

Locomotive e rotabili del Museo Ferroviario di Lecce

Dott.ssa Giovanna de Gennaro

Il mio lavoro di stage iniziato ad ottobre 2004, presso il nascente Museo Ferroviario di Lecce ha portato alla catalogazione di quanto si sta facendo diventare oggetto del museo stesso: le locomotive e i rotabili dismessi. Questo museo è fortemente voluto dall'Associazione Ionico Salentina Amici delle Ferrovie (A.I.S.A.F Onlus) con sede a Lecce; l'associazione nasce nel 1989 presso il Dopolavoro ferroviario di Lecce istituito da un gruppo di appassionati di ferrovie reali ed in miniatura, con lo scopo di diffondere "cultura ferroviaria". Nel 1997, con l'esperienza maturata ed il materiale acquisito negli otto anni di attività, viene fondata l'associazione A.I.S.A.F. Onlus che da allora, in collaborazione con l'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Lecce, si è resa promotrice della realizzazione di un Museo ferroviario a Lecce, come strumento di valorizzazione dell'area urbana e del territorio regionale, ritenendolo un utile polo di attrazione nel campo della didattica e della promozione turistica.

L'ubicazione a Lecce di un museo ferroviario, assume un significato particolare anche per la presenza nel territorio della più estesa rete concessa d'Italia: le Ferrovie del Sud Est. Proprio su questo aspetto il museo punta a caratterizzarsi a livello nazionale.

La ricerca degli spazi idonei ad ospitare la raccolta museale ha individuato nella vecchia Squadra rialzo FS di Lecce, abbandonata nel 1991, il luogo adatto allo scopo. Il mio compito, guidata dal signor Fabio Vergari, presidente dell'AISAF, è stato quello di catalogare i rotabili conservati nel museo e studiarne la storia e l'utilizzo. Le informazioni sono state raccolte in alcuni archivi delle ferrovie di Lecce ma soprattutto sono frutto della personale ricerca degli ex ferrovieri che si stanno impegnando nella realizzazione del museo.

Oggetto della mia catalogazione sono stati:

Locomotiva 905-043 a vapore. Un gruppo di locomotive che venne progettato dall'Ufficio studi di Firenze dalla Rete Adriatica, e che non venne realizzato a causa dell'approssimarsi del riscatto da parte dello Stato delle grandi reti, fu quello divenuto poi Gr.905 FS. Come era nei progetti originari, queste macchine vennero assegnate per un primo lotto di 24 unità, realizzato per intero dalla Maffei di Monaco, alla linea Termoli-Campobasso-Benevento. La consegna iniziò nel 1908 e si concluse nel 1909 per le macchine costruite dalla Maffei; successivamente tra il 1910 e il 1912, ne vennero costruite altre 60 unità, a cura della Società Ernesto Breda e di queste, parecchie vennero assegnate ai depositi di Avellino e di Caltanissetta, tanto per il rimorchio di treni viaggiatori che per il rinforzo dei treni merci. Una volta cessato il loro compito, con l'avvento di locomotive più potenti prima, e con l'elettificazione di alcune delle linee teatro del loro primitivo impiego poi, le 905 FS prestarono in parte il loro servizio anche su ferrovie in concessione. Altre macchine dello stesso gruppo vennero più tardi vendute alla Soc. Montecatini per vari stabilimenti chimici e per le proprie

miniere di Ribolla (Livorno). Le ultime macchine cessarono il servizio tra il 1969 e il 1970 presso i depositi di Cassino e di Sulmona.



