



ES TRASLLADA LA MÀQUINA 1 DEL TREN PER REPARAR-LA

Data Martes, 20 mayo a les 11:00:00

Tema Premsa i Comunicació

Dimecres dia, a les 9 h del matí, es va fer tota l'operació de trasllat de la màquina núm. 1 del tren de via estreta que feia l'antic recorregut de Sant Feliu de Guíxols a Girona per reparar-la. Una immensa grua d'Agrutrans, SL, de Sant Andreu de la Barca, va aixecar l'antiga locomotora, de 17 tones de pes, i la va carregar en un camió de Gruas F.Aguilar, de Lliçà de Vall, que la va transportar fins al polígon industrial de Santa Perpètua de Mogoda, a les instal·lacions de l'empresa Condell, de Cerdanyola del Vallès.

La Comissió de Govern del dia 10 de març de 2003 va adjudicar el contracte per a la restauració de la màquina núm. 1 a aquesta empresa per l'import de 21.579 € que inclou totes les despeses del transport de la locomotora al taller i el seu retorn, i la resta que es puguin derivar.

La locomotora núm. 23.555, S.F.G. 1, que es trobava fins ara situada al passeig del Mar de Sant Feliu de Guíxols com a monument a l'antic ferrocarril, presenta un deteriorament considerable i un avançat estat de corrosió pel fet de estar a la intempèrie en una zona propera al mar. En l'actualitat, la màquina núm. 4 i la màquina núm. 20 dièsel que es van adquirir s'han emplaçat al magatzem del port, conegut com a *tinglado*, i s'està preparant per situar-hi els tres vagons que també es van comprar recentment. La dièsel ja s'està arranjant. La màquina presidia el monument al tren de Sant Feliu de Guíxols, inaugurat l'1 de juny de 1975.

Una part d'aquest material ferroviari de l'antic tren de Sant Feliu – Girona, que durant molts anys va estar en mans d'un particular al Prat de Llobregat, va tornar a la ciutat el mes d'agost passat, concretament la màquina dièsel i els vagons. I la màquina número 20 havia estat conservada per un particular barceloní a Palamós des que aquest la va adquirir en un magatzem de ferro vell de Sant Sadurní d'Anoia, que a la vegada l'havia adquirit a FEVE. Aquestes adquisicions van sorgir a partir d'una proposta de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines, i entre el lot de material que es va comprar també hi consta 100 metres aproximadament de rails antics, un joc de rodes de locomotora, una unitat accessori corredor, un joc de ballestes i d'altres accessoris ferroviaris.

L'Ajuntament ha volgut comprar tot aquest patrimoni, que s'afegeix a la màquina núm. 1 de la qual ja disposava la ciutat, amb la clara vocació i intenció de fer-les arranjant perquè puguin circular en un itinerari que es crearà a la ciutat. Per aquest motiu, s'ha creat la Comissió de Recuperació del Tren, presidida per l'alcalde, Joan Alfons Albó, i el vicepresident de la qual és Ignasi Griñón, de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines, i que coordina l'Associació Turística Guixolenc. L'Associació d'Amics del Ferrocarril de les Comarques Gironines va considerar que tots aquests elements es troben en bones condicions i tenen els valors afegits històrics, patrimonials i sentimentals que els fan peces úniques.

La situació de la màquina núm. 1 és la següent:

- Força motriu: Les bieles coixinets i pistons presenten un desgast desigual, així com

l'enferragament produït per la pintura i òxid en les parts articulades, pel que fa als pistons, en la darrera restauració, les vàlvules externes van ser construïdes per unes imitacions en fusta deixant els orificis a la vista, fet que ha permès la introducció de pedres a l'interior dels cilindres. El perfil de la rodadura de les rodes presenta un desgast important, així com rebades, posant de manifest el llarg període de treball a què van ser sotmeses.

- Caldera: Presenta, a part de l'oxidació i corrosió, un estat mecànic que obligaria a substituir-lo per un de nou homologat, canviant també el sistema de combustió per gasoil.
- Comandaments: Inamovibles i oxidats en la majoria dels casos.
- Planxa: En l'antiga restauració, ja es van efectuar empastats de *Rocadur* o alguna massilla de les emprades en planxisteria per tapar orificis ocasionats per l'erosió de l'òxid. Tota la carrosseria presenta una imatge clara de l'efecte del temps i de la corrosió, especialment pel que fa a la banda esquerra, propera al mar.
- Fusteria: Les parts de fusta de la cabina estan corcades.
- Accessoris: Manquen una part dels fanals i les plaques del numeral de fàbrica, fonamentalment.

La restauració

La restauració que s'ha de portar a terme, ja que la màquina núm. 1 ha de complir una funció monumental, i per tant estàtica i pedagògica, es considera necessària la reconstrucció des d'un punt de conservació i protecció, recuperant al mateix temps els accessoris, colors i perfil de l'època de la seva posada en marxa, realitzant les següents operacions:

- Desmuntatge de la carrosseria, folre de caldera de tancs, cabina i accessoris.
- Desmuntatge de bieles i rodes.
- Restauració i neteja de les peces recuperables, substitució de les planxes de la cabina, tancs, folre de la caldera, resta de la carrosseria i accessoris no recuperables o en mal estat.
- Sorrejat i neteja de les peces recuperables, substitució de les planxes de la cabina, tancs, folre de caldera, resta de la carrosseria i accessoris no recuperables o en mal estat.
- Sorrejat i neteja de rodes i bieles, fins a deixar-les a metall vist.
- Polit de les lletres "S.F.G." i "1", cobrevàlvules i comandaments de metall, inclosa la cabina.
- Muntatge de tot el material.
- Restauració o substitució parts de fusta.
- Restauració o nova construcció de fanals de l'època.
- Imitació dels roblons de les parts amb planxa substituïdes.

- Col·locar rèpliques de les plaques d'identificació numeral de la màquina.
- Col·locar vidres a les finestres de la cabina.
- Construir i col·locar apagaguspines d'acord amb els plànols de l'època.
- Pintat de tot el conjunt de tractament antioxidant i pintura negra per a exteriors amb filetejat vermell on correspongui deixant a metall vist rodes, bieles, cobrevàlvules, lletres, numerals i accessoris de llautó o bronze, que seran protegides amb vernissos especials.

El tren de Sant Feliu de Guíxols a Girona

Encara molta gent a la ciutat recorda el *Tren petit* de Sant Feliu de Guíxols i el traçat que feia fins a Girona

Va ser una iniciativa per millorar les comunicacions dels industrials Joan Casas i Enric Heriz, que al gener de 1887 ja publicaven una memòria o avantprojecte de "Ferro-carril econòmic de San Feliu de Guíxols al interior", que pretenia crear una línia que unís Sant Feliu amb Cassà de la Selva, i des d'allà anés fins a Fornells enllaçant amb la línia que menava cap a França. Calia, però, un estudi de més detall que va realitzar l'enginyer Carles Cardenal el 1888 i que ja va incloure tot el traçat fins a Girona.

El projecte es va aprovar i el 21 de març de 1889 es va fer efectiva la concessió per a 99 anys a Joan Casas i Arxer, com a representant de tot un poble. El ferrocarril va ser una reivindicació de tota la població, però els caps més visibles i principals promotors van ser Joan Casas i Enric Heriz. Va ser producte de l'important creixement econòmic que va experimentar Sant Feliu de Guíxols a la segona meitat del segle XIX, amb el boom de la indústria del suro al capdavant. I l'emissió de títol d'1, 5 i 25 accions, que es va ampliar posteriorment i es va cobrir ràpidament, va permetre participar a bona part dels guixolencs a la companyia. Va ser una fita importantíssima per a tota la població.

La "Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guíxols a Gerona" es va constituir el 15 d'abril de 1889, amb una participació principal de Joan Casas, i va explotar el servei durant 71 anys (1892-1963), exceptuant el període de la guerra civil (del 23 de juliol de 1936 al 10 de febrer de 1939), durant el qual l'alcalde Francesc Campà i Viarnés va incautar la societat en nom de l'Estat. En aquest temps, la gestió del servei es va deixar en mans d'un Consell obrer, i es va crear un comitè administratiu que es va dissoldre amb la constitució del Comitè Regional de Ferrocarrils, el 17 de juny de 1937. El 31 de juliol de 1938, la Delegació de Catalunya del Consell nacional de Ferrocarril es va fer càrrec del tren de Sant Feliu. Després del 3 de febrer de 1939, la Companyia va tornar a assumir la titularitat del tren fins que el va lliurar a l'estat l'any 1963, en suprimir-se les subvencions atorgades per la llei de 21 d'abril de 1949.

Amb el traspàs, el servei va quedar a càrrec d'EFE, Explotación de "Ferrocarriles por el Estado", una empresa estatal amb personalitat jurídica pròpia que posteriorment es va convertir en FEVE, "Ferrocarriles de Vía Estrecha". El 10 d'abril de 1969, l'Estat va tancar aquesta línia per manca de rendibilitat.

Este artículo proviene de AJUNTAMENT DE SANT FELIU DE GUÍXOLS
<http://www.guixols.net/info/>

La direcció de esta noticia es:
<http://www.guixols.net/info//modules.php?name=News&file=article&sid=88>