

# extensió via 4

Full informatiu per a mantenir-vos al corrent de l'entitat i temes afins · <http://www.trenpalau.com> - [info@trenpalau.com](mailto:info@trenpalau.com) n° 154 - desembre 2011

*Mentre no s'inventi un paraigua mans lliures, estem condemnats a mullar-nos quan plou.*

## JUNTA DIRECTIVA



Resum de l'acta de la reunió de junta del 22 d'octubre del 2011 exposada al taulell d'anuncis de la via 9 a l'espai polivalent.

Reunits el president Lluís Fernández, secretari Josep Guerrero, tesorero Antoni Roca i els vocals Jordi Viñas, Josep Coll i Joan Puig, es llegeix i s'aprova l'acta de la reunió anterior, celebrada el 3 de setembre així com l'estat de comptes trobant-ho tot conforme.

Es comenta la celebració del MOROP aportant-hi els respectius punts de vista d'uns i altres.

Es preveu celebrar la propera Assemblea General de Socis el dissabte dia 17 de març de 2012.

Es notifica l'alta del soci n° 167 i la baixa dels n° 66, 163, 164 i 166 sense especificar-ne les causes.

Es fa saber tanmateix haver donat curs a la sol·licitud del permís municipal per a les obres d'arranjament dels marges de la via amb la finalitat de posar la protecció contra les arrels dels arbres, segons lo publicat a l'EV4 n° 152 del mes d'octubre d'enguany.

També es comenta el robatori que hi va haver al Tren de Palau, el dia 13 d'octubre passat, en que els lladres van espanyar les portes de l'espai polivalent i el taller de l'associació, emportant-se els refrescos de la nevera i una gran quantitat d'eines per a treballs mecànics de tota mena, que ara s'aniran reposant de mica en mica, d'acord amb les necessitats.

S'acorda encarregar el material necessari per a la construcció de quatre bogies, per als altres dos cotxes tancats de passatgers de la sèrie 900 que es faran, propietat de l'associació, seguint el model del presentat la passada Nit del Tren.

Es mostren quatre logos per a la celebració del XX<sup>e</sup> aniversari del Tren de Palau i es pren, de bon grat, la decisió de presentar-ho a un grafista.

Es comenta la possibilitat de realitzar la inauguració del túnel invitant els descendents dels constructors dels respectius túnels de Montgat, i de l'Argentera, per a la propera Nit del Tren.

La XIX<sup>ena</sup> Nit del Tren es celebrarà el dissabte dia 30 de juny de 2012.

S'acorda també mirar la possibilitat d'una emissió de segells de correu, de curs legal, per a commemorar el nostre XX<sup>e</sup> aniversari.

També s'acorda enviar una carta als socis usuaris dels armaris de les vies 3 i 4 del dipòsit, per a tal d'actualitzar i racionalitzar-ne el seu ús.

Es confirma que la Jornada Solidaria de la Via 0 del passat any 2010, va donar un resultat de 540 euros i que, com es costum, es notificarà al municipi per a la seva adjudicació i lliurament.



## XIX<sup>e</sup> Aniversari del Tren de Palau

Tal i com es va anunciar en aquest full informatiu, es va celebrar, el dissabte dia 12 de novembre, el XIX<sup>e</sup> aniversari del Tren de Palau, amb un dinar a la bonica masia Can Duran, de Palau-solità i Plegamans, seguit d'una excursió amb el tren en que es va poder gaudir de la comoditat del nou cotxe tancat de viatgers de l'associació, i a continuació la sessió de cinema ferroviari programada, amb la presència de 18 socis i familiars.



El moment de brindar pels 19 anys de l'associació, al soterrani de Can Duran.



Un altre aspecte del mateix moment, des del costat contrari de la taula.



La excursió en el tren, en règim de circulació reservada per als membres de l'associació i familiars, amb el nou cotxe de viatgers que causa gran admiració per la seva comoditat.



La foto de grup on, cada any ens hi podem reconèixer... amb un any mes.

## Roben dos locomotores al Swiss Vapeur Park de Le Bouveret

Notícia que ens arriba a través del soci en Josep Coll. Dos reproduccions a gran escala del conegut circuit ferroviari van ser robades el passat 18 de novembre.

Els responsables del Swiss Vapeur Park, situat a Le Bouveret, a la riba del llac Lemán, demanen la col·laboració de tots els aficionats al ferrocarril per a localitzar aquestes dos màquines que van desaparèixer fa dues setmanes de les seves instal·lacions durant el període de tancament hivernal.



La locomotora Mallet, una de les peces robades.

El Swiss Vapeur Park va tancar les portes el primer de novembre de 2011. Uns dies mes tard, el dissabte dia 5 de novembre, un grup de voluntaris que treballen en el manteniment hivernal, van anar a preparar les locomotores per a la seva llarga aturada hivernal a les cotxeres.

El 17 de novembre, el jardiner que manté el recinte se'n va adonar de que una porta del dipòsit estava lleugerament danyada, avisant als responsables del parc. Quan hi van acudir, van comprovar la falta d'una locomotora de benzina tipus BVB, així com d'una locomotora de vapor que reproduceix una màquina del tipus Mallet.



La locomotora de benzina BVB

La policia s'hi va fer present ràpidament per a iniciar la investigació. Crida l'atenció els medis que haurien fet servir aquests lladres, ja que per exemple, la BVB pesa al voltant dels vuit-cents quilos.

Els membres del Swis Vapeur Park estan molt afectats pel robatori, i no s'ho acaben d'explicar: ningú podrà utilitzar aquest material, ja que son models únics i fàcilment reconeixibles a qualsevol lloc d'Europa. Es

impossible quantificar el seu preu, doncs la fabricació d'aquests models s'ha fet peça a peça per voluntaris, son milers d'hores de treball desinteressat, de valor, doncs, incalculable. Per ajudar la investigació, qualsevol informació podrà ser remesa a aquest centre a l'adreça de correu elèctric:

s.oggier@swissvapeur.ch



## Una maqueta de trens extraordinàriament real

Els germans bessons Frederic i Gerrit Braum, de 41 anys, van començar a treballar en el "Wunderland" en miniatura l'any 2000, i diuen que es la maqueta més gran del món.



Actualment, amb 1.150 m<sup>2</sup> de superfície, te una extensió de gairebé 13 quilòmetres de vies, i encara no està acabada. S'espera que tot estigui llest el 2014, quan la superfície arribi als 1.800 m<sup>2</sup>, (l'equivalent a un quadrat de 42'5 x 42'5 metres), afegint-hi les parts corresponents a França, Itàlia i el Regne Unit.

Ara el conjunt consta de sis regions del món, incloent-hi els Estats Units, Suïssa, Escandinàvia, Alemanya i els Alps austríacs.



La secció americana inclou les Muntanyes Rocoses, els Everglades, el Grand-Canyon, i el Mont Rushmore. A la secció suïssa hi ha el Matterhorn, i la part escandinava te un barco de passatgers de mes d'un metro de llarg, navegant per un fiord.

Per les vies hi circulen 700 trens amb mes de 10.000 cotxes de viatgers i vagons de mercaderies. El mes llarg arriba als 14 metres de longitud.

En el paisatge hi ha 900 senyals, 2.800 edificis, 400 automòbils (molts amb els fars il·luminats), i 160.000 figures personalitzades individualment.

Milers de quilos d'acer i de fusta s'han usat per a construir aquest magnífic escenari.

Els 250.000 llums estan controlats per un sistema automàtic que imita el dia i la nit de forma progressiva.



Tot es controla des d'un centre d'alta tecnologia.

En total, el conjunt ha representat una feina de 500.000 hores de treball i la despesa d'uns 10 milions d'euros, la major part obtinguts amb la venda d'entrades.

En Gerrit va dir que la idea era construir un món d'homes, dones i nens, que poden quedar igualment sorpresos i admirats.

Hi ha un vídeo de 4 minuts que val la pena visionar a la web: [//www.miniaturwunderland.com/exhibit/video/4-minutes-wunderland/](http://www.miniaturwunderland.com/exhibit/video/4-minutes-wunderland/)



## LES GRANS AMERICANES CAB FORWARD 4-8-8-2

per l'Antoni Roca

La divisió de Sacramento de la Southern Pacific, tenia prop de 100 quilòmetres de pendents de fins a 25 mm/m. A la línia de Sierra Nevada, des de Roseville fins Sparks, també hi havia gairebé 50 quilòmetres amb túnels i zones amb riscos d'allaus de neu. A més, amb els anys, els trens van augmentar la seva longitud i es va fer necessari que les locomotores fossin més potents.

El 1909, la Southern Pacific va demanar dos Mallet 2-8-8-2 convencionals, classificades MC-1 (Mallet-Consolidation) numerades 4000 i 4001. En el viatge a les "Hill" (les muntanyes), van sorgir dos problemes evidents:

1 - La gran quantitat de fums i gasos expulsats per la xemeneia, gairebé asfixien als maquinistes.

2 - La força d'escapament era tan gran que es trencaven els sostres de les galeries anti-neu.

El segon problema es va arreglar posant deflectors a la xemeneia per a dirigir els gasos als costats, però el primer problema va requerir força més atenció.

Poc després de lliurament de les MC-1, un maquinista emprenedor va pensar que tenia que solucionar el problema del terrible calor que patien, el soroll i l'asfíxia. Va decidir girar la locomotora tirant el tren marxa enrere. Això va alleugerir els problemes anteriors però en va crear d'altres com era la conducció amb els senyals de via al costat del fogoner i no del maquinista com es lo normal. Malgrat aquests problemes altres maquinistes van seguir el seu exemple.

A un equip d'enginyers de la Southern Pacific se'ls va ocórrer dissenyar una locomotora amb la cabina a la part davantera, i la van classificar com MC-2.

La Baldwin va fer 15 locomotores per la Southern Pacific sense haver fet proves! Les van numerar de 4002 a 4016 i les van lliurar el febrer i març de 1910.

Els comandaments de la conducció i del fogar els van col·locar davant canviats de tal manera que els maquinistes controlaven perfectament la via els senyals. Com que el fogar queda lluny del tender, es va pensar cremar fuel preparant el fogar per aquest tipus de combustió. Aquest fogar estava lleugerament pressuritzat i amb l'aire del dipòsit principal que assegurava un flux de combustible constant.

Inicialment, els equips de maquinistes, estaven preocupats per si en un pas a nivell xocaven contra un camió de gasolina, dons aquest explotaria just a sobre d'ells. Sortosament en els 46 anys de funcionament d'aquestes locomotores mai van tenir un accident, els maquinistes tenien des la cabina una visibilitat molt gran.

Després de 32 anys de rebre les locomotores se les va classificar com a MC-4 i MC-6, ometent la MC-3 i MC-5. La Southern

Pacific va tenir 256 "Cab Forward" de diverses disposicions de rodes com la 2-8-8-2, la 4-6-6-2 i la 4-8-8-2.

Aquestes locomotores amb la cabina al davant van ser una marca de distinció de la Southern Pacific.

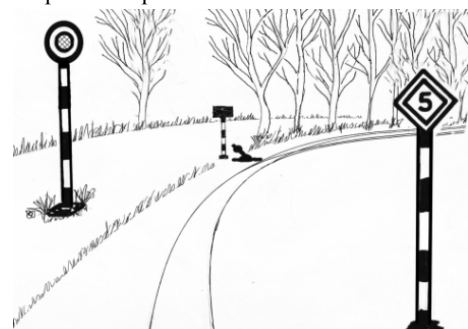
Anomenades també "Cab-in-fronts" (Cabina en front) i "Backup Mallets" (Mallets de seguretat), encara que sols algunes de les primeres series eren Mallets de veritat. Sembla que en el món no hi havia locomotores d'aquest tipus, encara que han existit alguns exemplars com a prototipus.



(continuarà)



Per iniciativa del soci en Pere Mula, es fa les actuacions necessàries per a un nou senyal lluminós a l'estació del Clot - Mirador, que indica al maquinista el correcte ajust de l'espasi de l'aparell de canvi de via.



Es nou senyal es un disc de color blanc de Lluna  
 PE E1 IV CM PdP  
 OA1 IV 1 2 D2 IV 3

La numeració dels elements de via correspon a l'estudi de l'any 2010, fet pels socis en Ricard Soler i en Josep Ferran.

### Utilització

Quan un tren s'acosta a l'aparell de canvi s'ha de trobar el senyal en intermitent.

Això indica al maquinista que els espasins estan correctament acoblats a la via i pot continuar d'acord amb lo previst al reglament.

Quan un tren s'acosta a l'aparell de canvi i el senyal no passa a intermitent, el maquinista haurà d'aproximar-se amb precaució al canvi, comprovant visualment, abans d'arribar-hi, el correcte acoblament dels espasins amb el carril.

Si els espasins estan ben acoblats al carril, i res no ho impedeix, el maquinista pot continuar d'acord amb lo previst al reglament, i donant avís al Cap d'Explotació d'una incidència de senyals.

Si els espasins no estan ben acoblats al carril, s'haurà d'aturar el tren abans d'arribar a l'aparell de canvi, i procedir com en una incidència de via.