

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

Juliol 2018 - Juliol 2019 - Núm. 218

EV4

Hem estat un any sense informar a través de la EV4 per el que demanem disculpes a tots els que l'han trobat a faltar. Encara que enrederides ara detallarem algunes de les moltes activitats que hem anat fent durant aquest curs passat. De segur que en falten d'altres.

ALGUNES ACTIVITATS



20 octubre - Reparació del variador de la locomotora 801.



10 novembre - Celebració del XXVII aniversari del naixement de l'associació



03 novembre - Primera posada en marxa del motor de la locomotora A2. Després es treballa amb la instal·lació elèctrica, el pentinat de cables i altres molts detalls



18 de novembre - Posem en circulació la sèrie C de bitllets imitació Edmontson.



26 gener - Manteniment i anivellació d'una part de les agulles de terme.



6 abril - Col·locació de biguetes per fixar la grava de les agulles diagonals de terme.



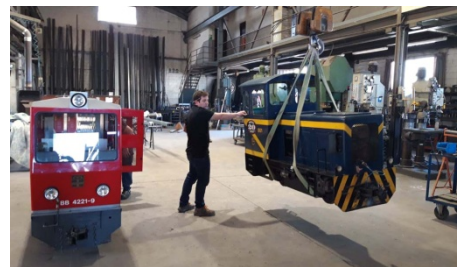
13 abril - Col·locació de biguetes i acabament del clavegueró al Pi Gran.



4 maig - Col·locació de biguetes per fixar grava a la recta de la trinxera.



5 maig - Renovació de la locomotora elèctrica BB4220-9 amb canvi total de generador, part elèctrica i motors.



31 maig - Aprofitament de transport amb el intercanvi de locomotors al taller per fer el manteniment de la locomotora L801.



15 juny - Celebració de la XXVII Nit del Tren. Aquest any amb poca afluència d'amics i socis



22 juny - Canvi del primer pal de la lluminària del pati de cotxeres.



29 de juny - Ens han tancat la Cruïlla, lloc d'esmorzars de molt socis del Tren de Palau durant molts anys.



11 juliol - Renovades les fustes i envernissat a la locomotora BB4220-9.

El quinze de juliol del 1969 va ser una jornada particular, emocionant, intensa i trista l' hora: el darrer dia de servei del Tren d'Olot. Ja havia començat les vacances escolars i no vaig tenir problema per agafar un dels primers trens cap a Girona, on vaig trobar l'estació de la Renfe en plenes obres; finalment el Ministeri d'Obres Públiques (MOP) havia començat les obres de supressió dels nombrosos passos a nivell que tenallaven la ciutat i el nou viaducte ferroviari començava a agafar forma. Trigarien encara uns quants anys per acabar-lo, però va significar una millora notable per tothom: l'acabament de la via doble, una nova estació moderna, funcional i assequible que només amb algunes millores és la que hi ha actualment; la Ciutat va guanyar la permeabilitat de tots els vials afectats per la línia fèrria, inclòs la supressió de l'angoixant pas a nivell de la N II, i els viatgers podien gaudir i contemplar l'imponent paisatge de l'skyline de Girona al passar el riu Onyar. Però els gironins que mai estant contents ara en reclamen la seva demolició, perquè diuen que fa lleig i que els hi van prometre (a Madrid) que els hi farien un túnel com el de la línia d' alta velocitat; ja poden anar esperant amb un flabiol sonant.

La vella estació on encara hi paraven els trens era un caos de rases, passeres, taulons i molta runa i brutícia; al costat de mar encara si veien les restes del Tren Petit SFG, tancat poc mesos abans, vagons despintats, desventrats i abandonats esperaven la seva pròxima fi, passar per la foguera abans de ser aferrallats; destacava entre mig de l'exuberant bardissa les xemeneies rovellades de dues màquines, una de les quals, inexplicablement, s'ha conservat i restaurat.

