

extensió via 4

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

Octubre 2016 - Núm. 207

VIA I OBRES

Ara

Quan es va acabar el calaix de la via al tram de la recta llarga, ara fa tres anys, van sobrar cinc voreres que es van deixar al costat de les cotxeres. Uns quans socs es van animar i en un matí van quedar col·locats. Ara ja tenim cinc metres més de protecció en aquest tram de via.



Un matí animat d'exercici.

JA FA VINT ANYS

Un front obert:

Tota una "penya" ultimant les andanes de l'estació terme. No sol es van fer les voreres, també es va omplir de terra totes les andanes i al final es van pintar les tanques de ferro, tipus balcó, que es van posar per fer la separació del públic amb les vies del tren. I encara duren sense pintar!

Va ser una tasca feta per un munt de socs amb il·lusió i ganes de veure la feina acabada.



La brigada ultimant l'últim tram de la vorera de l'andana de la via 4.



Un aspecte genial per un tren d'aquestes característiques.

Un altre front:

Els cotxes "Compendium", durant alguns dies d'estiu van circular pintats amb la imprimació, encara no tenien el color definitiu.

Es van pintar el mes de setembre de 1996. Es giren tots els xassís i es van pintar del color blau/gris, la resta es va fer de color blau, el color conegut per tots.

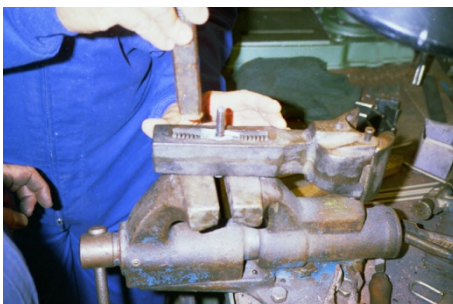
Després es va a procedir la col·locació de la numeració i a identificar-los amb el logotip del Tren de Palau.



Passat el mes de maig ja sense el pol·len dels arbres ens vàrem decidir pintar els cotxes a les cotxeres.



Amb les identificacions col·locades, es van adequar els seients amb unes fustes i evitar la fredor del ferro.



Col·locant les molles als enganxalls "alliance" muntats d'origen al cotxes Compendium.



Un aspecte dels trens que es feien. De totes les formes i colors. recordem que per parar només era amb el fre de la màquina...

I encara un altre front:

Amb els dos laterals del bastidor i els eixos, es va a començar a muntar una altra locomotora. Una idea inicial que va anar evolucionant fins a definir la tipologia de locomotora articulada, el model 2100.



En aquella època no teníem un taller en condicions, tothom treballava com podia. Però va anar sortint...

CONFERÈNCIA

El nostre consoci en Jordi Valero, va donar una interessant conferència el 2 de juny a Vilanova i la Geltrú. Per els que s'ho varen perdre aquí tenen una altra oportunitat per poder escoltar-la, serà a la Biblioteca Antoni Comas ubicada al antic escorxador de Mataró, al carrer Enric Prat de la Riba, el dia 18 d'octubre a les 19:30.

Es tracta d'un repàs històric de la renfe als anys de la tracció a vapor, tot il·lustrat amb dispositives i de interessants e inèdites fotografies, moltes d'elles fetes per el propi autor. Val la pena per el tema i per tota mena de detalls que només en Jordi coneix.



1941 2016

75 anys de tracció vapor

Per Jordi Valero Vilaginés



18 d'octubre 2016 19:30h

BIBLIOTECA ANTONI COMAS (antic escorxador)

C. Enric Prat de la Riba 110. Mataró

IMATGE DEL MES



SANTS: EL NYAP DEL CAIXÓ.

És sorprenent i digne d'estudi la persistent relació de tórria que sempre ha mostrat la ciutat de Barcelona, concretament: les forces vives de Barcelona, envers el ferrocarril, ja siguin trens o tramvies. Els trens sempre fan nosa, i no diguem els tramvies, com més lluny millor, oblidant sovint que trens i tramvies són fets perquè hi viatgi la gent; però la gent que ha d'agafar el tren, o qualsevol altre transport col·lectiu, no sol ser la gent que està cridada a prendre decisions, malgrat que moltes vegades es veu entabanada i acaba aplaudint els disbarats que altres han dissenyat.

El cas de Sants ja fa molts anys que cueja, va començar amb una reivindicació aparentment legítima, el soterrament de les vies entre Sants i la Bordeta, tan legítima com impossible, i el que és impossible vol dir que no es pot fer, i si una cosa no es pot fer no s'ha de intentar fer-la, ni donar cap esperança de que es pugui realitzar. Però a vegades és més còmode deixar anar corda, seguir esgarrapant un grapat de vots i quedar bé davant la parròquia, sense valorar-ne les conseqüències; és el defecte del mal governant, no saber dir NO, i no saber explicar el NO. En aquest cas de Sants els veïns, recent arribats i mal assessorats, pretenien que les vies que ja portaven instal·lades més de cent anys desapareguessin de la seva vista, amb l'excusa de que els trens fan soroll, que en fan, però molt menys que els automòbils. És evident que no es pot anteposar la conveniència d'unes

desenes de veïns, a les necessitats dels centenars de milers de persones que cada dia fan servir la nostra xarxa ferroviària, i que s'haguessin vist molt perjudicades amb aquesta hipotètica actuació. Finalment el soterrament es va descartar.

Aleshores, i per intentar aconseguir tothom, algú va treure el conillet del barret de copa, i va sorgir la genialitat del caixó que tapava les vies a la vista dels veïns, tot deixant-les al mateix lloc que estaven. La cosa ha durat més de deu anys de conflicte permanent entre els veïns, l'Ajuntament (de tres colors diferents) i el Ministeri (de dos colors, però, que per Catalunya són un de sol: el marró). Finalment s'ha inaugurat el caixó per la festa major de Sants d'enguany, l'hem anat a veure.

Sembla que ha quedat bufó, fins i tot hi ha algunes plantes vegetals autèntiques, molts aparells d'aquests de gimnàstica de carrer, i una bona col·lecció d'ascensors i escales automàtiques de les que encara en funcionen unes quantes; però la principal atracció la descobreixo en veure un grup nombrós de jubilats mirant des de la barana, fregant a freqüència, quasi a tocar, a una senyora que viu a un quart pis i està planxant la roba, ho fa amb una precisió que dóna gust de veure, ara una màniga, ara l'altre, el coll de la camisa amb decisió i un repàs final un cop plegada, va fent aliena a tot; durant molts anys haurà fet les tasques de la llar amb una solitud total, ara gràcies al caixó li toca fer una funció de teatre involuntària i permanent, i ho fa seriosament, com una professional. Al carrer d'Antoni de Campmany durant molts anys balcons i finestres han anat

plens de pancartes reclamant el soterrament de les vies, ara gràcies al caixó, els primers pisos viuen com en alguns carrers de Berlín durant el temps del Mur, i bastants ja no veuran mai més el sol una bona part de l'any; segur que molts enyoren veure passar els trens, ara que no fan soroll.

La imatge.-

A principis dels anys setanta el panorama ferroviari a Barcelona era bastant avorrit, hi havia només un sol tipus de locomotora (les 7600), i un sol tipus d'automotor (les UT600), les màquines eren inicialment d'un color verd molt vistós, però com que no es rentaven (ara tampoc) la ronya que s'hi anava acumulant els hi donava unes tonalitats de camuflatge força diverses, però sempre lletges; quan teníem notícia de que n'havia arribat una de "Tallers" acabada de pintar, ens ho dèiem els uns als altres per tal de caçar-la.

En aquells temps la sortida de Sants només tenia dues vies que es bifurcaven a la Bordeta, després ni ha hagut sis i ara en queden quatre dins del caixó; el barri era molt més animat que ara, perquè les vies eren més permeables i la gent tenia menys coses a fer. Els aficionats acostumàvem a quedar al bar Sumoy del carrer Campmany, per seure a les taules del carrer que eren a peu de la via i criticar-ho tot (com ara). Quan cap a quarts de dues s'acostava l'hora del Talgo de Madrid corríem a prendre posicions per tal de retratar-lo; feia goig de valent veure i sentir la 3000, de roig i argent llampants, accelerant a fons al sortir de Sants, fent tremolar tots els vidres del barri sense que ningú es queixés de res.

Fitxa tècnica: Tren Talgo 851 Bcn.-Madrid CH, locomotora 3003T "Virgen del Yugo" a l'alçada del Mercat Nou de Sants. Abril de 1971.

Negatiu B/N de 35mm original de J. Valero Vilagín (FIVV)