

## extensió via 4

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

Agost - Setembre 2015 - Núm. 195

### JUNTA DIRECTIVA

El dia 11 de juliol es va fer una reunió de la Junta Directiva en que es van tractar els següents temes i acords:

- Actualitzar la llista de socis amb altes i baixes.
- Confeccionar la llista oficial de les claus de l'Entitat lliurades a socis.
- Estat econòmic de l'Associació.
- Proposta de modificació d'un punt del reglament de circulació.
- Posar la propera XXIII Nit del Tren el dia 18 de juny de 2016.
- Proposta de com actuar en les circulacions del grups que ho demanen d'una manera particular els dissabtes.
- Anar endavant per solucionar l'assegurança del material mòbil que està dipositat a l'Entitat.

### CEMFES

Els amics de l'associació de Sabadell ens comuniquen la seva 17<sup>ena</sup> diada del tren. Els que vulguin anar i participar en la festa poden inscriure's al seu correu electrònic [cemfes@cemfes.org](mailto:cemfes@cemfes.org).

**XVII Diada del Tren**  
Ferrocarril del Parc de Catalunya  
Av. Andreu Mir, Sabadell (Barcelona)  
**5 i 6 de Setembre**  
Obert al públic:  
11h a 14h / 17h a 21h  
Dissabte 5 de 19 a 19:30  
acte institucional  
Servei nocturn  
a partir de les 23:30h  
Servei especial festa major:  
Dilluns 7 de 11h a 14h / 17h a 21h

Organitza  
CENTRE MODELISMIC FERROVIARI SABADELL  
<http://www.cemfes.org>  
Col·laboren  
Ajuntament de Sabadell  
FERROCARRIL DEL PARC DE CATALUNYA

### OPINIÓ

Hem llegit a la Vanguardia del passat 16 de juny "França veta l'herbicida més utilitzat".

Sembla que ara han comprovat que és perniciosos per a la salut i per això han estat contundents, l'han prohibit.

Però ... aquesta prohibició no afectarà al món agrícola que consumeix un 90% dels pesticides que s'utilitzen a França.

Bé, fins fa poc, nosaltres el fèiem servir per eliminar les herbes no procedents de la via, i a partir d'ara ens haurem d'assessorar per experts de com fer-ho. De segur que trobarem la bona solució. Està bé que els governs facin lleis per millorar la convivència dels ciutadans i es controlin els productes per millorar la salut dels ciutadans i no empitjorar la ja deteriorada natura, però d'aquest cas francès què en penseu?.

Posarem uns punts suspensius ...

STdP-10

### VACANCES

Com cada any informem a tots els nostres socis i simpatitzants que el Tren de Palau romandrà tancat per vacances del 26 de juliol al 29 d'agost. Desitgem a tots que passeu unes bones vacances d'estiu. Ens tornarem a veure amb les forces renovades.



Tren turístic Stoomtram a Nederland.

### TRENS PER REVIURE

#### Línia Tortosa - la Cava

El tren de Tortosa a la Cava, també conegut com lo Carrilet de la Cava o Carrilet del Delta de l'Ebre, era un tren que unia les poblacions de Tortosa i la Cava. Va ser construït i explotat per la companyia Ferrocarrils Econòmics (FESA). Aquest es va constituir el 1924 i dos anys més tard va inaugurar el ferrocarril entre Tortosa i Amposta i el 1927 entre Amposta i la Cava

Era una línia de 27 quilòmetres de longitud en ample de via mètric. La línia de Tortosa a La Cava (actualment en el municipi de Deltebre) fou una iniciativa local promoguda per la societat Ferrocarrils Econòmics SA (FESA) i finançada pel Banc de Tortosa. La concessió va ser aprovada per les Corts el 23 d'octubre de l'any 1924, amb l'objectiu de transportar l'arròs que es conreava al delta fins a la capital del Baix Ebre.

L'11 d'agost de l'any 1926 va ser inaugurat el primer tram d'aquesta línia, que anava des de Tortosa fins a Amposta passant per Soldevila i Campredó. El 1927 s'enllestí la prolongació fins a La Cava, amb un recorregut total de 26 quilòmetres. Part del material rodant inicial (deu vagons de passatgers i dues màquines) van ser adquirits a la Companyia de Tramvies i Ferrocarrils de València. Amb rapidesa, el tren reemplaçà les barques que pujaven l'arròs del Delta fins a Tortosa i precipità la fi del vaporet Anita que, des del 1915, feia la línia del riu. Als anys 30, la línia funcionava a ple rendiment, i la companyia fins i tot va haver de comprar més màquines i cotxes per poder abastar tota la demanda, tant de passatgers com de mercaderies; va arribar un moment en què no hi havia prou maquinària per satisfer el transport.

Durant la Guerra Civil la línia fou col·lectivitzada per la CNT i la UGT. Acabada aquesta, calgueren uns deu anys de reparacions per assolir el nivell de servei prebèl·lic. Passat un ressorgiment inicial de la demanda, als anys 50 la competència del transport per carretera inicià el declivi de la companyia.

La interrupció de les subvencions de l'Estat el 1963 precipità que FESA renunciés a la concessió i que aquesta fos traspasada a l'empresa estatal Feve l'1 de març del 1964. El carrilet va fer el seu últim trajecte de la Cava a Tortosa el 31 de desembre de 1967 i Feve clausurà definitivament la línia el 1968.

Una de les màquines originals ha estat exposada (com a monument) al parc de Teodor González de Tortosa durant anys, fins que el 2014 fou retirada per restaurar-la i trobar-li una nova ubicació. El 2011 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i l'Associació d'Amics del Carrilet del Delta de l'Ebre van acordar restaurar un tram entre Jesús i Maria amb la Cava.



## IMATGE DEL MES



### De fires i trens de la bruixa.

L'estiu és temps de Festes Majors i fires, i a tota fira que tingui una mica de cara i ulls no li falta mai el tren de la bruixa. Segurament és una de les atraccions més antigues que hi ha, molt abans de que els progressos de la pneumàtica i la hidràulica aconseguissin construir atraccions atrevides i sorprenents dins d'uns paràmetres de seguretat acceptables. El que potser no es tant conegut és que els orígens del ferrocarril tenen molt a veure amb els trens de la bruixa actuals, i per conèixer això ens hem de remuntar més de dos segles enrere, a l'any 1808 el mateix any que segons la mitificació i mistificació patriòtica oficial espanyola començava la denominada Guerra de la Independència, més coneguda a casa nostra com la Guerra del Francès.

Així mentre aquí es feia la guerra a cops de roc contra els francesos i es fugia esparverit de les de les famèliques tropes autòctones que es nodrien del saqueig per sobreviure, a Londres un enginyer visionari i incomprès muntava la primera instal·lació ferroviària oberta al públic.

Richard Trevithick (1771-1833) fill d'enginyer i enginyer de mines, va començar a construir ginys de vapor l'any 1801, James Watt reconegut com a l'inventor de la màquina de vapor, el va considerar un heretge i un insensat perillós per utilitzar vapor a alta pressió (vapor fort) als seus ginys, realment 145 psi, aproximadament 10kg/cm<sup>2</sup>, era una pressió molt atrevida per les construccions i materials de l'època, però gràcies a això Trevithick té la glòria d'haver inaugurat l'era del vapor com a força motriu útil i eficaç. Va construir un locomòbil i varies locomotores ferroviàries, però els carrils no suportaven el pes de les màquines i es trencaven, va patir incomprensió i molts fracassos i finalment va morir a la misèria.

De les màquines que va construir ens interessa particularment l'anomenada « Catch me who can » (Atrapa'm si pots), un giny de dos eixos (1-1-0) construït al 1808 que agafava la velocitat de 19 km/h. Es va muntar en una via circular a les afores de Londres a un lloc anomenat Euston Square, convenientment tancat per una alta tanca de fusta, a la màquina si va enganxar un carruatge on s'hi podien enquibir varies persones que després de pagar un xiling (una fortuna per l'època) gaudien d'un viatge al futur a velocitats insospitades, tal com ara podria ser un viatge en una nau espacial. De cop acabava de néixer el ferrocarril, la taquilla i el tren de la bruixa.

### La imatge.-

Un clàssic de les fires, el tren de bruixa, una instal·lació pseudo-ferroviària on una locomotora imponent d'aspecte fantàstic arrossega uns vagons tipus "compendium" a velocitats vertiginoses per una via circular, tot entrant i sortint d'un túnel on hi passen tot tipus de sorpreses i ensurts.

L'estrella de la funció és la bruixa que va repartint cops d'escombra a tort i a dret i la xerinxola que fa la quitxalla i les seves mares que, si estan de bon veure, sovint reben més cops d'escombra dels habituals.

Però de trens de la bruixa i de fantasmes n'hi ha molts més que els que corren per les fires, de fet el País en va ple des de fa molts anys, hi posarem alguns exemples:

### Un d'antic:

El tren "Pinxo" de Banyoles, una atzagaiada feta als anys vint en plena disbauxa d'obres públiques de la Dictadura de Primo de Rivera. Es munta a cuita corrents un ferrocarril per la carretera, on ja hi feien servei autos de línia moderns, s'aprofiten els carrils vells del Tren Gran (MZA) i no es gasta en quasi res. Malgrat ser un territori planer la via té gradients de fins 44 mm/m, i els automotors experimentals Krupp-Quintana fracassen al no poder superar aquestes rampes, al final van amb les màquines de vapor petites 0-2-0T Orenstein & Koppel que amb prou feines podien arrossegar un vagó i havien de pujar els trens a trossos. Com sempre el negoci el varen fer els constructors venent gat per llebre i el que l'explotació fos un desastre no va importar mai ningú.

### Un d'actual:

TP ferro, el que havia de ser el "súmmum" del ferrocarril del futur i la solució de totes les mancances d'infraestructures a Casa Nostra ha presentat concurs de creditors, és a dir se n'ha anat en orris. Fa poc alguns s'omplien la boca de que una cosa tan bona com el túnel del Pertús no es podia deixar en mans públiques i havia de ser privada per tal de guanyar bons calerons amb els peatges, però, ai las!, no hi passen prous trens i el negoci no rutlla. Si aquest negoci considerat estrella no rutlla, com seran tots el altres AVE's!

Recordem que TP ferro ha rebut les subvencions pertinents per la construcció de la línia Figueres-el Soler, que endemés s'ha beneficiat d'un lucre cessant per la demora en la construcció de la resta de la línia a càrrec del Ministeri de Foment, que va donar preferència a d'altres línies molt menys importants i no subjectes a cap penalització, i ara que els comptes no surten passen la pilota a l'Estat que haurà de pagar interessos i penalitzacions als Bancs creditors. I encara queden rucs partidaris de les privatitzacions d'infraestructures!

### Un de futur:

El túnel de Pajares, una obra faraònica equiparable al canal de Suez o de Panamà, injustificable i que no servirà per a res, dos túnels de més 26 km. cadascun, de moment s'hi porta abocat el doble del pressupostat (3.500 M contra 1.800M), sis anys de retard i sense previsió de posta en servei. Una de les galeries ha ensorrat varis aqüífers de la vall de Huerma (Astúries), una catàstrofe mediambiental i la inutilitat del túnel per molt temps, l'altre l'intenten segellar com poden. Hi ha hagut accidents laborals greus amb massa víctimes mortals, i també lesionats per inhalació de gasos no aclarides, però preocupants ja que és una zona carbonífera on hi poden haver bosses de grisú. El més greu és que la Renfe ja va desestimar aquesta obra com a no rendible als anys vuitanta, abans de la reconversió industrial que ha acabat amb la mineria i la siderúrgia asturiana, i ara el tràfic de mercaderies és ínfim comparat amb aquell temps. Tot plegat un tren de bruixa de luxe a pagar entre tots.

Ens quedem amb la imatge del tren de la bruixa autèntic de la fira de Premià de Mar d'enguany, aquí els cops d'escombra i els clatellots els veiem a venir i sabem perfectament que costen tres euros per viatge, mentre l'olor d'oli refregit de la xurreria ho envaeix tot.

*Arxiu digital propietat del FIVV (fons d'imatge Valero Vilaginés).*