

## extensió via 4

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

Agost - Setembre 2016 - Núm. 206

### UN DIA AL MUSEU

Per continuar una mica el tema, hem posat algunes fotografies d'altres museus del ferrocarril.

Podem comparar les imatges amb les del núm. 205 de l'Ev4, i no cal fer comentaris.

#### Museu de Mulhouse - França

Potser un dels més grans d'Europa. Aquí es pot trobar quasi tota la història del ferrocarril de França. Realment és Impressionant. Hi tenen una part de la que en diuen "traveseteque" on son capaços d'explicar la història de les travesses. Qui podria pensar-ho?

Si hi voleu anar val la pena consultar i fer reserves prèvies.



"La traveseteque"

#### Museu de Luzerna - Suïssa

Hi trobarem més de 3.000 objectes ferroviaris exposats amb els més de 20.000 m<sup>2</sup>

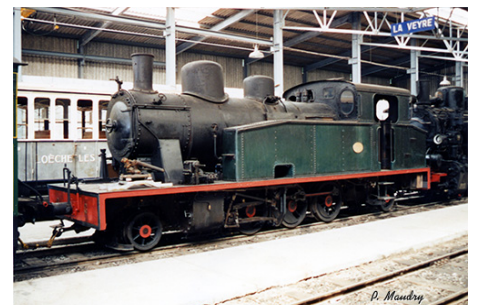


#### Deutsches Museum



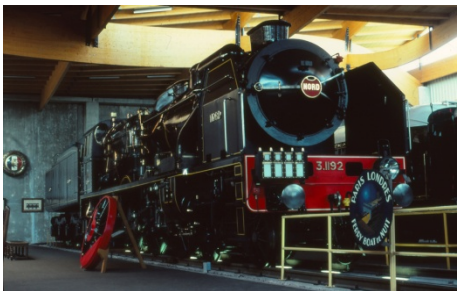
#### Chemin de fer Musée Blonay-Chamby - Suïssa

Un museu vivent de via mètrica amb locomotors de vapor, tramvies i automotors elèctrics. Està **gestionat** per aficionats suïssos que exploten una línia de 3 km amb un gran viaducte amb corba. Al final de la línia es pot visitar el museu en el que ells mateixos hi conserven més de 60 vehicles.



Entre el material motor hi conserven n'hi ha la locomotora núm. 282 construïda per la Maquinista Terrestre y Marítima, per la companyia Olot Girona i que portava el núm. 23. Tampoc faré cap comentari. Suposo que ho enteneu tots

Soci STdP-10.





## IMATGE DEL MES



### CANFRANC:

#### Ven-te la casa i ves a lloguer.

Canfranc, és un mite ferroviari que ha generat més literatura que no pas trens, de trens no ni ha hagut més de tres al dia en els millors temps, però en canvi tenim novel·les de títols força eloqüents com: "Volver a Canfranc", "El oro de Canfranc", "La frontera dormida" o "Canfranc en la encrucijada"; també hi ha molts estudis econòmics, d'aquells que amb l'encàrrec ja hi venen les conclusions que es volen treure; i sobretot una munió d'articles periodístics reivindicant la seva total reobertura.

Malgrat que les andanes de més de tres-cents metres només han acollit els grans expressos internacionals per filmar pel·lícules, i que les taronges que és tenien que exportar es congelaven a l'hivern, Canfranc és una senya d'identitat a l'Aragó, Canfranc no es toca ni es tanca, Canfranc gràcies a la tenacitat dels aragonesos ha esdevingut quasi una raó d'Estat, com un Gibraltar en petit, del que periòdicament se'n reclama la reobertura amb la fe del carboner. Potser caldria afegir altres arguments a favor de la reobertura, ja que en un context geoestratègic diferent podria ser l'únic enllaç ferroviari de l'Estat Central de la Península amb el continent europeu, cal tenir-ho sempre present.

La seva història ve marcada per esdeveniments de gran transcendència que superen de molt l'àmbit ferroviari. Inaugurat solemnement l'any 1928, queda afectat de ple per la crisi del 1929, els conflictes bèl·lics i el bloqueig de la frontera entre el 1936 i el 1949; paradoxalment els seus moments de glòria literària corresponen al temps convulsos de la segona guerra mundial, quan a l'estació hi estava instal·lat un contingent de la "Wehrmacht" el capità dels qual s'entenia en llatí amb el pare del cantautor aragonès Labordeta, que n'era catedràtic a Zaragoza i estiujava a

Canfranc; temps de tràfic de material de guerra, or espoliat i fugitiu dels nazis, que ho feien amb la complicitat del comissari de la duana francesa Lelay, reconegut heroi de la Resistència.

