Perquè el lector d'aquest diccionari pugui judicar-lo amb un cert coneixement de causa, crec necessari fer alguns advertiments. El primer és aclarir la finalitat amb què ha estat elaborat.

La principal és posar l'ajut necessari a l'abast de qui vulgui emprar unes paraules més correctes que les que hom sent habitualment, de manera que es puguin trobar amb facilitat, sense haver d'anar a buscar els diccionaris generals. Al mateix temps, he tingut interès en incloure termes ja passats de moda, com poden ser molts dels específics de les màquines de vapor, a fi que en quedi alguna constància i pugui trobar-los qui en tingui curiositat anys a venir. També he tingut la intenció de fer conèixer mots i expressions de la nostra tècnica ferroviària.

La primera dificultat que es troba és determinar si una paraula és ferroviària o no. Algunes són molt clares: tènder, carril, factor, etc., però d'altres ja no ho són tant. Podem assegurar que són ferroviàries: fita, abraçadora, mènsula, ajudant, etc? No obstant, és indubtable que són termes molt emprats en el parlar diari dels

que fem rutllar els trens. Per acabar-ho d'arrodonir, les companyies també posen la seva terminologia: el que vulgarment coneixem per revisor és anomenat interventor en ruta per la Xarxa Nacional dels Ferrocarrils Espanyols i controlador per la Societat Nacional del Ferrocarrils Francesos.

Conseqüència d'això n'ha estat el canvi de nom; el que de bon començament volia ser un «diccionari de ferrocarrils» ha passat a ser el «diccionari per a ferroviaris». En ell, molts lectors trobaran que hi falten paraules, i potser també que n'hi sobren, i si de moltes d'elles em preguntessin la raó de posar-la o excloure-la, més d'una vegada no sabria què contestar. Crec, però, que hi he recollit una mostra àmplia i suficient per la majoria de casos corrents.

Al dubte de si una paraula és o no ferroviària, s'hi afegeix el de si la podem admetre o no en català; virotillo és un exemple molt clar. És un castellanisme evident, però dubto que s'hagi emprat mai una altra paraula per designar la peça en qüestió. M'ha semblat correcte proposar tirant de caldera i admetre també virotillo atès que és molt generalitzada; de la mateixa manera es podia haver admès trava si ens fixàvem en l'«*entretoise*» francesa o estai si traduim l'«*stay*» anglès o pern si ens agrada més el «*bolz*» alemany.

Les catalanitzacions de mots estrangers formen també un grup que pot donar lloc a moltes discussions; comentarem el baipàs, per exemple. Aquesta paraula sempre s'ha vist escrita en anglès «*by pass*» i sempre s'ha pronunciat bipàs; com l'hem de catalanitzar? Com ho hem sentit sempre als castellans o com ens ho llegiria un anglès? He optat per la segona solució, que és el que aconsellen els filòlegs. L'altre problema que algú pot suggerir és la conveniència de catalanitzar; qui no en sigui partidari pot continuar amb el «*by pass*».

He inventat també paraules noves. El «*vano*» castellà pot traduir-se per obertura o buit, parlant de la cons-

trucció en general, però em ve molt a repèl aplicar-ho a les línies aèries o als telefèrics. Per això he introduït el mot va, que queda amb un significat molt precís; portada, tret de la «*portée*» francesa, es presta més a confusions. Un altre exemple són les comandes, puix encara que en català tenim manetes, pedals, pius, volants, botons, etc., ens falta (al menys jo no la conec) una paraula genèrica per traduir els «*mandos*» castellans.

Potser algú s'espanti d'aquests atreviments i pensi que en lloc de comanda puc dir aparell de comandament, que entre dos suports de catenària en un túnel hi ha buits de vint metres, que puc posar «*by pass*» i que si m'he decidit per tirant de caldera no he d'admetre virotillo. No hi estic d'acord, puix la llengua, a més d'altres coses de les quals no cal parlar-ne ací, és una eina per entendre'ns i si no ens resulta còmode canviarem d'eina.

De totes maneres, els atreviments que proposo no passen de deu o quinze, he respectat escrupulosament el Diccionari General i en el que no recull aquest m'he guiat pels diccionaris més corrents. El lector pot emprar el «diccionari per a ferroviaris» amb la confiança que és català autèntic com a mínim en el seu norantanou i mig per cent.

Deixant de banda el vessant filològic, vull insistir un xic més en el fet que al diccionari s'hi troben dues classes de termes i expressions, com correspon a les dues finalitats esmentades al començament. Una és que agrupa les paraules que no són típiques ni exclusives del ferrocarril, recollides amb la finalitat d'informar com s'ha de dir correctament tal objecte, operació o activitat. L'altra pretén posar en coneixement dels que no tenen contacte directe amb la nostra parla expressions particulars, potser tan estranyes gramaticalment com el fer les agulles o el parlar dels tres cotxes per cap.

No cal dir que hi ha mots i expressions que no he trobat i que no hi són recollits. Qui tingui alguna cosa per afegir la pot donar a conèixer, i així en sabrem tots una mica més; la meva formació de línia és feta a tracció i això pot comportar un menor coneixement dels altres serveis i un nombre de termes comparativament menor.

També ajuda que no hi sigui tot el que hauria d'haver-hi posat, la diversitat de companyies i de països que han intervingut en la formació de la parla ferroviària. Després de 45 anys de la unificació de les xarxes ferroviàries de via ampla a Espanya, encara es nota la major importància del Norte a València i de MZA a Barcelona, i no cal assenyalar la del Midi a Perpinyà. No té res d'estrany que faltin expressions d'una companyia que no haguessin passat a les altres.

Després del diccionari pròpiament dit vénen dos vocabularis ideològics, castellà-català i francès-català. Com tals, no donen l'equivalència de paraules sinó d'idees i, per això, només hi figura un sol terme d'entre tots els d'una mateixa arrel. Si al vocabulari castellà es troba «*engrase*» que porta a greixatge, no cal afegir «*engrasador*» ni «*engrasar*», puix el que busqui greixatge trobarà greixador i greixar al seu costat.

No ha d'estranyar tampoc trobar que a un adjectiu femení com «*avanzada*» li correspongui el masculí avançat; es deu senzillament al fet que senyal és del primer gènere en castellà i del segon en català. Per arrodonir-ho es pot recordar que l'equivalent francès és un substantiu, «*avertissement*».

El motiu d'aquesta manera de procedir és que s'ha volgut donar una afinitat ideològica entre els sentits ferroviaris de les paraules, per facilitar la recerca del terme català a partir del francès o castellà; cal no oblidar que moltes vegades cada llengua obliga a construir la frase d'una manera diferent. S'ha de comprovar sem-

pre que el terme trobat correspongui al significat que es vol.

Per exemple, «*décaler une marche*» sobre la malla de trens no és el mateix que retardar un tren, però en alguns casos pot ser-ho; «*dépeche*» no és un telefonema, però pot servir com tal en moltes construccions.

S'inclou també la llista, ordenada més o menys de Nord a Sud, de totes les estacions i baixadors de Catalunya i les més properes situades fora dels seus límits.

Cal advertir que aquesta llista recull la versió catalana dels noms ferroviaris tradicionals de les estacions i baixadors, així com els d'alguna dependència sense servei, però que continua vigent a la documentació ferroviària. Per raons molt diverses, i polítiques en algun cas, alguns noms no coincideixen amb els oficials de les companyies o dels estats.