

extensió via 4

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

Abril 2015 - Núm. 191

ASSEMBLEA DE SOCIS

El passat dissabte 21 de març amb la participació d'un 23% dels socis, s'ha celebrat en segona convocatòria l'Assemblea General Ordinària de Socis d'aquest any.

Es van llegir i aprovar sense cap puntualització l'acta de l'Assemblea anterior, la memòria, el balanç i el pressupost per l'any en curs.

Un cop acabat l'acte es va celebrar el tradicional dinar de socis, amics, familiars i acompanyants.



Assemblea de l'Associació del Tren de Palau

MOROP

El proper congrés del MOROP 2015 es celebrarà els dies 23 a 28 d'agost a la ciutat de Landsberg am Lech (Alemanya) molt a prop de Munic.

Entre les diferents activitats hi ha una excursió a la muntanya més alta d'Alemanya a la que es pujarà amb un tren especial amb la companyia Zugspitzenbahn que va al cim de la muntanya, també es visitarà amb guia el parc ferroviari de la ciutat de Augsburg i no faltará un viatge amb tren de vapor de via estreta de 75 cm a Ochsenhausen.

Finalment es farà un recorregut amb el tren regular Ammerseebahn per una de les línies més boniques de la zona, entre Kempten i Innsbruck.

Tots els que vulgueu anar cal reservar els bitllets i l'hotel a la federació catalana d'amics del ferrocarril a través de la seva pàgina web.

QUOTES ANUALS

Recordem que en els propers dies farem el cobrament de les quotes anuals de soci domiciliades. Tothom que ho tingui domiciliat agrairem que ho controlï per evitar el retorn del rebut.

EXPO FIRA

El passat 14 i 15 de març, es va celebrar "la Lleida Expo Tren", amb una amplia i interessant exposició. Per al públic que li agrada la tècnica del ferrocarril i com a deferència els amics d'ARMF, van obrir les seves portes el dissabte 14 al matí, i més de 1200 visitants van poder gaudir de les diferents màquines de vapor i diesel que es conserven i es reparen a les seves instal·lacions.

Aquest any la estrella va ser el tren TER 597 del que en van gaudir tots els visitants. També va haver-hi unes interessants exhibicions d'altres tipus de material motor.



El nostre jove consoci Marcos Castro junt al majestuós TER.



Una interessant peça que reproduïx la locomotora 269 de Renfe.

Imatges: Marcos Castro.

ASSEMBLEA FEA AF

Els dies 28 de febrer i 1 de març es va celebrar a Madrid els 50 anys de la creació de la FEA AF (1964-2014), amb un magnífic viatge pels voltants de Madrid, bases de material mòbil i manteniment incloses, passant per vies de mercaderies i d'ús no públic, Chamartin, Atocha, Píncipe Pio (Estació del Nord), Las Mates, més de 2 hores de circulació.

En el transcurs de la reunió es va parlar sobre el tema del impost de societats, el IVA i d'altres, també es va procedir al lliurament dels models dels anys 2013 i 2014, la creació d'una nova associació de ferrocarril formada per diverses associacions amb material real per la utilització en vies no de caràcter general.

De la restauració per part de la AZAFT de la vaporosa Escatrón i per part de la ASVAFER de la locomotora de carbó 030T JOP N° 9 (1944), ex de l'autoritat portuària de Gijón, per la seva posada en marxa.

Es va presentar el programa definitiu del congrés a Reus el 2015, Madrid el 2016 i Portugal el 2017.



Unitat 440 en la que es va fer el viatge de l'Assemblea de la FEA AF

Imatge i text: Josep Coll

VIA I OBRES

Hooo, un altra arrel, que es estrany!! vols dir?...

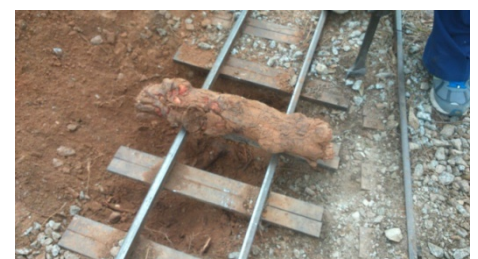
L'altre dissabte em en vam trobar un altra enganxada a la via.

Els agrada la via, pel que sembla les arrels "son ferroviàries".

Amb una simple visual per sobre la via, i un petit moviment a sobre amb el peu, les que son força grans, ja quasi som capaços de detectar-les a la primera.

Una altra vegada agafem les eines i fora arrel. Una estona per arreglar-ho amb grava nova i a continuar.

Aviat en trobarem un altra en un altra lloc i tornar a començar.



Aquesta arrel si que es gran.

IMATGE DEL MES



LES ALTRES ALEMANYES

Fa ja uns quants anys, entre partida i partida de cartes, a la sala d'estar d'un dormitori de ferroviaris vaig captar al vol una conversa entre dos maquinistes veterans, d'aquells que havien aconseguit, per edat i dret propi, els millors gràfics del dipòsit. Parlaven de carbons, de les misèries dels nostres carbons, de la maledicció de quan tocaven briquetes d'Utrillas i dels dos vaixells de carbó polonès de Silesia, que varen portar al port de Barcelona per fer els trens del Congrés Eucarístic de l'any 1952, no fos cas que Ses Eminències s'intoxiquessin amb la ferum dels carbons autòctons; pel que sembla aquest carbó era quasi miraculós, amb prou feines feia fum, no podia a sofre, i el que és més important, feia pressió com un coet.

Recordaven els vells temps quan els, aleshores, maquinistes d'elit gaudiem de les "bonitas" de fuel, i en canvi la majoria tirava de pala a les 1400 o les 1600, però encara hi havia un nivell més baix, el de les màquines de "coll-dur" on no s'hi anava pas de bon grat. S'anomenava d'aquesta manera despectiva a tota andròmina amb rodes capaç de fer una mica de pressió i moure's per la via, la majoria era del segle passat o quasi i el malnom els hi venia de la forma allargada de la xemeneia, un simple tub sense cap gràcia ni adorn que recordava el coll dur postís que lluïa el popular personatge de Carpanta. Mentre els vells maquinistes repassaven tot el catàleg de "violines", "pelonas" i "berracos" que havien hagut de tractar, vaig sentir parlar de les "alemanas" i vaig quedar una mica desconcertat, perquè a la Renfe les "alemanas" eren les elèctriques de la sèrie 250, comprades a principis del vuitanta com les més potents del món mundial per anar a 160 km/h, i que van resultar ser un nyap, i encara està per justificar perquè en prou feines van durar 20 anys. Obsoletes i mal dissenyades tothom se les anava treien de sobre; cap el final només feien mercaderies i de tant en tant se'n cremava alguna. No n'ha quedat cap en condicions de funcionar.

Però els que ens interessa ara són les "altres alemanyes", fetes cent anys abans i que varen donar molt millor resultat i servei. Les va encarregar el ferrocarril del TBF a principis del anys vuitanta del segle XIX, i les va construir l'empresa Hartmann de Chemnitz que aleshores era Saxonia perquè Alemanya encara no s'havia unificat; es basaven en la sèrie G3 dels Reials Ferrocarrils Prussians, que només pel nom ja és tota una garantia de solvència, eren de rodatge 0-3-0 amb tender de dos eixos i del tipus anomenat "Bourbonais", que es distingeix perquè té els cilindres exteriors i la distribució interior, a diferència de les primitives "Mamut" on cilindres i distribució són al interior del bastidor.

Van ser un total de 32 màquines numerades 227 al 258 al TBF, 454 al 485 al MZA i 030-2577 al 030-2608 a la Renfe, les primeres entraren en servei el 1882 i quasi totes arribaren fins els anys seixanta quan van ser substituïdes pels tractors diesel de la sèrie 10300/400. 80 anys de servei no estan gens malament per una màquina de pretensions modestes, peticona però ben proporcionada i quasi de joguina, amb una curiosa finestreta al lateral de la cabina amb forma de guixeta. No van rebre mai cap millora tècnica, no van tenir vàlvules de seguretat, tan sols simples balances, ni fre de buit, ni llum elèctric, i en tota la seva existència el seu aspecte va ser el mateix que el d'origen.

Sempre es van dedicar a les mercaderies i les maniobres, mai varen sortir de Catalunya, i eren omnipresents entre Barcelona i Portbou; fins ben entrats els anys seixanta encara feien mercaderies per la línia de la Marina, que ja estava electrificada, però com que no tenien fre de buit els trens anaven amb els frens de mà servits per la seva brigada de guardafrens. Són unes màquines ben nostres que han fet créixer el País, malauradament no se n'ha conservat cap, la darrera es va aferrallar amb total indiferència al dipòsit del Poble nou, l'any 1971.

La imatge.

A Barcelona, de l'espai una mica desangelat que hi ha al final de la Rambla quan aquesta acaba al Port, sempre n'hem dit "Colón", així amb "n" final, malgrat no ser el correcte en català. Quan els del "Régimen" van celebrar els seus "25 años de Paz" ho batejaren com a Puerta de la Paz, nom que cap autòcton fa servir perquè, la pau esmentada per segons qui sovint s'associa a garrotades, sobretot si alcem la vista i veiem els canons de Montjuïc apuntant la Ciutat en comptes del mar. L'indret no té ni de lluny la grandesa del Cais do Sodre lisboeta però ferroviàriament ha estat un lloc molt interessant, ja que fins a principis dels anys setanta era l'únic pas directe per ferrocarril entre el sud i el nord de Barcelona i el tràfic era constant. Era també territori de les nostres "alemanyes", que junt amb tot una munió d'aparells incatalogables es dedicava a fer les maniobres als molls del Port, que n'era el propietari de les vies, però mai va tenir locomotores pròpies.

A la imatge veiem la 030-2605 (TBF 255 i MZA 482, Hartmann 1890) amb prop de vuitanta anys de vida i de via, marxant aïllada cul enrere cap el Morrot. Al bell mig de "Colón" la via feia un retranqueig amb forma de S i els trens havien de passar molt a poc a poc entremig de les cadires de la terrassa d'un bar, els jardins, els cotxes que aleshores aparcaven lliurement fins a la vora del moll, les parades de xufles i tramussos, un "fotomatón" amb una càmera immensa i estrambòtica, i tots els badocs que feien cua per pujar a "las Golondrinas"; un pilot precedia a peu la màquina fen onejar un banderí vermell com un torero, mentre anava tocant una trompa de pregoner fent fora la gent, per la seva part la màquina esbufegava i no parava de xiular, i el que es pensava que ho havia vist tot es quedava amb un pam de nas.

La ferum sulfurosa de carbó dolent es barrejava amb la pudor pútrida de l'aigua del port, mentre els privilegiats que feien el vermut amb escopinyes apartaven prudentment les cadires perquè passés el cavall de foc i no els esquitxés.

Diapositiva Kodachrome de mig format d'autor desconegut (aprox. 1960/66) tractada digitalment, propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilagínés).