

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

Febrer 2016 - Núm. 200

I HEM ARRIBAT AL 200

Aquest número que teniu a les mans és el 200. Després de 18 anys de publicació ja hem arribat fins aquí. Qui ho hauria de dir.

El mes de gener de l'any 1998 es va publicar per primera vegada la Ev4 abreviació de "extensió de la via 4".

A la paret de la via 4 de les cotxeres hi teníem un panell de avisos i com no tothom venia al tren, volíem informar d'una manera senzilla a tots els socis de les activitats que fèiem; petites coses i anècdotes que passaven durant les activitats que fèiem al tren.

A manera de record hem posat les primeres informacions que es van publicar al número 1.

TRACTOR DE NÚRIA

Està força avançat el muntatge de la locomotora del soci en Manuel Fuentes. La decoració externa presentarà l'aspecte de la màquina diesel del cremallera de Núria. Actualment s'està fent el cablejat elèctric i pneumàtic. En fase de proves, ja ha circulat a plena satisfacció, i destaca la gran comoditat per al conductor, donada per l'amplitud interior de la cabina.

Aquesta va ser la primera informació sobre la construcció d'una de les locomotores que han fet servei durant aquest anys.

CONSERVACIÓ DE VIA

De mica en mica, un tros cada dissabte, s'està procedint al manteniment i millora de la via. Actualment s'ha treballat en la zona coneguda com "el pas dels ànecs", es a dir: la recta que hi ha entre la trinxera i el primer pas a nivell, a la secció 3, entre El Pi Gran i El Clot-Mirador. S'ha augmentat la capa de balast rectificat l'alineació vertical de la via i corregint els petits defectes horitzontals provocats per l'estesa d'una fibra òptica de la CTNE, el pas de camions i maquinaria, i el trànsit dels ramats de bous. Es preveu també consolidar el llit de balast amb uns murs laterals que actuïn de contenidors evitant que s'escampi. Per a fer aquest sistema de contenció hi ha varies formes. Qui tingui idees pròpies que les presentí, però totalment resoltes, amb el seu pressupost i logística efectivament valorats, i amb la disposició de fer se'n càrrec del tema.

Els cotxes que es van construir per l'associació, van prestar bogies diamant que posteriorment van ser canviats per els ride-control que porten avui dia.

BOGIES PER ALS COMPENDIUM

Seguint amb el programa COMPENDIUM, el cotxe 804 ha rebut els seus bogies definitius. Aquests són del tipus DIAMOND SEMI-INTEGRAL RIDE CONTROL, dissenyats a Tren de Palau. Ara cal fer el cablejat elèctric i pneumàtic per a deixar-lo acabat del tot. Els altres tres cotxes de la sèrie 800, (801,802 i 803) aniran rebent aquests equips al ritme que ho permeti l'economia de l'entitat.

Volem donar les mes expressives gràcies als que ho han fet possible, i en especial en Jordi Marin responsable de la edició dels 177 primers Ev4, que ens ha anat enviant amb exquisida puntualitat.

ASSEMBLEA

L'Assemblea General Ordinària de Socis, aquest any, es celebrarà el dia 12 de març a les 10:30 en primera convocatòria i a les 11:00 en segona convocatòria a la nostra seu social, a Can Cortès, per reunir-se en caràcter ordinari constituint l'Assemblea General que tractarà el següent ordre del dia:

- Lectura i aprovació de l'acta de l'Assemblea anterior.
- Lectura i aprovació de la memòria anual d'activitats de l'any 2015.
- Examen i aprovació de l'estat de comptes de l'exercici econòmic de l'any 2015.
- Examen i aprovació del pressupost econòmic per l'any 2016.
- Examen i aprovació del Reglament de Règim Intern.
- Examen i aprovació del Reglament de circulació.
- Aclariments i preguntes sobre qualsevol tema propi de l'Associació.

Junt a la recepció de la EV4, trobareu la convocatòria personal d'assistència, la delegació de vot i la documentació necessària.



Imatge de l'assemblea de l'any 2015

Després de la Assemblea farem un dinar de germanor, els Interessats, contacteu amb Lluís Fernández al telèfon 620225560

ARQUEOLOGIA

Davant d'un centre de jardineria a l'entrada de Caldes també es pot veure un pont que avui és més aviat un clavegueró. És el Torrent Sec de les Arenes. S'observa perfectament l'estil de la construcció de la companyia.

Entre Caldes i Palau n'hi ha un lloc anomenat Bosc Gran. Si us hi acosteu trobareu una casa enrunada, un antic restaurant, i sota la carretera hi veureu un pont que també modificat amb amplada conserva tota la seva magnitud i flaira de la construcció del Calderí. Construït amb maons suporta el trànsit rodat de la comarcal. Vell però valent.



L'antic pont al bosc gran.

UT 443 EL PLATANITO

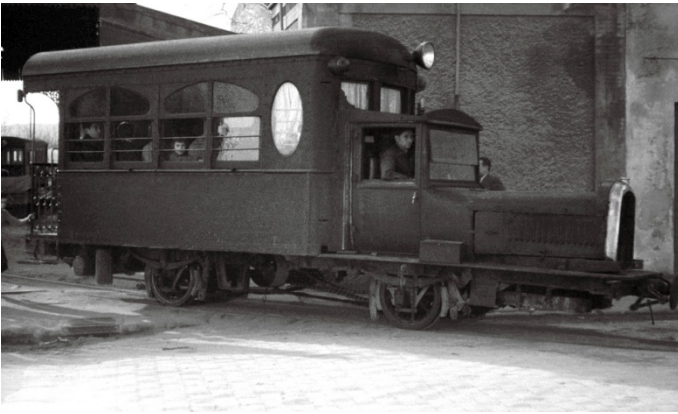
Aquest any es compleixen 40 anys de la posada en funcionament de la UT443 i l'Associació de Amigos del FC "El Platanito" aquest any realitzarà una exposició sobre la UT443 anomenat "el platanito". Ens demanen que fem extensió a tots els socis i amics que col·laborem amb la cessió de material gràfic per dita exposició.



FCAF

El calendari d'activitats per l'any 2016 el podeu consultar a la web de la FCAF. Es va modificant a mida que les diferents associacions les comuniquen.

IMATGE DEL MES



Un FRANKENSTEIN a la COSTA BRAVA.

Si hi ha un tren amb una història farcida d'atzagaiades i fatalitats a casa nostra, aquest és el tren de Palamós. En bona llei li corresponia ser un tren com cal, perquè el port de Palamós i la indústria tapera de la comarca ho justificaven de ple, però a aquestes contradicció no arribaven ni les ajudes, ni les subvencions de l'Estat, i les forces locals es van haver d'espavilar i gratar la butxaca, si no volien estar-se tota la vida viatjant i transportant amb tartanes i carros per carreteres infectes. Van fer el que varen poder, un trenet mal fet, lent i esquitit, que malgrat tot va fer bon servei durant força anys. El negoci, per això, no rutllava gaire, i la empresa va tenir cinc propietaris al llarg de la seva història.

A Josep Pla, que no necessita presentació, el tren li passava per davant de casa, al llarg de la seva obra li dedica bastants planes, quasi mai amables; veiem què en pensa dels directius belgues, que varen ser els segons propietaris de la línia, quan varen fer figa els primers:

Una temporada fou explotat per una companyia belga, que nomenà director monsieur Destrebecks i xef d'obres monsieur Jean Matabiau, que tots hem conegut amb el nom de "mussiú" Jan. El director era un belga alt i prim, ros, nerviós, agitat, amb una barbeta de cabra, que dirigia el negoci transportant una permanent borratxera frenètica. En canvi, "mussiú" Jan era un borratxo tranquil i posat; era un home petit, rodó, vermell, atapeït, fumador de pipa, que només parlava amb signes. "Mussiú" Jan creà un cafè a Palafrugell, al costat de l'estació, en el qual no vaig veure mai cap més client fora d'ell.

Més endavant ens explica com anava la cosa després de la guerra civil, quan va passar a mans de l'Estat:

Avui el tren és de l'Estat i produeix un dèficit molt apreciable. De fet és un establiment de beneficència: serveix perquè els pobres de solemnitat puguin viatjar pel país a preu de taxa, així com algunes mercaderies. Hi ha gent que aspira a millorar aquest tren. Valga'm Déu! És inexplicable la tendència que tenen alguns mals negocis a fer-se perllongats, immortals i eterns.

Josep Pla, "El meu poble" Edicions Destino 1981

En Pla, que no fa pas mèrits per ser dels Amics del Ferrocarril, s'oblida (deliberadament?) de que capellans, frares i monges, i militars i funcionaris, viatjaven, en aquells temps, quasi de gorra per tot arreu. La modernització que tant temia Pla, no va arribar mai, ja prou se'n van encarregar els seus amics de Madrid.

Trenta anys més tard, a l'any 1926, es va construir una paròdia de ferrocarril que anava de Girona a Banyoles, enllaçant amb el tren de Palamós al Pont Major de Sarrià de Ter. El varen fer uns quants espavilats fent servir el carril vell del Tren Gran (MZA), i tirant la via per la mateixa carretera, sense tenir en compte rampes, pendents, ni els radis de les corbes; el resultat fou que en un terreny planer la traça tenia gradients de més de quaranta mil·lèsimes en els dos sentits de marxa, el que feia impossible una explotació sensata i

coherent. Per inaugurar aquesta línia es varen encarregar uns automotors de disseny inèdit i construcció sorprenent a la firma alemanya Krupp; aquesta important empresa no era especialista en material ferroviari, ho era amb canons com el "Gran Berta" i coses així, però el tractat de Versalles de l'any 1918 impedia armar-se als alemanys, i es van haver de posar a fer altres coses, com ara trens.

Van ser uns vehicles molt avançats per la seva època, possiblement experimentals; es tractava de tres automotors amb dos motors de benzol cada un, que donaven més de 200 Cv de potència per cotxe, la transmissió era amb caixes de canvi sincronitzades que funcionaven mitjançant una servocomanda elèctropneumàtica, un sistema semblant al emprat en els coneguts ferrobussos Uerdingen dels anys cinquanta; els va carrossar l'empresa Quintana de Barcelona inspirant-se amb el suburbans nord americans, feien molta patxoca perquè s'assemblaven als cotxes 300 del FC de Sarrià però, no varen funcionar.

Fins hi tot s'hi desplaçaren tècnics alemanys, que tampoc se'n van sortir, no coneixem bé les causes exactes del fracàs, perquè la informació es poc precisa i no està documentada; en tot cas, el més versemblant és que sent dissenyats per un ferrocarril de perfil normal, no poguessin fer front a les fortes rampes a causa de l'elevat esforç de tracció i baix pes adherent, el que segurament provocaria avaries a les caixes de canvi i embragaments. Al cap de pocs mesos van ser retirats del servei i tornats els motors a la factoria.

El viatge dels britànics.-

A principis del 1936, poc abans de l'esclat de la guerra civil, uns britànics intrèpids viatgen a l'Espanya del Front Popular amb un Bentley convertible model 1933, un "buga" amb un motor de 3,5 l, que agafava els 150 km/h, i que es veia obligat a repostar a quasi totes les gasolineres, ben segur causava sensació allà on parés; no el tenia qualsevol, costava 1.500 lliures de l'època i només se'n van fer 1177 unitats. Van recórrer la costa mediterrània des del Pertús fins Gibraltar, i ens van deixar fotos, originals i sensacionals, començant per la duana de la Jonquera, la platja de Tossa o la gent de la plaça de Catalunya, i unes vistes úniques de l'autòdrom de Terramar a Sant Pere de Ribes, on el Bentley va fer unes quantes voltes d'exhibició sota la pluja. No saben qui són, ni l'objectiu del curios viatge, en tot cas no són més de dos, ja que el Bentley era un esportiu de dues places. Deixant anar la vena romàntica, he pensat que, fins i tot, podia arribar a tractar-se d'un viatge de noces de risc, d'aquests que només saben fer els anglesos.

També van parar a Palamós i ens van deixar la foto del mes.

La imatge.-

L'anotació diu simplement: "Palamós, the tram". L'engendre es podia haver escapat d'alguna rua de carnestoltes, però era un tren de veritat, fruit de la necessitat i l'enginy, i sorgit del fracàs dels automotors Krupp. Varen agafar una de les caixes Quintana, la varen tallar per la meitat, i sobre un xassís de vagó hi muntaren el tros d'automotor i la cabina i el motor d'un camió no identificat, i van engendrar un "Frankenstein" ferroviari. És l'automotor M3 del tren de Palamós, ni hagueren tres més, tots fets de fortuna i tots diferents. Semblava que no existia cap imatge d'aquest vehicle, perquè en Carles Salmerón a la seva documentadíssima obra sobre els carrilets catalans, l'esmenta, però no en publica cap imatge, ni dibuix, i si l'enyorat Carles no les va trobar, és que no n'hi havia. El (tren?) està a punt de sortir de Palamós per arribar on arribés, va més aviat atapeït de gent i el maquinista-xofer fa cara de no tenir-les totes; i els anglesos, mentre disparaven la càmera, posarien aquella cara que els hi cau tant bé: la d'haver-ho vist tot en el món.

Negatiu B/N Agfa de 35mm. datat l'any 1936 i processat digitalment, propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilaginés).