

extensió via 4

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

Maig 2016 - Núm. 203

JUNTA DIRECTIVA

El dia 30 d'abril s'ha fet una nova reunió de Junta Directiva en la que s'han tractat els següents temes:

- Lectura i aprovació de l'acta anterior.
- Altes i baixes de socis.
- Estat econòmic de l'entitat.
- Construcció de la Locomotora A2.
- La propera festa de la XXIII Nit del Tren.

A precís i preguntes es tracten diversos temes i sense més a tractar es tanca la reunió a les 10:30

El text complert s'exposarà a la sala polivalent els propers dies.

XXIII NIT DEL TREN

Aquest any celebrem la XXIII nit del tren, i com cada any farem circular els trens amb règim de portes obertes.

Per animar la festa contem amb la col·laboració de la coneguda banda de música Dixie "La Magnolia".

La festa la podem allargar fins que el cos ens aguanti o ens demani anar a dormir. Al matí del diumenge, amb els supervivents i els que s'hi apuntin es farà un esmorzar de xocolata amb xurros i si ens animem continuarem amb la circulació normal del diumenge.

El càtering del sopar el servirà la mateixa empresa de la festa anterior i el menú constarà de:

Primer plat:

- Farcellets de pasta fresca farcits de formatge i pera amb salsa de foie i tòfona.

Segon plat a escollir entre:

- Filet de llenguado desespinat amb graten de patata i verdura i salsa holandesa.

- Llom farcit de botifarra, prunes i pinyons amb salsa espanyola.

Postres:

- Pastís de xocolata amb taronja.

Cava, vi del Penedès i aigua, cafès i gotes.

El preu del sopar serà de 30 €

Per fer les reserves s'ha de trucar al nostre secretari Josep Guerrero al seu número de telèfon 647 937 481.

JA FA VINT ANYS

Ara fa vint anys les vies de la línia estaven posades i començàvem a posar detalls ferroviaris al conjunt de les instal·lacions.

Vam trobar unes travesses i les vam aprofitar per fer una andana prou llarga a l'estació de "Pont de Pedra".

Com que disposàvem de molta terra que trèiem d'altres llocs, vam completar l'andana amb un replà en tota l'allargada.

A la imatge es veu quasi tot igual que avui. Els arbres vint anys més grans



La brigada de via i obres acabant l'andana.

CFT

La Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril ens ha fet arribat la següent nota:

Us trameto la següent informació amb caràcter d'urgència. Aquest matí, a l'hora de plegar, entre 2/4 de 2 i les 2 de migdia, han robat del dipòsit de locomotores del nostre circuit de Vallparadís la locomotora Köf d'un dels nostres socis. Ningú ha vist res ni ha notat res sospitosos. Però qui hagi sigut, (ha pogut ser una sola persona, doncs es una locomotora força petita) ha sigut molt ràpid. Aquest mateix matí ha circulat pel nostre circuit, i pot ser que algú l'hagi vist i hagi esperat el moment propici per endur-se-la. Es evident que un material d'aquest tipus no pot circular enlloc més que en un circuit de 5 polzades, i es una peça única, doncs s'ha fet de manera totalment artesanal. No n'hi ha cap altre com aquesta.

Esteu alerta, els que teniu circuit de Vapor Viu per si la veieu.

Aquest mail s'ha fet arribar a la Federació Catalana, a les Associacions d'Amics del F.C., als circuits de Vapor Viu, i també s'ha penjat al Twitter, Facebook i d'altres xarxes socials. Els Mossos d'Esquadra també tenen aquesta informació, doncs s'ha presentat la corresponent denúncia.

Feu d'aquest correu la màxima difusió possible per evitar que aquesta locomotora arribi a males mans i torni el més aviat possible al nostre circuit.

Gràcies per la vostra atenció.

El secretari: Albert Carretero.



La petita meravella feta a escala.

Per sort ha estat trobada i després hem rebut el següent comunicat:

Benvolguts companys, amb aquestes ratlles vull agrair la col·laboració i difusió que hem tingut per part de totes les associacions i companys a títol personal en la recerca de la locomotora que el passat diumenge va desaparèixer del nostre circuit, que per bé de tots ja ha estat trobada.

Així doncs a tots **MOLTES GRACIES PER LA VOSTRA COL·LABORACIÓ**

Josep Miquel Bonet Morales

President del Club Ferroviari de Terrassa.

La notícia és prou greu perquè ens en fem ressò encara que estigui resolt el problema.

Al Tren de Palau estem molt contents, doncs sabem el que costa fer material ferroviari sigui de la mida que sigui.

FE D'ERRADES

A l'anterior número de la Ev4 vàrem cometre una errada. A la secció "ja fa vint anys" comentàvem que la caldera era de la locomotora "Berga", no és el cas doncs el nostre soci Ricard ens fa veure que realment era la locomotora "Monistrol" núm. 209 de FGC.

Preneu nota de la correcció. Gràcies Ricard.

IMATGE DEL MES

TRAMVIES PER LA DIAGONAL.

Volen, volem, posar tramvies per la Diagonal, no és la primera vegada, és la segona en pocs anys; la primera va acabar com el rosari de l'Aurora, perquè la relació de la ciutat, més ben dit de la gent de pes de la ciutat, amb els tramvies ha estat sovint tempestuosa. A Barcelona hi ha hagut tramvies en dos tongades, la primera durà quasi un segle i durant aquest segle foren part indissoluble de la ciutat, en lo bo i en lo



dolent; perquè tal com creixia la ciutat creixien els tramvies i sense ells la ciutat no hauria pogut funcionar. Amb 371 km de línies i 500 vehicles va arribar a ser una de les xarxes importants d'Europa, la segona de la Península, després de Lisboa. Malgrat les mancances de la postguerra es podia considerar una xarxa moderna i modernitzada, sobretot després de l'adquisició, de segona mà a Washington, de cent cotxes PCC comparables als més moderns de les xarxes europees del moment, en tot cas res a veure amb les andròmines que encara circulaven per moltes ciutats de la Península. Però les autoritats del Règim ja tenien decidit que la modernització del País no vindria de part dels tramvies, sinó dels autobusos fabricats a l'empresa estatal d'autocamions, que només tenien sortida al mercat autòcton o a països sense possibles del tercer món; d'aquesta manera les ciutats s'ompliren de camions carrossats amb més o menys seients i fortuna, que feien fum i ferum per tot arreu. El tramvia va patir, sobretot a Barcelona, una acarnissada campanya de desprestigi i menyspreu fins arribar a la vergonyosa nit de Sant Josep del 1971, on la "ciutat" celebrava l'onomàstica del persistent alcalde Porcioles amb la definitiva supressió del servei tramviari, mentre, una xusma farcida d'efluvis alcohòlics, encara no s'estilaven les herbes, destrossava els darrers vehicles en servei.

Durant dècades els defensors dels tramvies van, varem, ser uns personatges pintorescs, a qui es contemplava amb condescendència com a nostàlgics impenitents, fins que el tramvia es va a tornar a posar de moda. Així a València, a l'any 1994, es reconvertia l'antiga línia del trenet del Grao amb un tramvia urbà modern; va ser el primer tramvia modern de l'Estat, dels antics no en va sobreviure cap excepte els turístics, i a partir d'aquí va començar la febre del tramvia, qui no tenia tramvia no era ningú. Ni ha hagut de tots colors, d'autèntics disbarats com Vélez-Málaga o Jaen, que han costat molts diners per res, fins a èxits sorprenents com el de Zaragoza. En general el balanç és positiu, direm que molt positiu, els usuaris solen estar molt contents del servei i el valoren molt per sobre del autobús, on a molts llocs encara són camions carrossats.

A Barcelona la segona tongada de tramvies va començar l'any 2004 mig d'amagatots, com si fes por o vergonya que el tramvia arribés al cor de la ciutat, no sigui que algú ho veies. A Barcelona encara hi ha molta gent que brama contra el tramvia, sovint amb el mateixos tèmics del temps d'en Porcioles; que si entorpeix el trànsit, que si fa soroll, que si és car, normalment són els que no l'han d'agafar mai i en canvi porten els nens al col·legi amb els 4x4 del Paris-Dakar, fent-se seus els carrers estrets de la part alta de la ciutat. Ambdues línies Trambaix i Trambesós es van fer a mitges, preveient per a un futur més favorable enllaçar-les per la Diagonal. Quan al 2010 es va plantejar fer-ho es va ben embolicar la troca, després de tot un seguit de despropòsits es va organitzar una consulta popular on es presentaven tres opcions diferents per la instal·lació de les vies, tot estava mal explicat i era de difícil comprensió per a un profà en la matèria; la quarta opció era el NO al tramvia, que és la que va guanyar, prèvia mobilització dels estaments, medis de

