

extensió via 4

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

Juny 2015 - Núm. 193

XXII NIT DEL TREN

Com ja sabeu el proper dia 27 de juny celebrem la XXII Nit del Tren.

A continuació, presentem el "menú" de la festa:

Primer Plat

Amanida tèbia de l'hort amb bacó, llagostins i salsa de Mòdena

o

Timbal d'esqueixada

Segon Plat (a escollir)

Bacallà amb samfaina

o

Jarret de vedella amb salsa i verdureta.

Postres

Pastis de poma

Begudes

Vins i Caves del País

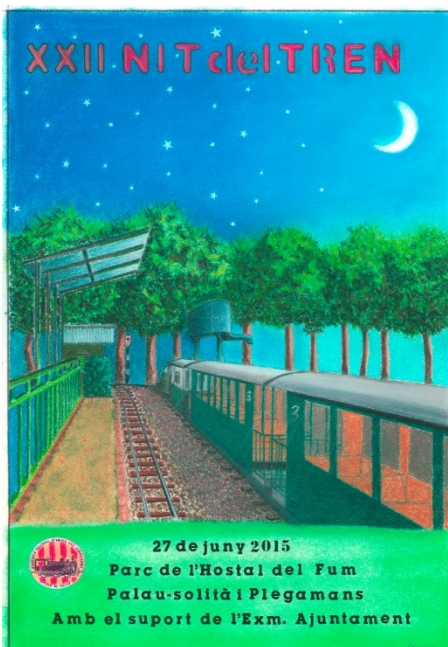
Cafè i Gotes

Places limitades a 100 comensals

Preu per comensal 30,00 €

Com es tradicional, també tindrem el grup de música dixie "La Magnòlia" que s'encarregarà d'amenitzar la vetllada.

Per participar al sopar, cal fer-ho trucant al nostre secretari en Josep Guerrero al seu telèfon 647 937 481.



Cartell per la XXII nit del tren dissenyat per en Josep Guerrero.

VIA I OBRES

Com és sabut al tercer pont estava per acabar, tan sols hi mancava el muret de contenció de les terres.

És important mantenir aquesta part neta de terra, doncs la humitat que acumula la terra pot rovellar el ferro i atrau arrels,

les dues coses juntes poden malmetre el pont.

Ho hem volgut fer amb totxos d'obra vista i com que no som professionals de la construcció ens ha quedat força malament, però ens ho hem passat molt be i hem rigut molt.

De totes maneres el mur farà la seva feina i a partir d'ara la terra ja no afectarà al pont.



Una vista d'un dels murs del tercer pont que com tots recordeu és un autèntic pont Warren.

A2

Ja quasi està muntat, el eix de força amb el radiador, ventiladors, bomba d'aire, etc.

Seguidament es muntarà l'aparell accelerador inventat per en Ricard juntament amb la taula de comandaments.

Mentrestant s'acabarà de repassar el disseny de la hidràulica i esperem que aviat la podrem muntar.



Vista del motor muntat amb el tub d'escapament i la bateria posicionada al seu lloc provisionalment.



Vista de l'eix de força.

ELS REGLAMENTS

A la última reunió de la Junta Directiva es va aprovar un nou Reglament de Règim Intern i una versió posada al dia del Reglament de Circulació, on s'hi ha afegit els senyals. Aquets dos documents, junt amb els Estatuts aprovats per l'Assemblea Ordinària de Socis, estan "penjats" a la nostra web dins de l'apartat "qui som" i a disposició de qui ho vulgui consultar.

Al final de cada document es troba la opció de descarregar el documents en format "pdf". Els socis que no disposin d'Internet, només ens ho han de comunicar i els farem arribar una còpia amb paper.

Entretant, esperem que després de les oportunes lectures dels socis, poder rebre les esmenes que es puguin donar i fer una versió nova que es la que es presentarà a la propera Assemblea Ordinària de Socis.

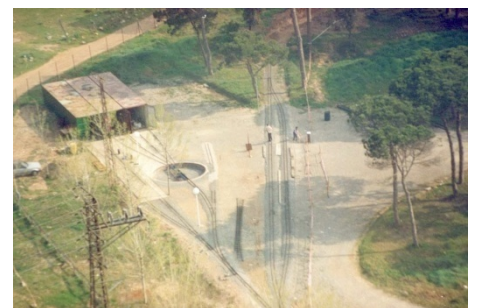
ARXIU

A que aquesta no la esperàveu ...

Un amic desconegut, amb el seu avió ultralleuger ens va fer aquesta fotografia en el curs d'una de les seves sortides aèries, i ens la va regalar.

Evidentment no hem pogut fer la rèplica actual doncs en aquest moment encara no disposem de la secció aèria del Tren de Palau. Potser algun amic ens pot ajudar...

Seria interessant veure la diferència.



Vista aèria dels tres primers contenidors i el pont giratori, feta a l'any 1993. Encara es tardaria alguns anys en fer la coberta tal com la coneixem.

IMATGE DEL MES

Alarma vermella

Fa poc més d'un mes que van saltat les alarmes sobre el nostre vulnerable sistema ferroviari, i encara que de



moment la situació sembla reconduïda, no ens podem permetre desactivar-les perquè el perill no es pot donar per conjurat. Va ser el passat 27 de març quan es suspenia el servei a un dels nostres ferrocarrils per causes no massa aclarides, però contundents i sense previsió de restabliment; inexplicablement el fet no va tenir cap ressò mediàtica al sud del Pirineus, de fet, si hagués estat al revés també hauria passat el mateix. De moment el servei s'ha restablert el 22 de maig, encara que els directament afectats no les tenen totes de que això no torni a passar en el futur i de que sigui de manera irreversible.

Els fets:

El 27 de març d'enguany una esllavissada de terreny fangós a prop de Luzenac (l'Arieja) va comportar el tall d'un camí veïnal i poc després el de la carretera RN20, que és la general de Tolosa de Llenguadoc a Puigcerdà i Andorra; malgrat que la via no en va resultar afectada també es va suspendre el servei ferroviari entre Foix i la Tor de Querol per ordre del Prefecte del Departament de l'Arieja, simultàniament es va establir un PAT (Pla de transport alternatiu) amb autocars entre aquestes dues poblacions. Al quedar tallada la carretera general, el tràfic rodat es va haver de desviar per un recorregut alternatiu que té un pas superior sobre la via, però aquest no permet vehicles de més de 12 Tm. Com ja va essent normal van prevaler els interessos de la carretera sobre els del ferrocarril, i les autoritats van manar que es reforçés l'estructura del pont amb puntals, per tal de permetre el pas de vehicles més pesants, òbviament aquesta obra va provocar el tall del ferrocarril, després que la SNCF, ull viu, repatriés el material motor que hi havia tancat a la Tor de Querol.

Feliçment l'esllavissada s'ha reparat, la carretera s'ha reobert i el servei ferroviari ha tornat a la normalitat, bé, al que a la SNCF es pot entendre per normalitat que és que avui va amb tren, demà amb autocar i demà passat ja ho anirem veient, si fa no fa una cosa semblant al que passa a la Renfe amb les línies regionals.

En una situació normal podríem donar el perill de la supressió per acabat, però tractant-se del Transpirinenc hem de restar en alerta permanent, ja que des de fa temps i amb la visió allunyada que hi ha als despatxos de París i Madrid, aquesta línia fa nosa i el seu futur sempre és incert. Recordem com van anar els fets de Canfranc l'any 1970; un accident va malmenar un tram metàl·lic del ferrocarril, la reparació va quedar diferida sempre per altres prioritats i actualment ja és impossible, malgrat tot, legalment el servei no ha quedat mai suspès i la SNCF el fa per carretera fins Canfranc, encara que els trens mai més circularan per la vall d'Aspe.

Què hauria passat si l'esllavissada hagués estat més amunt d'Ax? on no hi ha nuclis importants de població. S'hauria reparat amb la mateixa celeritat, o s'haurien fet l'orni deixant passar els temps sense fer res, com a Canfranc?.

Cal recordar que si la part sud del Transpirinenc de

Puigcerdà, no tant sols segueix funcionant, sinó que s'ha modernitzat totalment aquests darrers anys, quan ningú en donava un xavo, es gràcies a la pressió eficaç i persistent del d'aquest cos social que anomenem "Territori".

Però quin paper hi han jugat en aquestes mobilitzacions les autodenominades Associacions d'amics del ferrocarril?, malauradament no cal contestar aquesta pregunta, ni hi són, ni se les espera, ni ningú les ha trobat a faltar.

Vénen temps difícils pel ferrocarril, sobretot quan aflorin del tot les disbauxes i els malbarataments dels AVE, que predisposaran a l'opinió pública en contra tot el que sigui seguir abocant-hi diners; les conseqüències d'això poden ser molts quilometres de línies d'AVE inconcluses i abandonades i a mig termini la liquidació dels serveis de llarga distància (no subvencionats) i de mitja distància (de moment subvencionats fins que algú se'n cansi) de la xarxa convencional que simplement es passarien a la carretera. La liberalització de serveis a favor d'operadors privats pot accelerar encara més aquesta liquidació, si més no quan ja es dediquen prioritàriament al transport per carretera.

I mentrestant els que s'intitulen defensors del transport ferroviari, segons figura en el preàmbul dels estatuts de moltes entitats, dediquen el seu temps i energies a fer firetes, viatges lúdics o contar rebllons. Crec que les entitats que s'anomenen genèricament "Amics del ferrocarril" haurien d'aportar molt més a la Societat del que ara fan, per exemple, coneixements, experiència i sobretot independència respecte els interessos creats siguin empresarials o polítics.

La imatge.

Una vista clàssica de la monumental estació internacional de La Tor de Querol, que mai ha estat a La Tor de Querol sinó a Enveitg, es tracta d'una estació molt singular amb vies de tres galgues diferents i totes elles amb servei públic de viatgers, no crec que n'hi hagin gaires més al món. Hi treballen quatre operadores: Rodalies de Catalunya, TER Languedoc-Rousillon, TER Midi-Pyrénées i SNCF Intercités, fins fa poc eren la Renfe i la SNCF, però ara es "can seixanta", cada una va a la seva, i és un trencaclosques fer-se una idea clara dels horaris vigents.

Veiem a la dreta una composició doble (151+152) d'automotrius Stadler del tren Groc que acaba d'arribar amb un dels dos serveis diaris d'aquesta línia, sèriament amenaçada de tancament per finals d'any, però que la pressió del "Territori" ha aconseguit ajornar sembla que per cinc anys, ja em parlarem quan ho tinguem una mica clar. Al centre hi trobem la unitat de Rodalies de Catalunya 447.090 amb d'interiorisme reformat pel servei específic d'aquesta línia i a l'esquerra una composició, mig abandonada durant el tall de via, de 4 cotxes Corail de l'actual i esporàdic "Intercité de Nuit" la Tor-París, aquesta relació menystinguda i ignorada en els horaris, que encara és una bona alternativa per fer el viatge nocturn entre Barcelona i París i gaudir de ferrocarril de veritat, sempre i quan et portis la carmanyola.

Tancant el decorat veiem com es fonen les congestes dels pics de Fontfreda que barren la carena el coll de Pimorent, antiga frontera entre Catalunya i Occitània. La primavera esclata amb força a la Cerdanya fent fugir les gelades mentre tot brota ufanós; l'aire que baixa de la vall de Carol sempre passa fresc per l'estació, i a ple migdia arrossega totes les flaires dels prats i boscos d'alta muntanya, però hi sentim també una mica de pudor de socarrim, allò que en plena natura et fa posar sempre alerta pel risc d'incendi; perquè el tren Groc segueix penjant d'un fil, de la línia de Tolosa ja han provat que és prescindible entre Ax i la Tor, i si es tanquessin aquestes dues automàticament es tancaria la de Rodalies, perquè ni la SNCF mantindrà una estació oberta per uns trens que no son seus, ni Rodalies passejarà trens buits cap una estació fantasma; i aleshores aquesta imatge presa el passat 10 de maig serà tan històrica com les altres que tenim per costum publicar.

Arxiu digital propietat del FIVV (fons d'imatge Valero Vilaginés)