

Empresa: **AAFCB (Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona)**

Ubicación: **Barcelona**
Barcelona



Síntesis histórica del Trolebus BUT 6Rb de la AAFCB



Bastidor exTilling con el que se hicieron pruebas



El primer prototipo



Inauguración del primer servicio

Antecedentes

Los inicios de la red de trolebuses de Barcelona se remonta al año 1941 año en el que se inauguró la primera línea que iba a San Andrés.

Acabada la Guerra Civil se impuso a España un aislamiento internacional (osea se boicoteó la entrada de productos extranjeros) y por tanto comenzó a haber escasez de gasolina o/y gasoil para motores, entre otras cosas (que ahora no vienen al caso). Ello hizo agudizar el ingenio de los directivos de la entonces CGA (Compañía General de Autobuses) que planearon transformar los autobuses que aun les quedaban, aprovechando que ya estaban adaptados en parte a su futura función. Esos autobuses de la CGA eran los que durante años (desde la creación de la CGA) habían estado haciendo servicio y se habían reconstruido varias veces su estructura (siempre de forma parecida) pero cuyos bastidores eran originales Tilling Stewens (Ingleses) con un sistema especial de propulsión: "Petrol - Electrics". Eso es que tenían dos motores, uno de combustión que se alimentaba con gasolina (no con gasoil) y que no transmitía movimiento, sino que generaba corriente eléctrica con la que se atacaba el motor que estaba situado bajo el suelo del autobus y que mediante un diferencial (este sí) producía el movimiento del coche. Osea un complicadísimo sistema que requería doble acelerador y estar continuamente pendiente de los dos motores y sus funciones. Pero este sistema en Barcelona significó quedarse casi con la exclusiva. En Madrid se intentó crear un servicio con autobuses idénticos y acabaron abandonándolo, de tal forma que casi todos sus coches se vendieron de segunda mano a Barcelona que los acondicionó como a los restantes suyos. Este estrambótico sistema los salvó también de ser masacrados absolutamente, puesto que durante la guerra se requisaron gran cantidad de vehículos, durante la guerra para transporte de tropas e incluso como camiones y al finalizar ésta, para la "retirada" masiva hacia la frontera con Francia, pero como su sistema de conducción era complicadísimo, pocas personas podían manejarlos y por tanto no se utilizaron tanto como si hubiesen sido normales.

El planteamiento de la CGA fue, aplicar directamente la corriente en el segundo motor mediante troles, evitando usar el motor de combustión ya que no había gasolina. Aunque el final fue parecido, eso fue lo que básicamente ocurrió, y todos los coches "Tilling Stewens, Petrol-Electrics" se transformaron en trolebuses del "Tipo A" (de dos pisos) que la gente empezó a apodar "Felipes", en un modelo que fue único para esta ciudad de Barcelona puesto que su reconstrucción se hizo en la propia CGA. Aunque los motores eléctricos se pensó en hacerlos funcionar tal cual, según me consta y se ha comentado con diversos expertos (no cuadran ni las tensiones de "ataque" ni la potencia generada), no debió ser posible, por lo menos, sin antes rebobinarlos, que yo creo que fue lo que se hizo. Poco después se construyó una segunda serie de trolebuses de un solo piso que se denominó "Tipo B" y se apodó "Gildas". Ni de Felipes ni de Gildas no existe ningún ejemplar conservado. Bendito País donde lo "viejo" estorba y nunca se le considera "histórico".... pero luego llega un día que alguien se estira de los pelos.

El tercer tipo de Trolebús que tuvo Barcelona fueron los BUT (serie 601-627), osea 27 coches, entre ellos el que nos ocupa. Su bastidor y motores se trajeron de importación de Inglaterra en 1956 y la construcción de sus cajas de dos pisos se realizó en "La Maquinista Terrestre y Marítima" (MACOSA) de Barcelona, siguiendo un diseño parecido a los de sus primos Ingleses de aquella época. Algo no debía andar demasiado equilibrado en los cálculos de su diseño porque tuvieron un sinfín de accidentes por vuelco. Ello hizo considerar su reconstrucción y en 1962 se retiraron del servicio y se devolvieron a MACOSA para su reconstrucción a un solo piso. (6 años habían circulado). En 1964 empezaron a circular de nuevo pero convertidos a un solo piso y con el aspecto prácticamente igual al que tenía el que ilustra el reportage.



Los primeros trolebuses



La segunda serie



La tercera serie, los BUT de dos pisos (sin reformar)



BUT 608 ya reformado a un piso

El Exilio

Pero en 1968 Barcelona decide suprimir sus trolebuses y estos vuelven a quedar arrinconados. (4 años habían circulado, prácticamente "olían" a nuevo). 24 coches de esta serie (junto con otros de la serie 700 Vetra-Berliet) fueron vendidos a la ciudad de Valencia, en donde estuvieron circulando hasta 1976 (8 años más de circulación) en que se suprimen los trolebuses es esa capital. 17 coches de esta serie (y ninguno de ninguna otra) son revendidos al "Marín-Pontevedra" (Tranvía Eléctrico de Pontevedra - TEP). Aunque algunos de los Vetra podían estar en mejor estado, se desestimaron puesto que en Pontevedra el grueso de su parque móvil lo constituían por aquel entonces los trolebuses de dos pisos "Q1" ex "London Transport" similares a los que tuvieron muchas ciudades españolas. (13 años más de circulación), ya que en 1989 se suprimen los trolebuses en la línea Marín-Pontevedra. La mayor parte se desguazan, pero el 102 (hubo varios con ese mismo número, pero ahora me refiero al nuestro), poco antes del cierre había entrado en taller para hacerle una "gran revisión" (que se les hacía periódicamente a algunos coches) y por tanto estaba en perfecto estado. Con él se celebró el acto de despedida y luego se quedó arrinconado nuevamente...

El rescate

En Agosto de 1991 dos miembros de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Barcelona (AAFGB) y un tercer "coleccionista" de piezas reales se personaron en la cochera de TEP (entonces ya se llamaba "Autobuses de Pontevedra" - APSA). No importa que se sepan los nombres, aunque en el artículo escaneado no se citen, no son secretos, y mas con todos estos años transcurridos su conocimiento da credibilidad a la historia que detallo a continuación. Esas personas eran Josep Lluís Gracia Finard (Vocal de Cultura de la AAFGB), Jose Maria Valero Suárez (Arquitecto de la Diputación de Zaragoza) y Javier Flórez Bosque (Vocal de Actividades, Tesorero y Contable de la AAFGB), este último soy yo mismo, para quien no lo haya notado. Los Directores de la compañía APSA nos comentaron que uno de los coches se había vendido a Valencia, y parecía verosímil, pero yo no he sabido nunca nada de él ni lo he visto fotografiado ni comentado en ningún sitio. El resto de coches, excepto el 102 ya se habían desguazado. Respecto al 102 existía una petición de información sobre su disponibilidad y precio por parte de un Museo Inglés que no se nos concretó cual pero que también parecía verosímil puesto que dicho Trolebús no hay que olvidar que sus orígenes son Ingleses. De la explotación de trolebuses también quedaban dos subcentrales eléctricas, las que abastecían de corriente a la línea, una de ellas había funcionado ya anteriormente cuando la línea se hacía con tranvías y la otra se agregó luego (bastantes años más tarde) como complemento.

Después de hablar bastante rato y entre otras cosas de los precios (que se suponían casi simbólicos), como que (a pesar de ser el Tesorero de la AAFGB) no llevábamos ni "un duro" y los de APSA convinieron en dejarnos el "lote" por cerca de 2 millones de las antiguas pesetas y no se comprometían a "guardarnos" ni "reservarnos" nada ante otras ofertas, el Sr. Valero sacó de su bolsillo el talonario de cheques y allí mismo extendió uno por dicho valor (que no recuerdo exactamente pero se acercaba a los 2.000.000 ptas), quedando cerrado el trato y (en teoría) pasando el Trolebus a propiedad suya (que era quien lo había pagado). Evidentemente a posteriori nos repartimos el costo y nosotros (los de la AAFGB) nos quedamos con el Trolebus, previa devolución de 865.000 ptas a su pagador, que se realizó en el transcurso del año 1992, y el Sr. Valero se quedó con las subcentrales y alguna que otra pieza mas que tenían por allí sin utilizar.

El traslado

Pero claro, aun siendo nuestro se quedó en Pontevedra hasta que no encontramos la forma de traerlo y luego guardarlo, que no se planteaba ni facil ni económico. Pensar lo que cuesta (y entonces aun mas) un transporte especial desde una punta a la otra de España. Mas de 1000 kilometros que se dice rápido.

Como las hormiguitas (sin prisa pero sin pausa) seguimos haciendo trámites en Barcelona y desde Barcelona. Pasaron las Olimpiadas de 1992 por entremedio. Conseguimos un compromiso por parte del entonces Presidente de TMB, Sr. Joan Torres Carol de que el vehículo se guardaría bajo la custodia de TMB en una de sus cocheras, aunque la titularidad no sería suya sino de la AAFGB. El compromiso se firmó y ratificó por parte también del entonces Director de Relaciones Externas de TMB Sr. Jose Maria Patiño. Aunque aparentemente ello no signifique una gran conquista, hay que pensar y recordar que TMB habia estado siempre rehacia a conservar nada (todo lo tiraba o lo daba). Mas de una vez habiamos estado hablando con ellos, sobretodo con José Maria Patiño y él tenía muy claro que la misión de TMB era "Transportar" usuarios y los coches, ya no digamos viejos sino antiguos, no lo hacen, aparte de ser un gasto añadido inutil para sus fines (los de transportar). Por tanto fue una verdadera aventura hacer cambiar de idea a una Empresa tan y tan posicionada. Pensar que hoy en día cuando se está intendo crear un Museo a Través de una Fundación

Por otro lado, se estuvo estudiando la forma del traslado y se vió que por carretera nos resultaba extraordinariamente caro. Se pensó en RENFE, pero los de "Cargas" empezaron a poner pegas (justificadas todas ellas): En primer lugar la altura que tiene el Trolebús hace que el gálibo sea escasamente justo para no rozar la catenaria con él



BUT de Saltuv nº 89 (en Valencia)



BUT de TEP nº 102 (en Pontevedra). Pero este no es el que nos ocupa, hubo otros con el mismo nº



BUT de TEP nº 102 (este si es el referido)
En la foto todavía estaba haciendo servicio



La llegada, tal y como vino sobre el tren



Empieza el proceso de descarga

y producir un accidente. Luego había que cargarlo sobre una góndola especialmente baja de las que solo habían 3 en toda España, y ninguna estaba en Galicia (luego supimos que le enviaron desde Andalucía). Por último alguien debía "cargarlo" en Pontevedra, comprometerse y supervisar toda la operación. El precio inicial calculado por RENFE para el traslado era de 300.000 pesetas y nos lo dejaban a precio de coste. Nosotros desde Barcelona lo teníamos difícil para hacer nada. Además, con el pago del Trolebus en sí (al Sr. Valero que tuvo a bien haberlo costeado una temporada), con el futuro coste del traslado, más el de la descarga, más otros que surgirían agregados, teníamos a toda la AAFCB en contra y pidiendo que lo devolviésemos... No estaba la cosa como para irnos a Pontevedra y gastar más dinero en viajes... Por el contrario, seguimos haciendo gestiones aquí y conseguimos que la propia RENFE colaborase económicamente y que TMB también lo hiciera.

Poco a poco se fue solucionando todo, En Pontevedra nos ayudó un Ingeniero de la propia APSA que cuidó de toda la operación y supervisión. El traslado hasta la estación se hizo remolcando como siempre se había hecho con los coches averiados. Pero el embarque tuvo "miga". Por alguna razón (yo ya me la supongo), el coche llegó remolcado, pero había que subirlo a la góndola, operación que costó varios días y que al principio nos hizo sudar lo suyo por si no se podía resolver. Y lo cierto es que al final no sé como lo hicieron. Para no sobrepasar el gálibo, se desmontaron las ruedas delanteras y las traseras se desincharon totalmente. Los trolees se desmontaron también y se sujetaron en el techo. Con las ruedas desinfladas y sobre sus propias cubiertas no era fiable que la "carga" (el trolebús) no se moviera, por tanto se tuvieron que poner flejes en todas sus ruedas para sujetarlo a la góndola. El Ingeniero de Renfe que supervisó la operación, aun y así no se fiaba de que con el traqueteo de 1000 y pico kilómetros no se fuesen aflojando los tornillos de los flejes y como última medida los mandó soldar y así se hizo: flejes soldados (imposibles de aflojar ni desmontar).

Y así salió de Pontevedra para llegar a Barcelona el día 30-11-1992. La factura de Renfe subió 310.857 ptas y eso fue solo la mitad del total a facturar, puesto que por acuerdo previo, ellos asumían la otra mitad como colaboradores del rescate.

La recepción

El día 01-12-1992 se dispuso todo para ir a descargarlo. En el reportaje habreis visto que llegó cubierto con un toldo, que se compró aparte y que luego se destinaria a cubrirlo durante su estancia en las cocheras de TMB. El importe del toldo fue de 28.000 ptas. También habreis visto el estado en que llegó, sin las ruedas de delante y con las de atrás desinchadas. Otra cosa que se puede apreciar es que se emplearon dos gruas coordinadas y simultaneas, y preparadas con descargadores específicos para este tipo de mercancías (con los tirantes vulgares que se emplean para descargar cualquier cosa se hubiera deformado -aplatanado- el techo). Este tipo de gruas y sistema de suspender los coches era el empleado por TMB con sus vehículos, por ello acudimos a esta empresa de Gruas que nos ofrecía la máxima garantía. La mitad de la factura que pagamos a TMB subió 155.429 ptas, ellos previamente habían abonado el doble a Gruas UCLI. En este caso también habíamos convenido repartir los costes.

Una vez en el suelo el Trolebús empezaron a actuar los técnicos de TMB que se desplazaron con un par de vehículos que ya habeis visto. Antes de montar de nuevo las ruedas delanteras nos dimos cuenta con sorpresa que uno de los palieres se había doblado y bastante, debió ser por la "misteriosa" forma en que los cargaron en Pontevedra. Como no se podía circular con él, los mecánicos lo desmontaron y se lo llevaron al taller, volviendo en un par de horas con el palier torneado de nuevo y en perfecto estado. Continuaron con las ruedas inflando las desinchadas. Una de ellas tenía la cubierta rajada y precisaba cambiarse, por eso se pusieron manos a la obra para desmontarla. Estuvieron batallando con el destornillador a presión casi media hora, y no había forma de aflojar ningún tornillo. Los rociaron de lubricante y seguían sin aflojar, llegaron a pensar si los habían soldado también... hasta que alguien se acordó que el vehículo era Inglés y claro está, los tornillos y esparragos con tuerca roscan al revés. Osea que pusieron la maquina para atornillar y salieron fácilmente...

El resto ya se puede ver, acabado de montar palieres, ruedas delanteras y la trasera con cubierta nueva, fue enganchado por un remolcador y de fue para la cochera.

Resumen final

El importe global que la AAFCB contabilizó fue la suma de 865.000 + 155.429 + 310.857 + 28.000 que se han ido citando y que dan un total de 1.359.285 ptas. que en su momento era un buen "pellizco"...

El resto es otra historia que ya explico más adelante.

Aparte de haberse ganado algunos enemigos, yo creo que en general (ahora que ya han pasado años) los socios de la AAFCB como mínimo le tienen un cierto cariño.

Evidentemente yo si estoy orgulloso y debo agradecerle a mi amigo Luis Gracia todos sus gestiones, ya que el grueso de todas ellas las realizó él.



Otro aspecto



Más detalles



Depositado en el suelo



Montando la rueda y comprobando el palier



Esperando...



Junto con el coche taller de TMB



Preparativos para remolcar



El equipo de recepción



Remolcado (inicio)



Remolcado



Remolcado



Estacionado en Poniente



Barcelona, Triangle. 25-02-2006
Foto: Xavi Flórez

Algunas de las actividades en las que ha participado son:

Fecha	Actividad
1993	Presentación - Un grupo de aficionados de la AAFCB se desplazaron a la cochera para ver de cerca esta pieza histórica y darle el homenaje de bienvenida.
11-1994 (Días 04 a 14)	Exposición en el Barrio de Sant Martí - Promovida por la Asociación de Vecinos de dicho Barrio y por TMB, sirvió de exposición fotografica en su interior durante 10 días.
06-1997 (Días 27 a 29)	Exposición del 125 aniversario de los Tranvías – 1872-1997 - Estuvo en la Pl. Cataluña en compañía de otros vehículos históricos.
09-2002	Jornadas de la Movilidad - Estuvo expuesto en la Pl. Universidad.
25-02-2006	Visita Cocheras de Lutzana+Triangle - Visita a las cocheras organizado por AAFCB, ARCA y ACEMA utilizando el Bus16. En Triangle el Trolebús estuvo expuesto en un lugar relevante.
15-09-2006	Centenario Buses Barcelona - Un evento realmente importante, organizado por ARCA y TMB, con la colaboración de numerosas empresas. (Solo se cita lo mas significativo).
25-11-2006	Portes obertes en Fabra y Coats – Estuvo expuesto en el recinto.
15-04-2007	Despedida por Cierre definitivo Lutzana - Se organizó por parte de TMB una despedida de esta histórica cochera, en la que estuvo presente el trolebús.

EXPOSICIÓ DEL TROLEIBUS BUT AL BARRI DE SANT MARTÍ

Dies 4 al 14 de novembre de 1994

El troleibús BUT (propietat de la nostra Associació i custodiat per TMB, com tots sabeu), va restar exposat públicament durant aquest període a la plaça dels Porxos, al Barri de Sant Martí de Provençals (veure fotografia a la portada d'aquest Butlletí). El seu interior va albergar una exposició fotogràfica sobre el transport al Barri de Sant Martí.

Aquesta activitat va estar promoguda per l'Associació de veïns amb motiu de les festes majors de l'esmentat Barri i va comptar amb la valuosa col·laboració de TMB que va traslladar el vehicle (amb la nostra autorització), el va netejar i acondicionar, a més de participar-hi a l'exposició fotogràfica.

A ambdues Entitats volem agrair el delicat tracte que van donar al nostre històric troleibús.



Petición para el traslado:



 Corraliament

 Gabinet de Relacions Públiques

 M. Pilar Leuder

 - Transports de Barcelona SA

 Ferrocarril Metropolità de Barcelona SA

C/NO s/n - 21-23, Sector A, Pol. Ind. Zona Franca, 08040 Barcelona

 Tel. 336 3038 - Telex 63712 PABSA - Telefax 336 98 20



Traslalat del microlis
 a la Pl. dels Porxos del
 Barri de Sant Martí per
 quedar exposat i albergar
 una exposició fotogràfica
 sobre el transport al barri
 del 4 al 14 Novembre 1994

En 1997 estuvo en la Plaza de
 Catalunya con motivo de la
 exposición del 125 aniversario
 de los Tranvías de Barcelona.


 Albumes web de Picasa™ Explorar Galería de Els Autobusos


 Compartir |
 
 Descargar



Els Autobusos
 fotos

Pertenece a
 Autobusos i troleibusos històrics

Informació de la foto
 15/09/2011
 944x800 píxels - 149 KB
 Nombre de archivo: BUT 6RB.jpg
 Càmera: n/d
 Model: n/d
 ISO: n/d
 Exposició: n/d
 Apertura: n/d
 Longitud focal: n/d
 Flash usat: n/d
 Latitud: n/d
 Longitud: n/d

[página con información detallada](#)

Etiquetas

[Notificar abuso](#)

Reutilización de foto

 Reservados todos los derechos.

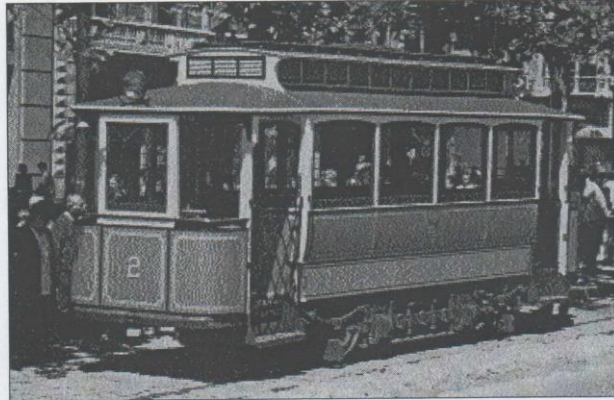
Troleibús BUT 6R. Inicialment tenien dos pisos però van ser transformats per l'empresa Macosa en un sol pis. Alguns d'ells, van ser venuts a València i posteriorment a Pontevedra. És el cas d'aquest troleibús de calca 102 que encara conserva els colors de l'empresa d'aquella ciutat. La foto va ser feta al 1999 en una exposició a la Pl. Catalunya de Barcelona per celebrar el 125è aniversari del tramvia.

En septiembre de 2002 estuvo expuesto en la plaza Universidad con motivo de las Jornadas de la Movilidad



Foto Xavi Flórez

Estuvo en la Pl. Cataluña en compañía de otros vehículos históricos con motivo de la exposición del 125 aniversario de los Tranvías – (1872-1997)



MATERIAL EXPUESTO EN PLAZA DE CATALUNYA

El día 27 de junio se expusieron:

Caja del tranvía de caballos, construida en 1929 para el stand de la Exposición Universal celebrada en Montjuïc

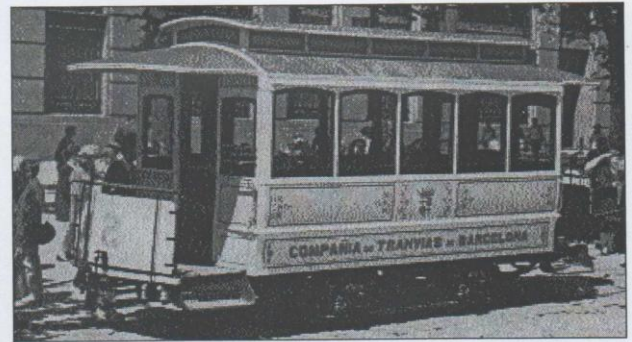
Coche nº 2 del Tibidabo.

Troleibús BUT 6Rb 102 de Pontevedra (ex Valencia y Barcelona), propiedad de Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona.

Mercedes Benz O405 N2 número 2306.

MAN NL 202 número 8212.

El tranvía nº 2 del Tibidabo es en la actualidad la pieza más antigua en estado de funcionamiento de que se dispone. Sin embargo, estuvo expuesta en plaza de Catalunya en la exposición de material móvil junto a la réplica del tranvía de caballos que podemos observar en la foto de la derecha. (Foto: CAP, 28.06.97.)



L'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona participó en la exposició de material de plaza de Catalunya con la cesión del BUT 6RB, que circuló por las calles de Barcelona hasta 1968, fecha de la supresión de los troleibuses. (Foto: CAP, 29.07.97.)



Albumes web de Picasa™ Explorar Galería de Els Autobusos Buscar

Compartir Descargar

Els Autobusos fotos

Pertenece a
Autobusos | troleibuses històrics

Información de la foto
15/08/2011
644x500 píxeles - 149 KB
Nombre de archivo: BUT 6RB.jpg
Cámara: n/d
Modelo: n/d
ISO: n/d
Exposició: n/d
Apertura: n/d
Longitud focal: n/d
Flash usado: n/d
Latitud: n/d
Longitud: n/d

[página con información detallada](#)

Etiquetas

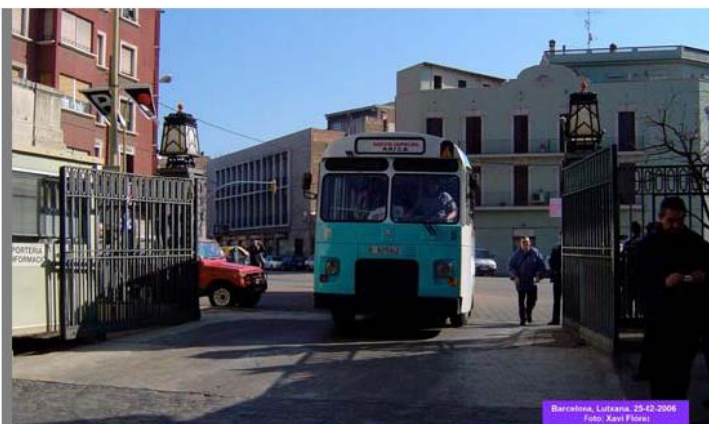
Notificar abuso

Reutilización de foto
 Reservados todos los derechos.

Troleibús BUT 6R. Inicialment tenien dos pisos però van ser transformats per l'empresa Macosa en un sol pis. Alguns d'ells, van ser venuts a València i posteriorment a Pontevedra. És el cas d'aquest troleibús de calca 102 que encara conserva els colors de l'empresa d'aquella ciutat. La foto va ser feta al 1999 en una exposició a la Pl. Catalunya de Barcelona per celebrar el 125è aniversari del tramvia.

<p>Organizan Colaboran →</p>		 <p>Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos [ARCA]</p>	 <p>ASOCIACIÓN DE COLECCIONISTAS EMPLEADOS DE METRO Y AUTOBUSES</p>	 <p>Transports Metropolitans de Barcelona</p>	<p><u>Visita a las cocheras de Lutzana y Triangle de TMB</u> Dia 25 de Febrero, Sábado</p>	 <p>Transports Urbans</p>
---	---	---	--	--	--	--

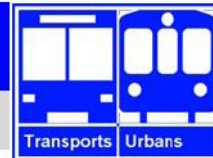
Resumen fotográfico





Centenario de los Autobuses de Barcelona

Días 15, 16 i 17 de Septiembre (Viernes, Sábado y Domingo).



Resumen fotográfico



Foto: CARLOS MARTÍNEZ PÉREZ
100 ANYS D'AUTOBUSOS (BARCELONA), 16 DE SETEMBRE DE 2006

'Cent anys d'autobusos a Barcelona'
Port Vell (Barcelona), 16-09-2006
Foto: Xavi Flores



'Cent anys d'autobusos a Barcelona'
Port Vell (Barcelona), 16-09-2006
Foto: Xavi Flores

'Cent anys d'autobusos a Barcelona'
Port Vell (Barcelona), 16-09-2006
Foto: Xavi Flores



'Cent anys d'autobusos a Barcelona'
Port Vell (Barcelona), 15-09-2006
Foto: Xavi Flores

'Cent anys d'autobusos a Barcelona'
Port Vell (Barcelona), 15-09-2006
Foto: Xavi Flores



Transports Metropolitans
de Barcelona

Et convidem a la festa de tancament del C.O.N. de Lutxana

B

El dia 15 d'abril, tots el empleats de TMB i les seves famílies estan invitats a gaudir d'una jornada de portes obertes al C.O.N. de Lutxana.

Aquesta jornada serà l'acte d'acomiadament d'aquest històric centre de TB i tindrà el següent programa d'activitats :

Programa

- 12,00h. Arribada dels assistents i salutacions.
- 12,10h. Recorregut per la cotxera i visita lliure a l'exposició fotogràfica
- 13,00h. Xerrada divulgativa.
- 14,00h. Dinar popular.
- 16,00h. Fí de l'acte i entrega d'obsequi commemoratiu.

Tancament cotxera de Lutxana
15 d'abril 2007

1923 - 2007

Es prega confirmació de la vostra assistència: envieu un correu a: arodriguezc@tmb.net
o be truqueu al tel. 883 64 de 9 a 17 h
o al tel. 67118 de 17 a 20 h



Foto: Josep Pretel
Cotxera TMB de Lutxana
15/04/2007

El Trolebús estuvo en la despedida.