

extensió via 4

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

Juliol 2015 - Núm. 194

XXII NIT DEL TREN

Aquest any han estat nombrosos els aficionats i amics que han estat presents en la celebració de la Nit del Tren.

En una jornada de portes obertes els viatgers han anat omplint els trens al llarg de tota la vetllada.

Aquets any no ha estat possible la circulació de la locomotora de vapor "Big Viñas", com sabem degut al seu procés de gran reparació.



Ambient ferroviari

La circulació de trens ha estat encomanada als trens convencionals.

També ha estat intensa la circulació del tramvia "Appenzeller" 301 i del automotor 401.



Música i aficionats als trens

Com cada any la vetllada ha estat amenitzada amb el grup de música en viu "dixie" al pati de vies de Can Boada, composta de cinc músics.

La corporació municipal ha estat representada per l'alcaldeessa Teresa Padrós i diversos regidors que han pogut gaudir junt amb nosaltres la festa.



L'ambient va ser molt agradable ajudat de l'agradable temperatura.

Aquest any la participació del públic, aprofitant la jornada de portes obertes

no ha estat gaire nombrosa. Es va poder gaudir de la única circulació nocturna que es fa durant l'any al Tren de Palau.



Cal destacar la feina feta per diversos socis organitzant i coordinant tots els aspectes de la festa, càtering, logística, enllumenat, taules, cadires i un llarg etc. Aquesta festa sempre comporta un treball amagat i silent de diversos socis. Gràcies.

NOU RADIADOR

Ens hem trobat que amb les calors de l'estiu, l'oli dels motors hidràulics es feia menys dens i no feia el treball que se'l demanava.

Una bomba i un petit radiador ha estat la solució, fins ara funciona molt bé, segons els maquinistes habituals.

Després del temps de prova es col·locaran a les demés locomotores.



Vista de la nova bomba i el nou radiador a la locomotora A1.

A2



La A2 de nou a les cotxeres

De nou, en aquesta XXII Nit del Tren

hem gaudit d'un nou avançament de la locomotora A2 en el seu estat actual de construcció. Ha estat exposada, com l'any anterior i potser ha sigut la pesa més admirada. El motor muntat junt amb tots els seus components auxiliars, ha estat de nou l'expectació de tothom.

SORPRENENT

Després de construir el calaix que protegeix el balast a la recta llarga el febrer del 2013, vàrem escriure:

"Donat que la via passa molt a prop del camí de bicicletes i que estem en un parc, qualsevol joc infantil relacionat amb la via, com per exemple posar-hi pedretes, caminar damunt d'un rail o fer saltar la "bici", *"son proeses que sovint els pares miren amb complaença veient com els fills demostren la seva gosadia."*

Doncs no sembla que la prudència dels infants i adolescents sigui una de les seves virtuts. Quan van en grups més o menys nombrosos es fan més agosarats i es diverteixen estirant-se a la via mentre ve el tren o a passar de davant del comboi en marxa.

Si els nois estiguessin sols encara podem entendre la seva imprudència, però no en aquest cas, al intentar avisar al monitor del grup, la resposta va ser contundent "no fan res de mal". Es lamentable que una persona que està al càrrec de l'activitat que fan els nois no sigui capaç d'entendre el perill que pot comportar aquest fet per ells i per les persones que estan realitzant les seves activitats a la via.

La situació es curiosa, ells poden fer el que vulguin, diuen que "son lliures", però nosaltres no podem fer la nostra activitat lliurement doncs és interferida per la seva manca de responsabilitat.

Els responsables d'aquest nois no poden entendre que el treball dels demés és igual d'important que el seu?.

Que dirien si nosaltres anem xutant una pilota interferint les seves activitats?.

El greu del cas que després de cridar-los l'atenció, algun d'aquest nois es creu impune i et planten cara amb la seguretat que no els faràs res. És força desagradable.

Quan un pensa en la seva llibertat, hauria de pensar també en la dels altres. A la nostra Associació, mai hem interferit en les activitats dels altres, col·legis, esplais, grups de pares, etc, sempre han fruit lliurement de la seva activitat sigui quina sigui.



Sant Pol: Veles i fums, barques i trens i...

Un trencaclosques molt difícil de resoldre. És el tren de la Costa, més de cent seixanta anys de despropòsits i embolics, que malgrat ser el primer ferrocarril de la Península i possiblement el més rendible de tots durant totes les èpoques, sempre ha estat una font de raons. La cosa ja va començar torçada, per anar de pressa i que sortís barat varen tirar els carrils per la mateixa ratlla de la platja, en terreny públic per estalviar-se al màxim les expropiacions, menyspreant la saviesa dels romans que varen traçar la Via Augusta terra endins a uns centenars de metres de la costa. El mar se n'ha revenjat sempre que ha pogut, normalment varies vegades a l'any, i si sumem tot el que ha costat reparar-ho al llarg de la història veurem que supera amb escreix la manca d'inversió inicial.

Les trifulgues varen sorgir tant bon punt tiraren els primers rails. Quan feia bon temps les barques es varaven a la platja, i quan venien temporals s'enretiraven per a resguardar-les dins les cases dels pescadors a primera línia de mar. Els nous rails impedièren fer això, i començaren els aldarulls i a retardar-se les obres, els accionistes es van començar a posar nerviosos i decidiren resoldre-ho d'una manera molt pròpia i que val per a totes les èpoques: convidant al "jefe político de la provincia", l'equivalent a l'actual delegat del govern central, a formar part del consell d'administració de la companyia; a partir d'aquell moment oli en un llum, les tropes militars protegiren els avenços de l'obra i el ferrocarril es va inaugurar amb gran pompa i circumstància el 28 d'octubre del 1848; pocs mesos després sen va anar en orris per una riuada el pont de fusta del Besòs, la primera revenja registrada de la natura.

En un segle i mig el paisatge ha canviat força, la via del tren ja no barra les barques dels pescadors de mitjans el segle XIX, ara el ferrocarril dona servei a unes comarques que freguen el milió de persones fixes, a més cal contar-hi varis milions de turistes a l'any, molts d'ells també usuaris del ferrocarril, però el tren ha canviat més aviat poc, en els darrers cent anys tan sols s'han construït vuit quilòmetres de via doble, a partir d'Arenys segueix sent la traça original de via única malgrat que hi han de passar més de cent deu trens cada dia, el que implica que a les hores punta han de creuar a totes les estacions, això fa que entre Arenys i Blanes els trens estan més estona parats que en marxa, i que el servei que es dona estigui a les antípodes de les necessitats i

possibilitats actuals.

¿Però tan difícil és acabar de fer els 22 km de via doble que falten entre Arenys i Blanes, quan es fan centenars de quilometres d'AVE a l'any?, doncs sí, i en aquest cas no tenim el recurs de donar, com sempre, la culpa a això que en diem "Madrid"; és més, si fos per la Renfe la via doble ja faria molts anys que estaria enllestida, però aquí és el "Territori" qui juga en contra del ferrocarril, ja que resulta que tothom la vol la doble via, però ningú pel seu "hortet"; a "Madrid" s'en cansen aviat de les batusses de "**los catalanes que nunca se ponen de acuerdo**" i ràpidament deriven les partides pressupostaries cap a altres indrets, tot fent ponts i túnels d'AVE que possiblement mai veuran passar un tren.

Massa sovint els interessos particulars d'alguns edils dedicats a l'industria turística han passat per davant del interès general de la població, molts han fet bandera de que el tren s'ha de treure a qualsevol preu de la línia de la costa, i posen tots els inconvenients possibles a qualsevol possibilitat de millora, tot exigint traçats complicats i caríssims impossibles d'assumir. Com anècdota esperpèntica comentaren que fa anys un Conseller d'obres públiques de la Generalitat, va demanar públicament que es traguessin els pals de les catenàries, que sembla li feien lleig, i s'electrificà amb tercer carril perquè així ho havia vist amb l'Eurostar a la Gran Bretanya, hi aquest personatge era el Conseller del ram!!

Tenim l'esperança de que d'aquí poc aquestes coses les haurem de resoldre nosaltres i ja no podrem esmentar més el mot "Madrid", aleshores vindrà l'hora de la veritat, d'enfrontar-se i resoldre els problemes reals. ¿Què ha de tenir més prioritat, els interessos del sector turístic, els dels especuladors immobiliaris, els dels pseudoecologistes que fan protegir tota mala herba que creix a la platja, o la mobilitat i el benestar de la població que viatja en tren?

Arribarà el moment que s'haurà de consultar tot això, però és imprescindible conèixer el parer dels viatgers, i que se'ls pregunti si volen viatjar gaudint de les sortides de sol, i de les mil llums del mar, o anar per sota terra com el talps. Més de cent mil persones cada dia també tenen dret a decidir com volen viatjar.

La imatge.

Un enquadrament preciós i vigorós fet per una persona de gust, tament com si fos una tela. A segon terme el tren dona força i moviment, i al davant l'escorç del llagut confereix una plasticitat perfecte, mentre que la dona que sorgeix les xarxes ens torna a la realitat i ens diu que el que s'ha impressionat és de veritat i ningú s'ho ha inventat.

Veiem algunes coses que ens són familiars, el tren va remolcat per una de les "altres alemanes" la núm. 463 de MZA arrenca amb força, direcció Barcelona, el vapor saturat condensa de seguida, es veu que fa fred per ser a la costa. El llagut, l'eina de treball de varies famílies, conserva la vela llatina, però ja porta hèlix i va equipat amb motor, amb tota seguretat un semi-diesel de petar sincopat que durant anys i panys han configurat el paisatge acústic de la nostra costa. La dona, que va per feina, és protagonista d'una activitat encara no desapareguda del tot, sorgir les xarxes malmeses. És una de les moltes dones del mar, pendent sempre de la llar, la família, l'hort i les xarxes i amb el neguit sempre de que una llevantada maldestre li prengui tot.

Per acabar ensumem totes les olors del mar i del carbó dolent que reservaven per les màquines petites, però per sobre de tot veiem que domina la de la brea fresca del recent calafatejat del llagut.

Còpia al bromur d'argent, d'autor desconegut però que se suposa local i de principis del segle XX, propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilaginés)