

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 2015 - Núm. 196

BITLLETS

Presentem una nova edició de bitllets per el Tren de Palau.

Es tracta de la sèrie C de 10 imatges del tren amb 5000 unitats cada una.

Aquesta nova edició potser sigui un bon incentiu per col·leccionar-los.

Aprofitant la nova mesura hem incorporat una sèrie de frases que es poden veure en els diversos cartells d'avís instal·lats per la línia.



Alguns dels bitllets

Aquest ferrocarril és operat pels socis del Tren de Palau - Associació Cultural d'Amics del Ferrocarril.

Les persones que el fan funcionar, ho fan per afició i no són empleats municipals.

La finalitat del tren és exclusivament cultural, lúdica i sense ànim de lucre.

L'aportació dels viatgers a l'activitat, es destina íntegrament a la construcció, funcionament i conservació del ferrocarril.

Els trens amb tracció a vapor, funcionen cremant carbó.

Aquest tipus de tren, després sotja i brosses que pot embrutar la roba i fins i tot cremar-la!

Els viatgers pugen als trens sota la seva responsabilitat. L'entitat no acceptarà cap reclamació per danys o molesties.

Si vols ser soci de la nostra entitat o participar amb la nostra afició per fer funcionar el Tren de Palau, només ens ho has de dir.

Menors de 7 anys acompanyats.

Amb el suport de l'Excel·lentíssim Ajuntament de Palau-solità i Plegamans.

El revers comú de la nova sèrie

ONOMÀSTICA

El dia 7 de setembre del 2001 va arribar al les instal·lacions del Tren de Palau el tramvia AE-BBo-301. Aquest està inspirat a partir d'un automotor ABDm del Appenzeller Bahn. Porta uns bogies tipus Pennsylvania amb motors de corrent contínua d'ímans permanents amb una potència de 750 Watt a 24 v.



Una de les primeres imatges del tramvia que en fase de proves va remolcat.

MEMORÀNDUM

Com sia que alguns no ho recorden, aquí us mostrem una imatge a mode de prova en que la locomotora a vapor "Marta" ha estat circulant per el circuit del Parc de l'Oreneta.

Aquesta imatge és del juny de 1988. Només fa 27 anys i 4 mesos.



Circulant per l'Oreneta.

VIA I OBRES

Aquesta vegada la brigada ha fet un petit muret per fer més bonica la estribera del tercer pont.

Encara que amb discrepàncies dels enginyers, una mica recta sí que ha quedat, oi?.



Mirada amb satisfacció del muret acabat.

Com cada entrada de curs, ens veiem obligats a tallar branques seques dels arbres que estan per sobre de la via i poden posar en perill trens i viatgers. A més hem de fer una repassada a les verdisses que després de les pluges d'agost han crescut força. En aquest cas la naturalesa és previsible.

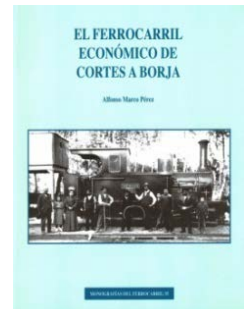


La brigada en acció.

BIBLIOTECA

El Ferrocarril Económico de Cortes a Borja.

Hem rebut del nostre soci Lluís Prieto aquest llibre de la sèrie "Monografías del Ferrocarril" amb el nº 35 escrit per Alfonso Marco Pérez i editat per en Lluís Prieto.



Com és habitual en aquest llibres estan molt ben documentats i són indispensables per els aficionats a la història dels ferrocarrils. Documenta aquesta línia en multitud de fotografies i plans a partir del inici del projecte fins al seu tancament. Descriu la construcció, l'explotació, el material motor i el remolcat en 125 pàgines.

IMATGE DEL MES

TRENS DE GUERRA

Aquest estiu ha estat un estiu de trens, un estiu on els trens han tingut un considerable ressò mediàtica, i han estat actors secundaris d'un drama que encara està lluny de trobar l'epíleg. Hem vist trens de tot tipus, destartats trens macedònics, ferralla dels antics JZ iugoslavs, on els cotxes Minden-Deutz, similars als nostres 8000, fan servei amb més 60 anys a les rodes i encara se'ls considera un luxe. Hem vist com a



mesura que l'allau de refugiats anava pujant cap el nord els trens eren millors fins arribar als trens de vint-i-un botons austríacs i alemanys, que de tan polits fan fàstic.

Hem vist gent barallant-se per pujar al tren per les finestres, i també hem vist gent foragitada de mala manera de dalt del tren, que no ha tingut més remei que continuar viatge caminant per la via.

Hem vist tota la misèria de la guerra, i ens ha indignat l'actitud dels jerarques europeus, fent-se l'orni i mirant cap un altre cantó davant l'allau de refugiats de guerra sirians. A Catalunya sabem del que parlem, no hi família arrelada que no patís la tràgica retirada del febrer del 1939, qui més, qui menys hi ha tingut algun familiar o conegut. En poc menys de quinze dies varem creuar de mala manera la frontera franco-catalana més de mig milió de persones, molts a peu pels Pirineus i amb temperatures glacials; aquell èxode és de proporcions molt més grans i tràgiques que l'actual de sirians, però no va obtenir tant ressò mediàtica i els vencedors de la guerra civil el van ignorar.

Es diu i repeteix el tòpic de que la primera víctima de la guerra és la veritat, ho crec fals perquè en el món hipermediàtica actual la veritat sempre es víctima, hi hagi guerra, o hi hagi pau. La primera víctima de la guerra són les persones, que sovint no tenen, ni volen tenir res a veure amb ella; i com sempre, tal com diu el geni de Quentin Tarantino, el que sempre hi guanya és l'esmolet.

Hi ha, però, altres tipus de víctimes com ara els trens, que sempre reben i triguen molt a recuperar-se, sobretot els que perden la guerra, també ho sabem molt bé a Casa Nostra.

A Síria hi havia trens on ara hi ha només runes, parlarem d'un ferrocarril emblemàtic conegut com al Hidjaz Ry, el mític tren de Lawrence d'Aràbia. Es va construir a principis del segle XX durant l'Imperi Otomà, el sultà d'Istanbul volia proporcionar als musulmans un mitjà de transport assequible per tal d'anar a la peregrinació de la Meca. El projecte inicial anava de Damasc a La Meca, travessant els deserts jordans i àrabs, tot plegat més de 1000 km, però no ho va aconseguir, les tribus àrabs del desert es van revoltar contra el que consideraven una profanació dels llocs sagrats de l' Islam, i el ferrocarril no va passar de Medina. Més de cents anys després empreses espanyoles, per encàrrec del rei d'Aràbia Saudí, estan construint una línia d'alta velocitat entre Medina i La Meca, precisament el tros que no es va construir mai del Hidjaz, i ja veurem com se'n surten.

El film "Lawrence d'Aràbia" va contribuir a popularitzar aquest ferrocarril. T.E. Lawrence era un oficial anglès durant la primera guerra mundial, titllat d'indisciplinat i aventurer i mal vist per ser, suposadament, gai, un anatema en els exèrcits d'aquells temps. Quasi pel seu compte va organitzar les tribus àrabs del desert per lluitar contra les tropes turques, enemigues dels britànics; i els va prometre la independència, però, acabada la contesa, els britànics, que ja ensumaven el petroli, van cantar el característic "Si te he visto no me acuerdo". Els catalans, i ara també els escocesos ens la sabem bé aquesta cançó.

Lawrence decebut va abandonar l'exèrcit, però s'hi va tornar a enrolar al cap de poc com a recluta sota nom fals, gràcies això tenim una gran novel·la autobiogràfica traduïda al castellà amb el nom de "El troquel", que és un dels al·legats antimilitaristes més clars i contundents que s'hagi escrit mai. Al capdavant de les tribus revoltades contra els turcs va organitzar diversos atemptats contra el ferrocarril del Hidjaz a la península aràbiga, Si afinem bé amb el "Google Earth" encara podem veure la ferralla dissecada al mig del desert, en dono les coordenades de dos punts:

(25° 32' 21,96"N, 38° 44' 20,89"E) i (25° 46'11,96"N, 38° 41' 46,15"E) fa feredat veureu just cent anys després.

El film de David Lean "Lawrence d'Aràbia", de l'any 1962, va ser una superproducció polioscaritzada al seu moment, el paper del protagonista el fa l'actor Peter O'Toole, els ulls blaus del qual posaven una mica nervioses a les nostres mares; però el que ens interessa és l'escena culminant de la voladura d'un tren de tropes turques, que no està filmada a Aràbia, sinó a Almeria, en un paratge conegut com les dunes del Cabo de Gata, on mai hi ha hagut ferrocarril; s'hi van muntar dos quilòmetres de via, es va comprar a la Renfe dues locomotores ja fora de servei i un reguitzell de cotxes i vagons vells, el tren va arrencar i el maquinista va saltar en marxa, poc després es volava la via amb una càrrega de 8 kg. d'explosiu, la locomotora 0-4-0 salta enlaire i un cop bolcada les bieles segueixen girant sincopadament com una bèstia ferida de mort. És una escena magistral, i tot és real, no hi ha trampes ni trucs informàtics de baixa estofa, com fan ara alguns.

La Imatge.

El ferrocarril del Hidjaz tenia dos brancals força interessants, un anava de Dera'a (Síria) al port de Haiffa (Israel) tot travessant els Alts del Golà (brrr!) i baixant fins al llac de Tiberiades a -240 m. d'altitud, record mundial de profunditat. Tot això és zona de guerra des de fa més de seixanta anys, fins fa poc encara s'hi feien trens turístics a la part siriana de Dera'a a Zeouam, ara no se sap ni de qui és aquesta zona. L'altra línia anava de Damasc (Síria) a Beirut (Líban), s'enfilava fins 1500 m. d'altura, a les muntanyes de cedres del Líban, on hi neva sovint al hivern, al baixar per la part del Líban hi havia alguns trams a cremallera; la part libanesa porta tallada des de l'any 1947 i ara, la siriana es zona de guerra.

Aquestes línies (via de 1,05 m.) encara s'explotaven amb tracció vapor fins que va esclatar la guerra a Síria (2011), ja no hi havia servei regular, però alguns operadors turístics-ferroviaris britànics i alemanys fletaven trens charter per als seus "tours".

Hi veiem la màquina suïssa 1-3-0 T n° 755 (a fuel com totes) SLM de l'any 1894, grim pant per les gorges del riu Darava cap a Serghaya, final siriana de la línia Damasc- Beirut, remolca tres cotxes de fusta que sembla que no hagin vist mai una mà de pintura. El paisatge és espectacular, tranquil i autèntic, però ara el vent de la guerra ho ha esbombat tot.

Diapositiva de 6x6 cm. feta l'any 2001 propietat del FIVV (Fons d'imatge Valero Vilaginés).