

extensió via 4

ASSEMBLEA

Convocatòria d'Eleccions per a la Junta Directiva

El proper dia 25 de març tindrà lloc a l'Aula del Tren de Palau l'Assemblea anual de socis a les 11:00 amb primera convocatòria i a les 11:30 en segona convocatòria.

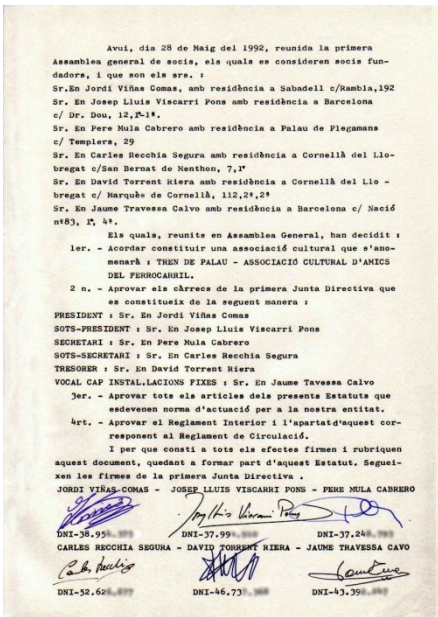
A part dels temes que es tracten habitualment, la Junta Directiva i d'acord amb el que preveuen els Estatuts Socials, convoca al conjunt de tots els socis a escollir una nova Junta Directiva que ha de portar endavant els diversos projectes de l'Associació en els propers 4 anys.



Reunió en Assemblea dels socis

25 ANYS

Aquest any es celebra el 25 aniversari del naixement de la nostra associació. Va ser un 28 de maig que es va fer l'acta fundacional de la nostra associació



Acta fundacional datada el 28 de maig de 1992

QUOTES

Es comunica que al proper mes de març, es posaran al cobrament els rebuts de la quota anual de socis.

Per qualsevol problema o inconvenient es prega us poseu en contacte amb el nostre correu per tal d'evitar-nos despeses prescindibles.

tren@trendepalau.cat

Gràcies per la vostra col·laboració.

FEAAF

El proper 5 de març n'hi ha convocada l'Assemblea General de la Federació Espanyola d'Amics del Ferrocarril a Madrid.

Ens comuniquen que per tots els que hi vulguin anar facin les seves reserves de bitllet de tren doncs sembla que aquells dies els trens van prou plens.



Sortida en AVE a l'Estació d'Atocha

VIA I OBRES

Esperàvem uns sacs de graveta per escampar per les andanes de terme, doncs en dies de pluja queden prou intransitables per efecte del fang.

Varen arribar unes biguetes per aguantar el balast de la recta de terme. Encara que les teníem demanades no ens feien una falta urgent. De totes maneres ens hi vam posar i ja les tenim presentades al lloc.

El proper dia segur que ens posem amb la graveta.



Biguetes ja presentades al seu lloc.

VENTADA

Sempre ens en cau alguna. Diumenge matí, dia de força fred, es fa la comprovació de la línia com a bona rutina d'abans de començar la circulació amb viatgers.

En arribar al baixador del Clot, vam veure una branca d'un arbre que està junt a la via, caiguda sobre aquesta. Aquest arbres es van plantar als inicis del Tren de Palau i ja donen problemes d'envelliment.



Aspecte de la branca sobre la via.

AGRAÏMENT

Entre d'altres hem d'agrair un cop més a l'empresa ODYLSA, veïna nostra al polígon, la col·laboració plena que sempre ha tingut amb nosaltres, facilitant-nos els seus productes pel tractament de l'aigua per les locomotores de funcionament a vapor, cosa que porten fent pràcticament des del començament del Tren de Palau. Moltes gràcies.



ERRADA

Segur que l'errada de la Ev4 ja la heu vista. De totes maneres el mes era Octubre núm. 207. Perdoneu les molèsties.

L'equip de l'Ev4 del Tren de Palau presenta una imatge de tema ferroviari, perquè els concursants encertin que és i on està.

Poden prendre part tots els membres d'associacions d'amics del ferrocarril afiliades a la Federació Catalana d'Amics del Ferrocarril i/o la Federación Española de Amigos del Ferrocarril, i entitats amb finalitat principal de la preservació i conservació del Patrimoni Històric Ferroviari.

El premi serà un exemplar del Reglament de Senyals (I.G.nº1) de la Renfe de l'any 1971, un article que no està a l'abast dels afeccionats.

Les bases del concurs les trobareu amb un full adjunt que amés s'intentarà donar el màxim de difusió a les altres federacions i associacions.

També ho tindrem a la nostra pàgina web.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles publica en format pdf una sèrie de monografies del ferrocarril.

La mes nova es la titulada "Renfe, 75 años de historia (1941-2016)". Es un llarg treball d'investigació de Miguel Muñoz Rubio en que toca quasi tots els temes de la empresa.

Entre d'altres ho podeu trobar al enllaç:

www.tecnica-

vialibre.es/documentos/Libros/Renfe75Anios.pdf

IMATGE DEL MES



ARA FA QUARANTA ANYS ...

Ara fa quaranta anys el País bullia, les "pantalles" passaven vertiginosament, la del matí ja no valia per la tarda i la d'ahir no tenia res a veure amb la de l'endemà. A Madrid el sindicat encara clandestí de Comissions Obreres lluitava mitjançant una vaga il·legal contra la patronal del transport per carretera de Madrid. Cal explicar que eren els autobusos de la perifèria de Madrid als anys setanta, quan el Metro no passava del centre urbà i els trens de Rodalies no existien; els barris de la perifèria creixien com bolets, els pisos eren de venda fàcil en aquestes zones mal urbanitzades, sense quasi equipaments tret dels bars i farmàcies que n'hi havia a cada cantonada. El servei de transport públic el donaven unes empreses privades, afavorides pel règim franquista, que el prestaven amb unes andròmines rodants conegudes popularment com a "camionetes", i que no eren res més que camions amb una carrosseria d'autocar, però amb només mitja dotzena de seients per fer què la gent anés dreta i n'hi cabés més; sortien de la darrera estació on acabava el Metro on es formaven unes cues

monumentals, el servei era deplorable i el personal, malcarat i mal pagat, no gaudia de caps dels avantatges que tenien els empleats de les empreses públiques de transport.

Aquest era l'escenari d'aquesta vaga dura i clandestina, on varen actuar uns sicaris d'extrema dreta provocant els fets coneguts com l'assassinat dels advocats del carrer Atocha, que desfermaren la indignació i la repulsa immediata de la major part de la ciutadania, i que portaren en poc temps la victòria de les forces democràtiques del País.

La imatge.-

L'endemà dels fets del carrer Atocha, el 25 de febrer del 1977 a les 12.43, la seva hora, s'acaba d'estacionar a l'andana espanyola de Cervera el Ràpid 103 procedent de Barcelona, un tren amb només tres cotxes on no hi viatjava quasi mai ningú, perquè era molt més car que fer-ho amb una unitat elèctrica 600. En aquells temps el complex Portbou - Cervera era una frontera de veritat on hi treballaven centenars de persones fen tot tipus de feines, el

tràfec de viatgers i mercaderies (i contraban) no parava mai, trens i maniobres es movien frenèticament amb un fons sonor d'entrexocar de topalls i accelerades dels diesel, mentre a l'andana es formaven compactes cues perquè els controls fronterers eren exhaustius per ambdues parts.

De tot això avui no en queda quasi res, herbetes per arreu i un silenci de cementiri només alterat per les ràfegues ferotges de la tramuntana, i de tant en tant algun "guiri" mig perdut que puja o baixa d'un tren al que ningú fa cas, però la cantinela de l'estació de Cervera: "Cerbère, ici Cerbère, fin du parcours espagnol, touts les voyageurs descende de voiture..." continua reblonant-nos després de cent seixanta-nou anys d'haver fet malament les coses.

La màquina 7612 de Sant Andreu Comtal espera que l'enganxador de la SNCF la talli del tren, prèviament l'ajudant de maquinista ha desempalmat la mànega elèctrica de calefacció; abans de l'electrificació de la SNCF la maniobra es feia pel cantó de Banyuls després ja no va ser possible per interferències entre catenàries i els trens de la RENFE retrocedeixen tal com han vingut. La màquina 7612 porta un crespó negre a la testera, una consigna donada a corre-cuita per la direcció (clandestina) de CC.OO. Durant el ràpid trajecte entre Barcelona i Cervera pràcticament va passar desapercebut, però un cop a l'andana de Cervera algú s'hi va fixar i en pocs moments es produeix una escena d'aquelles que et deixen un nus a la gola per sempre; s'aplegaren un quants, no més de mitja dotzena, amb el "chef securité" i la seva impol·luta gorra blanca inclosa, palplantats davant la màquina observant amb molt respecte el crespó negre, tot sense paraules, només unes mirades tendres de solidaritat, perquè els ferroviaris sempre han estat dels nostres. Aleshores vaig veure que guanyariem.

Negatiu B/N de 35 Fons de Imatge Valero-Vilaginés (FIVV)