

extensió via 4

CIRCULACIONS

Cada diumenge al Tren de Palau fem les circulacions de trens que són un gaudi per els viatgers.

Agrada de veure a la gent com surt amb un somriure.

El treball constant dels socis que sacrifiquen cada diumenge en fer aquesta realitat es d'agrair.

El producte d'aquest treball és amb el que es sustenta l'Associació i els treballs de construcció de material i el seu manteniment.

Fem una crida a tots els socis que estiguin disposats a donar un cop de mà en aquesta tasca, o al menys, que ho provin alguna vegada.



La 2101 amb el tren de viatgers.

VIA I OBRES

Encara que no us ho creieu, no ho hem fet nosaltres, ni ho hem demanat.

Es tracta d'un pi que amb el pas dels anys havia crescut tant que ja s'havia fet un problema per la proximitat amb la via.

No ha estat el perill que posava als viatgers per el que s'ha tret, era una molèstia per els cables que tenien a sobre. La companyia elèctrica ens ha solucionat el problema.

Làstima que se n'han carregat dos més que per nosaltres encara no tenien cap culpa.



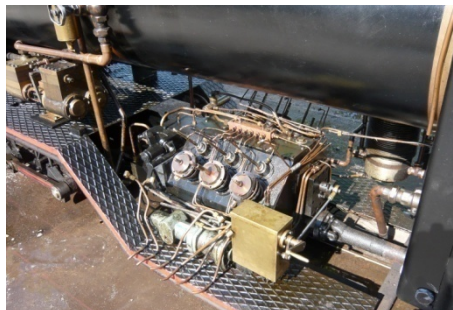
Es veuen perfectament les soques dels arbres sacrificats.

REPARACIÓ

Com s'ha constatat en els mesos precedents, la locomotora "Big Viñas" no ha funcionat.

Ha estat una complicada reparació de la caixa de fums, doncs la part inferior estava molt deteriorada, junt amb el rectificat dels cilindres.

Aquesta reparació ha costat força temps i esperem que aviat la veurem funcionar, si el temps i les temperatures ens ho permeten.



Vista dels cilindres desmuntats.

EIXOS

Ja han arribat els eixos rectificats amb les seves rodes després de la ruptura d'un d'ells. A continuació farem una comprovació dels altres per verificar que estan en bones condicions i en cas contrari els farem de nou.



Les rodes a punt de muntar als eixos.

JUNTA DIRECTIVA

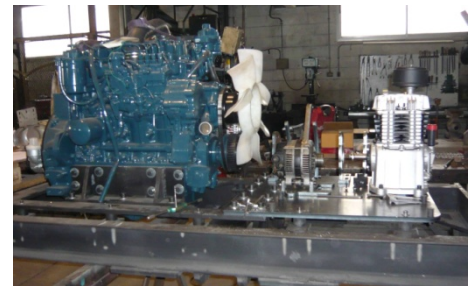
El dissabte dia 25 s'ha fet una reunió de la Junta Directiva. Entre altres punts s'ha presentat un projecte de Reglament de Règim Intern i una nova versió del Reglament de Circulació.

Els dos han estat aprovats i en la propera Assemblea General de Socis es posaran a votació per la seva aprovació definitiva. Aviat estaran disponibles a la nostra web.

A2

Durant el darrer mes s'han tallat a laser les últimes peces que es situaran a l'estructura motor i que s'uniran a través d'un eix de força per moure el ventilador que refrigerarà el motor, el compressor, i l'embragatge. A més fixaran el radiador a la part davantera.

Mentrestant es munten tots aquests elements, s'està ultimant el sistema hidràulic que farà moure la locomotora. Esperem tenir-ho aviat en marxa.



Vista dels cilindres desmuntats.

ARXIU



1993

Una imatge de la "recta llarga". La via posada està sobre el camí compactat amb el primer balast. Ja es pot apreciar el problema que ens vindria quasi seguit, la gent es passeja per sobre la via i ens escampa el balast. Avui, la via, està encaixonada. En la primera imatge també veiem una tanca de fusta que es va fer malbé i es va retirar en pocs anys.



2015

IMATGE DEL MES



El *Mallorca*, el darrer vapor.

A pocs metres de la imatge del més passat també hi passaven coses interessants, fins i tot molt interessants, encara que no n'èrem del tot conscients aleshores. A la Dàrsena Nacional del Port que és la que dona a Colón, i en el racó que formen el moll de les Drassanes i el de Barcelona hi ha el territori de la Cia. Transmediterrànea, la Renfe del Mar, amb qui comparteix la (mala) fama i l'enuig dels usuaris i que ha monopolitzat durant anys i panys el transport marítim amb les nostres Illes, així com amb les llunyanes terres de les Canàries i altres colònies africanes, les que es van perdre i les que encara queden.

La Transmediterrànea fou fundada el 1916 amb capital de les Illes Balears, que sense transport marítim no serien res; a Joan March, banquer i factotum de les Illes, se'l considera un dels promotors, ja que va impulsar una política d'absorció de varies navilieres d'arreu de l'Estat fins aconseguir una flota de més de setanta vapors, convertint-se en la primera naviliera del país. El procés de concentració és similar al que van seguir les empreses ferroviàries, que varen acabar essent quatre de grans abans de la Renfe.

Transmediterrànea va aconseguir així una posició de privilegi que li va permetre monopolitzar la quasi totalitat del tràfic marítim de l'Estat amb les seves Illes i possessions africanes durant més de cinquanta anys. Quan van començar a anar malament les coses pel tràfic marítim, que perdia quota de mercat a favor de l'aviació, va passar a mans de l'Estat, que la va administrar a través de l'INI i després del SEPI, entre els anys 1978 i 2002; aquest darrer any i coincidint amb les grans privatitzacions de l'era Aznar (Telefónica, Iberia, etc.) va tornar a mans privades, i actualment la gestiona un consorci liderat per Acciona, que rep les pertinents compensacions de l'Estat per tal de garantir un transport que té la consideració d'essencial, de forma similar a la d'alguns serveis de la Renfe. Actualment no té cap monopoli i centra la seva activitat entre la península i les illes Balears i Canàries, així com les ciutats africanes que encara queden i el pas de l'estret de Gibraltar, també assegura la intercomunicació amb les illes del mateix arxipèlag, on a l'avió li costa més ser competitiu.

Els vaixells de la Transmediterrànea formen part del paisatge marítim de la ciutat des de fa un munt d'anys, compartien moll amb les "Golondrines", una rèplica arnada de la caravel·la *Santa Maria*, un reguitzell de barquetes que feien un recorregut entre turístic i romàntic pel Port a preu mòdic, i un raquític buc de guerra de l'Armada Espanyola, el "Javier Quiroga", que quasi mai es movia del seu amarrament. Tot ells mereixen article propi.

El *Mallorca* va ser construït l'any 1914 a les drassanes Odero de Setri Ponente (Gènova), per tant és contemporani del *Titànic* i encara que era molt més petit i sense tantes

pretensions hi té una certa tirada; era dels temps en què els vaixells tenien forma de vaixell i aire mariner, i no com ara que pretenen ser els gratacels del mar, però que en realitat semblen caixes de sabates flotants. El *Mallorca* és un vaixell especial, és un dels darrers vapors construïts i a vapor va funcionar durant tota la seva vida; te l'honor de ser el darrer en servei de passatgers que va navegar per les nostres aigües.

La seva història és interessant, va ser construït per encàrrec de la Isleña Marítima, precursora de la Transmediterrànea, i en el seu origen anava de rigorós negre com el *Titànic*, en donem les característiques:

Eslora : 90 m.

Màniga: 11,70 m.

Pes mort: 760 Tm.

Registre net: 1276 Tm

Capacitat: 261 viatgers (59 de primera, 114 de segona i 88 de tercera)

Velocitat: 16,7 nusos

Propulsió: 4 calderes fumitubulars amb 17,28 m² totals de graella i 14 kg/cm² de timbre.

Màquina alternativa de tres cilindres, compound triple expansió, amb una potència màxima de 3.150 CV.

Inicialment el combustible era el carbó fins l'any 1953 que es va fuelitzar, tot mantenint les calderes i la màquina tri cilíndrica, un fet curiós ja que molts vapors es van dieselitzar i convertir en motonaus en èpoques anteriors, i no sabem per quins motius no ho varen fer amb el *Mallorca*.

Els primers anys va ser destinat a la línia Palma-Barcelona i amb l'arribada de vaixells millors es va destinar a altres línies de les Balears, essent habitual la de Mahó-Barcelona.

Durant la guerra civil va ser militaritzat per l'armada franquista, el varen portar a l'arsenal de La Spezia (Itàlia) on el van artillar; el que diu molt de com es prenen les coses en aquell esperpèntic Comité Internacional de No Intervenció durant la guerra civil espanyola. Va prendre part en varies accions de guerra, sigui transportant tropes o abordant i confiscant vaixells mercants que feien tràfic amb l'enemic.

Acabada la guerra va tornar a les línies habituals, i a l'any 1953 el varen fuelitzar i modernitzar. Va seguir fent servei a la línia de Mahó fins el 1973 que el varen retirar, i desballestar sense pena ni glòria l'any següent a Burriana (País Valencià). Si en aquells temps a algú se li hagués acudit demanar amnistiar el vaixell i fer-lo conservar com la peça històrica que era, immediatament haguessin avisat a Sant Boi perquè vinguessin corrents amb la camioneta embuatada per tal d'emportar-se'l hi tancar-lo al manicomi. I així és com alguns entenen que s'ha de preservar el nostre Patrimoni.

La imatge:

Emmarcat entre la torre de Sant Sebastià i el Far Vell del moll dels Pescadors, el *Mallorca* es disposa a recular cap el moll de les Drassanes, acaba de fer la singladura que feia tres cops per setmana entre Mahó i Barcelona, dotze hores de navegació nocturna no sempre tranquil·la, segons testimonis d'alguns afectats. La nau que durant la seva vida va patir un bon reguitzell d'abordatges, incendis i col·lisions ens mostra una recent i bona refregada a la seva amura de bavor. Era una nau parsimoniosa i casolana on el passatge podia moure's amb bastant llibertat i gaudir de la brisa marinera i l'onatge, res a veure amb els grans creuers actuals on la mar és una cosa distant i llunyana.

Hi trobem totes les olors pestilents del Port, però per sobre de tot l'olor a vaixell, inconfusible malgrat els seus infinits matisos, on tota mena d'olis i fums, tant de la màquina com de la cuina, es barregen amb la de pintura i el salobre que ho impregna tot.

Negatiu de 6x9 d'acetat, datat a la dècada dels seixanta i d'autor desconegut, propietat del FIVV (fons d'imatge Valero Vilaginés).