

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins - <http://www.trenpalau.cat> - correu@trenpalau.cat n° 133 - gener 2010

Un parto en plena calle, ¿es alumbrado publico?.

Amb el número 133 que teniu a les mans, aquest full informatiu compleix 12 anys. Onze per any, mes el present.

Durant aquest temps s'ha procurat assajar les diferents formes per a les informacions, cròniques, notícies, reportatges o altres continguts d'opinió, en funció del material disponible, del moment i del criteri personal del redactor, o dels col·laboradors quan n'hi ha hagut. A vegades mes aconseguit, altres no tant, però sempre amb la voluntat de fer quelcom prou digne, i esperant ser ben entès i apreciat en el seu nivell.

Avui us obsequiem amb un petit reportatge que pren com a base el vídeo que ens va fer un aficionat amic del Tren de Palau, del que hem pogut obtenir les imatges. Disculpeu la poca qualitat, degut a la còpia analògica de tercera generació i un procés digital de recuperació, que tampoc pot fer miracles. Creiem però que l'esforç ho val.



Recuperant fotogrames d'un dels primers vídeos que es van fer al Tren de Palau, s'ha pogut obtenir el reportatge que segueix.

Aquest ens mostra un matí d'activitat quan la línia tot just arrencava de dipòsit de Can Boada-Enllaç i tan sols arribava fins al segon pont, quan aquest estava en construcció, a la gran volta que fa el tren al final del parc.

Fa setze anys

12 de març de 1994



Aquest es l'aspecte, un pèl desolat, que presentava l'esplanada de l'estació i dipòsit de Can Boada-Enllaç, un ennuvolat matí d'hivern.

Fixeu-vos la quantitat de coses que encara hi havia per fer, i que ara donen caràcter al tren, com per exemple el segon bloc de contenidors amb la seva coberta i els ràfecs,

les andanes, la marquesina de l'estació, el dipòsit de l'aiguada, la grua-pont.



A la foto precedent hi ha la locomotora 1600 a la via de placa. Observi's que la platja de vies no va mes enllà de la via 6 (3 contenidors), i que la via de placa disposa d'un aparell de canvi per a la seva ampliació futura cap a la que actualment es la via 9.



No es fàcil reconèixer a primer cop de vista alguns indrets, com aquest quan el tren entra a l'estació del Clot-Mirador, sense els magnífics arbres que hi ha actualment. Es destaca però, la espessa vegetació que s'acosta a la via... i una cara prou coneguda.

Era un tren ple de socis i amics del Tren de Palau en un dissabte d'aquells que ens visitaven per a seguir com anava creixent el tren.



El mal costum de treure els peus fora del tren, com es veu ja ve de lluny.

La foto es a la sortida d'El Clot-Mirador, en direcció descendent. Observeu que hi ha un aparell de canvi, avui inexistent, que era per a fer la maniobra de retorn o els futurs creuaments de trens. En aquell temps, el projecte no contemplava el llaç de retorn des d'El Pont de Pedra cap al Clot-Mirador, que hi ha actualment. En el plano general estava projectat que la via continuaria des del Pont de Pedra, en direcció Nord cap al Pi Gran, on enllaçaria amb la via descendent, o continuaria en via doble retornant cap amunt.

En aquesta imatge també s'aprecien els cotxes de passatgers tipus "P" en els que s'hi viatjava pràcticament penjat a l'aire i que, per

aquest motiu, van ser substituïts pels "Compendium", pensats específicament per al Tren de Palau i construïts buscant-hi una millor comoditat i seguretat. El nom "Compendium" es refereix a aquest conjunt de característiques pròpies.



Al final de la via, uns 1.200 metres mes avall, s'estava construint el segon pont sobre el rierol del parc. Aquell dia vam rebre la visita de nombrosos amics d'altres associacions.

El tren de treball pròpiament dit encara no existia, fent-se servir el que mes convenia a cada moment.



I era molt normal la tracció a sang, de la que s'aprofitaven els socis mes menuts.



El muntatge dels ponts comporta com a mínim fer uns daus d'uns 6m³ de formigó, com a peus per a suportar les dues bigues de ferro "I" de 250 mm per 6 metres de llargada, que constitueixen el taulell del pont pròpiament dit, sobre el que s'hi munta la via.



Als extrems del taulell s'hi fa uns estreps de formigó, i es deixa una solució de continuïtat per a la dilatació tèrmica, a lliscament, de les bigues del taulell.

En la imatge precedent es comprova també el gran interès que desperta aquestes operacions, amb molta gent mirant, i molt pocs fent feina.



Els ponts del Tren de Palau sempre van seguits o precedits d'un pas a nivell.

En aquest cas però, l'actuació anivelladora del terreny va haver de ser més important (a la nostra escala de treball, s'entén), i es va haver de fer una bona aportació de terra, per a mantenir el perfil de la línia mes o menys horitzontal, a l'hora de salvar la petita depressió per on va la llera del rierol.

Va fer necessària la construcció de voreres de formigó per a poder aixecar el nivell del camí de bicicletes, fins a situar-lo a la cota de la via.

A banda tot d'això, aquesta cota encara no va resultar la millor (es la possible), i la via va quedar amb una rampa en corba bastant accentuada.



Els enganxalls usats en aquell temps eren del tipus de "bec de lloro", i presentaven greus inconvenients que no cal dir, però que tots podem imaginar, i que ens obligaven a assegurar-los amb unes molles i, quan no n'hi havia, amb solucions imaginatives com les gomes "de pollastre".

Un recurs poc ferroviari que ens va fer cercar-ne d'altres fins a trobar, a Anglaterra, un fabricant que feia el tipus "Alliance" per a trens de 15 polzades. Ara està unificat al Tren de Palau i ens dona un bon resultat.



A la sortida ascendent del Pi Gran, tampoc hi havia el senyal lluminós ni la vegetació que l'acompanya, en canvi, encara es conservava en relatiu bon estat, la tanca de fusta rústica que hi havia a tot el llarg del parc. Es poden observar, a ma dreta de la via, les tapes d'uns pous mesuradors del nivell freàtic, que actualment queden ben dissimulats per la vegetació.



El complement per a un fred matí d'hivern era, i segueix sent, un esmorzar com cal "a la brasa".



La taula preparant-se i tot a punt per a concloure aquell matí. Algú s'hi reconeix amb 16 anys menys?



Ara pot semblar un paisatge desangelat on només hi havia tres contenidors de 40 peus i la via, però en aquell moment, era tot el que teníem, i n'hi havia prou per engrescar-s'hi dons encara tot estava per fer i tot era possible.



Uns dies mes tard, el 10 d'abril del mateix any 1994, es feia una rasa per a la instal·lació del comandament del primer senyal lluminós. Es tracta del que protegeix la sortida i la maniobra al dipòsit i estació de Can Boada-Enllaç en el costat del Pi Gran.



... I la locomotora elèctrica seguia despertant l'interès, ja amb el seu primer cotxe de viatgers.

Col·laboració

L'amic en Pere Canal, un dels simpatitzants del Tren de Palau que ens va acompanyar en el viatge a La Provença, ens ha obsequiat amb una copia en DVD del documental "Contre le Montre" de l'any 1955 sobre el rècord mundial de velocitat sobre rails assolit per la SNCF a França. Es un film d'André Périé, amb música de Philippe Parés, realitzat sota la direcció

tècnica dels enginyers en cap M.O.Leduc i M.G.Chan, de la S.N.C.F

Les proves es van realitzar en un tram pràcticament recte entre les estacions de FACTURE i MORCENX (a la línia de l'antic Paris-Orleans, al sud de Bordeus), el dilluns 28 i dimarts 29 de març de 1955. Amb la línia aèria sobre voltada en un 25%, la locomotora CC7107 amb la relació de transmissió augmentada i arrossegant un tren de 100 tones, va assolir els 300 km/h mantenint-los durant 12 quilòmetres, i arribant als 330'8 durant 2 km.



Locomotores CC-7107 i BB-9004

Al dia següent, la BB-9004, amb un cost de poc mes de la meitat de l'altra màquina, va aconseguir lo mateix però amb un tren de 81 tones. Pel febrer de l'any anterior, la CC-7121 ja havia aconseguit els 243 km/h sense cap preparació especial.



Muntatge dels pantògrafs que...



...especialment reforçats, van ser un dels principals protagonistes de la prova...



... i van acabar destrossats degut a l'arc voltaic que es produïa al fil de contacte...



...resultant una espurna pràcticament seguida durant una gran part del recorregut.



L'objectiu d'aquestes proves era investigar l'efecte de l'alta velocitat en molts paràmetres, com els esforços sobre la via, la suspensió o el comportament del pantògraf amb la catenària. Van ser un gran desplegament de medis tècnics proveïts amb aparells de mesura, repartits per tota la via i a bord dels tres cotxes que formaven el tren.