

extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · <http://www.trenpalau.com> - info@trenpalau.com n° 152 - octubre 2011

L'èxit fa amigats, l'adversitat les posa a prova.
Anònim.

58è [Congrés] MOROP Catalunya
09 / 09 / 2011 - TREN DE PALAU



El divendres 9 de setembre s'ha celebrat l'acte anunciat del Congrés MOROP al Tren de Palau, segons el programa anunciat :

"... seguidament ens desplaçarem al Tren de Palau a Palau Solità i Plegamans, on es farà una "parada" (desfilada de locomotores i trens en funcionament) de material de via de 10 polzades, amb la participació de l'associació local Tren de Palau i les associacions CEMFES - Centre de Modelisme Ferroviari de Sabadell, i del CEMV - Centre d'Estudis Modelisme Vapor de Barcelona, explotadors dels circuits del Parc de Catalunya de Sabadell i del Parc de l'Oreneta de Barcelona.

Rebuda per l'autoritat municipal de Palau Solità i Plegamans, com a sub-seu del Congrés. Viatges a discreció amb els trens. Dinar al Parc de l'Hostal del Fum. Retorn a l'Hotel a mitja tarda..."



L'estació de Can Boada va restar plena "de gom a gom" com potser mai s'havia vist, amb els aficionats de diferents països d'Europa. Al voltant de 130 congressistes, mes els col·laboradors de la trobada, en total uns 170.



El secretari de la Federació Catalana organitzadora del Congrés, l'Aleix Mitjans, va

adreçar unes paraules als oients de Radio Palau 91.7 FM.



El president de la Federació Catalana l'Idelfons Argemí, així com el del Tren de Palau en Lluís Fernández i l'alcalde Teresa Padrós, van disposar de la traducció al francès i l'alemany (les dos llengües oficials al Congrés MOROP).

"BON DIA, GUTEN TAG, BONJOUR, GOOD AFTERNOON... gaudireu d'un altre tipus de ferrocarril, uns trens artesanals, amb molts detalls i el més important, construïts amb molta il·lusió, per unes persones amants del ferrocarril... ...També gaudireu d'un agradable viatge per un parc de 35 hectàrees on trobareu diverses aspectes ferroviaris, via doble, túnel, dipòsit i tallers, via única, passos a nivell, ponts, etc. Tot això dins d'un paratge natural".



Els para-sols van ser decisius per al dinar.



El gran desplegament de medis i recursos humans, tant per al transport del material ferroviari, màquines i cotxes de viatgers de les associacions CEMV de Barcelona, i del CEMFES de Sabadell, així com la preparació del conjunt d'instal·lacions del Tren de Palau al dipòsit de Can Boada-Enllaç (que entre altres actuacions, va comportar l'apressament per a presentar el darrer material mòbil...



...la construcció d'una rampa especial per a la càrrega i descàrrega de la locomotora "Garrat", deixant temporalment inútil la via

n° 1 del dipòsit, o el repintat general dels contenidors i gairebé un mes de feina per als membres de la junta directiva), amb una exposició gràfica a l'espai polivalent i la exhibició del material, tot plegat va resultar un esforç excessiu per a la poca atenció que s'hi va poder prestar, i les minses circulacions que es va poder fer.



Apresats per el poc temps real disponible, i també per algun imprevist, com que els parlaments van començar amb retard, o que el dinar s'allargués dues hores (potser una bossa de picnic hagués resultat més efectiva)*, i sota la pressió del que "a tal hora ens en tenim d'anar", no es va poder fer ni la desfilada de locomotores, ni els congressistes van poder dedicar-hi prou temps a l'atenció de cada peça, o a "capturar" les composicions en els diferents indrets del parc, com sempre busquen als bons aficionats amb les seves cameres fotogràfiques.



El secretari del Tren de Palau, en Josep Guerrero, va confeccionar també un cartell al·legòric a la internacional trobada, que va ser obsequiat als congressistes.

Aquell dia, després d'haver traguinat durant 12 hores, a molts dels col·laboradors que vam fer possible la trobada de trens per als congressistes, ens va quedar la sensació com d'un esforç desproporcionat, o si mes no, poc aprofitat.
Jordi Marin

*) Les opinions explícites o derivades d'aquesta crònica només són les del seu redactor, i poden ser diferents de les que tingui la Junta Directiva del Tren de Palau.

Breu recull fotogràfic de material mòbil i circulacions del Congrés Morop a Palau



El tren inaugural de la jornada.

Foto Casals



La "Garratt" baixant cap al Pi Gran.

Foto Casals



La "Garratt" sortint per la boca "Montgat" del túnel.



Composició 801 "Periquitos".

Foto Casals



Composició "Vermella".

Foto Casals



Composició "Vascongados" + "Costa".

Foto Ferrández



Preparatiu al dipòsit de CB-e.

Foto Casals



La "Big-Viñas", amb la llarga branca.

Foto Casals



La 1-3-0 "Can Rull", a la secció II'.

Foto Casals



La "Big-Viñas" esperant la sortida a CB-e.

Foto Casals

Nota: Les fotos no acreditades són de la redacció d'EV4.

CORREU INTERNACIONAL



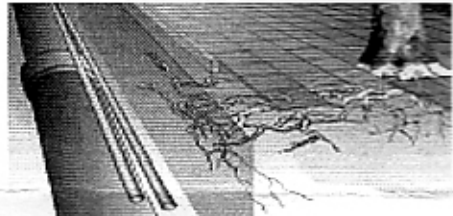
Hem rebut, de l'amic en Ramon Abella, el nostre "Phileas Fogg", des de ...



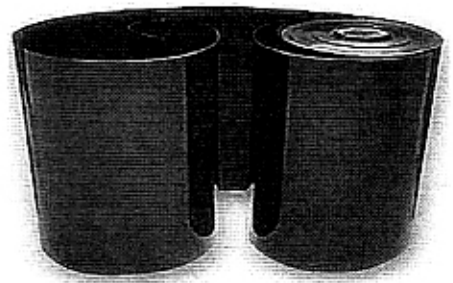
"Groenlàndia, Nuuk 16 de Junio 2011. Apreciados amigos del Tren de Palau: Largo e interesante viaje en tren visitando Praga, Bratislava, Cracovia, Auswitez, Ctoschowa, Varsovia, Vilnius con el bus Riga, Tallin, el Ferry hasta Estocolmo, el tren Copenague-Halistuls, el Ferry hasta Seydis-Jurdur (Islandia), el bus Egilitadir Akureyri, Reykiavik. Höfa. Vuelvo a Akureyri y Reykiavik, avión hasta Nuuk (Groenlandia), el viaje va a continuar, si Dios me lo permite, con barco costeano Groenlandia entre los icebergs. Saludos a todos Ramón"



Per a evitar el continu problema del manteniment de la via, que a conseqüència del creixement de les arrels dels arbres, és una de les tasques menys visibles i a l'hora poc agradaes, pròximament es preveu provar amb la instal·lació, al llarg de 200 m (dels 400 m previstos), d'un modern producte tecnològic especialment concebut per aquesta finalitat, segons ens informa el "project leader" de la nostra brigada en Pere Mula.



Es tracta d'una barrera impenetrable per a les arrels, canyes i vegetació similar, i també per a l'aigua, aplicable de forma vertical o horitzontal. Es protegeix així la via del tren contra el creixement descontrolat de les arrels dels arbres, prevenint la seva desalineació vertical. Moltes ciutats l'han adoptat per a la protecció de canalitzacions de cables i canonades de serveis.



Es un producte (Poliètilè d'alta densitat HDPE), econòmic i amb una llarga vida útil, garantida per 50 anys. Es col·loca en una estreta rasa vertical entre l'arbre i la via, respectant una distància de 1'5 metres fins a l'arbre, i deixant sobresortir la barrera uns 5 cm per sobre del terreny.

La profunditat de la rasa serà de 1 metro, i el gruix del material, d'un mil·límetre, com el que han posat, per a la mateixa finalitat, a la via del AVE.

Fe d'errades - Aclariment, i rectificació, sobre la dita "Big-Boy del tipus Challenger".

En el passat EV4 n° 151, hi ha un punt que cal corregir, com ens ha fet notar en Toni Roca. La locomotora "Challenger" no es un tipus de màquina "Big Boy", com es dona per fet en el butlletí esmentat. Encara que a vegades es corrent usar aquest nom també com un genèric i dir que hi ha diversos tipus de "Big Boy", referir-se a les màquines americanes més grans que hi ha hagut*. El nom "Big Boy" no es en absolut un genèric; és referènc a un únic model de locomotora, i així ho corregim. Encara que tant una com l'altra son de la Union Pacific, la "Big Boy" es una 2-4-4-2 del 1941, únicament per a mercaderies, i només en van fer 25. Aclarim també de pas, que en el mateix paràgraf es confon cixos per rodes, i on diu "... i 6 rodes motrius..." hauria d'haver posat "...12 rodes motrius...", encara que aquest detall ja es veu en el dibuix.

*) A les que s'hi podria afegir les 1-5-5-1 del Virginian Railroad de 1918, les 1-4-4-4-1 "Triple Mallet" del Erie Railroad, o les 1-3-3-3-0 "Super Power Triple Mallet" del Chesapeake & Ohio.