Tot es va acabar el 27 de març del 1970, quan un tren de cereals pujava pel cantó francès remolcat per una doble tracció de BB ex Midi 4200 (similars a les nostres 1000 de Ripoll). Les coses anaven malament, molt malament, era de matinada i la boira gebradora feia impossible l'adherència; les màquines aviat van exhaurir la sorra de les sorreres i no hi havia manera de conjurar el patinatge. A més una de les subestacions elèctriques fallava i la tensió de línia fluctuava constantment; els maquinistes intenten un remei temerari per sortir del pas, deixen que el tren retrocedeixi a poca velocitat retingut pel fre reostàtic de les dues màquines, mentre, baixen a la via i un per cada cantó van col·locant el "rosari" de pedres sobre el carril, les rodes ho trituren i queda la via com si estigués ensorrada, però, ai las!, la subestació es desconnecta i actua la protecció de mínima tensió de les màquines, el fre reostàtic es talla de cop i el tren surt disparat pendent avall; al cap de 5 quilòmetres, quan ja n'havia agafat més de 100 de velocitat, volca emportant-se per davant el pont metàl·lic de L'Estanguet, amb el resultat d'una muntanya de ferralla sobre el llit del riu Aspe. Afortunadament ningú va prendre mal, però desconec si els imprudents maquinistes van anar calents, o bé van ser premiats per la direcció de la SNCF de París, que feia temps buscava un pretext per tancar la línia, i li va venir l'accident con anell al dit.

De l'estació de Canfranc ningú sap què fer-ne, tothom ho vol arreglat però ningú vol ni pot pagar-ho. L'Adif va vendre, de fet va regalar, la monumental estació considerat l'edifici més gran dels Pirineus a la Diputació d'Aragó, que el té tancat a l'espera de restaurar-lo. Els tren de la Renfe, que malgrat tot continuen funcionant, han de parar a la caseta del porter de l'estació, on s'ha muntat una petita andana que amb prou feines dona cabuda a dos "Tamagotxis", els automotors de la sèrie 596 indultats de la ferralla especialment per aquesta línia; quan els diumenges puja un flamant 599 sobra tren per tot arreu.

Mentre, tot el recinte de l'esplanada de l'estació s'ha convertit en un parc temàtic fascinant, on tothom que vol hi campa per lliure remenant-ho tot, entrant dins d'edificis en ruïnes i saltant sobre ferralles de vagon; tot plegat posaria els pels de punta al mateix Harrison Ford!. La gent, petits i grans, gaudeixen de valent amb l'aventura, i es queden molt sorpresos quan de tant en tant apareix entre la feraç bardissa un "Tamagotxi" demanant pas a cops de xiulet, aleshores es pregunten ¿què coi hi fa un tren aquí?.

#### La imatge.-

La segona meitat dels anys vuitanta és l'època daurada de la Renfe per a tots aquells que s'aprecien els trens de veritat.

Es va implantar la velocitat de 160 km/h a les línies principals, entraren en servei locomotores potents i els cotxes de viatgers deixaren de ser de color "verd-gos com fuig", per anar pintats de coloraines, més o menys vistoses, més o menys de bon gust, però sempre més fotogràfiques. A la imatge la 3034 reté fermament amb el seu poderós fre dinàmic la composició del ràpid "Rio Aragón" que acaba de sortir de Canfranc, mentre passa pel viaducte d'Arraguás a l'alçada de Villanúa; al fons les darreres neus a la falda del pic de la Garganta de Borau ( Rioseta) ens diuen que el hivern s'està acabant.

El ràpid, o "diurno", "Rio Aragón" va ser el darrer tren amb cara i ulls, i directe entre Canfranc i Madrid.

*Negatiu de color original de Jordi Valero Vilaginés (FIVV). Villanúa ,15 de maig de 1989.*

### El reportatge Canfranc 2016.



#### 1.- Ven-te la casa i ves a lloguer.-

El modern 599, què tot just cap a l'andana de la caseta dels porters,desentona una mica dins aquest ambient "vintage"; a la dreta l'imponent estació espera una restauració impossible i al fons hi veiem les sinistres ruïnes de la presó militar de "Coll de Ladrones", on tancaven els militars de graduació que conspiraven, o que en feien alguna de grossa.



#### 2.- Canfranc-Park.

Gaudeix d'una bona estona de lleure i aventura per tota la família en el parc temàtic de l'estació de Canfranc, podràs endinsar-te en edificis en ruïnes a punt de caure, saltar sobre la ferralla dels vagon que es preservaven pel Museu del Ferrocarril, i tocar i remenar-ho tot.

Consells:

Aneu en comte a no prendre mal, ni a perdre les criatures dins la bardissa, ningú en voldrà saber res. No cal que feu el paperina pagant tres euros per visitar el vestíbul de l'estació, el Canfranc-Park és gratis i molt més divertit.

*Ambdues fotos original de J. Valero Vilaginés (FIVV). Juliol 2016*