A l'altre cantó de l'estació del Tren Gran (que és com sempre s'ha anomenat a Girona el ferrocarril de França) hi havia l'altre Tren Petit, el d'Olot; el panorama no era gaire diferent, les mateixes rastelleres de vagons atrotinats i deixats, els mateixos molls de càrrega buits i a punt de caure; però entre les vies colgades per la bardissa, sobresortia un vehicle modern, bonic de color verd llampant que no encaixava gens dins aquell paisatge de desolació, era un dels dos moderns automotors Ferrostahl que li havia tocat a la "pedrea" de repartiment de material mòbil modern, que uns anys abans havia fet el MOP per tal de fer veure que ajudava a les escanyades companyies de ferrocarrils privats que encara subsistien. Feien goig aquells automotors tant nous i confortables, inclòs duien WC i lavabo amb aigua corrent i sabonera i tot; els usuaris els batejaren de seguida com els TAF o Tafet, que era el tren de més prestigi que circulava per la via del Tren Gran; la Companyia se'ls va fer valorar també, i feia pagar un bitllet a part de color rosa que valia 3 pessetes i que deia "suplemento automotor", la modernitat tenia un preu.

A la Companyia del Tren d'Olot li tocaven tres automotors, però només n'hi van arribar dos, el tercer encara l'esperen; i això va comportar que una part del servei es va que tenir que seguir fen amb locomotores a vapor i uns primitius cotxes de fusta amb portes laterals com els del carril de Mataró, que botaven i rebotaven de valent per damunt dels ferros vells que hi havia per carrils.

Sovint la imatge que es conserva del Tren d'Olot es la d'un bucòlic tren de Fum amb els seus atrotinats vagons de fusta, portant les pageses dels voltants carregades amb els cistells d'ous per anar a mercat, però es una visió esbiaixada que no reflexa la realitat d'un ferrocarril ben viu, que feia fins a set serveis diaris en cada sentit entre Girona i Amer, donant un incipient servei de Rodalies a les localitats properes a la capital que es començaven a poblar.

Tot això se'n va anar en orris aquell 15 de juliol d'ara fa cinquanta anys.

Mai és consideraren el projectes de modernització que va impulsar el seu Director i ferroviari emèrit Martí Piera, i per vergonya va ser un altre gironí, Santiago de Cruylles y Peratallada, director general de transports terrestres del MOP, qui en una insolent notificació en va decretar la seva clausura. Poc després del tancament del servei, FEVE gestor de la línia i brocanter ferroviari de l'Estat se'n va endur a corre-cuita els flamants automotors a la nova línia de El Ferrol-Gijón, i va manar desballestar ràpidament tota la resta. Amb la veu del territori amorriada tot va quedar impune. Vuit anys després d'aquests fets les línies de FEVE varen passar a la Generalitat de Catalunya, però aquesta mai va mostrar cap interès en reconstruir-les.

Dues imatges:

1.- Un dels vistosos automotors Ferrostahl que feia la rotació curta entre Olot i Amer prendrà els viatgers acabats d'arribar amb el tren de vapor de Girona, notis l'escapeta per a ajudar a pujar i baixar la gent fora d' andana.



2.- Malgrat els crits i la xerinola dels infants del casal d'estiu que ha vingut a acomiadar el darrer el tren d'Olot, la imatge reflexa un intens dramatisme: entre mig de la quitxalla joiosa veiem la cara eixuta i esparverada de dos vells amb gorra que no s'acaben de creure que ja no veuran mai més el seu tren.



Dedicat a tots els Grans homes i dones que varen fer possible el servei del Tren Petit d'Olot.

Jordi Valero Vilaginés.

15 de juliol 2019.

Diapositiva de 35 mm. original de J. Valero Vilaginés (FIVV). Juliol 1969.
Negatiu B/N original de J. Valero Vilaginés (FIVV). Juliol 1969.