comunicació i forces polítiques clarament contraris als tramvies des de sempre. Ara s'ha tornat a plantejar, i pel bé comú esperem que se'n surtin, perquè hi ha gent molt sensata i capaç al front del projecte i perquè el considerem imprescindible per la mobilitat ciutadana.

Cal donar la volta al tòpic de que: "El tramvia és pernicios perquè entorpeix el transit de vehicles particulars", ja que precisament ha de ser al contrari: "El tramvia és beneficiós perquè entorpeix i dificulta el transit del vehicle particular" i així contribueix a reduir-los al centre de la ciutat, que és del que es tracta si de veritat volem aconseguir un futur sostenible i millor per a tots.

Cal també plantejar els problemes que poden sorgir en la futura explotació. Actualment el mateix operador gestiona el Trambaix i el Trambesós amb el mateixos vehicles i criteris, però a dret a llei el futur operador del tramvia d'enllaç per la Diagonal no ha de ser necessàriament el mateix, ni els vehicles tampoc; a més a més en els darrers anys la tecnologia ha evolucionat molt de pressa i s'han posat a punt sistemes d'alimentació sense línia aèria com el del tramvia de Zaragoza, que són molt recomanables en les zones històriques i monumentals de les ciutats, i que els actuals tramvies de Barcelona no tenen.

Cal també que la societat civil partidària de la sostenibilitat, d'aconseguir un món més equilibrat pel futur on prevalgui el transport col·lectiu sobre el privat, prengui decidit partit per aquestes iniciatives; ve a conte això de la passivitat manifesta del que qualifiquem com a entorn "afeccionats", és a dir associacions, federacions i altres col·lectius d'afeccionats als ferrocarrils i tramvies, que malgrat autointitular-se defensors dels transport públic, a la pràctica només estan pendents de les seves trobades de mòduls, circuits i "mercadillos", quan podrien i haurien de posar al servei de la societat el seu enorme potencial de coneixements sobre la matèria i, sobretot, la seva independència dels interessos polítics i empresarials.

I una dada pels curiosos: a la Diagonal els tramvies només hi van passar d'esquiltlentes a la primera època.

La imatge.-

El cotxe imperial 208 de TB passa per Marquès de l'Argentera, just davant de l'estació de França, que tenim darrera nostre; fa la seva línia 60 del Paral·lel a Rogent per Pl. Tetuan i llueix molt distingit els esplèndids colors vermell i crema tradicionals que, anys més tard foren substituïts per dos tonalitats verd/blaves/gos com fuig, denominades popularment "blau Porcioles" que, convertia els fins aleshores llampants i vistosos tramvies amb vehicles camuflats dins la permanent grisor urbana de l'època. El títol de la pel·lícula que s'anuncia al tramvia "Los siete magnificos" (Yul Brynner) ens diu que estem al febrer de 1961; les cases del fons es mantenen quasi iguals després de mig segle, però el barri va canviar molt quan es va tancar el mercat del Born (1971); a la imatge a part del tramvia intuïm el tragí frenètic de camionetes, tricicles, carros i carretons que la proximitat del mercat central generava. Ara, menys les cases, res és igual i el barri és un apèndix d'aquest parc temàtic per a "guiris" en que s'ha convertit Barcelona, els comerços s'han transformat en locals de tapes prefabricades on cap autòcton posarà mai els peus i la vorera és una gran parada de "bicing"; però ens queda l'estació de França que gràcies a la desídia de Foment i de l'Adif ho seguirà sent per molts anys.

El suport és una magnífica diapositiva Agfacolor molt ben conservada que a penes ha necessitat cap tractament, suposem que l'autor és d'origen britànic, en tot cas quan va baixar del tren es va pal plantar a l'acera i va fotografiar tota la col·lecció de tramvies que li va passar pel davant, li agraim perquè no n' ha quedat cap.

Diapositiva Agfacolor propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilagínés).