

TREN DE PALAU - ASSOCIACIÓ CULTURAL D'AMICS DEL FERROCARRIL

Seu Social: Casal de Cultura "Can Cortès", C/ Reial, 56 - 08184 - Palau-solità i Plegamans - Barcelona - Centre d'activitats: instal·lacions Tren de Palau - Parc de l'Hostal del Fum - P.I. Riera de Caldes

extensió via 4

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

Desembre 2015 - Núm. 198

FELICITACIÓ DE NADAL

Junt amb aquest full de desembre, rebreu com de costum la felicitació de Nadal, una imatge del desembre de l'any 2013, van ser uns dies en que va nevar.

Un petit homenatge a aquest petit monument que vàrem fer els socis del Tren de Palau liderats per en Jordi Marin. Es tracta d'un perfil de la locomotora Palau que va circular per el tren de Mollet a Caldes. La de veritat no la podem gaudir però amb això que vàrem fer ens la fa recordar.

Moltes Felicitats a tots !!!



LA TARDOR

Com aquell qui diu ens ha arribat la tardor al Tren de Palau.

Els paisatges canvien i les fulles cauen dels arbres fent tot plegat un canvi de paisatge en que podrem trobar de nou aquelles imatges de fum i vapor tan espectaculars.

Aproveiteu per fer les vostres fotografies els dies en que funciona la màquina de vapor al Parc de l'Hostal del Fum, l'espectacle be val la pena.

I arriba l'època en que el parc ja es buida de gent. Les taules que sempre solen estar plenes de canalla, ara es veuen buides i al parc es percep una tranquil·litat i solitud.



JUNTA DIRECTIVA

El dia 28 s'ha fet una Reunió de Junta Directiva en la que s'ha parlat de diversos temes que afecten a la nostra Associació.

Donar d'alta a un soci.

Aprovar la compra de carbó d'antracita per la màquina de vapor.

Aprovar la construcció per part del soci Jordi Gill d'una locomotora elèctrica del tipus E-LOC "AGA".

Es convoca l'Assemblea General de Socis per el dia 12 de març de l'any vinent.

S'estudiarà recol·locar el material que no fem servir

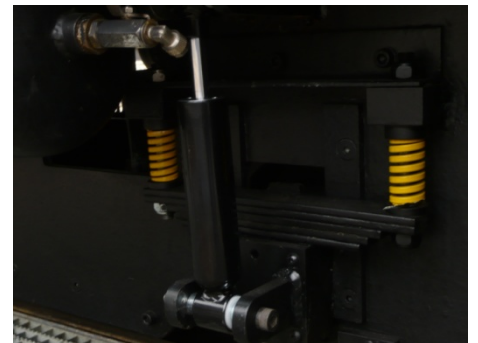
S'estudien una sèrie de notes i puntualitzacions que hem rebut per part de varis socis, per modificar o aclarir varis punts del Reglament de Règim Intern.

AMORTIDORS

Uns quans amortidors que s'han deteriorat els hem hagut de canviar, comprant-ne de nous.

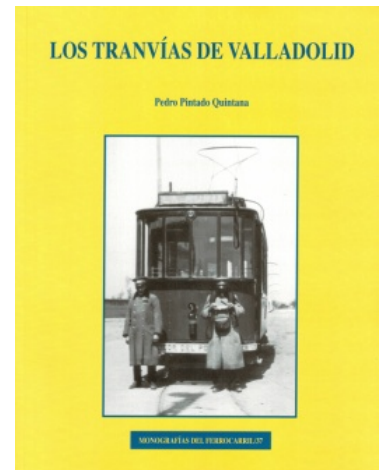
Com tantes coses els nous han estat modificats pel fabricant i no ens han encaixat al lloc dels vells.

Hem fet una modificació incorporant-ne una ròtula per poder fer millor la feina que s'espera del aparell.



Els nous amortidors ja instal·lats a la locomotora.

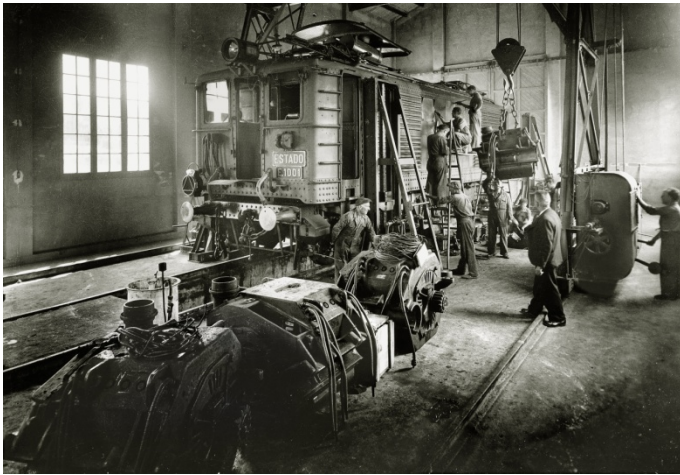
BIBLIOTECA



Hem rebut del nostre soci Lluís Prieto aquest llibre de la sèrie "Monografías del Ferrocarril" amb el nº 37 escrit per Pedro Pintado i editat per en Lluís Prieto.

En aquest cas explica la història dels tramvies de la ciutat de Valladolid fent una descripció de la creació de la línia fins la competència dels bus i a la seva fi.

Disposa d'onze annexos, algú força curiosos com és el Reglamento para el servicio de conductores y cobradores. 127 pàgines d'un alt interès.



De FOTÒGRAFS i FOTOGRAFIES

El passat 17 de novembre ens va deixar en Francesc Ribera i Colomer a la respectable edat de 103 anys, Fotògraf, amb majúscules, fill i net de fotògrafs i ferroviari emèrit que coneixia tots el racons de la 4a i la 5a zona de la Renfe. El seu pare, en Jaume Ribera i Llopis, ja havia estat fotògraf de la Xarxa Catalana de la companyia MZA, i amb ell va començar de ben jove a fer-li d'ajudant, carretejant la pesada càmera de plaques de vidre amunt i avall per les vies i estacions de Catalunya i l'Aragó.

Al voltant de 6000 fotografies conformen l'arxiu del Servei Elèctric de la 5ª zona fetes entre el anys quaranta i vuitanta, la majoria són contactes d'altíssima qualitat de plaques de vidre de 13x18 cm fetes per en Francesc Ribera. La sort ha permès que aquest tresor gràfic es conservés íntegre a les oficines d'Instal·lacions Fixes de la Renfe fins els anys noranta, quan varen ser alienades per la Universitat Pompeu Fabra; aleshores van passar a mans del Museu del Ferrocarril de Catalunya, que n'ha tingut cura i l'ha donat a conèixer amb una exposició i editant-ne un llibre signat per Rafa Salvador, d'aquesta manera es fa justícia a l'autoria d'aquestes imatges, moltes d'elles reproduïdes en varies publicacions, però sense esmentar, o fent-ho erròniament, qui n'era l'autor de les mateixes. La col·lecció té un doble valor, d'una banda és un dels pocs arxius d'imatges ferroviàries conservat íntegrament, ja que molts altres o s'han dispersat, o s'han llençat simplement a les escombraries, sense donar-hi cap valor; d'altra és la gran qualitat de les imatges apreciable per la seva alta definició, per l'equilibrada densitat de tons i matisos i sobretot, per l'alta estabilitat del positivat que fa que no s'envelleixin ni es degradin amb el pas del temps. Gran part d'aquest secret estava amb la utilització de fórmules i productes propis, en uns temps on els productes comercials eren escassos, cars, i de no massa qualitat.

Avui dia que tot tipus de ginys més o menys estrambòtics, registren imatges, em resisteixo a dir-ne fotografies, sense volta ni solta i que, al cap de poc acabaran desapareixent davant el més minin incident informàtic, o simplement per desídia; cal reivindicar el que era fer una foto com les que feien els Ribera. La càmera de plaques de 13x18 cm era un artefacte de més de 12 kg de pes, sense incloure el tripode, les plaques de vidre no eren un bé inescotable com ara les targetes de memòria, per tant la presa d'imatge havia de ser única, no es podia esguerrar res, ni enquadrament, ni diafragma ni exposició, tampoc al revelar-ho, i moltes vegades eren encàrrecs urgents que es necessitaven per l'endemà, i això vol dir que després d'una excursió de moltes hores calia passar la nit al laboratori per tal de tenir-ho tot llest. Cal dir que moltes d'aquestes fotos servien com a eines

de treball per tal de fer-se una idea de què passava i prendre les decisions corresponents, per part de persones que no podien desplaçar-se al lloc dels fets.

De les moltes imatges ferroviàries d'en Francesc Ribera n'he triat una per comentar, que malgrat ser molt coneguda i haver estat publicada varies vegades, crec que mai s'ha explicat degudament.

Estem al taller de Ripoll, una petita nau que es va fer als anys vint per fer el manteniment de les màquines 1000 del transpirinenc, i on tot estava fet a mida d'aquestes màquines, a vegades s'hi feien reparacions a les UT 800 i més de la meitat es quedava a fora. La datació és cap als anys cinquanta, probablement a l'any 1954.

Ribera, òbviament, treballava per encàrrec, i aquí l'encàrrec sembla que seria mostrar l'activitat productiva d'aquest taller amb la finalitat que fos, però Ribera no es limita a fer una fotografia, surt l'artista i fa una composició coral plena d'acció i plasticitat.

L'escenari és inhòspit dins d'una nau mal il·luminada i amb contrallums acusats, sense el recurs de la il·luminació artificial, la suavitat de les ombres ens ho demostra.

La protagonista principal és la màquina 1001 del "Estado" que encara no va retolada de Renfe malgrat haver transcorregut tretze anys des del canvi de Companyia, se'ns presenta amb el seu estat original de quan anava 1500 v, i li estan fent una gran intervenció o "levante" amb l'argot ferroviari.

De personatges en surten deu, segurament la totalitat de la plantilla del taller; d'esquena i amb jaqueta hi ha el cap de tallers amb actitud de manar, possiblement es tracta del Sr. Llorca, un senyor que tenia fama de saber de memòria tots els cargols i cables de les "mil" i que sembla manava molt, la resta tots fan alguna cosa i cap mira la càmera, destaquen un "elèctric" que observa atentament el cablejat del motor suspès mentre fuma una "catximba" de vell llop de mar, un altre fa com que fa anar la comanda del pont grua, quan s'hauria d'estar quiet perquè n'hi ha un altre a sota mirant, i són sensacionals els dos pintors enfilats sobre un tauló blincat, que posaria els pels de punta a qualsevol tècnic de prevenció de riscos laborals actual.

L'escena reflecteix molt bé la indumentària i l'ambient d'un taller de l'època, però hi ha unes quantes trampes que no poden enganyar a un entès; els quatre motors de tracció estan desmuntats i la màquina està recolzada sobre els bogies desproveïts dels motors, per tant no té cap sentit elevar un motor que no es pot muntar enlloc, és evident que ho varen fer per fer la foto, tampoc és versemblant com estan pintant els dos pintors fent-se nosa l'un a l'altre; però sembla que l'objectiu de la imatge és que hi sortissin tots, i tots fent el seu ofici, i això s'aconsegueix rotundament. Ribera supera amb aquesta obra una foto purament industrial convertint-la amb una obra d'art tota plena de vida.

I per mi, parlar d'en Ribera no és tant sols parlar del mestre fotògraf, sinó d'un dels millors amics del meu pare, amb qui va compartir moltes feines de reconstrucció de monuments artístics. De tota la família en tinc molts bons records, els records de la infantesa passada a la Costa Brava, quan els horts acabaven a la mateixa platja i les pinedes lliures penjaven sobre el mar.

I d'en Ribera recordaré sempre com amb cents anys complerts encara se li il·luminaven els ulls quan li parlava de trens, i la il·lusió que a mi en feia quan m'enviaven al seu taller a fer algun encàrrec, i m'ensenyava la caixa de fotos amb la col·lecció de les màquines de la Renfe, mentre m'explicava quina era cada una d'elles, destacant per sobre de tot la superba "Confederada", i l'olor del àcid acètic que ho impregnava tot.

Còpia al bromur d'argent, no original, de l'estudi Ribera, tractada digitalment, en poder del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilaginés).