



La locomotora Olot 22

La locomotora de vapor número 22, actualment anomenada "Olot", va pertànyer a una sèrie de quatre locomotores construïdes a Barcelona per La Maquinista Terrestre y Marítima per al desaparegut ferrocarril d'Olot a Girona. Van entrar en servei el juliol de 1926, formant una sèrie a les locomotores de la qual es van assignar els números 21 al 24.

Durant la seva vida, la locomotora Olot 22 va prestar tota mena de serveis, tot i que

cap al final dels anys cinquanta, quan van entrar en servei dos automotors diesel, va anar quedant a poc a poc rellegada als serveis de mercaderies. S'estima que va recórrer més d'un milió de quilòmetres.

Quan es va tancar la línia d'Olot a Girona, el 15 de juliol de 1969, la locomotora va quedar arraconada al dipòsit d'Amer. No obstant això, pocs mesos després va fer el que havia de ser l'últim viatge, en traslladar-se a Olot a petició de l'Ajuntament de la capital de

la Garrotxa. Gràcies a aquell fet, la locomotora número 22 es va salvar del desballestament.

Mitjançant un acord signat l'any 1986 per l'Ajuntament d'Olot, propietari de la locomotora, l'Associació d'Amics dels Ferrocarrils de Barcelona i la Generalitat de Catalunya, se'n va decidir la reconstrucció per realitzar, juntament amb altre material històric propi d'aquesta línia, viatges turístics a la línia dels Catalans. Amb motiu d'aquest acord i per tal



de retre homenatge a la vila a què pertany, va ser batejada amb el nom d'Olot. Va tornar a entrar en servei durant la primavera de 1988, gairebé 62 anys després que fou construïda.

Es tracta d'una locomotora tender amb un total de cinc eixos, dels quals els tres centrals són motors i els extrems només portadors. Per les seves característiques, pot circular tant marxa endavant com marxa enrere, sense que això impliqui cap minva de les prestacions o de l'estabilitat. La caldera utilitza carbó com a combustible i la pressió màxima de treball és de 12 kg/cm². Té dos cilindres i treballa amb vapor reescalfat. El seu pes total és de 24.000 kg, mentre que en ordre de marxa (és a dir, carregada amb aigua i carbó) arriba a pesar 29.000 kg. La seva potència màxima és de poc més de 450 CV, la qual cosa li permet assolir una velocitat màxima en buit d'uns 45 km/h.

Els enganxalls originals eren peculiars i molt característics del tren d'Olot. Van haver de ser canviats pels propis de la línia de Catalans, que són els tradicionals a base de cargols amb un únic topall central. El sistema de fre funciona amb aire comprimit, subministrat per un compressor Westinghouse accionat a vapor.

Originàriament la locomotora tenia un sistema d'enllumenat a base de fanals d'oli.

Poc temps després, aquest sistema va ser substituït per un sistema elèctric alimentat per bateries de cotxe que es recarregaven als tallers. Actualment conserva l'enllumenat elèctric, però ha estat millorat i s'alimenta per mitjà d'un grup electrogen situat al furgó d'acompanyament.

De les quatre locomotores que constitueixen la sèrie, se'n conserven actualment l'Olot 22 i dues més: la número 23, que va ser cedida al ferrocarril turístic Blonay-Chamby i que actualment es troba en terres suïsses, i la número 24, que va ser adquirida per un particular i es conserva en un magatzem de ferralla a Sant Andreu de la Barca.



Característiques tècniques

Tipus	131 T
Diàmetre rodes motrius	910 mm
Diàmetre rodes lliures	650 mm
Longitud total locomotora	9.640 mm
Alçària total	3.300 mm
Distància entre eixos extrems	6.750 mm
Base rígida	2.500 mm
Tipus de vapor	reescalfat
Diàmetre cilindres	325 mm
Carrera dels èmbols	450 mm
Diàmetre interior caldera	1.080 mm
Pressió timbre caldera	12 kg/cm ²
Nombre de tubs	54
Nombre de tubs reescalfadors	22
Diàmetre tubs	76 mm
Diàmetre tubs rescalfadors	40 mm
Pes en buit	24 t
Pes en ordre de marxa	29,5 t
Potència màxima	458 CV
Esforç tracció	4.345 kg
Tipus de fre	aire comprimit

DENOMINACIÓ: **LOCOMOTORA OLOT 22**

MUNICIPI: **OLOT**

COMARCA: **LA GARROTXA**

