oberta** nº 10 · La Garriga.



Altes i Baixes

Baixes 31-12-2005

31	Josep Caballé Martínez	voluntària
32	Frederic Caballé Martínez	voluntària
147	Josep Torrent Mínguez	voluntària
150	Francesc García Lirola	voluntària

SOCIETAT

- **Associació Pessebrista** : invitació a la 23ena exposició, a la Masia de Can Malla.

Felicitacions de Nadal de : Azpeitia (Euskal Burnibidearen Museoaren Lagunak). **Barcelona** (Associació d'Amics del Ferrocarril - Over Blau Món Viatges). **Caldes de Malavella** (Club Ferroviari de Caldes de Malavella). **Cornellà** (Club d'Amics del Ferrocarril). **Cunit** (AFEC). Granollers (Via Oberta). **Igualada** (Amisc del Tren). **L'Hospitalet** (Associació d'Amics del Ferrocarril). **Madrid** (Asociación de Amigos del Ferrocarril). **Monistrol de Montserrat** (Amics del Cremallera de Montserrat). **Palau-solità i Plegamans** (Ajuntament - Convergència i Unió - Caixa de Catalunya). **Sevilla** (ASAF). **Vilanova i La Geltrú** (Associació d'Amics del Ferrocarril).

- **Loteria de Nadal** : com cada any, els Amics del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú ens han obsequiat amb una participació d'un euro en la rifa de Nadal. Aquest any en el nº **70169**. També els amics d'Igualada ens han obsequiat amb una participació en el número **66610** en el que indiquen que ens hauríen tocat 3.000 euros si hagués sortit premiat amb la grossa. Moltes gràcies companys per voler compartir la vostra sort amb nosaltres.

Metrial Gràfic : també hem rebut un bonic calendari per al 2006, del Centre d'Estudis Modelisme Vapor Barcelona i Sabadell en el que hi ha fotografies dels primers temps de la construcció del circuit del Parc de l'Oreneta.

PREMSA

- **Ajuntament Informa** nº 7 · Ressenya de l'homenatge al "Calderí" amb participació de l'autoritat municipal.
- **Diari de Sabadell** 3/12 · Noticia de la felicitació nadalenca de Tren de Palau i dels actes organitzats per l'associació en el 125 aniversari del FC Mollet-Caldes.
- **Palau Informatiu** nº 204 · Article de Tren de Palau, d'una pàgina amb fotos, sobre el 125 l'aniversari del ferrocarril Mollet-Caldes i les propostes per a la seva recuperació en format de tramvia o metro lleuger.
- **Palau Informatiu** nº 204 · Informació, amb foto, de l'acte oficial celebrat a Can Cortès el dia 12 de novembre en commemoració del 125 aniversari del FC Mollet-Caldes.



VIA I OBRES

"Compendium's" : repintat del cotxe BB-802, el que permet desmuntar el conjunt central de seients, per a ús de PMR.

Senyalització : premuntatge, pintat i plantada de diversos cartells per al públic, indicant-los que no passin per la via.

Muntatge del plafó de fons per al cartell d'anuncis al públic de CB.

Ancoratges per a senyals, muntatge i entubat d'arquetes i cablejat parcial a la secció I, entre el túnel i CB.

Túnel : muntatge de dintells inferiors ajustats al tancament de les portes de cortina.

Pati de vies de CBe : muntatge d'un canaló de desguàs a l'aiguajunt de les cobertes del dipòsit de material.

Sanejament de la trinxera de la secció 3.

ACTA DE LA REUNIÓ DE JUNTA DIRECTIVA DEL 17 DE DESEMBRE DEL 2005

Reunits en sessió ordinària, el president Pere Mula, secretari Jordi Marin, tresorer Antoni Roca i els vocals Jordi Viñas, Lluís Fernández, Josep Guerrero, Joan Ignasi Puente, Joan Puig, Ricard Soler, Jaume Travessa i els socis Jordi Gill, Antoni Gemas i Manuel Fuentes, un cop llegida i aprovada l'acta de la darrera reunió celebrada el 3 de setembre del 2005 es prenen els següents acords :

1.- Informar de la baixa voluntària dels socis nº 147 Josep Torrent Mínguez i nº 150 Francesc García Lirola.

2.- Informar de la llista general de treballs pendents feta pel president Pere Mula :

- Instal·lació elèctrica dipòsit i espai polivalent.
- Canalitzacions i enllaços a la secció I.
- Nou cotxe furgó.
- Reconstrucció cotxes vermells.
- Metalització caseta nº 1.
- Reparació motor tèrmic nº 80.
- Reparació locomotora 4221-9.
- Pintar aiguada.
- Pintar tanca metàl·lica rovellada a CB.
- Motorització, maniobra i enclavaments canvis CB.
- Nova via de fosat amb coberta i moll d'embarcament.
- Modificar tipologia pont nº 3.
- Adaptar parets i sostre interior espai polivalent.

3.- Acceptar la proposta del soci Jordi Gill per acabar el pintat dels senyals i, amb el socis Antoni Roca i Josep Guerrero, avaluar les patologies del material i reparar els desperfectes de pintura de l'aiguada.

4.- Acceptar la proposta dels socis Lluís Fernández, Jordi Viñas, Jordi Gill i Joan Puig, per acabar el folre metàl·lic de la caseta nº 1.

5.- Aprovar el pressupost de 500 euros per a una porta de sortida d'emergència de doble full i de 2.689 euros per al sostre interior i les parets de l'espai polivalent, a càrrec d'empreses del sector.

6.- Aprovar un pressupost de 5000 euros per a la reconstrucció d'un cotxe vermell a un nou model de característiques unificades basades en el tipus "Compendium" cobert, encarregant-ne la part de carrosseria a un taller metal·lúrgic exterior.

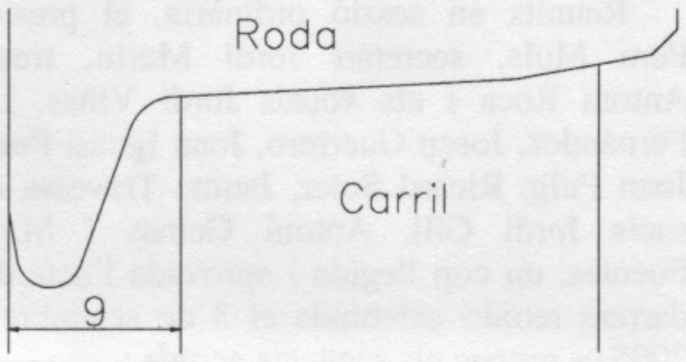
7.- Aprovar un pressupost de 500 euros per a la prova, en el contenidor nº 4, vies 7 i 8, d'un nou sistema de tancament per a les portes, a càrrec dels socis Jordi Viñas i Lluís Fernández.

I sense cap altre tema que requereixi acord de junta, s'aixeca la sessió a les 11:30 hores del dia de la data.

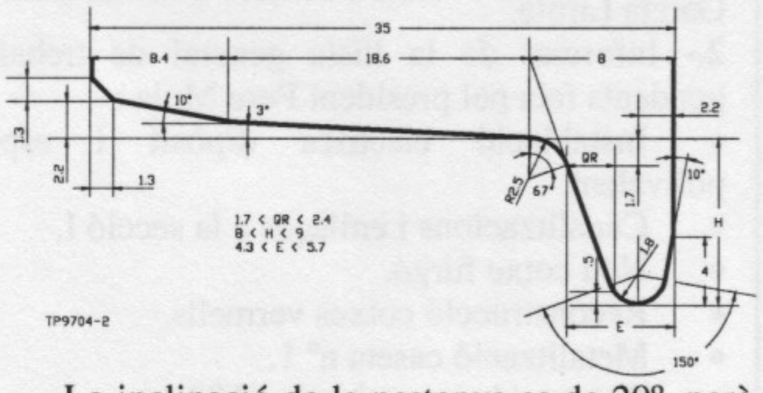


Quin pot ser l'angle màxim amb el que es podrà inscriure un eix en una corba, sense que la part interior del cap del carril arribi a fregar amb la pestanya de la roda?

Com que sabem que la distancia entre les cares interiors de les rodes es de 238 mm, i l'amplada de la via 256 mm, resulta una diferencia de 18 mm, 9 per a cada roda. Per això, la cara interior de la roda queda normalment a 9 mm de la cara interior del carril.

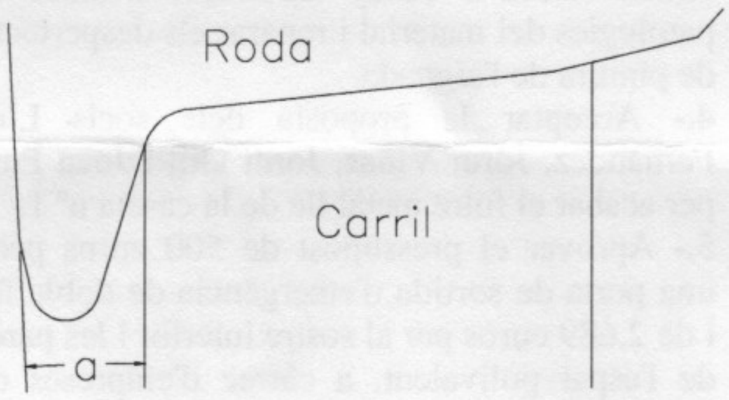


Una roda nova, presenta les seves cotes màximes sense desgast, d'acord amb el perfil normalitzat a Tren de Palau.



La inclinació de la pestanya es de 20º, però si es fa una simulació posant un eix amb dues rodes sobre la via i es fa avançar una roda mes que l'altra, fins que la base de la pestanya (cota QR) comenci a fregar amb el cap del carril, les rodes deixaran de ser paral·leles a la via, i presentaran un angle *a* d'atac que dependrà del diàmetre ϕ de la roda.

Roda de ϕ250 mm, angle *a* d'atac ..... 1'2º
" " ϕ200 mm, " " ..... 1'4º
" " ϕ160 mm, " " ..... 1'9º
" " ϕ100 mm, " " ..... 3'4º



Quan se sap l'angle *a* d'atac, la trigonometria permet calcular la màxima distància *L* entre els eixos d'un bastidor rígid per a una via en corba de radi *r* :

$$L = 2\,r\,\cos(90 - a)$$

O la corba mínima de radi *r* per a un bastidor rígid de longitud entre eixos *L* :

$$r = \frac{L/2}{\cos(90 - a)}$$

O fer una taula que relacioni els diàmetres ϕ de les rodes, amb els radis *r* de les corbes de la via i proporcioni les distàncies màximes entre els eixos d'un bastidor rígid.

r	ϕ 250	ϕ 200	ϕ 160	ϕ 100
15 m	630	733	995	1.780
20 m	837	977	1.326	2.372
25 m	1.047	1.221	1.658	2.965
30 m	1.256	1.466	1.989	3.558
m	mm	mm	mm	mm

ENERGIA

Hem llegit, a les dades estadístiques del Informe Anual RENFE que el consum unitari dels motors de tracció es de 37'8 kcal/TKBR per a la tracció elèctrica, i de 115'7 kcal/TKBR per a la tracció Diesel.

Això dona una idea de la eficiència energètica comparada dels dos sistemes a favor de la tracció elèctrica.

115'7 / 37'8 = 3 vegades millor.

ESCRITS

I encara una nova llei (de Murphy) us donaré : "Si algú et parla d'ajudar-te en el que estàs fent, dissuadeix-lo amb modèstia i elegància, ja que si no ho fas a temps, acabaràs ajudant-lo tu a ell".

Perquè està escrit que si accepteu de bona fe un ajudant, aviat us demanarà les vostres pròpies eines, o uns materials que no sabeu on son. Us farà moltes preguntes, i tindrà una especial habilitat en descobrir aquells petits defectes, normalment sense importància, que ja sabeu de fa molt temps. Però de les coses veritablement importants, aquelles per a les que encara no heu trobat, si n'hi ha, quina es la millor solució; d'aquelles precisament no us en dirà res. Farà, com si no les hagués vist, un humil i discret silenci com per a no molestar. I amb molta modèstia us donarà tantes i tan doctes opinions, de tot en general, que no podreu contestar-les amb la rapidesa del mestre que ell espera veure en vos; i tard o d'hora, indefectiblement, sense adonar-vos, acabareu treballant per a ell".

SOLDADURA ALUMINOTÈRMICA

Moltes vegades haurem sentit parlar d'aquest tipus de soldadura aplicat per a soldar els carrils de la via, eliminant les juntes embridades.
Repassant la col·lecció Trabajos de Taller, en el volum 3 s'explica el que segueix ...
En la soldadura aluminotèrmica ideada per Goldschmidt l'any 1.898, es fa servir la *termita*. La *termita* es una mescla d'òxid de ferro i alumini pulveritzats que entra en reacció a una temperatura de 1.500ºC iniciada per una mescla inflamable a base de peròxid de bari. La intensa producció de calor, eleva fins a uns 3.000ºC la temperatura de la massa produïnt-se ferro dolç d'una resistència a la tracció de 32 a 38 kg per mm^2. Fent servir un crissol cònic desmuntable, amb la forma del carril, el ferro que flueix rodeja i solda els dos trossos. Les escories escalfen els caps dels carrils fins a la temperatura de soldadura, i amb una mordassa especial es comprimeixen l'un contra l'altre.

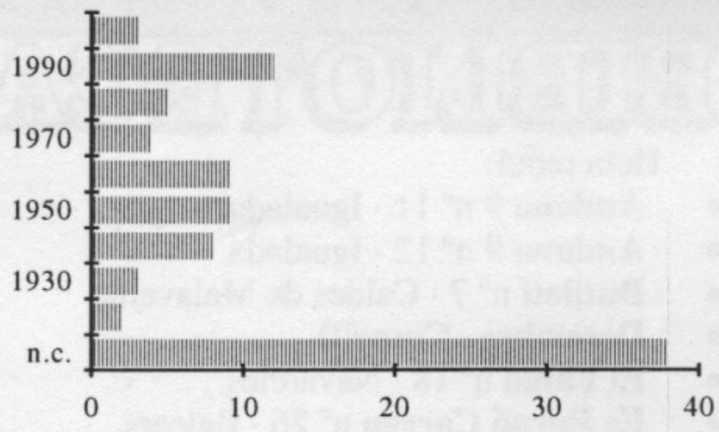
S'està preparant ...

Per a la construcció de la nova via cap al futur fossat i moll d'embarcament, s'ha començat a rebre les terres d'aportació que hauran de formar el terraplè. A falta de poder mostrar un projecte dibuixat, us presentem la fotografia del lloc on es dipositen les terres, per saber mes o menys com serà.



DADES ESTADISTIQUES de l'entitat

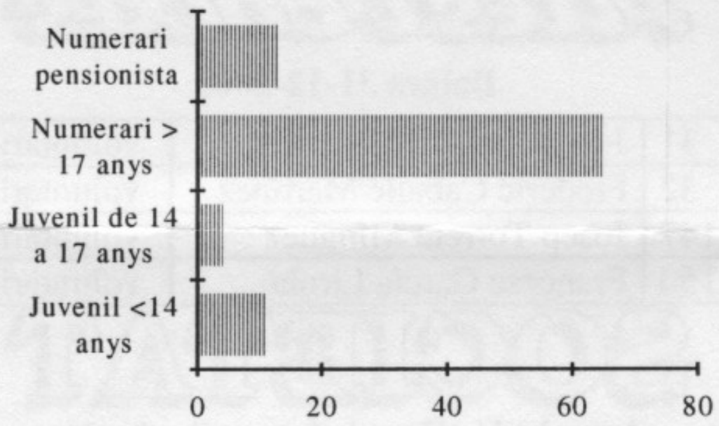
... perfil dels socis ...



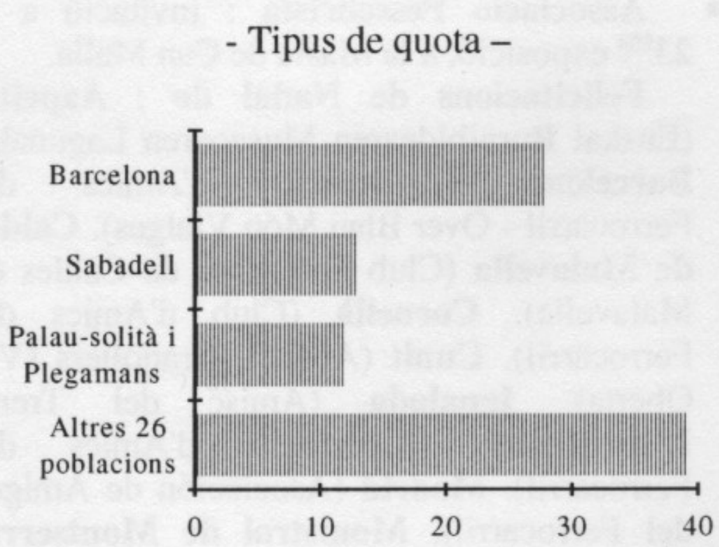
- Data de naixement –

Com es desprèn del gràfic, hi ha prop de 40 socis que no consta la data de naixement, fent inviable el pas automàtic a la quota de pensionista en arribar l'edat de jubilació.

D'altra banda, també hi pot haver socis que ja siguin pensionistes abans d'arribar a aquesta edat, i altres que, degut a una bona posició econòmica, no entrin en el sistema públic de pensions.



- Tipus de quota –



- Procedència (domicili) -

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 90 - febrer 2006

"Mala ganancia es el ganar por engaño; es ganancia, pero vale más ser engañado que ser engañador" D'un poema de Fernán González

CALENDARI 2006

dissabte 11 de febrer
Assemblea General Ordinària de Socis

-

dissabte, diumenge i dilluns
dies 3, 4 i 5 de juny
Viatge als FC de Provença i de la Mure

-

dissabte 17 de juny
La Nit del Tren XIII

-

del dilluns 26 de juny al divendres 25 d'agost
Vacances d'estiu

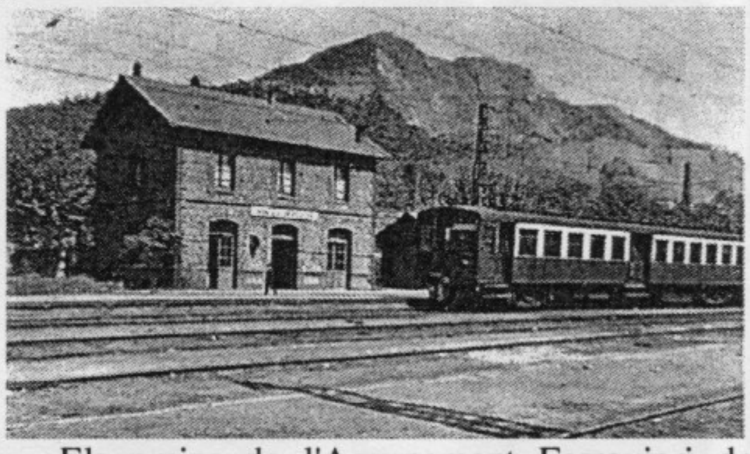
-

dissabte 11 de novembre
14 aniversari del Tren de Palau

-

diumenge 19 de novembre
Jornada Solidaria de la Via 0

EL TÚNEL DEL TEMPS



Els amics de l'Agrupament Ferroviari de Barcelona ens han enviat aquesta interessant imatge de Montcada-Bifurcació en la que apareix un 300 "Pingüino" de la companyia del Nord.

Si considerem que, forçosament, la foto ha de tenir mes de cinquanta anys, sorprèn veure el ja avançat estat, de la mossegada al massís del turó de Montcada, que ha vingut fent la pedrera de la fàbrica ASLAND d'asfalts i ciment Portland.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 46 · El Masnou.
- **Bifurcació** nº 30 · Reus.
- **HobbyTren** nº 147 · (per subscripció).

Altes i Baixes

Baixes 31-12-2005

81	David Bescós i Carner	defunció
15	Ramon Pasamonte Contel	voluntària



En Toni Roca va fer aquesta foto durant el viatge de primavera de l'any passat. Observi's la circulació per l'esquerra pròpia de les companyies franceses, així com la del tren del Nord, que tants accidents va ocasionar per aquesta causa al Clot, en el pas a nivell del carrer de Rogent a l'Avinguda Meridiana.

SOCIETAT

- **Felicitacions de Nadal** (continuació) **Barcelona -** (AFB) Agrupament Ferroviari de Barcelona. **Terrassa -** Club Ferroviari de Terrassa. **Reus** - Associació d'Amics del Ferrocarril (postal + calendari 2006). **Santiago de Compostela** - Asociación Compostelana de Amigos do Ferrocarril . **Madrid** RENFE (amb cinc bitllets commemoratius del quart centenari del Quixot, dintre del compromís de RENFE *"Un tren de valores").* **Múrcia** - (AMAF) Asociación Murciana de Amigos del Ferrocarril. **Navarcles** - Amics del Tren Bages Club.

RECORDA !!

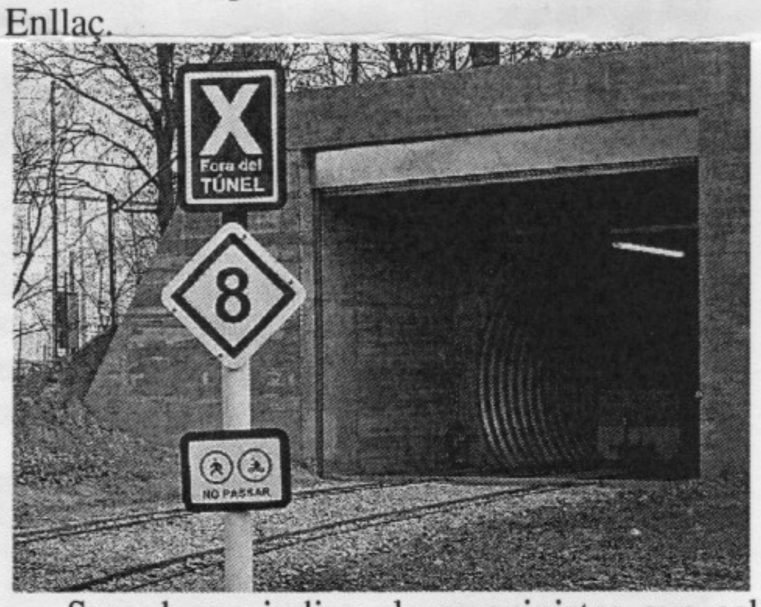
- dissabte 11 de febrer -

Assemblea General Ordinària de Socis

Els socis trobareu la convocatòria, tarja d'assistència i telèfon de reserva pel sopar adjuntat a la tramesa d'aquest EV4.

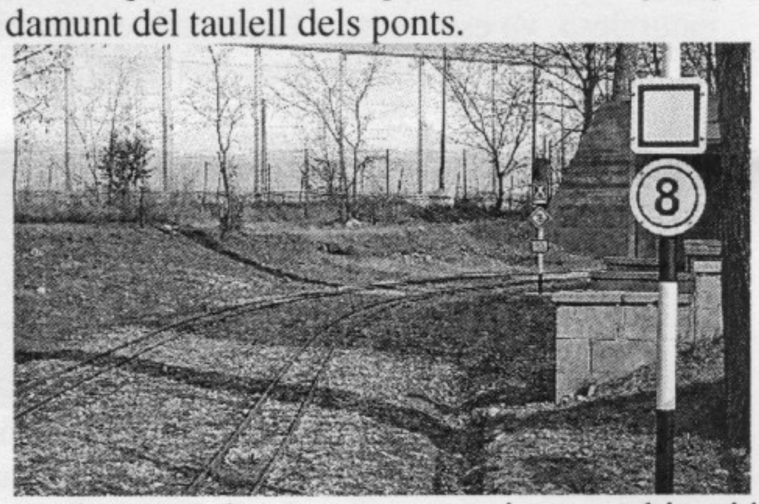


A banda de l'actuació de conservació de via, s'està avançant en la implantació de canalitzacions per a l'estesa de conduccions de senyalització i accionament dels aparells de canvi en la secció I entre l'estació principal Can Boada i el dipòsit de material de Can Boada Enllaç.



Senyal que indica als maquinistes que cal xiular fora del túnel (recordeu que, per l'acord nº 1 - 03 / 09 / 2005 hi ha establertes certes limitacions en la circulació pel seu interior).

El rombe indica el punt d'inici de la limitació de velocitat a 8 km/h. Tal com es va determinar en el mateix acord esmentat, a partir d'aquest senyal no està permès circular a velocitat superior. El petit senyal rectangular inferior indica la prohibició del pas de vianants i ciclistes per l'interior del túnel, de la mateixa forma que també està prohibit el seu pas per damunt del taulell dels ponts.



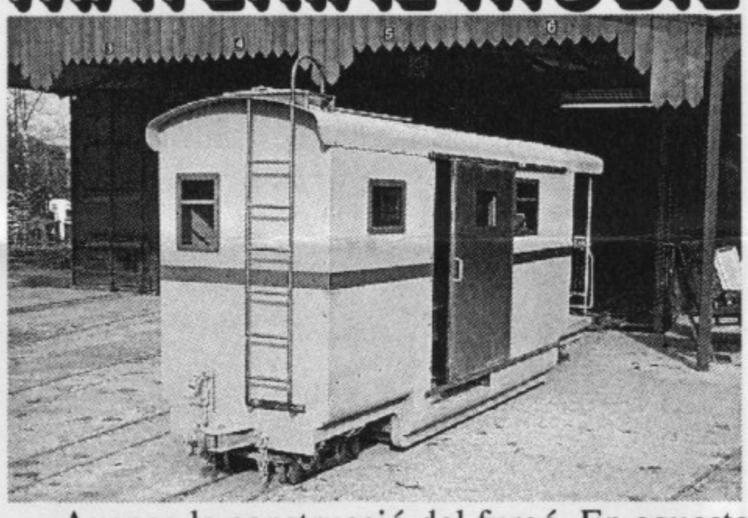
Aquest pal presenta una curiosa combinació de senyals. Per un cantó, el quadrat superior indica el final de zona de la limitació de velocitat precedent. Quan la cua del tren hagi passat d'aquest punt, la màquina podrà accelerar fins a la velocitat normal d'acord amb el tipus de tren i el règim d'explotació. El senyal circular indica la proximitat d'una nova zona de limitació de velocitat (a 8 km/h); a partir d'aquí, el maquinista ha de regular la marxa per arribar al senyal d'inici de limitació (que apareix al fons) a la velocitat indicada.



- Estació en construcció -

No amics, no; encara no. Tot arribarà, però al Tren de Palau encara no s'ha començat a fer l'estació. La que veieu és la del tren del parc del Castell de l'Oreneta, a Barcelona, quan els membres del C.E.F.M.V. la van construir ara fa vint-i-cinc anys. Ens ha arribat en un calendari que commemora l'aniversari. Fixeu-vos en la manera tan ferroviària d'aguantar les bastides.

MATERIAL MÒBIL



Avança la construcció del furgó. En aquesta imatge ja es pot veure com es van incorporant detalls que han de donar-l'hi un aspecte "ferroviari" molt agradable.



El taller del Tren de Palau, amb la incorporació de tot el "bagatge" d'en Jordi Viñas, resulta una instal·lació molt complerta en la que s'hi pot dur a terme pràcticament qualsevol actuació i, per la seva pròpia naturalesa, va estretament lligat amb el material en construcció i tot el que faci falta per al manteniment de les instal·lacions.



Heus ací un cigonyal que en Jordi Viñas construeix per a un dels seus projectes... esperem a veure en que acabarà. Seguiu atents.

Trens ...

F.E.V.E. posa en marxa un nou servei.

- El Tren de La Robla -

De Bilbao a León per les altes planes de la serralada Cantàbrica.

La traça ferroviària recuperada i oberta al públic l'any 2003 es un recorregut de somni que va saltant d'una a altra vall per la cara sud de l'alta cadena muntanyosa. Es tracta del recorregut en tren de via estreta mes rural i salvatge de tot Europa.

Mes informació sobre aquest recorregut el trobareu en el reportatge que vam publicar a l'EV4 nº 62 del juliol del 2003 amb motiu d'un viatge fet per una colla entre nosaltres.



L'antic "Hullero" anava durant el segle XX entre les conques carboneres de León i Palència, recollint el mineral per dur-lo cap al port de Bilbao. Avui transcorre per zones molt despoblades i travessa paratges d'enlluernadora naturalesa: la vall de Ordunte, Mena, La Merindad de Soroscueva, les valls del sud càntabre, la muntanya Palentina, i els contraforts de les muntanyes de León.

Han passat dos anys i mig des de la reobertura al tràfic de viatgers d'aquest ferrocarril, i les xifres acumulades confirmen la consolidació del servei. Les dades avalen al tren de La Robla com un medi de transport alternatiu entre Bilbao i León, així com entre els pobles i comarques intermèdies, a l'hora que es reforça la seva posició en el terreny turístic.

Els principal flux de viatgers que utilitza el recorregut d'aquesta línia, ho fa des de Bilbao fins a León amb bitllet d'anada i tornada. Es un important contingent de persones que viatja pel gust de fer-ho per l'atractiu del seu recorregut. Aquesta dada ha animat a FEVE a apostar per un producte específic destinat a aquest públic. Per això ha seleccionat el cotxes per cobrir l'emblemàtic traçat del tren minaire.



Des de finals de desembre de l'any passat, els viatgers que agafin el tren de Bilbao en direcció a León es trobaran a l'andana de l'estació de La Concordia amb un tren que pren el nom de la ruta que fa i que exteriorment s'assembla al tren de luxe El Transcantábrico. Aquest tren, que complementa la oferta regular diària entre la capital de Biscaia i León, va pintat de blau i crema evocant un ferrocarril d'època fàcilment identificable pels seus rètols laterals en els que hi posa El Tren de La Robla.

Així, el Tren de La Robla sortirà tots el divendres des de Bilbao, i els diumenges farà el recorregut invers des de León. Està previst també, que surti les vigílies de festius o els períodes de vacances en els que l'afluència de viatgers pugui ser mes gran del que és normal.

La composició d'aquest tren parteix de denominat Costa Verde. Un comboi utilitzat fins ara per excursions per grups nombrosos i altres usos turístics, condicionant-lo per donar mes comoditat. S'han canviat els seients del tipus de rodalies per uns altres de mes confortables i apropiats per viatges de llarg recorregut. A tots els cotxes hi ha taules de menjador en les que els viatgers poden degustar els plats típics de la zona que s'ofereixen en una variada carta. El servei de bar i restaurant està atès en tot moment per professionals del ram hostaler.

Amb tarifes i horaris iguals a les del tren regular, l'empresa ferroviària demostra que segueix apostant per donar un servei de qualitat als viatgers del Tren de La Robla.

Bilbao sortida 14: 30 hores.
León sortida 14:00 hores.

Bitllet senzill : 18'45 euros.
Bitllet d'anada i tornada : 34'30 euros.

- Alubias rojas con chorizo : 6 euros.
- Crema de nècores : 4'50 euros.
- Lomo de bacalao con pisto : 10'50 euros.
- Zancarrón de novilla con verduras : 10'20 euros.
- Arroz con leche : 2'50 euros.
- Flan de queso pasiego : 3'00 euros.
- Empanada : 1'50 euros.
- Pincho de jamón : 1'00 euro.
- Medianoche Jamón York y queso : 1'00 euro.
- Pincho de pollo : 1'00 euro.

- - -

CONCURS D'APARADORS



La botiga de modes "Zapatino" de Palau, ha guanyat el segon premi en el 6è Concurs d'Aparadors que cada any, per les festes de Nadal, convoca l'Associació de Comerciants.

L'Ajuntament també ha premiat aquest aparador amb el segon premi, entre els que millor promocionen la imatge del poble.

Recordant que a Palau aquest any passat s'ha celebrat el 125è aniversari del tren de Mollet a Caldes, com es veu en la imatge, es recrea un ambient ferroviari, com de sala d'espera d'estació o interior de taquilla, o de cotxe de tercera, en el que Tren de Palau hi ha col·laborat amb elements del patrimoni històric de l'entitat i del particular d'alguns socis.

Assemblea General Ordinària de Socis

- 11 de febrer -

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 91 - març 2006

Virtus unita fortio (la unió fa la força) versus "Divide y vencerás"; signes del temps que ens ha tocat viure.

¡¡Recorda-te'n ...

Diumenge 14 de Maig

Viatge de la Federació

a Sant Joan de Les Abadesses

en tren històric a Ripoll i diverses visites per a tots els gustos, que s'explicaran el mes que vé.

Dies 3, 4 i 5 de juny

Viatge 2006

al Chemin de Fer de Provence i al Chemin de Fer de La Mure

seguiu atents a l'EV4

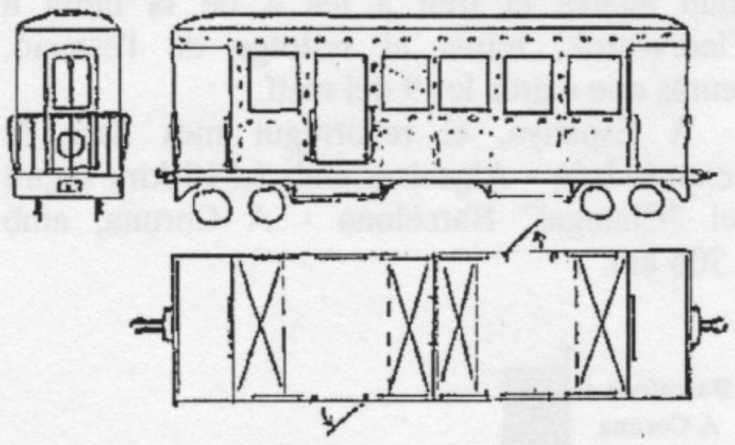


Inventos Científicos del Capitán Lettuce s.65

Las últimas investigaciones del anciano profesor, basadas principalmente en la atenta observación de las operaciones que se desarrolan a su alrededor en los talleres de montaje del Tren de Palau, le han llevado a la conclusión de que lo que mas procede actualmente, es que "se haga" una serie de nuevos coches cerrados, dentro de la gama Compendium, para uso y deleite de todos.

Como puede observarse en su estudiado diseño, estos coches constarían de dos compartimentos para cuatro plazas de primera clase cada uno, con aceso mediante una portezuela lateral abatible hacia el exterior.

Montadas al tresbolillo, dichas puertas ayudarían a mantener el equilibrio de masas, aún a costa del pequeño servilismo que representaría, la necesidad de andenes a ambos lados.



Los balconcillos de las plataformas extremas, junto a sus puertas de acceso al interior, serían puramente ornamentales, aunque puedrían servir tanto para transportes internos como para el acomodo de animales de compañía, siempre que sus dueños viajasen en el mismo coche.

Lo descrito hasta este punto proviene del dibujo original hecho personalmente por la mano del sabio profesor Lettuce que publicamos gustosamente. Lamentamos la poca calidad en la reproducción del documento, debido a que está trazado con bolígrafo de punta fina sobre papel aprovechado, y transmitido por fax a nuestra redacción. Nunca se sabe el momento en que puede llegar la inspiración, y a veces, al profesor le llega en lugar inoportuno.

Es de esperar que proximamente podamos exponer el resto de la memoria técnica, con los planos de detalle, el presupuesto económico, el grupo de recursos técnicos y humanos confirmado, con las previsiones logísticas y de coordinación de medios asignadas, y el proyecto de obtención de los recursos financiacieros necesarios.

Assembla General Ordinària de Socis

-Extracte resumit de l'acta -

Reunits en Assemblea General, entre presents i representats, el 27 % del total dels socis, es prenen els següents acords :

Aprovar, prèvia lectura en veu alta, l'acta de l'Assemblea General Ordinària de socis celebrada el 5 de març de l'any 2005, i també amb lectura prèvia i distribució de còpies a tots els presents, la Memòria Anual d'Activitats de l'any 2005, i el balanç econòmic i resultats a 31 de desembre de l'exercici de l'any 2005, introduint les modificacions que, per error u omissió han detectat els socis presents, fent-les constar a l'acta.

Aprovar, prèvia lectura en veu alta i havent distribuït copies a tots els presents i un cop satisfets els aclariments demanats pels socis presents que es faran constar a l'acta, el pressupost per a l'any 2006.

Aprovar, un cop explicada i ampliada, la proposta d'actualització del Reglament de Circulació que passarà a ser la versió R.C. 2006.

Finalment, en el torn de precs i preguntes, el soci Joan Puig llegeix un escrit d'agraïment i homenatge als membres de la Junta Directiva, que és correspost pels presents amb un càlid aplaudiment.

Una còpia íntegra de l'acta original està disponible al taulell d'anuncis de la via 4 del dipòsit de Can Boada-Enllaç.



Quota dels Socis

D'acord amb el pressupost aprovat per l'Assemblea General Ordinària del 11/02/06, i aplicant l'acord del 26/05/01 sobre l'IPC anual, les quotes per a l'any 2006 son:

tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 14 anys	0	5'33
juvenil de 14 a 17 anys	0	18'50
numerari > de 17 anys	0	49'54
numerari pensionista	0	18'50

Els socis que no hagin proporcionat les seves dades per a la domiciliació bancària, disposen fins al 30/06/06 per a fer l'ingrés corresponent al compte de ...

-Tren de Palau -

Caixa de Catalunya

2013 0754 13 0200027993

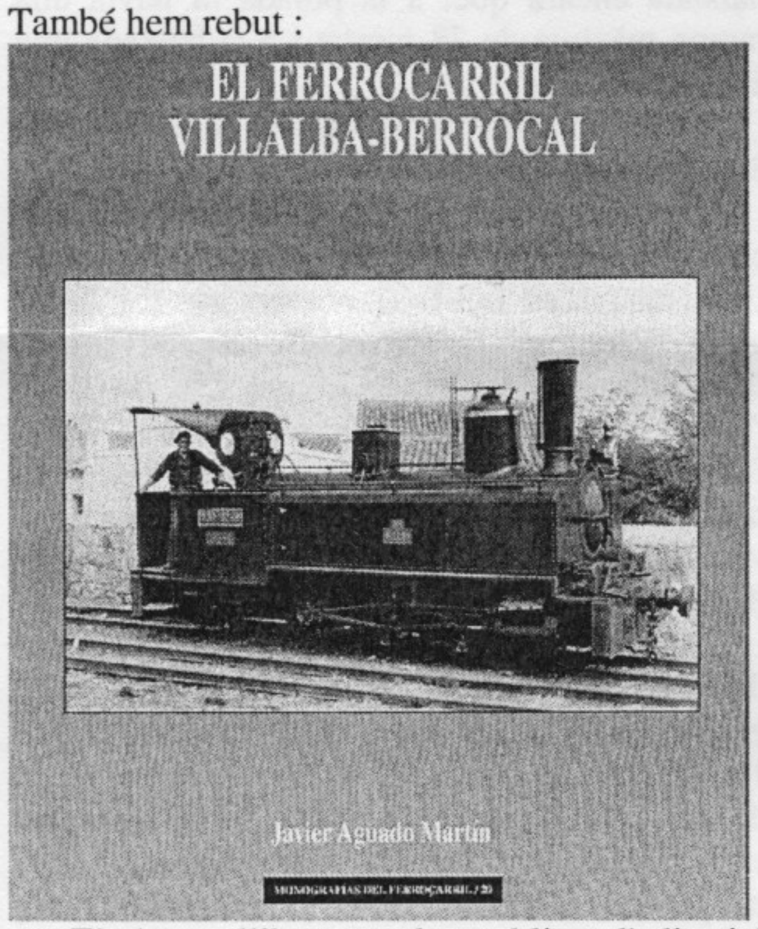
... indicant **nom i cognoms del soci** i el concepte : "**quota anual 2006**".

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Andana 9** nº 13 · Igualada.
- **El Correu de l'Oreneta** nº 50· Barcelona.
- **El Fanal** nº 19 · Navarcles.
- **Es Furgó Correu** nº 27 · Mallorca.
- **HobbyTren** nº 148 · (per subscripció).
- **Informa** nº 62 · Museu de Madrid.

També hem rebut :

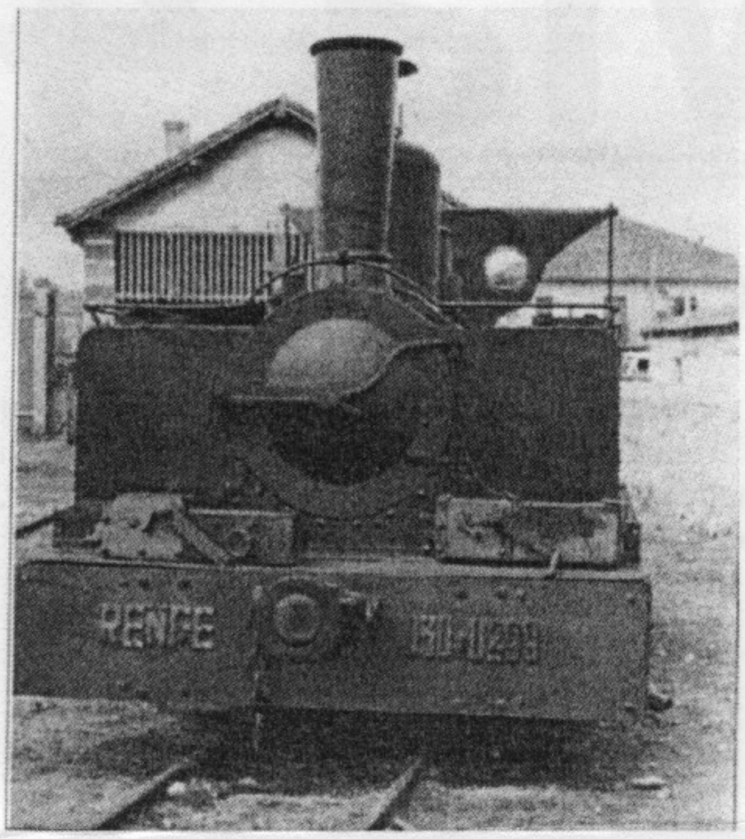


El darrer llibre que ha publicat l'editorial del nostre soci en Lluís Prieto. Es tracta d'un molt complert estudi àmpliament il·lustrat documental i fotogràficament de Javier Aguado Martín, en un volum de prop de dos-centes pàgines. Els socis del Tren de Palau poden obtenir-l'ho a preu especial, demanant-l'ho al seu editor : **lluisprieto@wanadoo.es**

El FC. de Villalba a les pedreres de El Berrocal es un dels grans desconeguts, com la

majoria dels ferrocarrils industrials que no han fet mai servei regular de viatgers.

Es una veritable raresa que, amb el seu ample de via de 80 centímetres, hagi format part de la companyia del NORTE (1883-1941) i de la RENFE (1941-1956).



La línia, per al transport del granit, va ser curiosament concedida "a perpetuidad" al Vizconde de San Javier, quan lo estipulat a la Ley de Ferrocarriles del 1.855 era per un màxim 99 anys. Es van iniciar oficialment les obres el 18 d'octubre del 1876, i la negociació per vendre's la concessió a la companyia del NORTE per 12.500 ptes es va allargar fins l'any 1881, inaugurant-se finalment pel nou propietari, pel maig del 1883. L'interès de la companyia era l'aprovisionament de balast per a la via.

Villalba està al p.k. 37'893 de la línia del NORTE de Madrid a Irun, a 873 m d'altura. Des d'ací sortia el tren de via estreta que, passant per Moralzarzal, en 11 km pujava fins als 986 m a les pedreres d'El Berrocal.

El recorregut era favorable, dons els trens descarregats anaven de pujada i els carregats de baixada encara que, a la pujada hi havia una rampa màxima de 28 mm/m i a la baixada una altra de 6 mm/m.

Es comptava amb 53 vagons de vores altes; 38 de dos eixos, 15 de 3 eixos i 2 furgons.

Hi va haver només 2 locomotores de vapor que van funcionar tota la vida del ferrocarril. Eren màquines 0-3-0-T, numerades 1 i 2, de nom "Villalba" i "Berrocal" respectivament, fabricades per L.Corpet Louve Cie de Paris l'any 1.882 amb els números de fàbrica 375 i 376. L'any 1.941, en produir-se la nacionalització de les companyies de via ampla, van ser numerades RENFE 030-0298, i 030-0299.

Amb una pressió màxima de 9 kg/cm^2 donaven un esforç de tracció de 1.800 kg. en el ganxo. La distancia entre eixos extrems era de 1.600 mm i les rodes, de 75 cm de diàmetre, la de l'eix central no tenia pestanya. La distancia entre topalls, de 6 metros, i l'amplada total de la màquina de 2 metros i 30 cm. La distribució era del tipus Allan, una variant poc habitual del sistema ideat pel belga Egid Walshaerts.

Van ser desballestades a Valladolid l'any 1.960 amb 73 anys de treball ininterromput fins a la clausura del ferrocarril l'any 1.956.

SOCIETAT

- **Invitacions** : Conferencies i recepcions organitzats per la Secció local del PSC, la Casa d'Andalusia i la Plataforma Aturem La Guerra.

FEDERACIÓ CATALANA D'AMICS DEL FERRO-CARRIL

Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril

Hem participat, el dia 28 de gener, a la Jornada de Treball sobre Modelisme Tripulat, Taulells Modulars en escala N i escala H0 que es va celebrar a Les Franqueses del Vallès.

Tren de Palau va ser-hi present amb en Pere Mula i en Jordi Marin, treballant en temes relatius a la Jornada Solidaria de la Via 0, i el modelisme tripulat amb les propostes de normes : CIR0001 sobre Senyals de Circulació, Senyals Fonamentals, CIR0002 sobre un Catàleg de Senyals, CIR0003 sobre Circulació, Personal de Conducció i Circulació.

En aquestes Jornades de Treball a la Federació, es preveu també treballar en altres normes directrius per a Reglaments de Viatgers i Calderes a Pressió. En aquest darrer punt, un cop acabada l'adaptació a la legislació espanyola que està fent el Ministerio de Industria sobre la nova Directiva Europea, es plantejarà la creació d'una norma específica per part de la Federació Catalana.

Pel que fa al modelisme tripulat, aquestes normes son recomanacions que haurien de tenir present les associacions al fer els seus reglaments de circulació, de senyals, d'aparells, així com de les dimensions de les parts susceptibles de ser comuns entre els diferents ferrocarrils, fent-les compatibles.

La Federación Española te interès en tots aquests treballs i ha proposat adoptar les normes que surtin d'aquestes Jornades de Treball de la Federació Catalana. La resolució general, en la que tots vam estar d'acord, es que, en tot cas s'haurà de garantir la autoria de les normes i, d'acord amb la norma ISO 2108, obtenir un registre ISBN *(International Standard Book Number)* per a fer constar el seu origen, mantenint el logotip de la Federació Catalana.

Els equips de Modelisme Modular van adoptar criteris generals, deixant alguns temes oberts per a la reflexió, abans d'aprovar normes per a les trobades d'H0 i N, sobre els espais dels locals, relacions, etc. Per aquest any està previst fer trobades de taulells a Caldes de Malavella, Fornells de La Selva, Sant Vicenç de Castellet, Martorell, Museu del Ferrocarril de Vilanova i Torelló.

Hi ha diferents normes aprovades, en fase de consulta, o en fase de redacció sobre consideracions generals, vies, situació i models, dimensions dels mòduls, perfils, tipus de mòduls, alimentació, connexions elèctriques, material mòbil, nomenclàtor, el mòdul standard, i la galga. A la jornada de treball es va presentar el mòdul standard i el mòdul de corba ambivalent.

MATERIAL MÒBIL

Locomotora "A2"

Una nova locomotora, de l'associació, per al Tren de Palau.

Fa temps que se'n parla, i pot-ser ja es hora de que entre tots hi anem pensant.

Es proposa a tots els socis per a que conjuguin les seves idees i coneixements concretant-los en un projecte real i que l'aportin a l'associació per a realitzar-lo.

No es per ara mateix. Hi ha temps per anar-ho pensant i resolent. Fóra 2 que se'n parlés un temps i de mica en mica s'anés concretant fins als detalls per a poder presentar el projecte a la Junta.

Es tractaria d'una màquina que pogués "treure" feina com la Big Viñas, sobre tot en aquells dies especials en que hi ha molta gent fent cua. Hauria d'ésser una màquina propietat de l'associació, de manejament molt fàcil per no restringir-la als experts, i que a l'hora no permetés fer cap excés ni maniobra brusca.

Hauria de poder arrossegar 6 cotxes i un furgó a 15 km/h per rampes de 25 mm/m i passar per corbes de 17 metres de radi.

El pes màxim per eix no ha de ser mes gran de 400 kg, l'alçada màxima 1'6 metros i l'amplada 85 cm. Ha de poder girar-se a la placa tornavía.

Els projectes que es presentin han d'haver-se desenvolupat també en les parts dels components principals previstos com els equips de la cadena de tracció i els dels serveis elèctrics i pneumàtics, incloent descripcions de característiques, marca, model, proveïdor i preu.

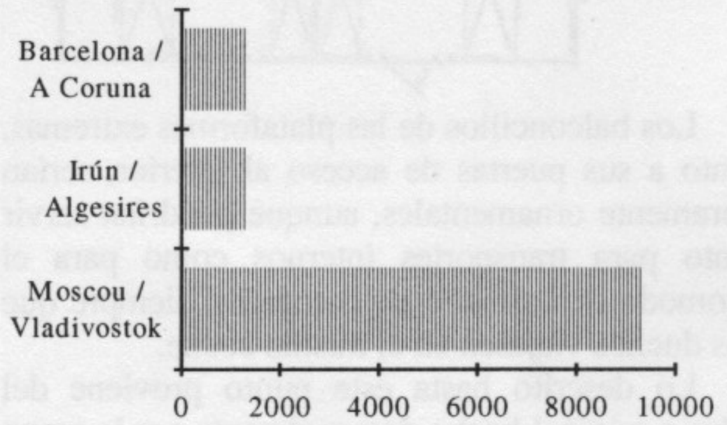
Trens ...

El viatge mes llarg del mon el fa el tren regular de viatgers Transiberià. Uneix les ciutats de Vladivostok i Moscou, separades 9.297 quilòmetres.

Es un recorregut que dura 8 dies i circula diàriament; hi ha per tant, en tot moment, vuit "transiberians" en cada sentit.

Per facilitar l'explotació, els rellotges de totes les estacions estan ajustats a l'hora de Moscou, oficial en tota la línia. Per això, si quan agafes el tren a les 4 de la tarda a Vladivostok, mires el rellotge de l'estació, veuràs que marca les 9 del matí.

A Espanya, el recorregut mes llarg és l'exprés Irún - Algesires amb 1.318 km, seguit del "Changai" Barcelona - A Coruna, amb 1.305 km.



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

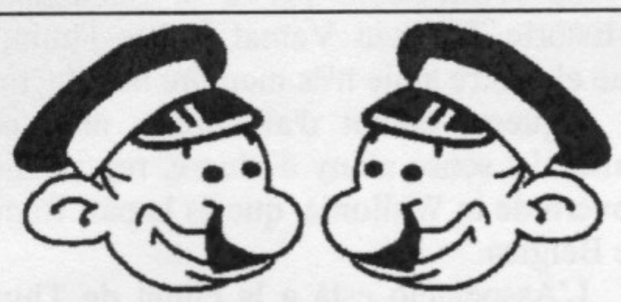
Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 92 - abril 2006

Tots som molt ignorants, el que passa es que no tots ignorem les mateixes coses.

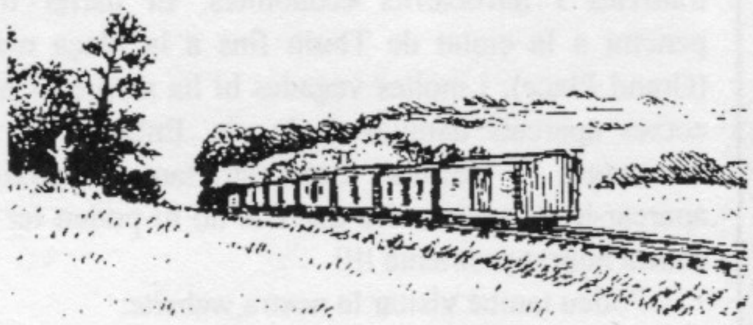
Albert Einstein.



Històries de ferroviaris.

- La Tosferina -

- Recuerdo que allí en la estación de mercancías Barcelona-Sagrera teníamos una "vaporosa" que la llamábamos la "Tosferina".
- La que?
- Si hombre! La tosferina; una enfermedad del pecho que había antes y ahora no se ...
- Y a que le venia este nombre?
- Pues que había unos días, no recuerdo si era los sábados, que la poníamos debajo del puente de la Riera de Horta, en la vía de San Andrés Condal, y la dejábamos un par de horas haciendo humo, porque se decía que los niños que padecían esta dolencia se curaban inhalando sus gases.
- Pero como ... ?
- Pues llegaban con sus madres, se paraban en el puente, sobre la máquina, y se estaban un buen rato allí, respirando de la chimenea.
- Y venían muchos?
- A veces si, depende, iban cambiando.
- Claro, los que se morían ya no volvían.
- No hombre no; lo habríamos sabido.
- Pero esto lo recetaba algún médico, era un servicio establecido?
- Por supuesto que no, la RENFE no sabía nada! Nosotros lo hacíamos por los niños. También decían que se curaba la tosferina subiendoles en la atalaya del Tibidabo.
- Ya, pero en este caso es mas comprensible; sería por la pureza del aire, o la influencia directa del Sagrado Corazón, omnipresente en ese lugar, pero los efluvios sulfurosos de una combustión incompleta, no creo yo que fueran muy sanos ...
- Chico, no se, pero esto era así por los años 60 que yo estaba allí de factor de circulación en el "puesto" de Sagrera.
- No me imagino que pudiera hacerse sin que hubiera ningún follón.
- Es que entonces la gente era de otra manera, mas sencilla, no como ahora ...



VIATGES

Diumenge 14 de Maig

Viatge de la Federació

Les gran previsions de vegades fallen. No podrà ser a Ripoll i Sant Joan de Les Abadesses com s'havia previst.

Serà de **Vilanova** a **Mora la Nova** i **Gandesa**, formant part dels actes del 125è aniversari del ferrocarril de Vilanova.

- Material del Museu -

Locomotora Alsthom RENFE 7652 + cotxes tipus 5000/6000 + furgó correus groc.

- Itinerari -

- En tren : Vilanova i La Geltrú - Mora la Nova - Vilanova i La Geltrú. Es faran parades a Sant Vicenç de Calders i Reus, tant a l'anada com a la tornada.
- En autocar : Mora la Nova - Gandesa - Mora la Nova.

A Gandesa es farà una visita guiada pel centre històric, a cal Inquisidor (es una casa pairal del s.XVI), i al Celler Cooperatiu, joia del modernisme català, acabada l'any 1919 per César Martinell, deixeble de Gaudí. El dinar (opcional) a l'Hotel Piqué, de Gandesa.

- Menú -

- Cabdells d'enciam amb tonyina.
- "Ternasco" amb guarnició.
- Pastís de Sant Marc.
- Vi, aigua i cafè.

El preu es de 30 euros (sense dinar) o de 52 euros, amb dinar inclòs.

Com sempre, els socis, familiars o amics del Tren de Palau poden fer reserves dissabtes o diumenges al vocal en Josep Guerrero que els donarà un resguard per bescanviar-lo dalt del tren. També es venen reserves i es dona informació a totes les associacions federades de Catalunya i als telèfons 933 373 661 - 670 848 625.

Dies 3, 4 i 5 de juny

Viatge 2006

EL GRAN VIATGE DE PRIMAVERA

ORGANITZAT CONJUNTAMENT PER TREN DE PALAU I ELS AMICS DEL FC. DE NAVARCLES

*** Chemin de Fer de Provence**

*** Chemin de Fer de La Mure**

Procurarem que el preu total, amb l'autocar + 2 trens + 2 allotjaments amb desdejuni + 2 dinars, sigui semblant al de l'any passat, es a dir uns 240'- euros. Quants mes ens hi apuntem, mes barat pot sortir

Coordinador, preguntes i reserves : Josep Coll, tel. : 977 82 62 63 al voltant de les 21:00 h.



En els darrers dies de febrer i els primers de març s'ha procedit a replantejar la utilitat de la via 12 del dipòsit de Can Boada-Enllaç.

Aquesta via, que al principi actuava com una via de pas, desviada de la via 1 de la línia general, era la via 3 de l'estació de Can Boada-Enllaç i usava l'andana central. Posteriorment es va desmuntar l'aparell de canvi que la connectava amb la general, convertint-la en la via 12 del dipòsit, i servia d'accés a l'interior del taller. L'aparell de canvi sobrer es va usar per a la via morta de l'estació del Clot-Mirador.

Amb la última remodelació del taller, ha desaparegut la via que hi havia al seu interior, perdent, aquesta via 12, una part de la seva utilitat.

El canvi que s'ha fet, rectifica el seu traçat desviant-l'ha del taller, i la torna cap al seu camí original.

La operació s'ha fet en tres passos:

1- Alliberar les travesses d'un dels dos carrils, tallant les soldadures amb una desbarbadora radial.
2- Traçar la nova alineació en corba.
3- Tornar a soldar el carril a les travesses.

Aquesta operació s'ha aprofitat per allargar la via en un tram de 6 metres.

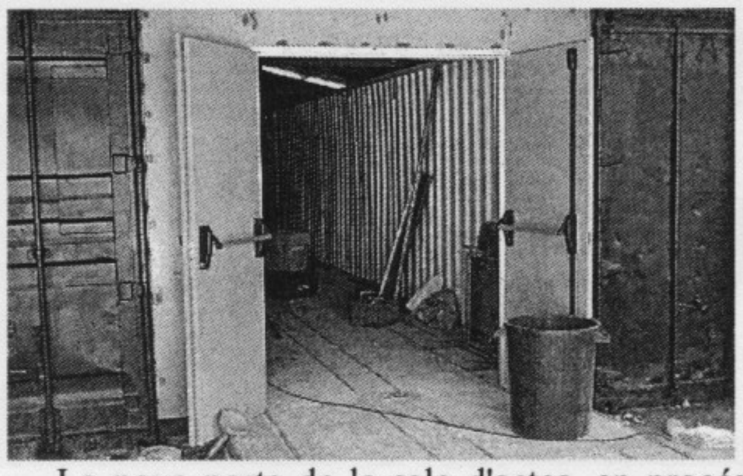


Segueix sent la via 12 del dipòsit, però es possible que, si els socis que ho han comentat s'ho proposen, pugui recobrar la seva primitiva utilitat (potser restringida per limitacions de gàlib), i torni a ser la via 3 de l'estació de Can Boada-Enllaç.



Fotos Pere Mula i Lluís Fernández.

També s'ha seguit amb l'habilitació de l'espai polivalent, substituint l'anterior porta de tipus basculant de garatge per una altra amb garantia de tallafocs d'acord amb les normes UNE, amb obertura antipànic i manilla.



La nova porta de la sala d'actes, en procés d'instal·lació.

BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **2005 un any fent via** · Cerdanyola.
- **Butlletí** nº 32 · Penya Barcelonista Palau.
- **Butlletí** nº 8 · Caldes de Malavella.
- **HobbyTren** nº 149 · (per subscripció).
- **Informa** nº 62 · Museu de Vilanova.
- **Març 2006** · Cornellà.

SOCIETAT

- **Invitacions** : Conferencies i recepcions organitzats per : Ajuntament de Vilanova, Museu de Vilanova, la Casa d'Andalusia i la Plataforma Aturem La Guerra.

El Pas del Temps

Fotos d'en Toni Roca, datades pel gener de l'any 1993.



El lloc on ara hi ha el dipòsit, tan sols era un munt de terra remoguda, i molta feina per fer.



Amb l'arribada del segon contenidor, per a les vies 3 i 4, es comença a defininr un espai.

FC. CUBANS

- publicat a Via Libre nº 495 -

Fa poc s'han unit les administracions de les dos xarxes de ferrocarrils. La del Ministerio de Transportes, amb 5.432 km de via d'ample internacional (1.435 mm), i la del Ministerio del Azúcar, que va arribar a tenir un total de 9.440 km de via, entre les de 914 mm i les de 750 mm.

Aquesta antiga xarxa del sucre compta al dia d'avui amb 300 locomotores de vapor, amb algunes de les quals es fan trens turístics. Els enginyers cubans han reformat la Riquelme 1750 i la Sagua 1816 per a fer-les funcionar amb "bagazo", un excedent de la indústria del sucre.

També treballen en el projecte LVM800, per a fabricar una locomotora de vapor de 1.000 CV de cicle tèrmic elevat, amb una temperatura de vapor de 450ºC i una pressió de 25 k/cm^2, operant amb un sistema de gasificació dissenyat per a usar biomassa, que suposa un cost molt inferior a la tracció Diesel.

CIRCULACIÓ

L'any 2006 ha començat amb mal temps els dissabtes i diumenges durant bona part dels mesos de gener, febrer i part de març. D'això se n'ha ressentit la presència de visitants al parc de l'Hostal del Fum, i en conseqüència la seva participació a la nostra activitat.

Algun diumenge s'ha hagut de fer la circulació simplificada, amb sortida i arribada dels trens des de l'estació de Can Boada-Enllaç, guardant-los dintre del túnel per protegir-los de la pluja.

També s'ha fet la circulació normal des de Can Boada però, en estar ocupada la via 1 amb material estacionat, s'ha hagut d'usar un butlletí de consigna especial, per autoritzar el pas per l'interior del túnel a contravía, i a velocitat limitada de 3 km/h.



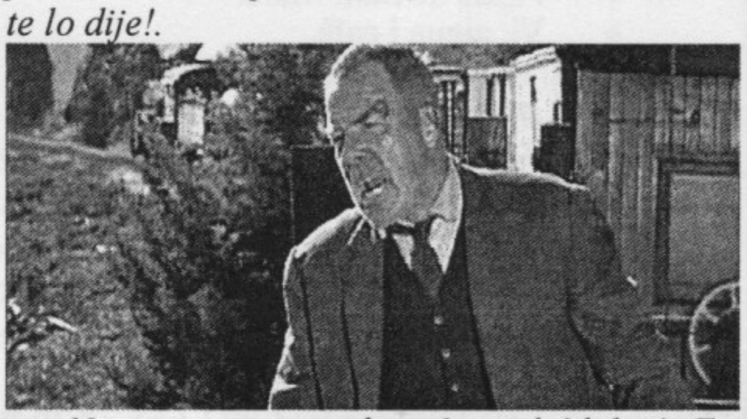
- De Cine !!-

Es l'impagable monòleg final de Lee Marvin a "El Emperador Del Norte".

Després d'una formidable lluita damunt del vagó de vores baixes, que acaba amb el cap de tren (Ernest Borgnine) rodolant pel terraplè, d'un cop de puny llença al riu al seu "deixeble" (Keith Carradine), quedant-se sol escridassant-l'ho des tren que s'allunya ...

"Chicooo!. Tu no tienes clase!. Quédate en los graneros; corre como el diablo!. Busca una lata vacía y pide limosna!. Llama a las puertas para que te den un centavo; cuéntales tu historia, hazles llorar de pena!.

Podrías haber sido un vagabundo de primera clase, pero no me escuchaste cuando te lo dije!.



No te acerques a las vías; olvídalas!. Este es un mundo vagabundo para vagabundos!.

Nunca podrías ser el Emperador del Norte muchacho. Tenías la esencia pero te falta corazón, y se necesitan las dos cosas!.

Eres todo ambición; sin sentimientos, y nadie puede enseñarte a tener sentimientos. Ni siquiera "A" número uno. Así que no te acerques al tren, porque él mismo te arrojará a la vía!.



No olvides nunca lo que te he dicho, adiós muchachooo!...".

"Emperor Of The North" de Robert Aldrich -20th Century Fox, 1973-.

Una gran pel·lícula que també podrem gaudir plegats, a la sala de projeccions, quan tot estigui a punt.



- Carta de Brusel·les -

El nostre soci, en "Yanox", ens envia un petit reportatge en el que ens informa d'una part del que es podrà veure durant el viatge que ell, fa temps, ens està preparant per als amics del ferrocarril.

És l'Associació per a la Salvaguarda de l'Històric Tramvia Veïnal Lobes-Thuin, de la que el nostre amic n'és membre benefactor.

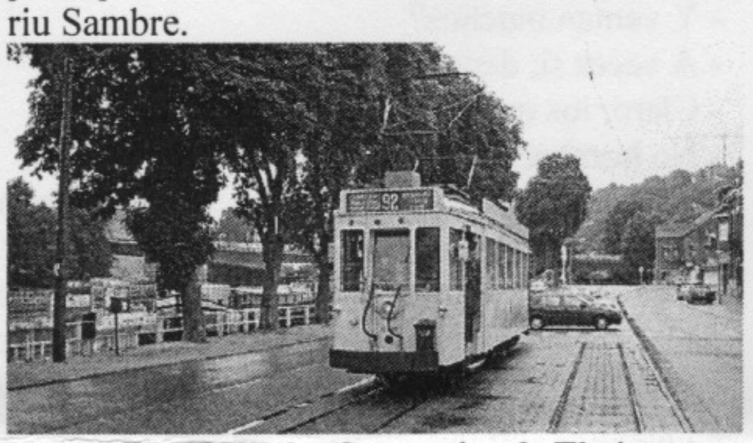
Aquesta entitat d'aficionats, amb caràcter cultural i sense afany de lucre, rep subsidis del govern de la Wallonie, que és la part francòfona de Bèlgica.

L'Associació està a la ciutat de Thuin, per on passa el riu Sambre, que fins al 31 de desembre de 1983 va estar unida amb l'important ciutat de Charleroi per la línia de tramvies de via mètrica que dóna nom a l'Associació. Charleroi es famosa per les importants fàbriques de tramvies que va tenir en el passat.

Sortin de Thuin, els primers quilòmetres estan, en part, recuperats o en procés de recuperació, per l'Associació. En aquest moment es por circular per un tram d'uns 5 km, fins a la població de Lobbe. En un futur es podrà arribar mes lluny, però en el darrer tram fins Anderlues (a tocar de Charleroi), ja no s'hi podrà arribar perquè fa pocs mesos han tret les vies i el fil de treball.

La part de la línia que ha estat recuperada per l'associació, també ha sigut víctima dels lladres de fil elèctric, i ara hi ha molta feina per poder tornar a circular en el darrer tram.

La bona noticia, però, es que s'ha fet un nou pont, per al tramvia i les bicicletes, travessant el riu Sambre.



El 10308 a la plaça major de Thuin

Hi ha 2 tramvies a motor Diesel i 5 d'elèctrics en funcionament. Altres encara esperen la seva restauració. També hi ha un tramvia mixte (viatgers i mercaderies) de 20 tones.

El tramvia funciona obert al públic diumenges i festius des de pasqua fins a setembre, i també els dissabtes de juliol i agost.

Una part del recorregut està integrat entre els carrers de la població, pavimentats amb llambordes. Una altra part discorre en via oberta en plena natura, amb via única i alguns apartadors per a fer creuaments. També hi ha una part que va per un costat de la carretera principal, com era comú en els tramvies i ferrocarrils econòmics. El darrer tram penetra a la ciutat de Thuin fins a la plaça major (Grand Place), i moltes vegades hi ha sorpreses amb cotxes aparcats damunt de la via. Encara que, els diumenges i festius està estrictament prohibit aparcar-hi, la policia diu que ells no hi poden fer res contra aquest problema !!!!

Podeu també visitar la nostra website:

WWW.ASVI.INFO El "tio" Yanox.

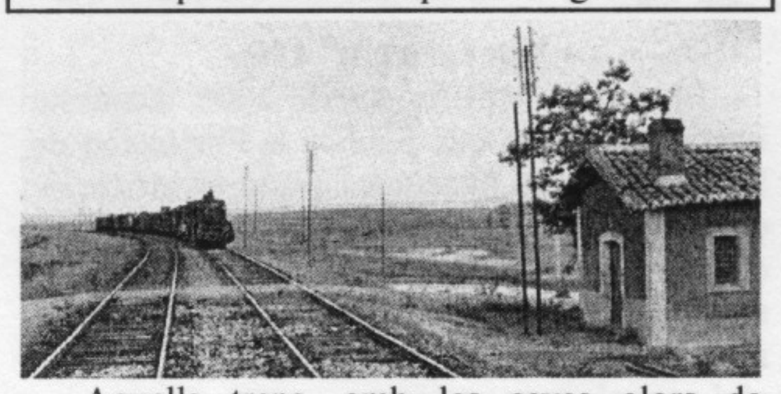
TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 93 - maig 2006

Es agradable ser una persona important, però es mes important ser una persona agradable.



Aquells trens, amb les seves olors de "Zotal", creosota, sofre i pixum, ens duien a descobrir nous paisatges i a conèixer les veritables olors de la primavera...

VIATGES

Diumenge 14 de Maig

Viatge de la Federació

De Vilanova a Mora la Nova i Gandesa.
Ja t'hi has apuntat? Detalls a EV4 nº 92.

Dies 3, 4 i 5 de juny

Viatge 2006

EL GRAN VIATGE DE PRIMAVERA

ORGANITZAT CONJUNTAMENT PER TREN DE PALAU I ELS AMICS DEL FC. DE NAVARCLES

* **Chemin de Fer de Provence**
* **Chemin de Fer de La Mure**

El preu total : l'autocar + 2 trens + 2 allotjaments amb desdejuni + 2 dinars, es molt ajustat, com l'any passat, i surt a 260'- euros. Feu les vostres reserves abans del dia 15 de maig.

Coordinador, preguntes i reserves : Josep Coll, tel. : 977 82 62 63 al voltant de les 21:00 h.

Atenció rebuts impagats !!



Les entitats bancàries ens han tornat, impagats i amb càrrecs, els rebuts de la quota dels socis nº 41, 78 i 90. A ells els demanem que comprovin els possibles motius i procedeixin a l'acció correctora. Com que hi ha socis que no tenen carnet (per no haver lliurat la foto), es possible que alguns tampoc sàpiguen quin és el seu número, i per això no puguin comprovar si el seu es un d'aquests rebuts amb problemes. En aquest mateix EV4 s'explica com saber el número de soci, que ve posat en el sobre de correu.

dissabte dia 17 de juny del 2006



S'acosta La Nit del Tren, amb circulacions d'exhibició de material mòbil, trens de viatgers i de mercaderies fins a l'hora del sopar, que serà preparat "in situ" per la prestigiosa cuina de "Alifres", i amenitzat per la famosa banda "Magnolia" amb el seu repertori de música "dixie".

La novetat d'aquest any es que els trens podran circular normalment per l'interior del nou túnel, i possiblement també podrem fer ús del nou espai polivalent "Aula Ferroviària" com sala de projeccions audiovisuals.

Aperitiu :

"Montaditos" de pernil "serrano", olives i canapès variats

Primer plat :

Amanida de meló cantaloup amb cues de llagostins, fruites tropicals i vinagreta de mariscs.

Segon plat :

Tronc de rap a la Costa Brava amb musclos, escamarlans i llagostins

ó

Filet de vedella a la salsa de pebre negre amb patates Richelieu, pastenagues bastó i bolets.

Postra:

Gelat de iogurt sobre coulis de maduixes al caramel.

Celler :

Aigües minerals, vi blanc Penedès Hill, negre Rioja criança, Cava Hill brut natura, cafè a la crema, infusions i xarrups diversos.

- - -

El plat fort a escollir (rap o vedella) s'ha de dir al moment de fer la reserva trucant als comissionats Josep Guerrero o Beneta Pardo, al seu telèfon particular 93 864 41 22, de 21 a 22 hores, fins el dilluns anterior, dia 12 de juny. Encara que fa poc que l'hem ampliat, l'espai disponible limita el nombre de places per al sopar, al voltant d'unes 100 persones.

El pagament (35 euros) es farà el mateix dia de la festa, a la taula de recepció fins a les 21 hores. Les reserves que, arribada aquesta hora, no hagin estat abonades, quedaran disponibles per al primer que les demani.

- A la taula de recepció es lliurarà el cartell commemoratiu, fet per en Josep Guerrero, en el que es recorda el 125è aniversari del FC Mollet-Caldes celebrat l'any passat.
- Després del sopar continuarà la circulació dels trens, per bloqueig semafòric i ordres pilot durant tota la nit.
- Al matí del diumenge, amb els supervivents, es farà l'esmorzar a primera hora.
- I també com cada any, de forma excepcional, es permet acampar al parc per a La Nit del Tren.

Espanya fora del MOROP

Reproduïm un extracte del que ha publicat l'associació de Cornellà sobre l'Assemblea de la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Ferrocarril (FEAAFC), en la que ha actuat representant-nos com delegat nostre.

"L'Assemblea de la FEAAFC celebrada a Madrid el 5 de març ha decidit donar-se de baixa del Morop (Unió Europea de Modelistes Ferroviaris i Amics del Ferrocarril -la federació de les federacions-).

La raó esgrimida es que es paga molt de quota i que els comunicats no son en castellà.

Totes les associacions catalanes -llevat d'Eurofer- i les de Saragossa i La Rioja s'hi van oposar, la resta hi van estar d'acord. La Federació Espanyola es va crear per a poder participar a Europa, doncs el Morop només accepta com afiliats a Federacions.

La quota que es satisfà al Morop surt d'una part de la quota que les associacions aporten a la Federació Espanyola i els idiomes oficials son, per consens, el francès i l'alemany. Els italians, danesos, txecs, eslovacs, polonesos, ... i els portuguesos ho troben normal. Els espanyols no.

Precisament una representació de la Federació Portuguesa que era a Madrid va quedar sorpresa per la decisió. I es que els companys portuguesos havien vingut per presentar, a l'Assemblea Espanyola, el Congrés del Morop que ells organitzaran l'any vinent a Porto.

Ara, des de la Federació Espanyola es propugna oficiosament una espècie de federació hispano-lusa" !!.

El pas del temps

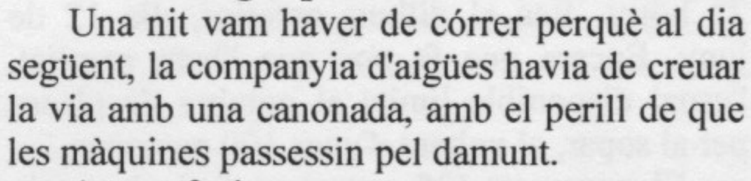
- Imatges per a la Història -

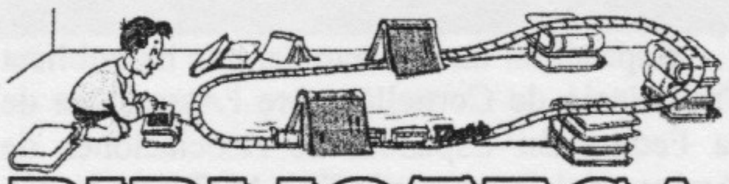
Una nit vam haver de córrer perquè al dia següent, la companyia d'aigües havia de creuar la via amb una canonada, amb el perill de que les màquines passessin pel damunt.

Ara en fa deu anys ...



Entre les dos fotografies s'aprecia com han crescut els arbres, i la desaparició de la tanca rústica que donava aquell aire bucòlic al parc, així com el millor tractament actual de la vegetació, amb el pasturatge dels bens.





BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Abril 2006** · Cornellà del Llobregat.
- **Butlletí** nº 47 · El Masnou.
- **Informa** nº 63 · Museu de Madrid.



Ja saps el teu Número de Soci ?

Fa temps, en Joan Ignasi ens va comentar que fora interessant que cada soci, a banda de tenir el seu número de soci -absolut- pogués saber també el número relatiu que l'hi correspon en cada moment.

Hi ha entitats, com per exemple el Futbol Club Barcelona, en que cada any els socis son renumerats en funció de les baixes hagudes.

A Tren de Palau, el soci sempre te el mateix número, encara que causi baixa i torni a entrar. Aquest número és personal i no el tindrà mai cap altre soci. Es un número ordinal i absolut. El número relatiu que cada soci ocupa en la llista actual de socis, està en funció de les baixes i reingressos que es vagin produint en socis mes antics que ell.

Atenent al suggeriment d'en Joan Ignasi, s'ha introduït aquesta informació, en forma discreta, en els sobres que es fan servir per a les trameses postals. Com que es procura donar un tractament personalitzat amb un cert estil, evitant usar les típiques etiquetes d'ordinador, aquesta informació apareix en un punt prou allunyat del nom, perquè pensem que les persones no son números.



Si us hi fixeu, veureu un grup de quatre xifres en el lloc que indica la fletxa.

La primera xifra (65) és el número del soci al qui correspon el sobre. Aquest soci en te davant seu altres 27 socis d'un total de 85 que formen la llista actual. Es evident -com està prescrit als Estatuts- que els socis que la segona xifra sigui inferior a 11, formen part automàticament del Consell Consultiu de l'Associació. La quarta xifra (46), no diu res del destinatari; tan sols indica la posició del sobre dins del paquet, ordenat pel codi territorial, i només serveix en la manipulació de la tramesa postal.

En els sobres enviats a entitats i persones que no son socis, el conjunt es de només dos xifres, que indiquen la posició del sobre i el volum del paquet respectivament.



A conseqüència d'haver suprimit la via del taller, es pavimenta la part que restava sota el cobert. Això motiva canviar el sistema de palanques de tancar els contenidors per un d'inventat per en Jordi Viñas. També es trasllada la columna que condicionava el pas pel nou traçat de la via 12.

S'ha instal·lat els plafons isotèrmics de guix a les parets de l'espai polivalent, i el sostre fals amb les lluminàries elèctriques.

S'ha acabat de muntar les lloses de goma "silent blocs" a la via 1 del túnel i s'ha començat a posar-ne la via 2.

S'ha fet un doble sostre amb ventilació a l'armari d'aparells i s'ha acabat de muntar el plafó d'anuncis al públic de l'estació terme de Can Boada.

En quant a la construcció de nou material mòbil, segueix avançant la locomotora articulada i l'automotor Benz-elècric, així com el furgó que apareix a la foto en procés de pintat.

SOCIETAT

Invitacions : Plataforma Aturem la Guerra, Patronat de Sant Isidre, Fundación de Los Ferrocarriles Españoles (premis Antonio Machado - de poesia - i Camilo José Cela - de contes), i l'Asociació Cultural Ferrocarril del Farja-Benicàssim.



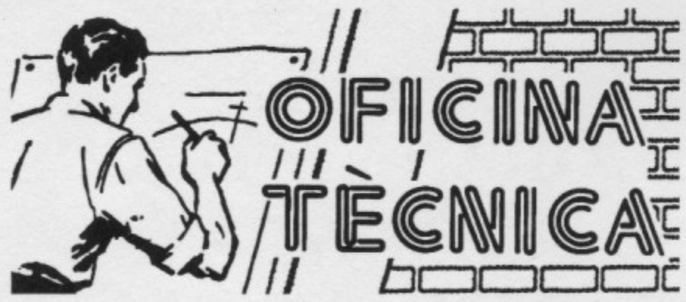
PREMSA i PUBLICACIONS

- Via Libre nº 496 -

El darrer número d'abril 2006 d'aquesta important revista que publica la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, porta un article de dos pàgines amb vuit fotos en color del conegut escriptor Jesús Àvila Granados. Us recomanem la seva lectura perquè, resumeix molt be les darreres activitats de l'associació, així com els seus projectes.


Cultura

El tren de Palau mejora sus instalaciones



Potencia màxima útil

En articles anteriors s'ha desenvolupat el càlcul amb l'objectiu de saber la mínima potència necessària per a remolcar un tren determinat, en base a les característiques del traçat.

Ara es proposa plantejar-ho amb l'objectiu de saber quina és la màxima potencia que es podrà aprofitar en una màquina, d'acord amb les característiques de la via i, amb aquesta potència, quin tren es podrà remolcar.

De res serveix que una màquina tingui molts cavalls de potencia, si les seves rodes llisquen sobre la via sense poder fer avançar el tren.

Que deu passar ?

Pot ser que la via estigui untada d'oli o amb una capa greixosa d'aigua i pols, o que faci molta pujada, que el tren sigui massa llarg (pesat), o que estigui frenat !.

En qualsevol cas, quan hom veu lliscar les rodes, lo primer que pensa és que l'hi falta pes a la màquina.

I tot te un límit !

Les característiques de la via del Tren de Palau determinen que, en el reglament, s'estableixi un pes màxim de 400 kg per eix.

Sabent això; quina podrà ser la potencia màxima "aprofitable" d'una màquina ?

(Continuarà)

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 94 - juny 2006

Un cop estudiat i discutit, quan algú es decideix a fer alguna cosa, per exemple construir material mòbil, lo primer que necessita és un parell de taps de suro per a les orelles i un bon plàstic impermeable.

Ja s'acosta !!

Dies 3, 4 i 5 de juny

EL GRAN VIATGE DE PRIMAVERA

* Chemin de Fer de Provence
* Chemin de Fer de La Mure

- dissabte 17 de juny -

La Nit del Tren

Ja t'has apuntat al sopar ?

Detalls a l'EV4 nº 93



tipus de quota	entrada	anual
juvenil de 00 a 14 anys	0	5'33
juvenil de 14 a 17 anys	0	18'50
numerari > de 17 anys	0	49'54
numerari pensionista	0	18'50

-Tren de Palau -
Caixa de Catalunya
2013 0754 13 0200027993

... indicant **nom i cognoms del soci** i el concepte : "**quota anual 2006**".

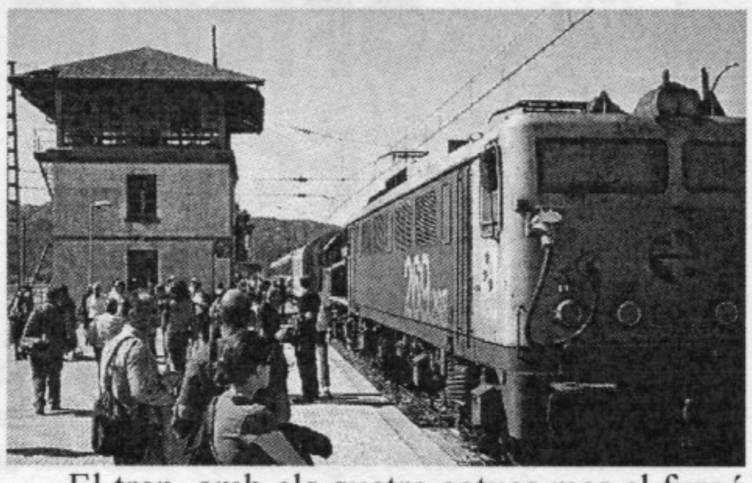
... que no se t'escapi aquest tren !!



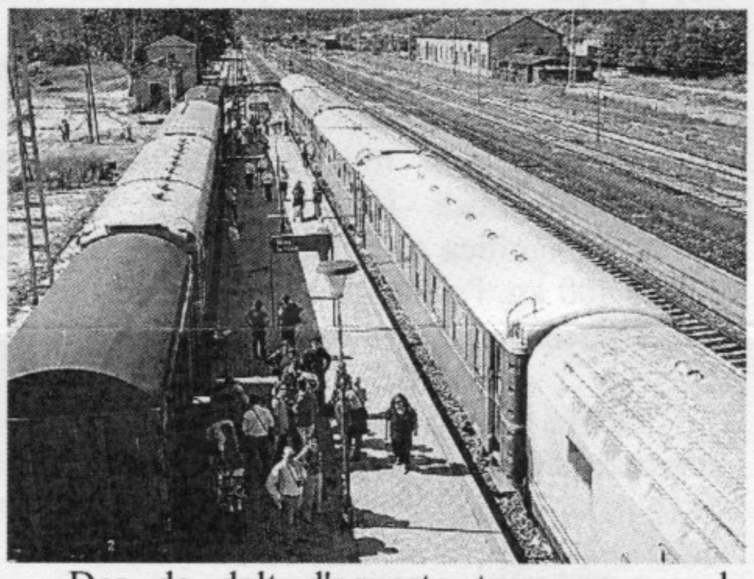
Viatge de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril

Hem participat, el passat 14 de maig, en el viatge que cada any organitza la nostra federació. Es l'activitat principal en la que es poden trobar els aficionats de totes les associacions i representa la seva única font d'ingressos, dons a la federació no es paga quota.

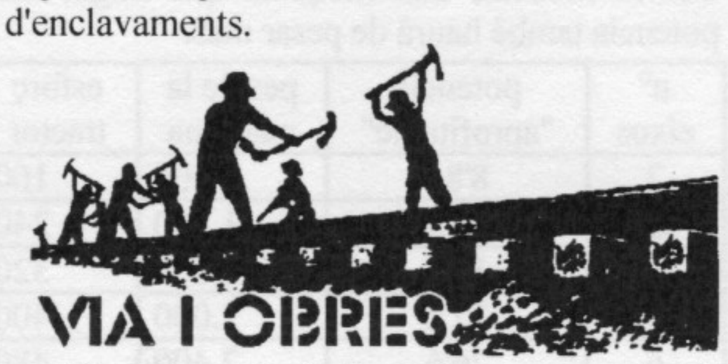
Degut possiblement als canvis que s'han produït en la programació d'aquest any, imputables tots a la RENFE, la participació ha estat menor que l'any passat, fregant el límit de perdre-hi diners. La oferta de 240 places que presenta el tren amb 4 cotxes va estar només coberta per 145 viatgers.



El tren, amb els quatre cotxes mes el furgó correu groc, encapçalat per una "japonesa" seguida d'una "ye-yé", esperant l'hora de sortida de Móra la Nova, al costat de l'antiga (i desafectada) torre d'enclavaments.



Des de dalt d'aquesta torre es veu la enorme extensió del que va ser una estació de primera importància en la relació Barcelona - Madrid. L'associació per a la preservació del patrimoni ferroviari de Móra, està reconstruint la branca que es veu a l'esquerra i diversos objectes que conserven a la torre d'enclavaments.



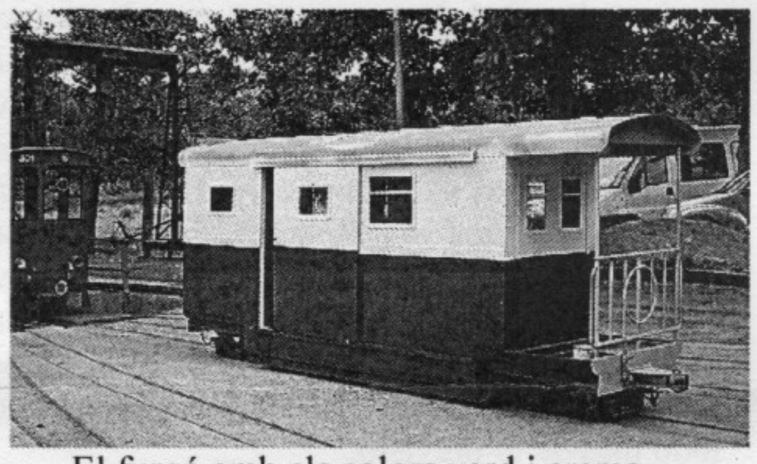
Com ja vam indicar el mes passat, s'ha continuat treballant en la pavimentació del pati de vies del dipòsit de Can Boada-enllaç. En conjunt s'hi ha abocat 8 m^3 de formigó en massa donant al sol del pati una forma mes regular i ben delimiada. Amb el canvi dels mecanismes de tancament de les portes dels contenidors, també s'eliminen els fossars d'entrada i la discontinuïtat de la via.



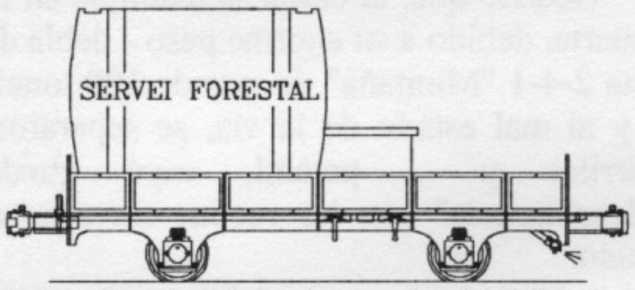
Es agradable fer un recés en la feina prenent la fresca sota el porxo.



L'espai polivalent ha rebut les tres capes de pintura reglamentaries.



El furgó amb els colors verd i crema.



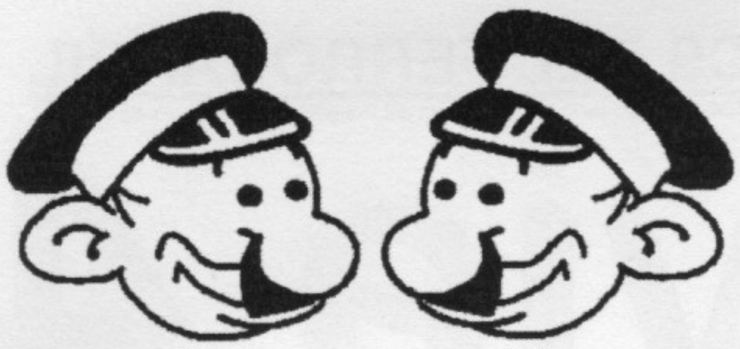
S'ha fet circular el tren herbicida, format per la locomotora 4221-9 i el vagó cisterna de dos eixos, actuant en totes les seccions.

Aquesta cisterna, amb una capacitat de 48 gallons (uns 180 litres) està equipada amb una motobomba elèctrica de 2 CV (1'5 kVA), i la instal·lació hidràulica per a regular l'aspersió deflectora de 2 boques ruixadores, d'acció ajustada a l'amplada del vial.

Altes i Baixes

Baixes 11-05-2006

117	Ramon Trulls Travessa	voluntària



Històries de ferroviaris.

- Pues tu no sabes lo del transporte de los muebles en el "Changai".

- Pero como, si es un tren expreso !

- Entonces era un rápido, pero es igual, ¡yo he llevado en él, un cargamento de muebles a La Coruña !

Resulta que estaba yo destinado en la estación de Tormillo-Lastanosa, entre Selgua i Sariñena, y allí había uno de la brigada fija de vias y obras -que era gallego-, al que le había prometido que, cuando se casara, yo le llevaba los muebles a Galicia.

Pasó un tiempo, y llegó a formalizar sus relaciones hasta el punto de ponerle fecha a la boda. Entonces tuve que poner en marcha lo prometido.

En la estación había una vía muerta con algunos vagones de mercancías, cerrados del tipo "J", de modo que, a ratos, fuimos cargando el primero de ellos con los muebles.

Transcurridos unos días, cuando estuvo todo a punto, ya solo faltaba un tren que fuera para Galicia, que es a donde se casaba el chico, y este no podía ser otro que el "Changai", que pasaba por allí a las 4:30 de la madrugada.

286	D	228	Binéfar .....
275	I	239	Monzón-Río Cinca .....
287	D	244	*SELGUA .....
370	I	257	Terreu (apt.) .....
357	I	262	Tormillo-Lastanosa .....
306	I	276	Sariñena .....
300	I	288	Marcén-Poliñino .....
318	D	298	Grañén .....
382	D	314	Tardienta .....

Aquella noche, al acercarse el tren expreso no le di la señal de paso y tuvo que detenerse. Era la primera vez que lo hacía, en la remota estación, en medio del páramo aragonés. No me costó "negociar" el asunto con los maquinistas; en aquellos tiempos heroicos del vapor todos nos ayudábamos en lo que se podía, así que, desenganchamos la primera máquina (iba "en doble"), y la llevamos a la vía muerta para recoger el vagón con los muebles:.. y entonces fue cuando se complicó todo mas de lo previsto.

Ocurrió que, al entrar la máquina en la vía muerta, debido a su enorme peso - debía de ser una 2-4-1 "Montaña" de mas de 100 toneladas - y al mal estado de la vía, se separaron los carriles y ... patám!, cayó quedando "despatarrada" con las ruedas clavadas en el suelo.

- Vaya panorama; el Changai parado en plena estepa, en medio de ninguna parte. Los viajeros durmiendo, tranquilamente algunos, y preguntándose - donde debemos estar? los otros. Desde el tren, no se debería ver absolutamente nada en la negrura de la noche, el pueblo mas cercano debe estar a unos cinco kilómetros. Como saliste de la situación?

- Pues llamé a Sariñena y pedí la máquina de reserva. Hicimos como que el expreso tuvo que pararse y apartar su máquina, "inutilizada por avería". La solidaridad profesional funcionaba como nunca en estos casos, era la gran familia ferroviaria; hoy por ti, mañana por mí... tú ya me entiendes!.

Vino la máquina de reserva y se llevaron el Changai. En la vía muerta quedó la máquina "averiada", y un poco mas lejos, el vagón con los muebles.

Al día siguiente vinieron con gatos, pusieron la máquina sobre la vía y arreglaron las fijaciones de las traviesas que se habían abierto.

- Y como acabó el tema de los muebles ?

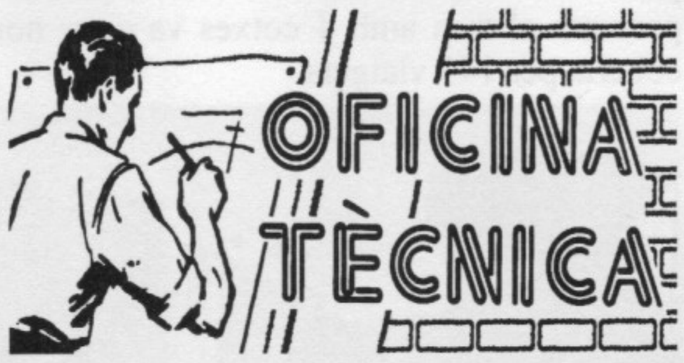
- Pues a la noche siguiente repetimos toda la operación, pero esta vez acercando el vagón "a mano" para que no volviera ha haber sorpresas, y por la mañana los muebles llegaban a La Coruña.

- Me imagino la cara que pondrían los jefes de estación al ver pasar el Changai con un vagón de mercancías... y al llegar al final, no se preguntaron - que hace aquí este vagón?

- No, porque en La Coruña ya había esperando alguien que se encargó de hacerlo retirar, discretamente, a una vía muerta.

- Desde luego, perece increíble que pasaran estas cosas, pero hubo un tiempo en que "casi" todo era posible.





Potencia màxima útil

(Continuació) Com el mes passat, les característiques de la via del Tren de Palau determinen que, en el reglament, s'estableixi un pes màxim de 400 kg per eix.

Sabent això; quina podrà ser la potencia màxima "aprofitable" d'una màquina ?

El raonament ordenat ens permetrà saber-ho, perquè en el mateix plantejament dels problemes, sovint hi ha la solució !

Se sap que el coeficient d'adherència de ferro contra ferro (roda contra carril) es de 0'2 quan la via i la roda estan seques - en condicions normals - (*).

Això significa que, amb un pes màxim per eix de 400 kg, l'esforç de tracció màxim que es podrà obtenir es de :

400 x 0'2 = 80 kg per eix

També se sap que la velocitat màxima autoritzada en trens de passatgers es de 15 km/h (4'16 m/s), per tant la potencia "aprofitable" serà de :

4'16 x 80 = 333'33 kgm/s

Això son quilogràmetres per segon, si es vol saber en cavalls de vapor s'ha de dividir per 75, o sigui :

333'33 / 75 = 4'44 CV per eix

D'acord amb tot això, en base al nombre d'eixos motrius, una màquina que tingui mes potencia també haurà de pesar mes.

nº eixos	potencia "aprofitable"	pes de la màquina	esforç tractor
2	8'88	800	160
3	13'3	1.200	240
4	17'7	1.600	320
5	22'2	2.000	400
6	26'6	2.400	480

Es podria continuar la taula, fins arribar al límit de la resistència dels enganxalls d'acoblament (?), o de la massa màxima del tren remolcat, que d'acord amb el reglament actual és de 5.000 kg per a un tren del tipus A (amb velocitat limitada a 15 km/h), o de 12.000 kg per a un tren del tipus B (amb velocitat limitada a 10 km/h).

Per tenir una idea mes clara es pot esbrinar el màxim numero "remolcable" de cotxes "Compendium" calculant la potencia que en necessita cada un.

S'ha comprovat que aquest tipus de cotxes pesa 500 kg, i que totalment carregat, amb 12 persones, pot arribar a 1.500 kg. L'esforç tractor necessari per anul·lar la seva resistència en una rampa màxima de 30 mm/m (0'03), considerant el normal coeficient de rodolament de 3 kg/Tm (0'003) (*) es de :

1.500 x (0'03 + 0'003) ≈ 50 kg

Que posats a 15 km/h (4 m/s) son :

50 x 4 = 200 kgm/s = 2'6 CV

I posats a 10 km/h (2'7 m/s) son :

50 x 2'7= 139 kgm/s = 1'8 CV

La taula següent proporciona el nombre màxim de cotxes "Compendium" per als trens de tipus A i B circulant a les seves velocitats màximes, pujant la rampa de 30 milèssimes.

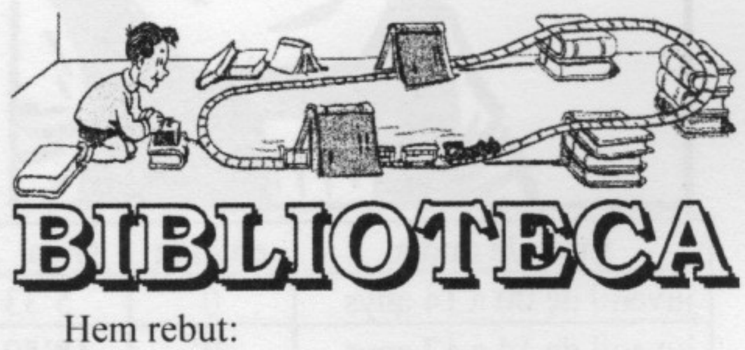
pes de la màquina	potencia "aprofitable"	tren A	tren B
800	8'88	2'7	4'1
1.200	13'3	4'1	6'3
1.600	17'7	5'5	8'4
2.000	22'2	7'0	10'7
2.400	26'6	8'4	12'9

En cada cas s'ha rebaixat el nombre de cotxes per incloure també el pes de la màquina, i una pèrdua de 0'5 CV pel fregament intern dels seus mecanismes.

En funció de la massa màxima en kg del tren (màquina + cotxes) es pot fer una altra taula per saber fins a on permet arribar el reglament, que limita a 5.000 kg els trens de tipus A, i a 12.000 els de tipus B.

pes de la màquina	potencia "aprofitable"	tren A	tren B
800	8'88	4.800	6.800
1.200	13'3	~~7.350~~	10.200
1.600	17'7	~~9.750~~	~~13.600~~
2.000	22'2	~~12.500~~	~~17.000~~
2.400	26'6	~~15.000~~	~~21.900~~

(*) Si es vol ajustar el càlcul, es pot determinar els coeficients d'adherència i de rodolament fent assaigs de tipus pràctic.



Hem rebut:

- **Informa** nº 63 · Museu de Vilanova.
- **HobbyTren** nº 151 (per subscripció).

SOCIETAT

- **Invitacions** : Actes i trobades organitzats pels Amics del Ferrocarril de Vilanova i La Geltrú, del Centre d'Estudis Modelisme Vapor i la Casa d'Andalusia.



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 95 - juliol 2006

La ignorància afirma o nega amb rotunditat, la ciència dubta. Voltaire.

AQUELLS TRENS ...

"La *burreta* Barbastre", en una imatge dels darrers temps, l'any 1968. En l'horari del 1929 que reproduïm, circulava com tren mixt amb les tres classes de viatgers, fent els 20 km del seu recorregut en 50 minuts.



SELGUA A BARBASTRO

Se admiten kilométricos

K.	ESTACIONES		236 Mix. 1-2-3	237 Mix. 1-2-3
0	*SELGUA	S.	16.20	12. »
7	Castejón del Puente (apeadero)		16.40	12.20
20	BARBASTRO	Ll.	17.11	12.51

Estos trenes enlazan en Selgua con los de la línea de Zaragoza-Barcelona—vía Lérida)



EL GRAN VIATGE DE PRIMAVERA

*** Chemin de Fer de Provence**
de Niça a Digne
*** Chemin de Fer de La Mure**
de La Mure
a Saint Georges de Commiers

Dissabte, amb un temps esplèndid, viatjant per les antigues terres catalanes del Roselló i la Provença, tot envoltant Perpinyà, Narbona, Montpeller, Nimes, Avinyó, Marsella i Toló, travessem Cannes fins arribar a Niça. Un cop allotjats al cèntric hotel Riviera, encara tenim temps d'inspeccionar, abans de sopar, les importants obres tramviaires que, sense manies, s'estan fent pel mateix centre de la ciutat.

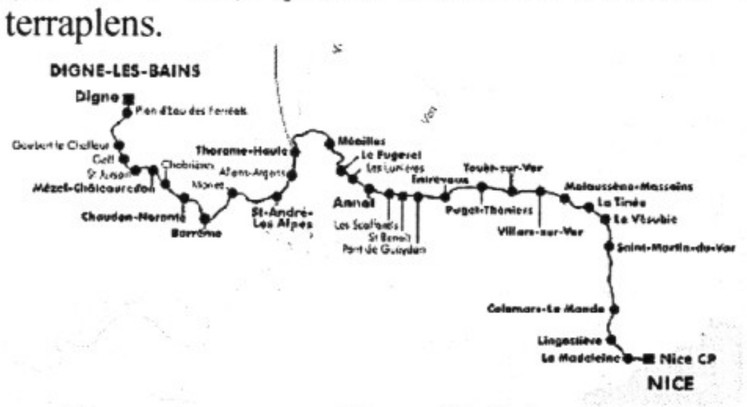
Formem un grup de 26 persones; amics, familiars i membres de les associacions de Palau (16), de Navarcles i altres (9) mes el conductor de l'autocar.



Diumenge, un cop fet l'esmorzar a les 6 del matí, anem cap a l'estació dels Chemins de Fer de Provence, per agafar el tren ordinari nº 1 que surt a les 6:43 en direcció a Digne-les-Bains.

Es un meravellós recorregut de 156 quilòmetres amb 32 estacions (20 parades fixes) per les terres dels Alps Marítims francesos, des de la Costa Blava a l'Alta Provença.

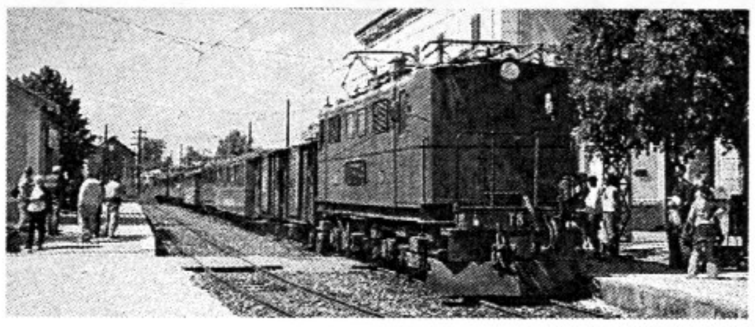
L'automotor X-301 (enginy Diesel mecànic, amb 2 motors MAN de 165 CV, canvi de marxes i embragatge hidro mecànic amb commandament electro pneumàtic construït per CFD l'any 1971) sense remolc, ens permet gaudir del viatge durant mes de 3 hores, des del privilegiat punt de vista del motorista, tant pel davant com pel darrera; una experiència única per comprovar la bellesa del paisatge, així com les importants obres que va comportar fer aquest ferrocarril de via mètrica, amb nombrosos túnels (un de 4 km), ponts, viaductes, trinxeres i terraplens.



Quan passem per Puget-Théniers a les 8:10, uns ferroviaris ja estan preparant la màquina de vapor 2-3-0-T CP-E327 per a fer un tren turístic a les 10:00 entre Puget i Annot, el tren dels *Pignes*, que funciona els diumenges, alguns dissabtes i dilluns entre maig i octubre.

A Digne, un cop fetes les fotos de rigor, seguim el viatge en el nostre autocar cap al restaurant Casino de Gap, per al dinar.

Continuant cap a La Mure, trobem les festes que commemoren el pas de Napoleó per aquestes contrades; vilatans i soldats vestits d'època, disparen fusells i canons celebrant el retorn de l'emperador.



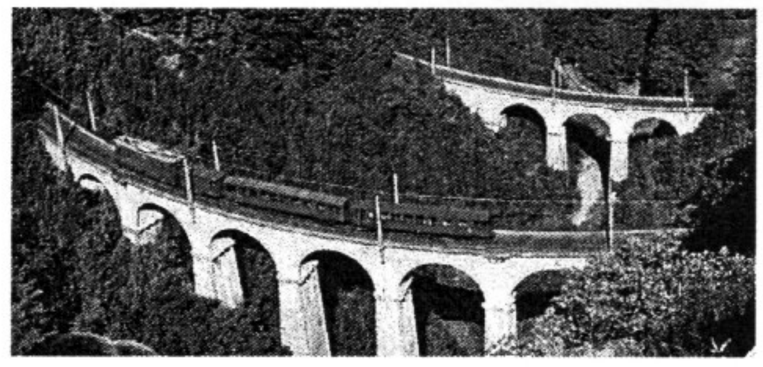
A les 17:00 prenem el tren a La Mure en direcció a Saint Georges de Commiers.

El tren de La Mure es el primer del mon (1903) electrificat amb corrent continu d'alta tensió. Va usar un sistema bifilar a -1200 / +1200 volt amb el neutre central connectat al carril. Posteriorment es va canviar a un sol fil de treball (sense catenaria) a 2400 volt, que es com ara funciona.

El recorregut de 30 km, oscil·la entre 300 i 900 metres d'alçada, pel massís de Vercors i les ribes del llac de N^eD^m de Commiers, reuneix molts atractius com els engorjats del riu Drac i les altes valls de la regió Matheysine, a traves de 142 ponts i viaductes altíssims (com els superposats de Lulla o el de la Rivoire, que desploma 300 m sobre les aigües del llac en el barranc de Monteynard) i 18 túnels, el mes llarg de 1071 m.

La gent del país diu que el tren de La Mure es *"La plus belle ligne des Alpes"* (dels Alps, marítims, francesos ... ?).

Amb cotxes de viatgers dels anys 20's i 30's (un d'ells reservat per a nosaltres), la locomotora elèctrica T8 (Sécheron 1933, de 920 CV) ens duu puntualment, a Saint Georges de Commiers tal com feia quan traginava els pesats trens carregats de carbó (antracita) que van ser la raó de construir aquest ferrocarril tan espectacular l'any 1888.



Cal destacar també, que aquesta línia, de corbes reduïdes i sense sobre ample, obliga a usar exclusivament material a bogies o vagons especials de 3 eixos en els que els eixos extrems, dits eixos radiants, son orientables amb alineament mecànic automàtic.

Com es previst, l'autocar ens recull a l'estació per dur-nos al cèntric hotel Touring de Grenoble, davant d'una parada del modern tramvia que va per tota la ciutat.



Dilluns, durant el viatge de tornada, encara tenim ocasió de visitar "Le Jardin Ferroviaire" de Chatte; una extensa maqueta de jardí, amb 30 trens - mes de 250 vagons - circulant simultàniament, per un jardí fet amb espècies autòctones reduïdes seguint diferents tècniques japoneses.



La Nit del Tren

El passat dissabte, dia 17 de juny, s'ha celebrat la nostra festa anual oberta a tot-hom en la que hi participen les associacions d'aficionats d'arreu del país, algunes amb material propi desplaçat expressament, com el tramvía d'Argentona vingut de Sabadell.



El tren de vapor es sense cap dubte, el que desperta mes interès per la seva posta en escena i espectacularitat. Aquest any s'hi ha incorporat el furgó F-881$_{fa}$ que tot just s'ha acabat de construir el dia anterior. Les proves de tracció d'un automotor termoelèctric, així com la presència de la locomotora Diesel hidràulica articulada, tots dos en construcció avançada, també van despertar gran admiració entre els aficionats i professionals entesos.



La prudència aconsella reforçar totes les mesures de seguretat amb el tren "ruixadora" que, per si sol, també constitueix un alicient per als socis que el fan circular.



El conjunt de *Dixie* "Magnòlia", va donar un ambient especial a la trobada.



Els trens van circular en regim de portes obertes, oferint la novetat del pas, amb viatgers a bord, pel nou túnel de Can Boada, circulant excepcionalment per l'esquerra en el tram de via doble.



El luxe del sopar per a 77 persones, en aquest ambient de trens i revetlla d'estiu, sempre atrau als amics i familiars dels socis, podent fer gaudir junts per unes hores, els resultats del treball de tot l'any.

El nou espai polivalent adaptat per al programa "Aula Ferroviària" es va estrenar com sala de projeccions amb dos audiovisuals preparats pels socis Jaume Fernández i Lluís Prieto respectivament, els reportatges d'en Joan Segura sobre els viatges de primavera 2005 i 2006, el d'en Xavier Fornell sobre la Nit del Tren 2005, i altres vídeos de la història de l'associació o de trens es general.

ACTA DE LA REUNIÓ DE JUNTA DIRECTIVA DEL 10 DE JUNY DEL 2005

Reunits en sessió ordinària, el president Pere Mula, secretari Jordi Marin, tresorer Antoni Roca i els vocals Jordi Viñas, Lluís Fernández, Josep Guerrero, Joan Ignasi Puente, Joan Puig i Ricard Soler, en presencia dels socis Jordi Gill, Antoni Gemas i Manuel Fuentes, un cop llegida i aprovada l'acta de la darrera reunió celebrada el 17 de desembre del 2005 es prenen els següents acords :

1. Informar de la llista general de treballs pendents.

- Metal·lització caseta nº 1 (CB).
- Modificar tipologia característica pont nº 3.
- Motorització, maniobra i enclavament dels aparells de canvi a CB.
- Nova via de fossar amb coberta i moll d'embarcament a CBe.
- Pintar aiguada.
- Reconstrucció cotxes vermells.
- Reparació locomotora 4221-9.
- Reparació motor tèrmic nº 80.

2. Convocar la propera reunió de la Junta Directiva per al dissabte dia 16 de setembre.

3. Determinar, el dissabte dia 10 de juny d'enguany, d'acord a les condicions climatològiques ambientals que es presentin en el moment, la possibilitat o inconveniència del funcionament de les locomotores de vapor per aquell dia.

4. Organitzar la circulació durant les hores punta per a La Nit del Tren del dia 17 de juny, amb ordres pilot administrades pels Caps d'Explotació següents :

- de 18 a 19 hores : Antoni Roca Albino
- de 19 a 20 hores : Jordi Gill García
- de 20 a 21 hores : Jordi Viñas Comas / Enrique López Galdón.

Es podran organitzar circulacions de varis trens assimilats en marxa a la vista, usant les ordres pilot per a fer els creuaments a El Clot-Mirador, a condició de que el primer tren de la sèrie sigui sempre conduït per un maquinista de Tren de Palau, i si es possible, el darrer (el que ha de portar les ordres pilot) també ho sigui.

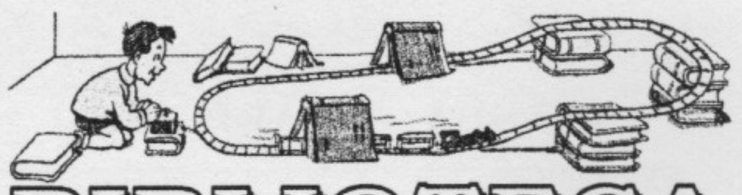
5. Durant la festa La Nit del Tren del dia 17 de juny, dintre de la secció 1 entre Can Boada (estació terme) i Can Boada-Enllaç (dipòsit) es circularà per l'esquerra, de forma que, la via 1 del túnel serà en direcció a l'estació terme, i la via 2 en direcció al dipòsit.

Les circulacions normalment iniciaran el viatge a la via 2 de Can Boada Enllaç, en direcció cap al Pi Gran. De tornada, entraran per la via 1 de Can Boada Enllaç i continuaran cap al túnel per a fer la maniobra a les diagonals d'entrada de l'estació terme amb els viatgers a bord. Un cop acabada la maniobra tornaran, per la via 2 del túnel per acabar el viatge a Can Boada-Enllaç.

I sense cap altre tema que requereixi acord de junta, s'aixeca la sessió a les 11:15 hores del dia de la data.



Continuant amb les actuacions necessàries per obtenir els certificats per a la regularització, compatibilitats urbanística i mediambiental de l'activitat de l'Associació dintre del Parc de l'Hostal del Fum, s'ha hagut de dur a terme la reforma general, d'acord amb la normativa actual, de totes les instal·lacions elèctriques al dipòsit de Can Boada-Enllaç.
S'ha procedit, per part de la brigada municipal d'obres, a situar grans pedres formant un mur de contenció de terres, en els costats de les façanes del túnel, repartint la terra que hi havia preparada.



Hem rebut:

- **Andana 9** nº 14 · Igualada.
- **El Semàfor** nº 11 · Fornells.
- **HobbyTren** nº 152 · (per subscripció).
- **Informa** nº 64 · Museu de Madrid.
- **Mas Tren** nº 22 · (obsequi editorial). Aquest número de Mas Tren, inclou un desplegable a doble pàgina dedicat al Tren de Palau, del calendari (juny 2006) que la revista ofereix mensualment als seus lectors.

<u>També hem rebut :</u>

Unidades de Tren y Automotores Eléctricos (II). Las bitensión de Renfe. Series 900 (439) y Electrotrenes 511 (432).

Per limitacions d'espai, la ressenya d'aquest interessant llibre serà publicat en el pròxim número d'EV4.

SOCIETAT

Hem participat, invitant a pujar al tren, als sardanistes de l'Aplec conjunt de Caldes i Palau que aquest any s'ha celebrat el dia 11 de juny al Parc de l'Hostal del Fum. El so de la tenora, veu de la dansa nacional catalana, s'escampa per l'aire d'un bonic matí, arribant al fons de l'anima mes sensible.

Altes i Baixes

Baixes 29-05-2006

23	Marta Viñas Miralles	voluntària
87	Alba Ribalta Viñas	voluntària
96	Francesc Ribalta Viñas	voluntària
121	Santiago Galán Romero	voluntària
122	Carlota Galán Elorriaga	voluntària
123	Eduard Galán Elorriaga	voluntària

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 96 · agost-setembre 2006

El deure es el que esperem que facin els altres, no pas el que fem nosaltres.

Oscar Wilde.

NOVA MÀQUINA AL PARC DE CATALUNYA

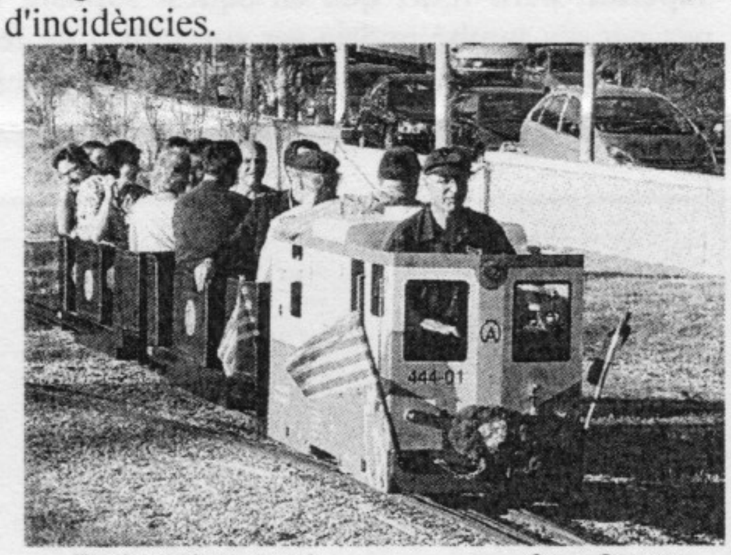
Diumenge 2 de juliol hem assistit a la inauguració de la locomotora "Lobras", al circuit del CEMVBiS a Sabadell. Amb una acurada posta en escena, plena de referències a un hipotètic carrilet somniat pel seu constructor en Jaume Ribot, entre Lobras i Tímar a l'Alpujarra granadina, es va presentar la màquina 444-01 per a via de 10 polzades que, esperem, visiti ben aviat al seu amic, el Tren de Palau, com normalment es fa de forma recíproca en les trobades.

De tecnologia electromotriu, la màquina duu quatre rodes totalment independents l'una de l'altra, que van mogudes per un motor reductor d'un cavall cada una.

La independència de les rodes es una forma adoptada en alguns tramvies de pis baix per evitar el pas de l'eix de banda a banda, i el grinyolar de les rodes a les corbes de poc radi.

Els motors son trifàsics de corrent altern, i van regulats en tensió i freqüència, per convertidors OMRON electrònics. Un motor tèrmic AMC mou el generador que proporciona la energia elèctrica de potència.

Motogenerador i convertidors son comandats per un computador SIEMENS de lògica programable, que atén les funcions de control i regulació, així com l'activitat i automatismes configurats per a la supervisió de velocitat, esforç, aparells d'alarma de viatgers i "d'home mort" entre d'altres, enregistrant-ho tot com en una "caixa negra" d'incidències.



El viatge inaugural. foto: Jaume Fernández

En paraules del seu constructor, "*aquesta es la màquina del segle XXI, que marcarà el camí a seguir per als trens d'aficionats*".

Fa 2'5 metres de llargada, per 1'05 d'alçada i 0'76 d'amplada. Amb un pes de 700 kg, proporciona un esforç de tracció de 50 kg i una velocitat màxima de 15 km/h.

En el seu viatge inaugural, conduïda personalment per en Jaume Ribot, va arrossegar fàcilment el tren carregat amb persones rellevants de l'associació, familiars i l'autoritat municipal.

Reflexos de Sidral

La premsa (El Punt 2/7/06), ha dit que el govern invertirà 600 milions per a posar en marxa quatre *trens tramvia*. Es diu que finalment, escoltant les "demandes del territori", s'ha decidit incorporar-ne algunes al Pla d'Infrastructures del Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026.

Tots nosaltres devem recordar les moltes propostes de millora que Tren de Palau va presentar al Pla Director d'Infrastructures Ferroviàries de Catalunya (PDIFC) 2003-2025, recollides per EV4 entre els nºs 68 i 76, responent a la única, històrica i original invitació de participar, que la Generalitat va fer les Associacions d'Aficionats al FC.

Veient el que ara s'ha aprovat, resulta que els quatre nous trens tramvies no tenen res de nou, dons seran la *"tramviarització"* de línies fèrries existents i en servei com la de Lleida-Pobla, Martorell-Igualada, Reus-Tarragona-Salou-Cambrils i Vilobí-Girona-Flaçà. Com que es a fi de be, no entrem a valorar si el canvi de tren a tramvia representa una depreciació del tren, quan el que es persegueix es la millora substancial del servei.

A part d'això, que ja està incorporat al PITC, el govern *no descarta* altres línies a mitjà i llarg termini com la del Calderí, l'Olot-Girona, el tren petit de Flaçà a Palamós, el Manresa-Berga o el Tortosa-La Cava, ara dit de les Terres de l'Ebre. Si no fos perquè hi falta el Feliuet i el Mollerussa-Balaguer, semblaria que han agafat la llista dels "carrilets" difunts.

Resulta dons que les *novetats* del nou Pla 2005-2026 son coses que ja tenim, i que les que *mes endavant no es descarta l'estudi*, son coses que ja teníem.

O sigui que; si fa uns 30 anys (entre 1960 i 1970) en només 10 anys es van carregar els "carrilets", dintre d'uns altres 20 anys s'estudiarà la seva possible recuperació, en versió "tramviaire". Es a dir que hauran hagut de passar 50 anys per -potser- recuperar, actualitzades, les infrastructures de transport que un dia vam tenir. Nosaltres potser ja no ho veurem.

Son coses que un aficionat als trens, en la seva ignorància no pot entendre, però com a ciutadà, te l'estranya sensació de que l'hi estan aixecant la camisa.

La del TGV n'és una altra. Ara resulta que l'estat francès ha ajornat la construcció de la línia d'alta velocitat Montpeller-Perpinyà i no preveu fer-la ni a curt ni a mitjà termini (2030). El projecte s'ha substituït per una inversió de 150 milions d'euros per a millorar el control del trànsit, bo i augmentant-ne la capacitat de transport en la línia convencional i mantenint la infrastructura per a la velocitat màxima normal de 160 km/h.

Entre la por dels veïns de que els ports de Barcelona, Tarragona o València restin negoci al de Marsella, a que s'articuli un potent arc mediterrani al voltant dels països catalans diluint el centralisme espanyol, i la impotència econòmica dels de casa, venent-nos coses que ja tenim i prometent-nos vendre'ns d'altres de les que ja teníem, hom acaba per desmotivar-se per l'actualitat ferroviària, plena de rumors, mitges veritats i encantadors de serps.

És una opinió, però trobo mes assenyat orientar meva afició ferroviària cap èpoques passades, en les que ja no et poden encisar amb nous projectes i cants de sirena. Per sort, el tema dels trens dóna per molt i segueix sent un terreny sòlid i obert a l'estudi, valuós per a contrastar la historia amb el present, i amb el futur que ens volen vendre.

Jordi Marin i Prades



BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 48 · El Masnou
- **Hobby Tren** nº 153 · (per subscripció)

Unidades de Tren y Automotores Eléctricos (II) Las bitensión de Renfe

Series 900 (439) y Electrotrenes 511 (432)



L'amic i consoci en Lluís Prieto, ens ha obsequiat amb el darrer títol que ha publicat, és el número 21 de la col·lecció **Monografías del Ferrocarril,** de la seva pròpia editorial.

Comença amb un detallat estudi de la evolució de les electrificacions i els diferents plans de reconstrucció i modernització, així com dels orígens i evolució de les empreses espanyoles constructores de material elèctric ferroviari.

No era fàcil afrontar la complicada situació d'haver-hi varies zones electrificades amb tensions diferents, com per exemple; es sortia de Madrid a 1500 volt per Villalba cap a Segòvia (Hontanares) o Àvila, es continuava per Medina del Campo, Valladolid i Venta de Baños fins a Burgos a 3000, i un altre cop a 1500, per Miranda de Ebro cap a Irun o Bilbao.

Les 32 unitats elèctriques bitensió a 1500/3000 volt de la sèrie 900 (UIC 439), van poder resoldre serveis interurbans, alguns de molt llargs - mes de 200 km - pel centre i nord de la península entre 1967 i 1992.

Els 20 electrotrens sèrie 500 (UIC 432), entre 1971 i 1987 van fer trens de llarg recorregut i encara avui, alguns dels 12 supervivents, fan trens regionals com els "Catalunya Exprés".



Acoblament de 3 unitats 900 en mando múltiple.

Al llibre hi ha la descripció tècnica (molt detallada) dels components de les dues series, amb les seves modificacions i transformacions que han sofert al llarg del temps, així com un ampli annex fotogràfic. També hi ha un altre annex dedicat als cotxes de la sèrie 9000 (que van adoptar el disseny del remolc intermedi dels electrotrens 432), bibliografia, etc.

Un ampli treball monogràfic recomanable especialment als incondicionals de les unitats elèctriques, i la història industrial dels ferrocarrils elèctrics a la RENFE, amb 176 pàgines de text, 57 fotografies en color, 131 en blanc i negre, 32 esquemes, 10 taules i 1 mapa.

Com en altres ocasions els nostres socis el poden obtenir a preu reduït demanant-l'ho a l'editor : **lluisprieto@wanadoo.es**

Fundación de los Ferrocarriles Españoles, invitació a participar en el 21° Concurso Fotogràfico Caminos de Hierro.

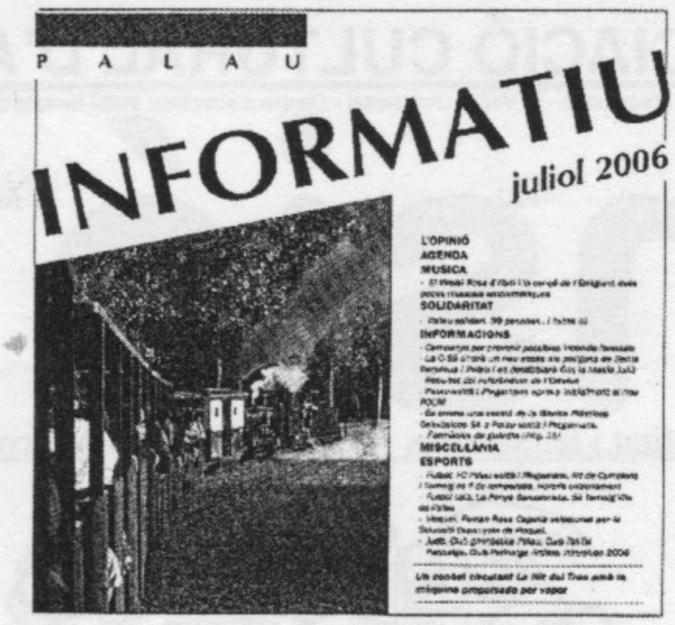
Associació d'Amics del F.C. de Martorell, invitació als actes del 150 aniversari de l'arribada del ferrocarril, amb Trobada de maquetes modulars els dies 1 i 2 de juliol.

Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona i Sabadell, invitació a l'acte de presentació, el dia 2 de juliol a Sabadell, de la locomotora "Lobras".

Centre d'Estudis Via Oberta i Ajuntament de Les Franqueses del Vallès, invitació a l'acte inaugural, dissabte 15 de juliol, del Circuit Ferroviari de Cal Gabatx.

També deixem constància del lliurament que ens van fer, el 17 de juny passat, d'una placa d'honor de l'Associació d'Amics del Tren d'Igualada, de mans del seu president en Francesc Farrés, en l'acte del sopar de La Nit del Tren.





La imatge ho diu tot. Aquesta vegada El Tren de Palau ha merescut la portada al nº 211 de la revista mensual Palau Informatiu.

La celebració de la revetlla anual "La Nit del Tren" interessa força també els palauencs i plegamanesos, que hi troben un excel·lent motiu per acostar-se a gaudir del tren i del parc en una nit d'estiu. Aquest any s'ha celebrat la seva XIII[ena] edició.



VILLAFRIA
MONTERRUBIO DE LA DEMANDA

Pocs aficionats coneixen aquest ferrocarril, però gràcies a ell, es va descobrir, i reconèixer mundialment com patrimoni de la humanitat, el jaciment arqueològic de ATAPUERCA.

La *Sierra de la Demanda* està situada entre Burgos i Logroño. S'hi troben gran quantitat de minerals com, ferro, aram i carbó. Per a donar sortida a aquesta riquesa, en un primer moment es va pensar en una línia d'amplada ibèrica cap al nord de la península i així es van començar les obres d'aquest ferrocarril; trinxeres, terraplens, i túnels per a un ferrocarril de via ampla, però molt aviat van començar les dificultats econòmiques i es va haver de replantejar el projecte, arribant només fins a Villafría (Burgos) a on es connectaria amb la línia de NORTE, i reduint l'amplada de la via per a fer-lo de via mètrica (zona de Atapuerca i Ages).

El tren va ser promogut per Richard Preece Willians l'any 1895, acabant-se les obres el 1901. Es va fer amb els carrils de 30 y 35 Kg/m, molt sobrer per a un ferrocarril de via mètrica, només explicable per la idea original de fer-lo de via ampla. La longitud de la línia era de 72 quilòmetres, i va disposar només de quatre locomotores 030T.

Va funcionar només fins al 1910, encara que es va intentar reobrir-lo el 1920, sense aconseguir-se.

Es molt curiós el rodeig que fa el traçat per afrontar la famosa trinxera de Atapuerca, només explicable per la facilitat d'obtenir el balast per a la via. Qui sap, si no hagués estat per aquest antic ferrocarril, si avui dia no s'hauria pogut descobrir el famós jaciment arqueològic, amb les precioses informacions que, emanant de les seves troballes, han fet avançar passes gegantines el coneixement dels orígens de la humanitat.

Part d'aquest traçat ferroviari s'ha convertir en *"Via Verde"*.

Pere Mula.



He seguit amb interès els últims capítols de la secció *"Oficina Tècnica"* dedicats a l'esforç màxim de tracció útil.

En les explicacions es parla sempre de l'esforç per eix, la potencia per eix, el pes per eix... En un determinat moment es fa referència al coeficient d'adherència roda-carril, ferro contra ferro, i a partir d'aquest concepte es segueix raonant tot el que segueix parlant ja només d'eixos, sense tenir en compte que a cada eix hi ha dues rodes !! Jo suposo que si la via, en lloc de tenir dos carrils paral·lels en tingués 3 o 4, i en conseqüència els eixos igualment tinguessin 3 o 4 rodes cada un, la adherència seria un 50% o un 100% superior. Per aquest motiu els escric pensant que no s'ha tingut en compte aquest detall en la darrera part de l'article publicat a l'EV4 nº 94.

- Resposta -

Sempre ens ha interessat poder comprovar l'atenció amb que se segueixen els articles de caràcter tècnic, i alguna vegada, no es aquest el cas, hem estat temptats d'introduir intencionadament alguna barbaritat per comprovar la resposta dels lectors invitant-los a la participació.

Però anem al tema que ens proposes; recorda que el coeficient d'adherència es independent del nombre de rodes o eixos afectats i només te a veure amb la naturalesa dels materials en contacte (ferro contra ferro).

No s'ha de confondre el concepte de coeficient d'adherència amb l'adherència total, o sigui la que proporcionen la suma de tots els eixos afectats.

Com que se suposa que a cada eix hi ha dues rodes, sobre cada una d'elles recau la meitat del pes per eix, i en conseqüència només fa la meitat de l'esforç per eix. Si tal com dius, hi hagués 3 o 4 rodes per eix, l'adherència, i per tant l'esforç per eix podria ser 50% o 100% superior, però fixa't que en aquest supòsit, el pes per eix també podria ser superior, i de fet, hauria d'augmentar en la mateixa proporció per a guanyar en esforç adherent.

A partir del diumenge dia 2 de juliol
el Tren de Palau està
TANCAT PER VACANCES
fins al darrer dissabte d'agost
FESTA MAJOR DE PALAU
JORNADA DE PORTES OBERTES
Qualsevol activitat que hi pugui haver durant les vacances, és de tipus intern i no està oberta a la participació del públic.

Baixes 28-06-2006

62	Jan Esquerra Llucià	voluntària

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

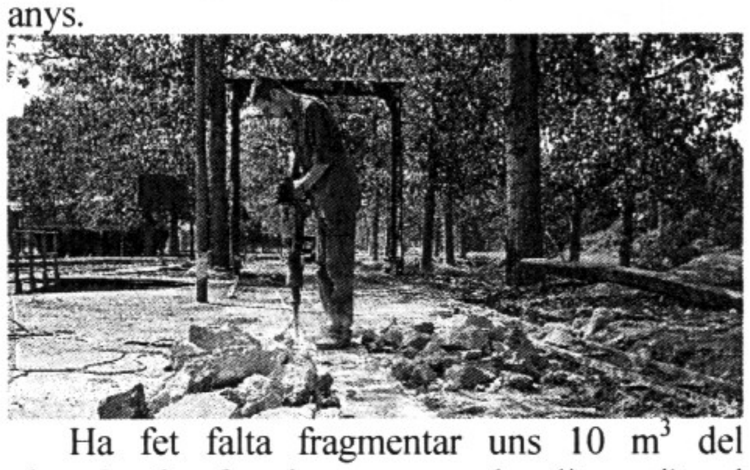
Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 97 - octubre 2006

La ciència es composa d'errors, que son els passos cap a la veritat. Jules Verne.

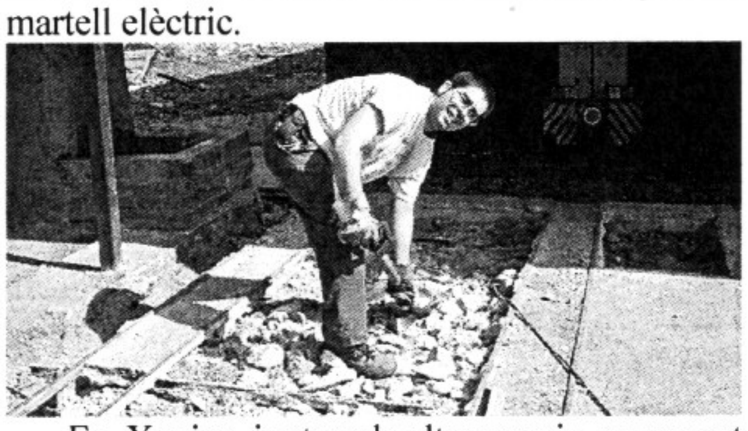


L'empenta de les arrels pot èsser tan gran, que es fa difícil imaginar fins on poden arribar, si no es veient-ne les conseqüències.

Al pati de vies de Can Boada-enllaç, el seu lent pero continuat creixement, ha arribat a aixecar el paviment dels primers metres de les vies 1 i 2, aquelles que es van posar, ara fa 14 anys.



Ha fet falta fragmentar uns 10 m^3 del planxér de formigo, per a localitzar l'arrel causant del desnivell de les vies, que ja es sobre elevava 4 centímetres en el pont d'accés al contenidor de cotxera. En Ricart, manegant el martell elèctric.

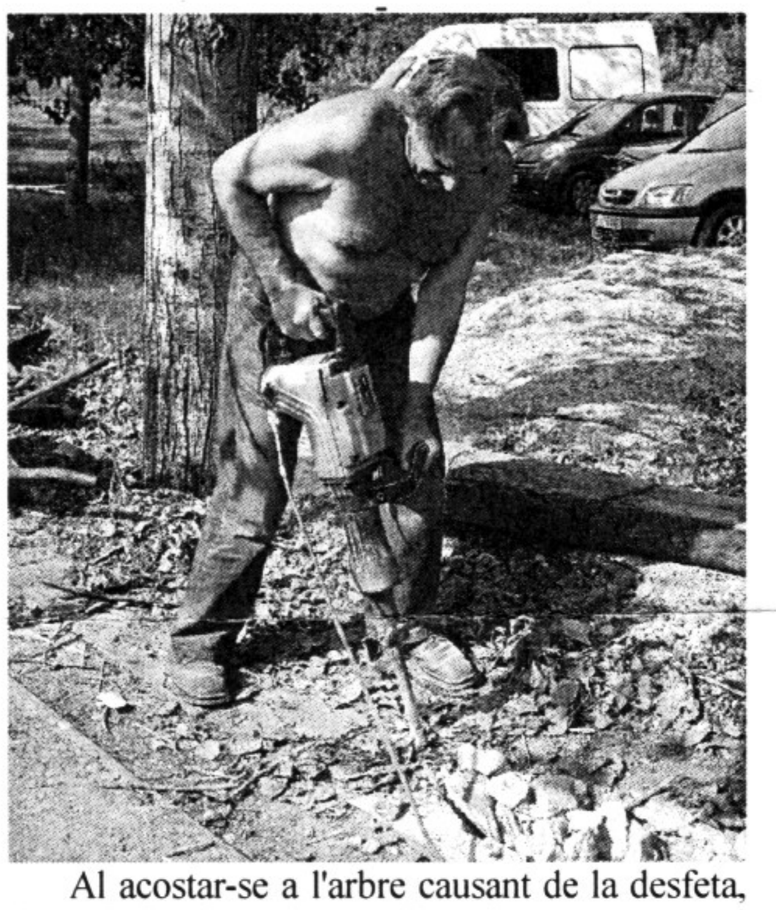


En Xavier, junt amb altres socis, carregant el formigó esmicloat en el tren de treball, per aprofita-lo per a aixecar la base i millorar el drenatge de la via morta del Clot-Mirador.



Un cop localitzades les arrels, es van resseguint en el seu recorregut, deduïnt entre els presents, les causes de la seva (aparentment), capriciosa trajectòria.

Aquí cadascú dona una explicació fent els seus raonaments sobre el que prefereixen les arrels dels arbres, mentres que en Toni les arrenca amb una bona estrebada, i s'ha acabat el tema.



Al acostar-se a l'arbre causant de la desfeta, l'Ignasi domina el martell amb cura per a no ferir-lo en excés, doncs es tracta d'un magnífic arbre de ribera molt frondós, que es troba en el millor moment de la seva vida.



Amb el pas del temps, les arrels han buscat la humitat de sota la placa de formigó en la que hi ha encastada la via del pati.



Imatge que mostra la grandària de les arrels que poden créixer sota una placa de formigó, arribant a trencar-la com ha passat, i provocant-ne el seu desnivell.

150 ANIVERSARI
DE LA LÍNIA
REUS - TARRAGONA - REUS

L'Associació d'Amics del FC de Reus i l'Associació Cultural Ferroviària de Tarragona i Província ens informen que el pròxim mes d'octubre es celebrarà un seguit d'actes commemoratius. Ens animen a participar, especialment el dissabte 7 d'octubre en el que la "Garrafeta" farà el recorregut Tarragona - Vila-seca - Reus i retorn, i la locomotora "Vaporosa" de l'exèrcit espanyol restarà exposada o potser també funcionant. Per a mes informació tel. 997 32 82 99.

Tren de Palau 14 Aniversari

Per al dissabte dia 11 de novembre hi ha previst celebrar un dinar de germanor amb socis i familiars al pati de vies de Can Boada enllaç. Per la tarda hi podrà haver circulacions de caracter intern de l'associació i la projecció d'alguns audiovisuals entre els que hi destaquen les dos pel·lícules en format panoràmic d'alta definició que ens ha fet l'amic Pere Canal, sobre el viatge de Primavera d'aquest any. El dinar serà a base de carn a la brassa, (els coberts i el primer plat se l'ha de dur cadascú de casa seva), per a reserves s'ha de trucar per telèfon al coordinador en Jordi Gill Tel. : 62 751 67 19.



Hem rebut:

- **Bifurcació** nº 31 · Reus
- **Carril** nº 63 (obsequi editorial)
- **El Fanal** nº 20 · Navarcles
- **HobbyTren** nº 154, 155 (per suscripció)
- **Informa** nº 65 · Museu de Madrid
- **Juliol** · Cornellà del Llobregat
- **Mas Tren** nº 25 (obsequi editorial)

També hem rebut : des de Champagnole, al massís del Jura, el catàleg nº 6 de maquinaria i utillatge de la casa **Sidermo**, per als tallers d'aficionats a la petita (i no tant petita) mecànica, com els constructors de ferrocarrils reduits. (www.sidermo.com).

De **l'Ajuntament de Palau**, la documentació en format CD del nou Plà d'Ordenació Urbanística Municipal, per al seu estudi i possible presentació d'al·legacions.

De l'amic **Pere Canal**, dos pel·lícules en suport de video DVD i format panoràmic 16/9 d'alta definició, que ell va realitzar durant el viatge de primavera 2006 que Tren de Palau va fer als Ferrocarrils de Provença (Niça-Digne) i al Tren de La Mure (La Mure-St. Georges de Commiers) entre el 3 i el 5 de juny d'aquest any.

De la *Gerencia de Comunicación de FEVE*, **Historia de los Ferrocarriles de Via Estrecha en España**, editada per la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* i dirigida per Miguel Muñoz Rubio, en dos volums de 615 i 521 pàgines respectivament.

El primer (Empresas y Marco Regional) estudia l'evolució de les companyies, agrupant-les en marcs regionals clarament definits i atén preferentment a la història empresarial i a les característiques dels serveis prestats.



El segon volum (Empresa Pública, Instituciones y Tecnologia) profunditza en el període de gestió pública d'aquests ferrocarrils i en els aspectes d'infrastructura, tecnologia i material mòbil que protagonitzaren la seva historia. Es tracta d'una obra monumental estructurada en 23 capítols de diferents autors que per ells mateixos constitueixen veritables monografies especialitzades, que detallarem mes endavant.

Hi ha 16 taules de dades cronològiques, quilomètriques, de línies i materials transportats, tràfics de viatgers, locomotores, etc. i un total de 78 mapes de traçats de vies, amb informació crono-topològica, i 70 gràfics econòmics, estadístics, de infrastructures, traçats, locomotores i material.

Encara que no hi ha fotografies, pel volum i qualitat de la informació que s'hi recull, avalada pels autors dels 23 capítols, creiem que aquesta obra podrà ser considerada com la "Bíblia" de la via estreta d'Espanya durant molt de temps.

Des de FEVE, FGC, Euskotren, FGV i SFM s'han unit els esforços per a compilar en aquesta obra, els 150 anys que van canviar de dalt a baix la societat, anys en els que el ferrocarril va jugar un paper clau que tothom l'hi desitja també per al futur.

Nota: en aquesta obra es considera via estreta qualsevol inferior a l'ample ibèric.

Societat

- Invitació municipal als actes commemoratius de la Diada Nacional de Catalunya, a la plaça de l'Onze de Setembre. Invitació de Palau Solidari per a una conferència al Teatre de la Vila, i de la Casa de Andalucía per als espectacles i activitats a la seva "caseta" al recinte firal de la Festa Major. I el full PROU IMPUNITAT sobre el conflicte d'Israel amb els seus veïns de la Plataforma Aturem La Guerra, de Palau-solità i Plegamans.
- Invitació de l'Ajuntament de Castell-Platja d'Aro per a la VI Trobada Vaporista de la Vall d'Aro.
- Invitació del Club Ferroviari de Caldes de Malavella, a la Trobada de mòduls.
- Invitació de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, per al 21° Concurso Fotográfico Caminos de Hierro, i les bases per a concursar.
- Invitació de l'Associació d'Amics del FC de Reus a la IIª Trobada al Parc de La Misericòrdia.
- Invitació dels Amics del FC del Masnou per a la XV Festa del Trenet del parc Caramar,
- Invitació del Club d'Amics del FC de Cornelà per a la 17ª Trobada Internacional de Vaporosos La Festa del Trenet al Parc de Can Mrcader.
- Invitació del Círculo Madrileño Ferroviario per al Dia del Tren 2006 - Encuentro de Vaporistas y Modelistas Mecánicos de 5 pulgadas al Museo de Las Delicias.
- Hens ha estat retornada per ***"incorrecto"*** la correspondència adreçada a :

ASS. ALACANTINA D'AMICS DEL FERROCARRIL. Sr. President. Muelle de Mercancías - Estación Torrellano. 03320 Torrellano. El Camp d'Elx. ALACANT.

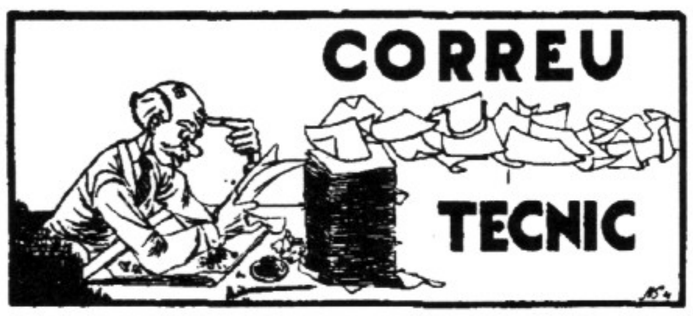
Algú pot dir-los que es posin en contacte amb nosaltres? gràcies.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Per un problema de fonts tipogràfiques en els ordinadors de producció, a la copisteria on s'imprimeix aquest full informatiu, (la còpia de prova es va fer en una màquina i, per avaria de la primera, el tiratge es va fer en una altra), en el passat número 96 van aparèixer en blanc algunes capçaleres de seccions com **SOCIETAT**, **ALTES i BAIXES**, i l'**AVÍS** de vacances.

Demanem als amables lectors que els guarden, que ells mateixos tinguin la bondat de rotular-les a mà, en els espais que han quedat al descobert, ajudant d'aquesta forma a que, en el Tren de Palau, no quedin mai coses mal acabades. Moltes gràcies.



Qüestió

Voldria usar com conductor elèctric, un perfil de ferro laminat en U de 40 mm i saber la seva equivalència en un cable de coure.

Resposta

Sabent que la resistència elèctrica d'un metro de ferro es de 0'12 Ohm per mm^2, i la del coure de 0'017, resulta que el ferro es 0'12 / 0'017 ≈ 7 vegades pitjor conductor de l'electricitat que el coure.

Sabent que el pes específic del ferro es de 7'8 kg per dm^3, i que un metro de perfil U de 40 pesa 2'7 kg, l'àrea de la seva secció resulta ser de 1.000 x 2'7 / 7'8 = 346 mm^2.

Per això, la resistència elèctrica del perfil de ferro U de 40 equival a la d'un cable de coure de 346 / 7 ≈ 50 mm^2.



S'ha celebrat, els dies 2 i 3 de setembre la 8ena Diada Tren de Sabadell, al Parc de Catalunya, de Sabadell.

En questa ocasió, Tren de Palau només ha pogut estar representat amb la presència acreditada de 7 persones als actes de circulació, presentació de material en construcció i sopar de germanor realitzats el dissabte dia 2. No ha estat possible, per motius de tipus tàctic, com la manca de material mòbil disponible per a ser desplaçat, la participació d'una forma mes visible i "trenera" com en anys anteriors. Els companys de Sabadell, coneixedors del pa que s'hi dona en aquests afers, han entès perfectament les nostres raons.

La festa ha estat molt animada amb els membres del CEMV de Barcelona i Sabadell, familiars, amics i aficionats d'arreu. El sopar de germanor va aplegar unes 120 persones, i es va lliurar un objecte commemoratiu als participants, entre els que s'hi va comptar el Tren de Palau.



Un grup reduït de socis hem pogut fer una "escapada" ferroviària; principalment per a gaudir dels viatges en tren, en unes formes que inevitablement semblen condemnades a desapareixer.

Els recorreguts nocturs enllitats en els compartiments Wagons-Lits de classe superior dels expressos de Bilbao o del mateix "Xangai", junt amb el "Tren de La Robla" que, amb el seu cotxe restaurant permet dinar i sopar "a la carta", son coses que tenen un futur incert i cal aprofitar esgotant un temps que aviat serà historia i no tornarà.

Els itineraris transversals de llarg recorregut per la meitat nord peninsular seran substituits, per linies i trens d'alta velocitat, passant per Madrid, o per trens amb bogies compatibles per als dos amples de via.

La reducció dels temps de viatge farà inútils els expressos nocturns, i desapareixerà juntament amb ells, tot el que representen en quant al tipus de material, la forma de viatjar, la propia actitud del viatjer devant del medi i les formes de relació entre les persones amb que es comparteix el tren. Un univers de situacions i sensacions que passaran a ser histories d'un temps passat, perque els trens del futur van per uns altres camins.

El tren de La Robla, el de mes llarg recorregut en via mètrica amb 7h 15m entre Bilbao i León, ofereix servei de restaurant els divendres (Bilbao-León) i els diumenges (León-Bilbao). Una extranya oferta a mig camí entre l'interès turístic i l'utilitari de cada dia, amb una resposta de públic tant discreta que fa témer per la seva continuitat.

Poquíssims viatgers fan el recorregut sencer entre les dos capitals amb l'únic tren que diariament les uneix. A les rodalies de Bilbao i de León hi ha mes trens, però la llarga secció central, queda com abans de la seva reforma integral; passat el tren, fins al dia següent no n'hi ha cap altre.

Mantenir un traçat que, pràcticament s'ajusta a les corbes de nivell, pensat per als trens carboners del segle XIX, que podien estar-se dos dies de marxa cap a Bilbao, no permet fer un producte adequat a les necessitats actuals, en que s'hauria de poder oferir velocitats comercials de 80 km/h. Tot fa pensar que pasarà el pitjor, quan arribi el moment de renovar unes travesses que, per criteris pseudoecològics es van posar de fusta tractada de forma "*light*".

Jordi Marin.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 98 - novembre 2006

L'art de dirigir es saber quan s'ha de deixar la batuta per a no molestar.

Herbert von Karajan.

Societat

- Invitació municipal a l'acte institucional amb motiu de l'aniversari de l'afusellament del president Lluís Companys.
- Invitació del CEMVBiS a l'acte de cloenda de seu 25è aniversari.



BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **Butlletí** nº 49 · El Masnou.
- **HobbyTren** nº 156 (per subscripció).
- **Informa** nº 66 · Museu de Madrid.
- **Informa** nº 66 · Museu de Vilanova.
- **Setembre 2006** · Cornellà del Llobregat.

Nou Circuit a Catalunya

■ El passat mes de juliol s'ha inaugurat un nou circuit de trens tripulats a Les Franqueses i que es denomina Circuit de Cal Gabatx. Es troba situat a l'antic Camí de Vic, darrera de l'estació de Renfe de la línia de Puigcerdà.

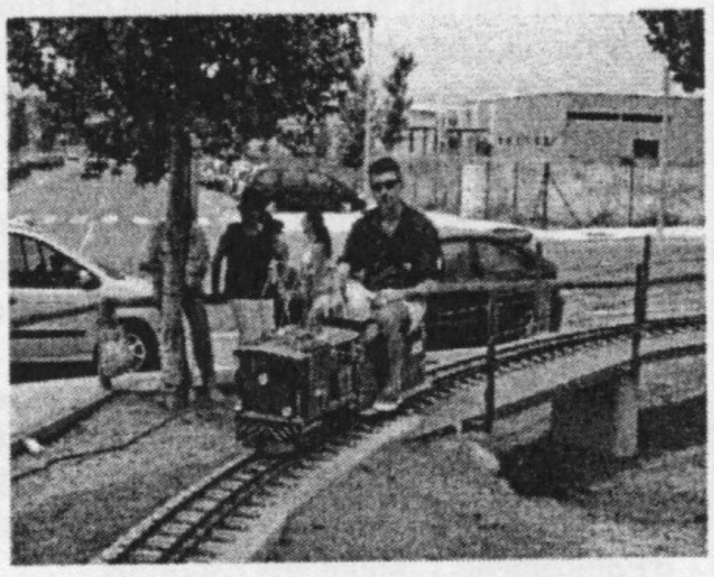
El nou circuit consta d'uns 500 metres de vies amb les amplades de 5 i 7¼ polzades i ha estat un iniciativa dels amics de la Via Oberta de La Garriga.

Desitgem als companys vallesans molt èxits i encerts en la seva gestió.

CENTRE D'ESTUDIS FERROVIARIS **VIA OBERTA**

Associació d'afeccionats al ferrocarril del Vallès Oriental

Apartat de correus 72 - 08530 LA GARRIGA



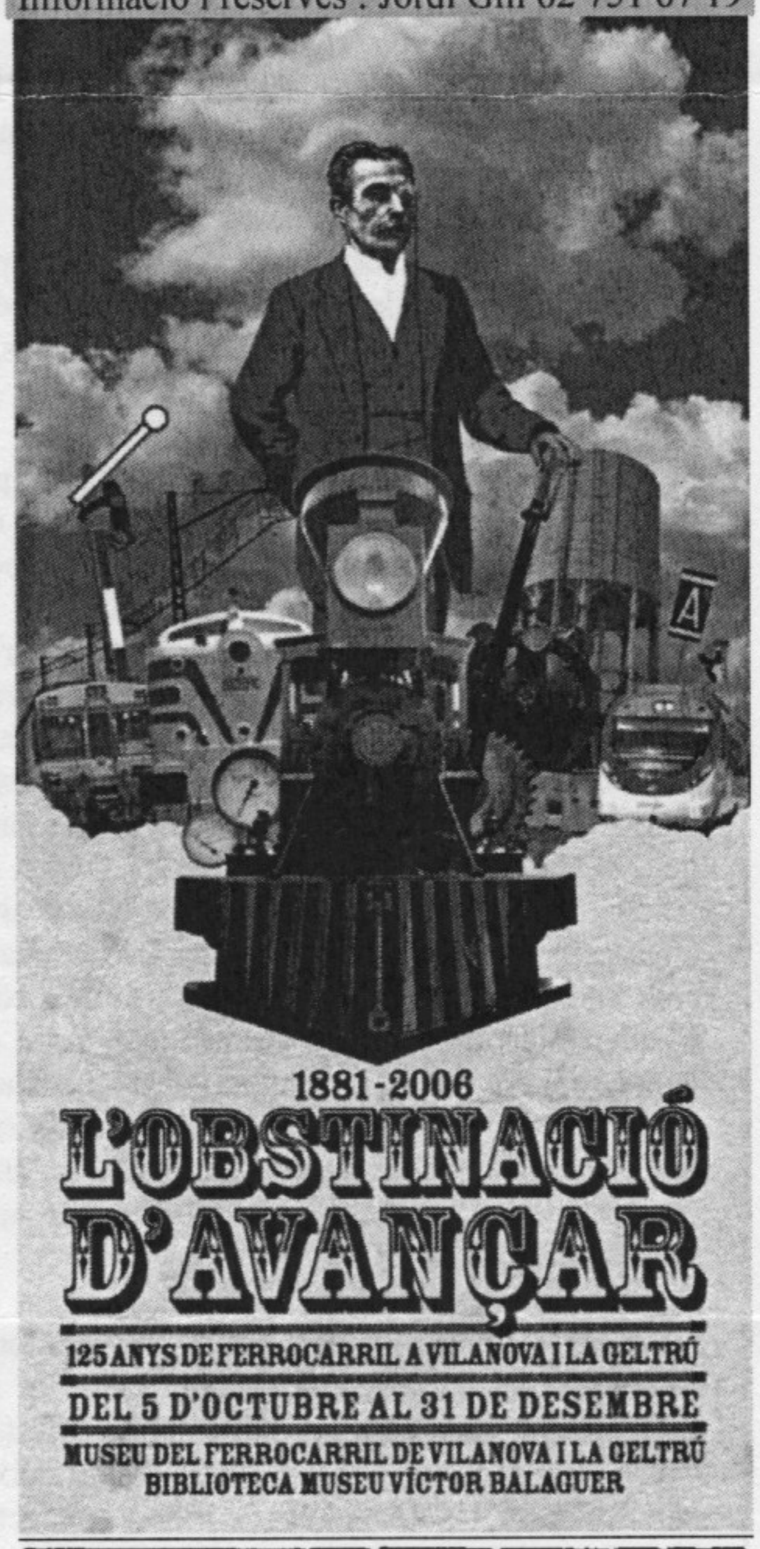
Informació copiada de "Setembre 2006", de Cornellà del Llobregat.

TREN de PALAU

14 aniversari

dissabte 11 de novembre
Dinar al pati de vies i projeccions
a la sala d'actes de l'espai polivalent
de les vies 9,10 i 11 de Can Boada-Enllaç.

Informació i reserves : Jordi Gill 62 751 67 19





Qüestió

Voldria saber quina força resulta al ajuntar dos peces amb un cargol i una femella apretat's amb una clau fixa.

Resposta

L'esforç ***P*** que apliquem amb la mà a la clau fixa, es proporcional a la força ***R*** resultant, com el pas ***p*** de la rosca del cargol, ho és a la circumferència de radi ***L*** que descrivim al fer voltar la clau.

És a dir : $P / R = p / (2 \cdot \pi \cdot L)$

Per tant : $R = (P \cdot 2 \cdot \pi \cdot L) / p$

Exemple

Ajuntem dos peces amb un cargol de rosca mètrica M6 que té un pas ***p*** de 1 mm entre els fils d'una volta de la rosca. Per a collar aquest cargol usem una clau fixa hexagonal de 10-11 que te un mànec de ***L*** 150 mm. L'esforç màxim ***P*** que aplicarem amb la mà sobre la clau fixa serà de 2 kg. Amb quin esforç ***R*** quedaran unides les dos peces ?

$R = (2 \times 2 \times 3'1416 \times 150) / 1 \approx 1.800$ kg

Per evitar fer mal bé les rosques, o quan en el muntatge es vol assegurar que totes fan la mateixa força, existeixen les dites claus dinamomètriques. En aquestes claus es pot prefixar el parell màxim amb una escala que porten graduada en kg/m, Nm, etc. Quan s'arriba al punt ajustat, la clau volta sense augmentar l'esforç en la rosca. Qui no recordi que és "parell", pot mirar-se la secció **Correu Tècnic** de l'EV4 nº 33, desembre 2000.

Junta Directiva

EXTRACTE DEL ACTA DE LA REUNIÓ
23/09/2006

Reunits en sessió ordinària, un cop llegida i aprovada l'acta de la celebrada 10/06/2006 es prenen els següents acords :

1. Informar de la llista general de treballs pendents.

- Reparació motor tèrmic nº 80.
- Reconstrucció cotxes vermells.
- Reparació locomotora 4221-9.
- Metal·lització caseta nº 1.
- Nova via de fossar amb coberta i moll d'embarcament.
- Motorització, maniobra i enclavaments canvis CB.
- Pintar aiguada.
- Modificar tipologia pont nº 3.

2. Responent a la petició d'en Jordi Viñas com vocal de mecànica, el president Pere Mula l'hi proporciona 2 copies de la clau del taller de l'associació, que en el mateix acte en Jordi Viñas facilita als vocals en Ricart Soler i en Joan Puig.

3. Establir la norma de pagar, al vocal coordinador de l'activitat "Aula Ferroviària", una dieta diària de 25 euros, per a l'esmorzar del conjunt de socis que duguin a terme aquesta activitat en dies laborables.

4. Donar de baixa, per manca de pagament, als socis nº 41 Francisco Martin Maestre, i nº 78 Albert Giménez Prous.

5. Celebrar el XIV aniversari de l'associació el dissabte 11 de novembre de 2006 amb un dinar al pati de vies de Can Boada Enllaç, actuant el soci en Jordi Gill, en funcions de coordinador de l'activitat.

I sense cap altre tema que requereixi acord de junta, s'aixeca la sessió a les 11: 20 hores del dia de la data.



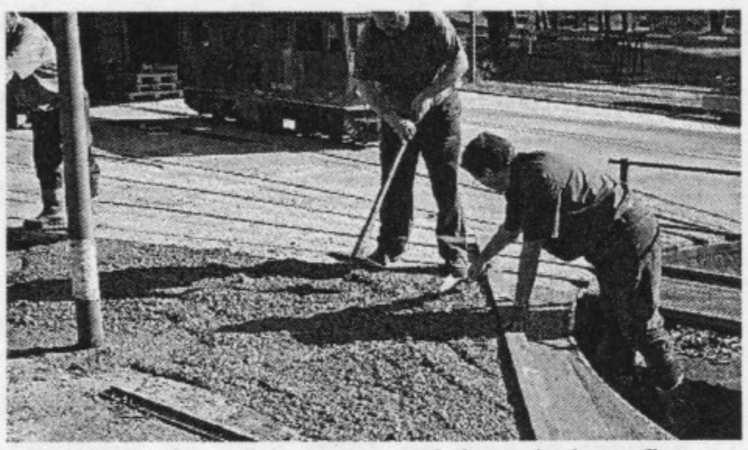
La excavació manual progressiva, seguint les arrels per sota de la placa de ciment, ha anat revelant de mica en mica una extensió del defecte no imaginable al principi (portem treballant-hi des de principis de setembre), i ha acabat fent-se necessària ...


... la excavació mecanitzada ...


... i fer venir un camió formigonera ...


... per abocar la massa amb el caneló orientable, formant una llosa amb les vies encastades ...


... repartint-ho be amb pales i regles...


... allisant i reglejant per a deixar-la ben fina.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

extensió via 4

Amics, ara que falta poc per arribar al número 100 d'aquest full informatiu, crec oportú recapitular sobre com ha anat al llarg del temps.

Quan, a finals de l'any 1997, el president en Pere Mula em va demanar si podria fer un full informatiu mes senzill que el butlletí Tren de Palau per a que, sense anul·lar-lo, pogués aparèixer mes sovint, poc em podia jo pensar que arribaria a fer-ne 100 durant 9 anys.

Vaig començar amb la certesa de que seria una cosa a fer entre varies persones, que ho sentiríem com una cosa pròpia, i que rebríem escrits i dibuixos dels altres socis, així com la seva col·laboració en les tasques de edició, i postproducció. Els resultats no han estat millors que en qualsevol altre aspecte de la vida associativa, tant pel que respecta a l'aportació de continguts com en la manipulació dels exemplars per a la seva distribució. Es podrien comptar amb els dits les persones que han aportat materials i les vegades que ho han fet, només cal mirar la signatura dels articles i seccions; únicament duen firma les col·laboracions o els materials que representen una opinió pròpia.

Felicitacions, i idees de com s'ha de fer no n'han faltat, les felicitacions però gairebé sempre han vingut de fora de l'associació. Hi ha qui diu que el silenci es la millor de les crítiques, i aquesta es la mes important que s'ha rebut de dintre de l'associació.

Fins al número 49, la impressió es va fer per mètodes de reprografia analògica, amb els continguts gràfics dibuixats a ploma en blanc i negre. Això comportava un petit treball de dibuix, calcant les fotografies amb paper carbó per a ressaltant-ne les línies i les ombres, obtenint uns senzills però interessants treballs d'art. S'aconseguia d'aquesta forma un cert estil "retro" com en els tebeos dels anys cinquanta que, penso, resultava adient amb la estètica de "carrilet" del Tren de Palau. Crec però, que això no va ser mai ben valorat, perquè es demanava amb insistència que hi posés fotografies (es com si quan algú que està fent una locomotora de vapor se li diu que hi posi un motor de benzina).

A partir del número 50 es va imprimir digitalment, incorporant fotografies amb resolució de 72 punts per centímetre, en una escala de grisos de 256 tons.

En els continguts s'hi ha dut l'actualitat de l'associació, i la de les altres associacions, principalment en les que Tren de Palau hi ha participat. Assemblees, reunions, festes, celebracions, viatges i activitats. S'ha deixat constància de les donacions de llibres i objectes històrics, així com de la correspondència amb altres revistes i butlletins o l'activitat de presència i representació social de l'entitat.

S'ha provat amb seccions de tipus tècnic nascudes amb la intenció de ser obertes a la participació com fòrums de diàleg, consultoris o correus tècnics. Annecdotaris en format de diàlegs entre veterans, articles crítics amb l'administració que han despertat polèmica, i altres de nostàlgics, contes o fantasies amb vocació mes o menys literària.

S'ha procurat escriure en diferents estils per evitar la monòtona sensació del redactor únic, i en general s'ha procurat donar una imatge, tant de l'associació, com del seu full informatiu, que representa mes aviat allò que voldríem que fos, que no pas el que realment ha resultat ser.

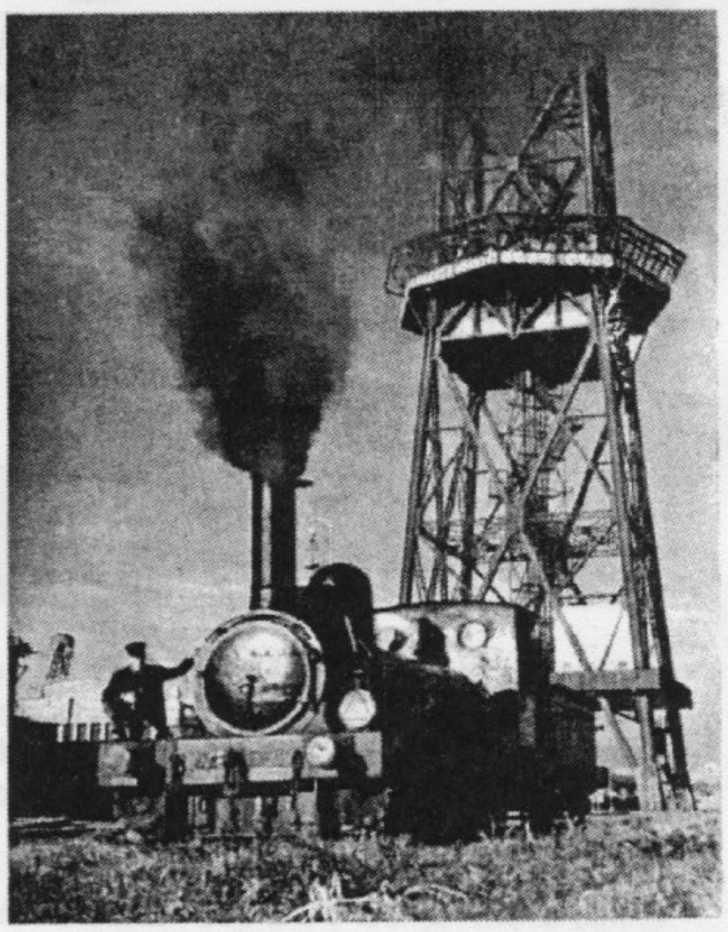
El volum de lo publicat representa un bon gruix de material informatiu i de feina per a compilar-lo. Es com un llibre de 200.000 paraules en el que s'hi hagués treballat unes 2.000 sessions de mitja hora cada una per a redactar-lo, i unes altres 500 hores per manipular-ne uns 25.000 exemplars.

Ara, en acostar-se el número 100, el seu redactor en passa revista i es planteja la pròpia continuïtat. Seguir, a partir del número 100, com si la fita no representi res? Fins quan? Fins al 200? Perquè? Si hi hagués hagut la col·laboració que s'esperava, la continuïtat a partir del número 100 no plantejaria a hores d'ara cap d'aquests interrogants i permetria un relleu natural no traumàtic per al propi full informatiu.

És el dilema de sempre: si hi ha algú que ho fa, deixa'l (com aquell que diu que si una cosa funciona, no la toquis), però entre tant que algú ho faci, ningú mes es plantejarà de fer-ho. Es diu que, a vegades, son els que fan coses els que, sense voler-ho, impedeixen que altres s'hi posin a fer-les.

Potser encara s'hi es a temps. Estem en el número 98; falten uns dos mesos per a saber si això tenia algun sentit, si el continua tenint, o si tan sols haurà servit per a que el redactor hagi difós algunes idees pròpies i millorat una mica el seu nivell de redacció en català.

Jordi Marin i Prades.



POUM

Son les sigles del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, i no s'ha de confondre amb l'històric Partit Obrer d'Unificació Marxista en el que va militar George Orwell.

En el nou pla, el parc de l'Hostal del Fum on es troba el Tren de Palau, està considerat com Parc Urbà dintre del sistema urbanístic d'Espais Lliures Públics.

En l'Inventari del Patrimoni Local hi consta el jaciment arqueològic de Can Boada Vell, molt a prop de l'estació terminal del Tren de Palau, i també la Masia de l'Hostal del Fum com Element Arquitectònic.

La zona a mà esquerra de la via, en el sentit de la marxa a partir de l'estació del Clot Mirador, fins al final del parc, mes enllà de la corba del deu, s'integra al sistema urbanístic d'Equipaments Comunitaris Esportius.

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - info@trenpalau.com nº 99 - desembre 2006

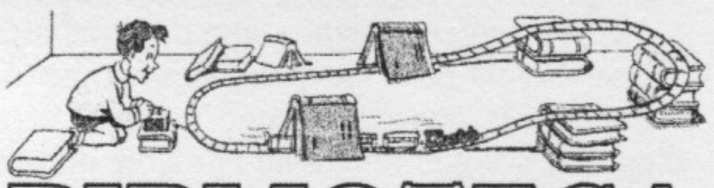
El mal no està en l'error, quan es tracta de justificar-lo, en comptes d'aprofitar-lo per aprendre.

Societat

• Invitació de l'Ajuntament de Mataró al conjunt d'actes commemoratius del primer tren peninsular.

• Invitació de l'Ajuntament de L'Hospitalet del Llobregat, a la inauguració de l'exposició FEM 25 ANYS de l'Associació d'Amics del Ferrocarril.

• Invitació de les associacions Palau-Solidari i ADISPAP a diversos actes propis.



BIBLIOTECA

Hem rebut:

- **El Correu de l'Oreneta** nº 51 · Barcelona.
- **HobbyTren** nº 157 · (per subscripció).
- **Raíles** any II nº 3 · FEVE Madrid.

POSI & NEGA
(en pro i en contra)



En Besigheim (Alemania) funciona un pequeño ferrocarril infantil sobre una línea de medio kilómetro de longitud. Las diez máquinas son movidas por pedales y proporcionan alegría, diversión e incluso adiestramiento deportivo a los chicos, y no poca envidia a los mayores, que no pueden montar en ellas

Copiat de Via Libre : *En Besingheim (Alemania) funciona un pequeño ferrocarril infantil sobre una linea de medio kilómetro de longitud. Las diez máquinas son movidas por pedales y proporcionan alegria, diversion e incluso adiestramiento deportivo a los chicos, y no poca envidia a los mayores, que no pueden montar en ellas.*

D. Posi - Fixat en lo que he trobat en la col·lecció històrica de Via Libre, sembla una broma, i a molts se'ns remouen les tripes només de pensar-ho, però mal que ens pesi, vist des d'un punt de vista prou distant, qui sap si pot ser una solució per a integrar els socis i fer-ne de nous?

D. Nega - En principi la idea podria funcionar, sempre i quan se'ls construïssin els aparells, se'ls muntés les vies, se'ls ordenes la circulació, se'ls efectués les reparacions, se'ls efectués la neteja dels aparells i naturalment la administració, tresoreria i resta de mals de cap els suportessin els de sempre.

P - Home no ho posis tan malament, que aquestes màquines es fan amb quatre fustes de mobles vells i una bicicleta usada. Se les podrien fer els socis a casa seva com els de "Bracamonte" i dur-les mig desmuntades en el propi cotxe els diumenges cap al Tren de Plau. Encara que el reglament de circulació les condicioni al regim d'explotació tancada (al públic), podrien circular, i ser tan lleugeres que en cas de trobar-se'n dos de cara, no costés res aixecar-ne una i apartar-la de la via o donar-li mitja volta.

Per cert, no t'has fixat en la fusta que hi ha en mig de la via com una balissa ASFA? Impedeix de forma dràstica que s'escapi cap màquina, i s'allibera quan l'agent de circulació maniobra la palanca que s'hi veu al costat. Es genial!!

N - No se, no se...

TREN de PALAU
14 aniversari

S'ha celebrat, el dissabte 11 de novembre, festivitat de Sant Martí, el 14 aniversari de la nostra entitat.

Amb la participació de 20 socis, amics i familiars, vam fer el un dinar d'amistat al pati de vies del dipòsit de Can Boada-Enllaç.



Es va muntar la taula, i amb les cadires noves que s'han comprat per a la sala d'actes, ara ja no cal que els socis se les portin de casa seva.



El soci en Jordi Gill se'n va encarregar de la logística i de coure la carn sense deixar que ningú mes, acertadament, toqués res sobre les brases.



Una inesperada visita de mosques atretes per l'olor de la manduca, va obligar a traslladar la taula a l'interior de l'espai polivalent, demostrant-se la seva utilitat.



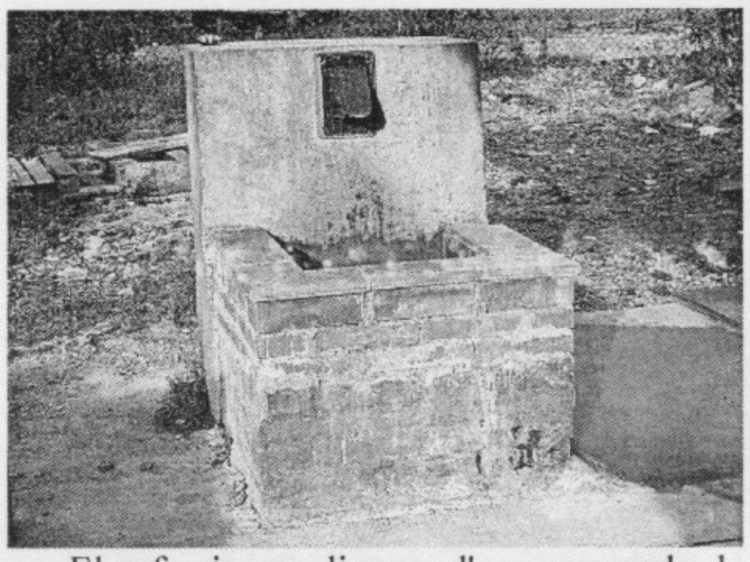
El material mòbil va estar exhibit i circulant per als socis per la tarda. Només es va notar a faltar la presència d'alguns membres que, per raons diverses no van poder assistir. Tal com va dir un membre de la junta : "Només falten els que no han vingut" (?).



A banda dels normals treballs de conservació de via, entre els que cal destacar l'anivellament amb aportació de balast i batuda mecànica-manual de 25 metres de via a l'estació del Clot-Mirador, també s'està treballant al dipòsit de Can Boada-Enllaç, en el que ja s'ha donat per acabats els treballs sobre el paviment i la supressió dels ponts d'accés als cotxerons.



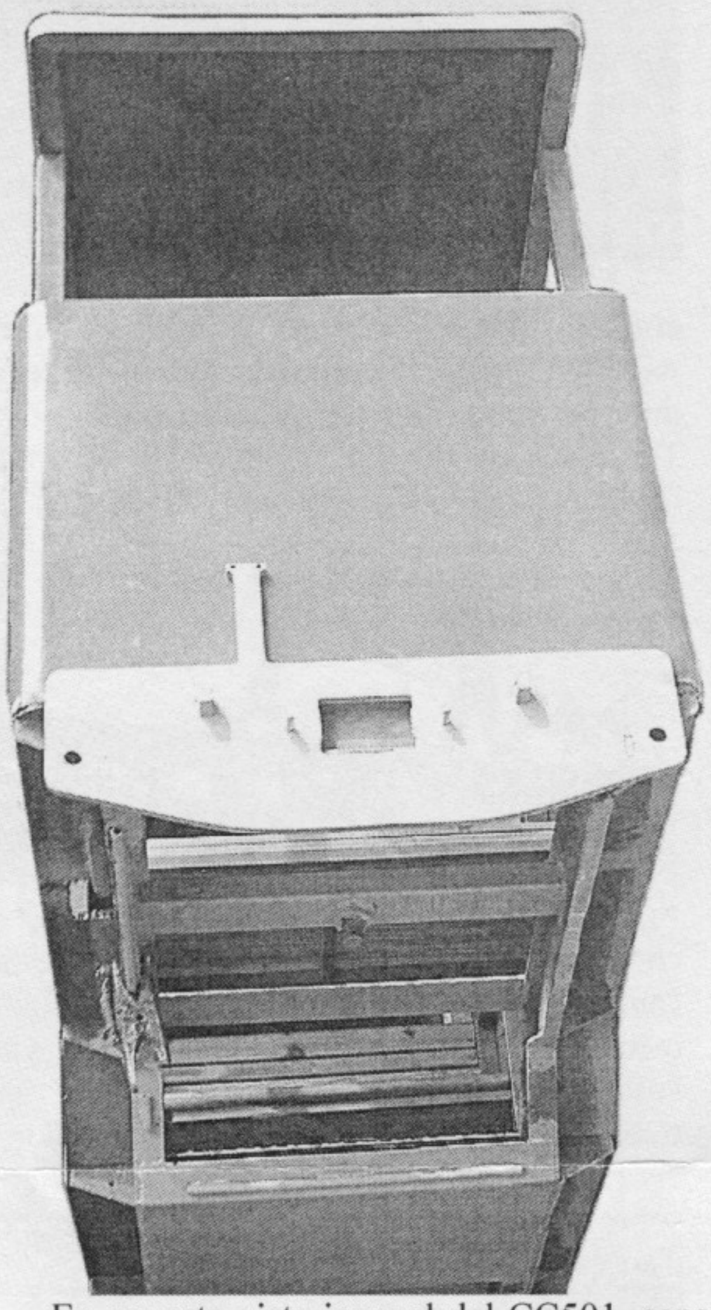
A l'aiguada d'alimentació de les locomotores de vapor, s'hi ha detectat diverses patologies causades per la oxidació de les seves parets, degudes a la presència d'aigua de pluja, condensació d'humitat i perdigonades o pedrades contra la planxa pintada.



El safareig ara disposa d'una canonada de desaigüe generosa, s'ha elevat el fondo de la cubeta amb lo que ara no cal ajupir-se tant, i el raig d'aigua no esquitxa. També s'ha refet la seva vora amb mosaic.

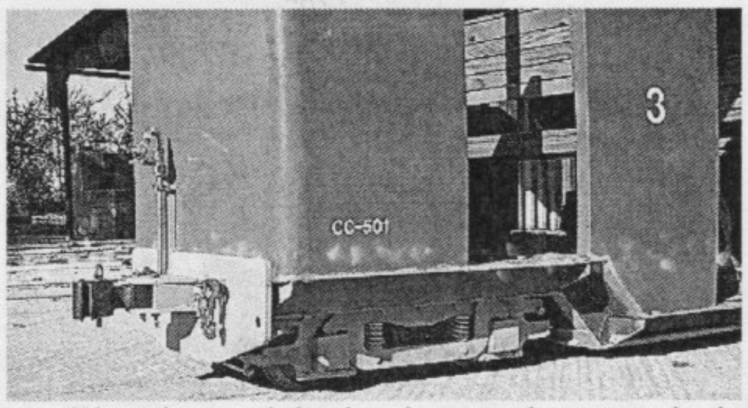
Material Mòbil

La reforma dels cotxes vermells coberts segueix d'acord amb el projecte aprovat. Recordem que bàsicament consisteix en abaixar la plataforma i dotar-los de fre pneumàtic sistema HdC unificat al Tren de Palau.

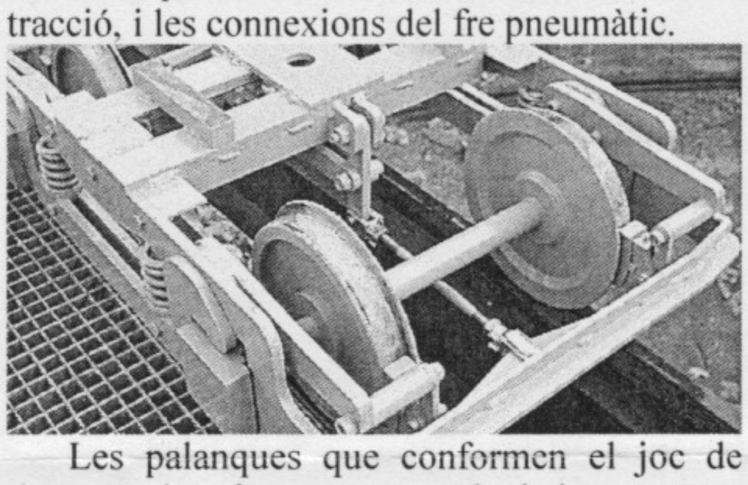


En aquesta vista inusual del CC501, sense bogie, es pot apreciar la nova testera i les parts del bastidor en forma de gòndola, entre les que destaca la planxa protectora de base plana, la travessa amb el volo i els tubs de guia per a les conduccions pneumàtiques.

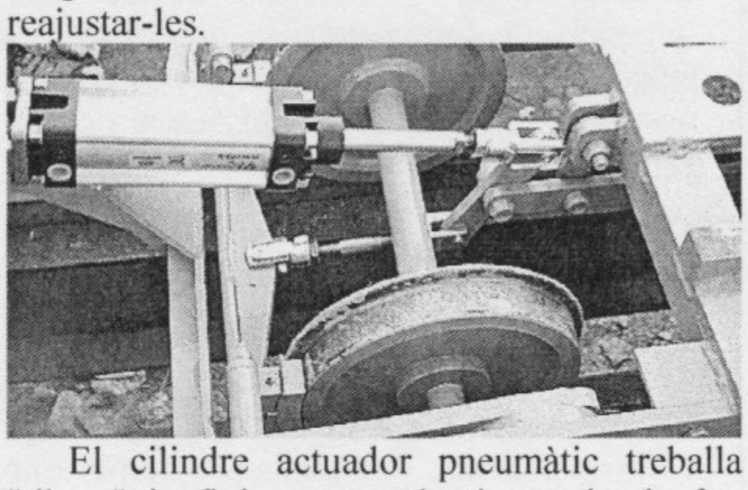
S'aprecia perfectament que la base de la gòndola ha baixat notablement (uns cinc centímetres), harmonitzant-se amb la resta del material, que només queda a uns quatre centímetres per damunt del carril.



El primer dels bogies equipats amb la timoneria de fre dissenyada i realitzat per en Ricard Soler, sobre la base de l'anterior bogie Pensilvània, equipa el cotxe CC501 a partir del dissabte dia 2 de desembre passat. Noti's també la presència de la nova caixa de xoc i tracció, i les connexions del fre pneumàtic.



Les palanques que conformen el joc de timons de fre, estan calculades per a proporcionar un gran augment de l'esforç de frenada, alhora que permeten esgotar el tot desgast de les sabates de fre, sense haver de reajustar-les.



El cilindre actuador pneumàtic treballa "tibant" i afluixant tota la timoneria de fre, d'acord amb el principi del sistema HdC desenvolupat al Tren de Palau.



Una vista lateral del tipus "foto-fàbrica" proporciona una idea general d'aquest bonic bogie un cop reformat.

INFORMACIONS

Degut a la immediatesa amb que normalment s'anuncien els actes que organitzen les associacions, recomanem als socis i amics, que segueixin de prop la pàgina WEB de la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril

http://www.fecaf.org

RENFE&ADIF

No hem d'afegir res a tot el que s'ha dit els darrers mesos sobre el funcionament de RODALIES RENFE a Catalunya. No es ni per no tirar llenya al foc ni per falta de ganes de fer-ho, simplement la redacció d'EV4 considera que es tan important el tema que es veu incapaç i sense prou espai ni possibilitats de fer un treball de la categoria que el problema requereix. Donar quatre pinzellades o repetir el que tot hom ja ha pogut llegir als diaris no aportarà res als nostres lectors, que d'altra banda, com bons aficionats, deuen estar ben informats del cas.

Parc de l'Hostal del Fum

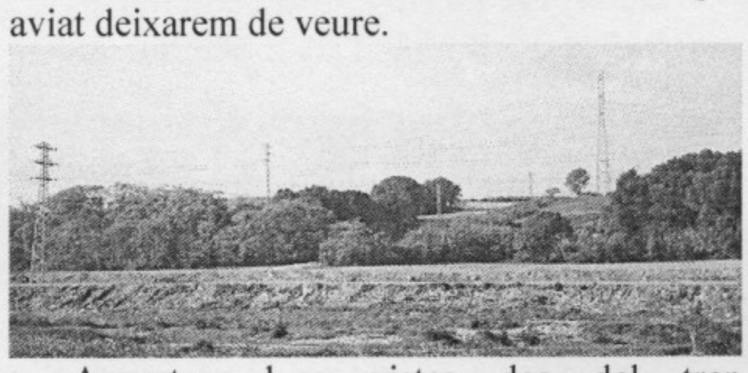


La tardor, amb els seus tendres colors, proporciona al parc de l'Hostal del Fum, i al recorregut del seu tren, la visió i l'enyorança d'un país que de mica en mica es va perdent.



Ara veiem, impotents, com una amenaça es prepara, lenta però inexplorablement, per a fer desaparèixer aquest paisatge estimat, darrera d'un nou polígon industrial al marge dret de la riera de Caldes, davant del parc de l'Hostal del Fum, al terme de Polinyà, a molt pocs metres del Tren de Palau.

Observeu en aquestes dues fotografies com van abocant-s'hi terres, marcant la línia del que aviat deixarem de veure.

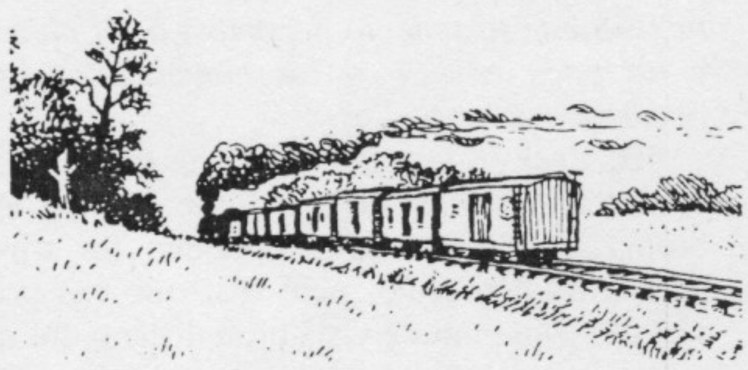


Aquestes dues vistes des del tren desapareixeran...

Però no hi havia una llei per a protegir el paisatge ? Fins a on estem disposats a que ens destrossin el territori ?

El poeta deia que hi va haver un temps en que tres turons fan una serra, quatre pins un bosc espès, cinc quarteres, massa terra, com el Vallès no hi ha res. Que diria ara Joan Oliver, d'un territori farcit de vials, rotondes, accessos, variants, polígons industrials i residencials que formen una conurbació gairebé contínua. Asfalt i ciment damunt la terra que van conrear els nostres avantpassats. Es això el progrés, fins a on?

Quin futur ens espera ?



TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", c/. Reial, 56 · 08184 · Palau-solità i Plegamans - El Vallès Occidental - Centre d'activitats: instal·lacions del Tren de Palau al Parc de l'Hostal del Fum del Polígon Industrial Riera de Caldes.

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · http://www.trenpalau.com - nº 100 - gener 2007

No hi ha males herbes, ni homes dolents, només hi ha mals cultivadors. Víctor Hugo.



BIBLIOTECA

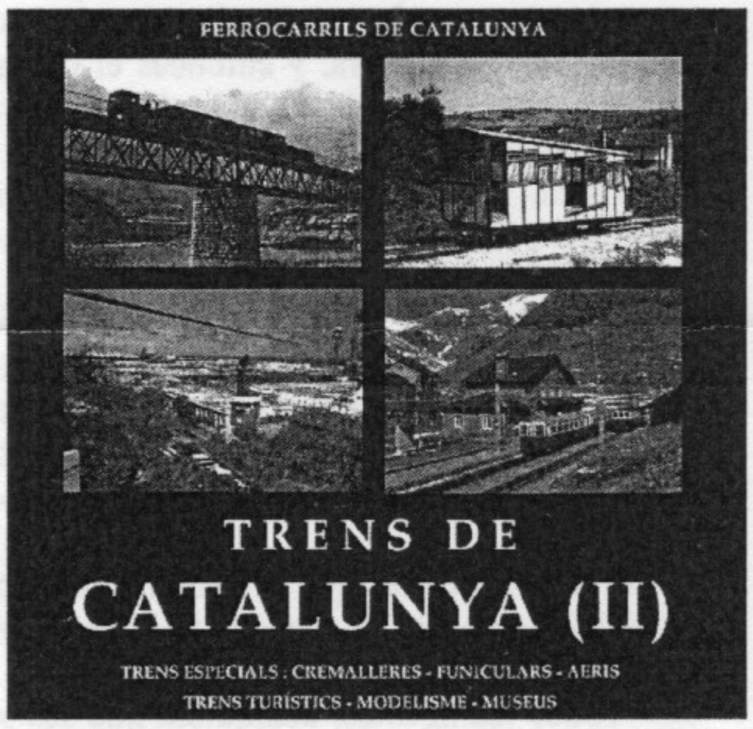
Hem rebut:

- **Andana 9** nº 15 · Igualada.
- **Butlletí** nº 50 · El Masnou.
- **Desembre 2006** · Cornellà del Llobregat.
- **HobbyTren** nº 158 · (per subscripció).
- **Informa** nº 67 · Museu de Madrid.

També hem rebut, del nostre consoci en Jaume Fernández, el llibre **TRENS DE CATALUNYA (II)** d'en Jaume Gras i Bartolí (Editorial El Mirador -Vilamòs 2006-), en el que hi col·labora el propi Jaume Fernández i en Jordi Canals, ambdós socis de Tren de Palau.

En aquest llibre es complerta la relació iniciada en el primer volum, amb els cremalleres, funiculars - terrestres i aeris -, ferrocarrils turístics, històrics, i de jardí. Entre aquests darrers hi figura també, de forma ben destacada el Tren de Palau, amb text descriptiu i dues fotografies a tota plana.

Un total de 94 pàgines, gairebé totes il·lustrades amb fotografies de gran format, a traves de les quals es visiten prop de 40 instal·lacions ferroviàries.



Societat

- Invitacions de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, de l'Ajuntament de Castell-Platja d'Aro, i de l'Associació Pessebrista, de Palau-solità i Plegamans, a diversos actes propis.
- Felicitacions de Nadal de les Associacións d'Amics del Ferrocarril de Murcia, l'Hospitalet i Cornellà del Llobregat, Madrid, El Masnou i Aguilas. De l'Ajuntament i de la Fundació Folch i Torres de Palau-solità i Plegamans, i de la Televisió de Caldes de Montbui.
- Una participació de 1'5 euros en el nº 80.179 del sorteig de Nadal de la Loteria Nacional (d'Espanya) amb AFEVI, de Vilanova i La Geltrú.

Entre les felicitacions rebudes destaquem, pel seu contingut, molt adient a les relacions humanes dintre de les entitats, la que ens ha enviat el nostre Ajuntament, que ens porta un poema de Salvador Espriu a ***La Pell de Brau***, i diu així:

"En la llei i en el pacte que sempre guardaràs, en la duresa del diàleg amb els qui et son iguals, edifica el lent temple del teu treball, alça la nova casa en el solar que designes amb el nom de llibertat".

Rècord en Transport Públic

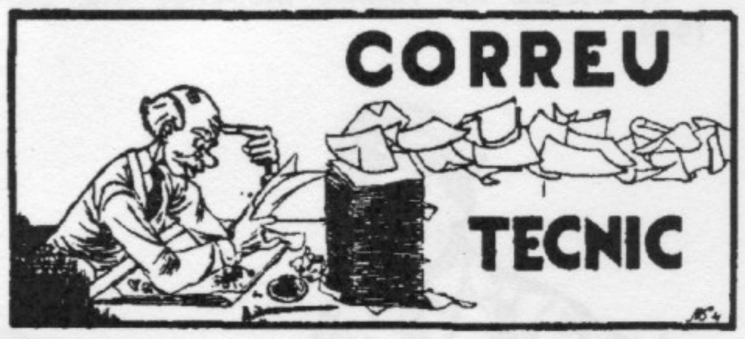
Dintre de la Setmana de la Mobilitat, els amics d'Igualada van realitzar, el diumenge 24 d'octubre de l'any passat, un recorregut circular de 230 quilòmetres amb origen i destí a Igualada en un sol dia.

En el seu itinerari van utilitzar 13 companyies diferents de transports públics, fent 30 canvis modals durant 14 hores; des de les 6 del matí fins a les 8 del vespre.

Des d'Igualada, a Martorell, Cornellà, Les Corts, Sants, Horta, Sant Gervasi, El Putxet, Vallvidrera, Tibidabo, Barcelona, Poble Sec, Montjuïc, Barceloneta, Sant Adrià, Sants, Sant Boi, Martorell, Monistrol, Montserrat, Olesa, Esparreguera i Igualada.

Van fer 6 recorreguts en tren de via mètrica, 6 mes en ferrocarril metropolità, 3 en tramvia, 3 en funicular terrestre, 3 en funicular aeri, 2 en tren de via d'amplada internacional, 2 mes en tren d'amplada de via ibèrica, 2 en autobús urbà, 1 en tren de cremallera mètrica, 1 en taxi i 1 en autobús interurbà.

La original excursió va ésser recollida per Regió7, L'Enllaç, La Veu, Ràdio Igualada, Catalunya Ràdio, RAC1, TV3, ConcaTV i TV Igualada.



Qüestió

He seguit amb atenció la sèrie d'articles de la secció **OFICINA TÈCNICA** sobre el tema del freno dels trens i hem queda un interrogant sense resoldre; i és que en cap moment s'ha fet referència al fregament entre la sabata i la llanta. Es que no te importància?.

Resposta

Si que te importància, però s'ha procurat simplificar al màxim per millorar la comprensió del tema.

Amb la teva pregunta es veu que t'ho has estudiat i entès correctament, fins al punt de detectar la falta d'aquest concepte, que tot seguit expandirem.

Per a que el vehicle no arribi a lliscar amb les rodes frenades, es precís que el fregament de les sabates amb la llanta no superi el de la adherència de la llanta amb el carril.

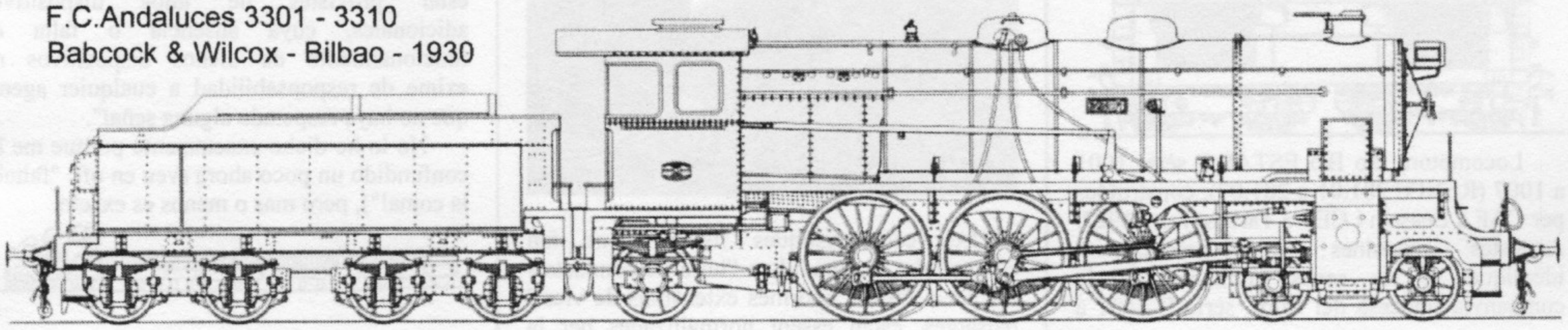
S'ha de complir que :

$$Q \cdot f \leq P \cdot f'$$

On **Q** es l'esforç que rep la sabata, **P** el pes que carrega sobre la roda, i **f** i **f'** els coeficients de fregament de la sabata i d'adherència sobre el carril respectivament.

El que complica les coses es el fet de que el fregament **f** de la sabata amb la roda varia amb la velocitat i la seva estimació va originar diverses fórmules i moltes discussions entre

Pacific 2-3-1 per a trens expressos
F.C.Andaluces 3301 - 3310
Babcock & Wilcox - Bilbao - 1930



els tècnics fins arribar al punt de que cada companyia ferroviària adopta el seu criteri propi. Observi's també que no serà el mateix si les sabates son de ferro que si son de bronze o de fusta, que també s'han fet servir.

Cada material te el seu propi coeficient de fregament estàtic (a velocitat zero)*:

ferro	contra	ferro	0'13
ferro	contra	bronze	0'16
ferro	contra	fosa	0'19
ferro	contra	fusta	0'65

Que va canviant, reduint-se, en funció de l'augment de la velocitat.

El problema es simplifica si a partir de la fórmula que permet esbrinar el valor de **Q** :

$$Q = P \cdot f' / f$$

Substituïm la fracció **f' / f** i la coneixem com coeficient α.

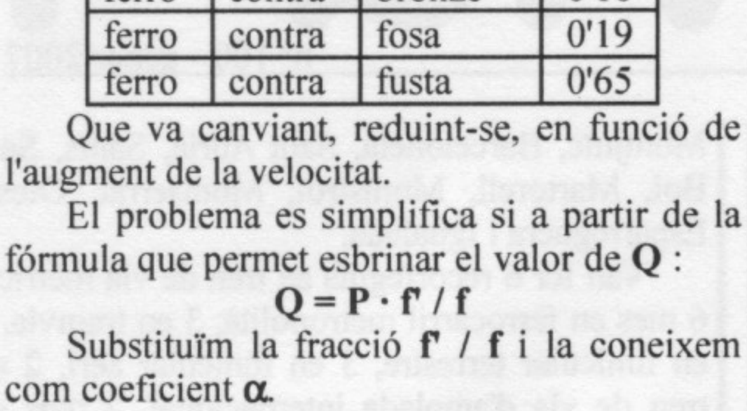
Llavors tindrem que :

$$Q = P \cdot \alpha.$$

De forma pràctica les companyies van adoptar Q = 0'65 P per a les locomotores, i entre 0'7 P i 0'8 P per al material remolcat.

I ara, per acabar, et convidem a refer els exemples dels articles anteriors aplicant aquests darrers criteris.

* La Escuela del Técnico Mecánico -Ed. Labor 1949.

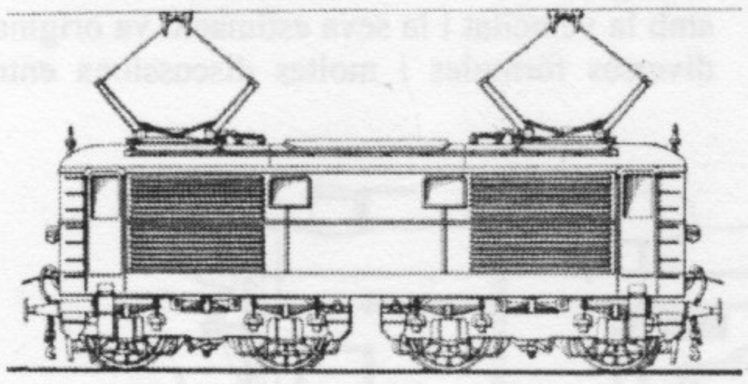


De l'**Associació per a la Restauració de Material Ferroviari** (ARMF) de Lleida, ens arriba el següent correu, que fem arribar a tothom per si algú de nosaltres, o persona coneguda, pot ajudar en el que demanen per a la reparació d'una "1000" del Transpirenenc Ripoll-Puigcerdà.

"Benvolguts companys: Com segurament sabeu, ARMF, està ultimant la reparació i posada en servei de la locomotora elèctrica 1003.

Estem interessats en trobar l'esquema del "Circuito de Control", referència SECHERON L-115457, i el manual de manteniment i reparació d'aquesta sèrie de locomotores, tipus d'oli emprats per al seu greixat i períodes de manteniment.

Us agrairem mireu per la vostra biblioteca si trobeu alguna informació al respecte o la persona que la pugui facilitar, i es possessiu en contacte amb mi per trobar la manera de poder disposar-ne de copies. Cèsar Nogués Palmada, Tel. 609 77 88 83."



Locomotora B'o B'o ESTADO sèrie 1001 a 1007 (RENFE 281.01 a 281.07), construïdes per CAF a Beasain i CEF a Tarbes, l'any 1927. Aquestes màquines son pràcticament idèntiques a les seves germanes de la companyia francesa del Midí, sèrie E-4401 a 4040 (SNCF BB-1501 a 1540), construïdes també per CEF a l'altra banda dels Pirineus.



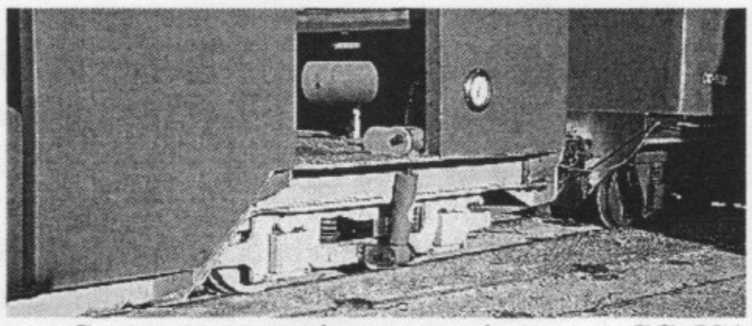
De la **Federació de Amigos del Ferrocarril de Castilla - La Mancha**, ens anuncien que han col·laborat amb la productora ATLAS per a l'enregistrament de 10 capítols de la sèrie "Un Paseo por las Nubes" que es programa per la televisió autonòmica de Castilla - La Mancha, els dilluns a les deu del vespre.

Es tracta de filmar des d'un helicòpter, la pràctica totalitat de les línies de ferrocarril de la regió, tant les vies en funcionament com les vies verdes, línies abandonades, de via estreta, etc.

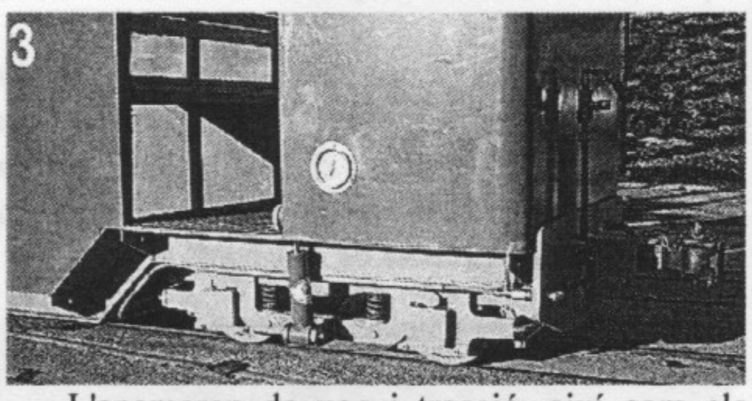
Material Mòbil

- Reforma cotxe vermell CC-501 -

Un cop acabat de muntar el bogie amb fre el dissabte 2 de desembre, s'han fet assaigs de frenat automàtic en deriva per un pendent de 28 mm/m aconseguint-se l'aturada en 12 m a la màxima velocitat.



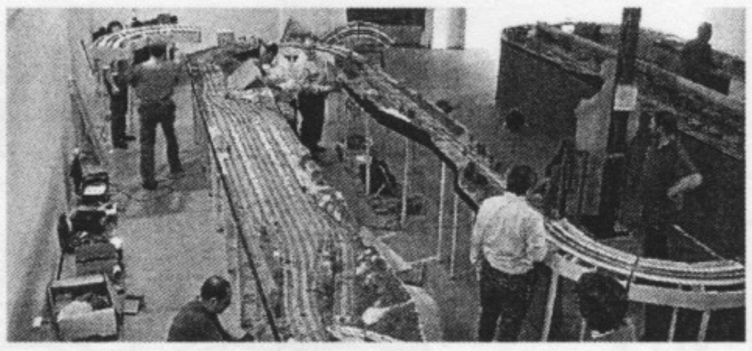
Com es pot observar, el cotxe CC-501 reformat, incorpora amortidors hidràulics i un manòmetre indicador de la reserva de fre.



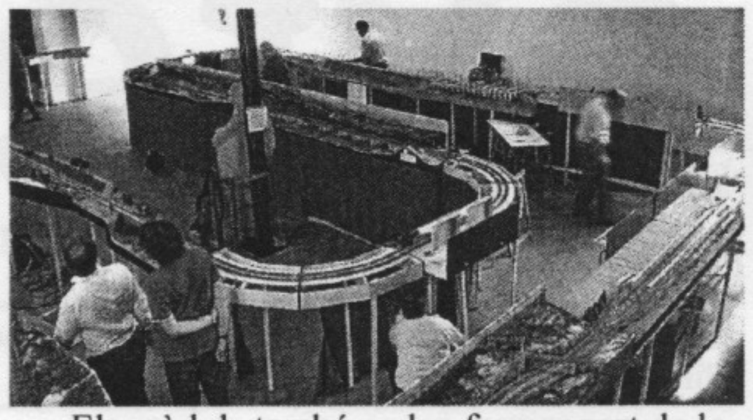
L'apamaren de xoc i tracció, així com els components de la canonada, mànega i vàlvula de fre incorporats a la nova testera, confereixen un nou atractiu al CC-501 equipat amb bogies tipus Pensilvània.

MÒDULS

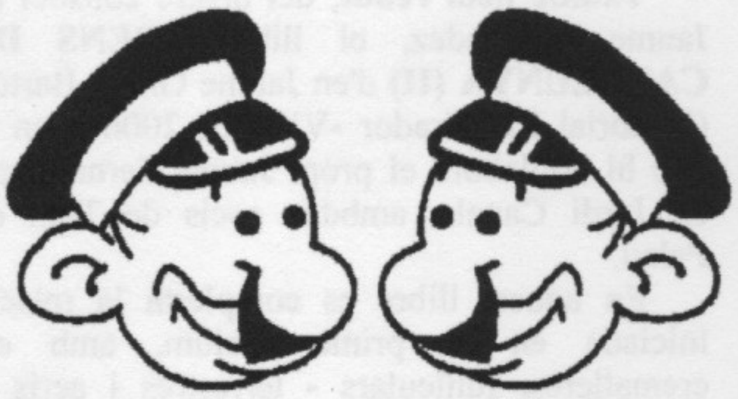
Una de les moltes formes de l'afició al ferrocarril està prenent força degut a les seves especials peculiaritats. Es tracta dels mòduls de maqueta, que hom prepara a casa seva, i es reuneixen en trobades amb altres aficionats per a muntar grans maquetes modulars.



Les característiques físiques que fan compatibles els mòduls a l'hora de connectar-los per a formar enormes extensions de vies i paisatges, estan essent normalitzades per la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril, que també organitza aquest tipus de trobades, com la que es veu a les fotos, al Museu del Ferrocarril de Vilanova.



Els mòduls també poden formar part de la maqueta de casa. No hi ha dubte que, la possibilitat de mostrar en públic el que hom es capaç de fer en maquetisme, compartir l'afició en jornades que s'organitzen per les associacions arreu del país, o poder plasmar en un mòdul aquell espai somniat d'un territori i una època, en un petit taulell que hi cap a qualsevol racó, a l'hora que permetre's el luxe de fer, repensar i transformar el mòdul amb el mínim de material i temps, son els principals alicients d'aquesta forma d'afició ferroviària.



Històries de ferroviaris.

En el año 1961, yo estaba en la Academia Militar de Ferrocarriles, y había un teniente que se llamaba teniente Tolar (que no se me olvidará nunca en la vida porque era un ...), que la tomó conmigo.

Sabéis porque?; porque yo había estado en un seminario y sabía mas álgebra que él, y él daba la clase de álgebra, y entonces el tío me tomo ... y luego nos daba la clase de señales, y me levantó un día y me dijo:

-!Usted, señor Fuentes, tiene que aprenderme el Reglamento de Señales con puntos y comas, y si no, lo suspenderé!.

Coño!, tan serio me lo tomó él, que con puntos y comas me lo tuve que aprender.

Y a mí, cualquier artículo del Reglamento de Señales del año 48, que era el reglamento antiguo todavía, me lo se de memoria con puntos y comas.

Por eso he dicho que el artículo número uno del Reglamento de Señales te lo he dicho literalmente :

-"Todos los agentes, cualquiera que sea su categoría, deben obediencia absoluta e inmediata a las señales. Ciertas señales pueden estar provistas de unos dispositivos adicionales, cuya ausencia o falta de funcionamiento de dichos dispositivos no exime de responsabilidad a cualquier agente que no haya respetado alguna señal".

No lo he dicho exactamente porque me he confundido un poco ahora (veu en off: "faltaba la coma!"), pero mas o menos es exacto.