Locomotore 216-042. Locomotore a due assi dotato di motore diesel sovralimentato OM DG-L a trasmissione idrostatica, studiato per servizi di manovra nelle stazioni di modesta importanza. Il telaio costruito con lamiere saldate elettricamente, è costituito da due fiancate esterne alle ruote, due testate, due traverse e dal pavimento. La struttura di testata è conformata per l'eventuale montaggio di un accoppiatore automatico; a lato vi sono montati ad uso dei manovratori. Il serbatoio dell'olio della trasmissione fa parte della struttura del telaio. In prossimità delle testate sono montati, anteriormente, i serbatoi del combustibile e la batteria di accumulatori, posteriormente i serbatoi dell'aria compressa. Gli organi di trazione e repulsione e quelli di accoppiamento pneumatico sono di tipo normale FS. La sovrastruttura consta di un cofano, a copertura del gruppo motore-trasmissione e dei relativi ausiliari, ed una cabina di estremità, realizzata in due parti: quella inferiore costituisce una sorta di sottofondo e contiene apparecchiature dell'impianto pneumatico; quella superiore costituisce il vano abitabile. L'accessibilità della cabina è consentita da due porte; la visibilità è assicurata da un finestrino abbassabile per ogni lato, da una coppia di finestrini fissi a forma trapezoidale, anteriore e posteriore, e da due finestrini a vista bassa per il controllo delle operazioni di aggancio, sulla sola parte posteriore. Il comando del freno continuo è installato solo sul lato sinistro, mentre il freno a mano, con comando a volante, unitamente alla leva per l'apertura della valvola di sicurezza della trasmissione, è posto nella zona centrale del tavolino. Il macchinista è in grado di inserire o disinserire dal posto di guida il compressore volumetrico a comando meccanico di cui è dotato il motore termico. Il cofano, racchiude frontalmente un radiatore con parzializzatore a persiana con comando termostatico, dotato di

ventilatore azionato dal motore termico mediante cinghie trapezoidali, unitamente al compressore dell'aria, alla dinamo e alla pompa di alimentazione della trasmissione idraulica. Un albero con giunti elastici e giunti di Cardano, collega il motore Diesel al carter contenente la pompa della trasmissione idrostatica; i motori idraulici (uno fisso ed uno mobile, regolato mediante sovramotore) sono alimentati dall'olio proveniente dalla pompa mediante tubazioni per alte pressioni e calettati ai due lati di un riduttore ad una sola coppia di ruote dentate, dotato di giunti a manicotto per il disinnesto della trasmissione idrostatica nel caso che il locomotore debba essere trainato. La trasmissione finale è a catene a rulli duplex fra i pignoni del riduttore, disposto al centro del telaio, e le ruote dentate (in due metà imbullonate), montate sulle sale. Il locomotore è dotato di cuscinetti a rulli, sospensione a molle elicoidali di acciaio, tamponi ammortizzanti di gomma, bilancieri, ruote cerchiate, e apparato ungibordino a stoppaccio. La timoneria del freno, azionata da due cilindri pneumatici oppure manualmente, comanda un ceppo per ruota; la trasmissione può realizzare la frenatura idraulica.

Carrozza Bz 36.000- III le “centoporte” carrozze tuttofare La carrozza è a cassa di legno nella forma e nelle dimensioni, avendo mantenuto il telaio di quei prototipi realizzati interamente in legno. Il telaio è realizzato con profilati di acciaio con sezione a I inchiodati tra di loro. Partendo da un'estremità troviamo un primo ambiente organizzato in tre moduli di sedili a due posti. Attraversato da un corridoio centrale. Attualmente i sedili sono stati rimossi. Le porte sono a battenti, apribili nei due sensi. I sedili e gli schienali di forma anatomica, ma senza poggiatesta, erano in legno. Il totale dei posti a sedere era di 78 in quanto a un'estremità della carrozza, in corrispondenza del volante di comando del freno di stazionamento, una panca era sostituita dal posto di servizio del capotreno. L'illuminazione è data da gruppi di lampade a incandescenza situati al centro del corridoio. Le ritirate, erano alimentate per gravità da un serbatoio d'acqua posto sul tetto, facilmente riconoscibile per il tipico coperchio squadrato.

Le prime unità messe in servizio erano colorate in verde vagone, con cornici dei finestrini nere, telaio e carrelli neri, tetto grigio cenere; dal 1935-36 questo schema fu sostituito da quello bicolore in castano e Isabella, con tetto in alluminio. Nei primi anni sessanta questa livrea venne sostituita da quella interamente castano e una decina di anni dopo da quella grigio ardesia che perdura ai nostri giorni.

La marcatura di classe applicata sulle porte dipinta originariamente in giallo con ombreggiatura rossa e successivamente in bianco avorio, era inizialmente in cifre romane, sostituite da quelle arabe dopo la guerra. A seconda dell'anno di costruzione della carrozza, un'altra differenza riscontrabile è nel materiale impiegato per le maniglie delle porte e le varie minuterie e accessori metallici dell'arredamento; a partire dalla metà degli anni trenta, infatti, per ragioni di autarchia, questi particolari inizialmente in ottone e bronzo, furono realizzati in lega di alluminio, modificandone anche la forma che divenne più lineare. Nel corso della loro lunga carriera le “centoporte” non hanno subito importanti modifiche ma ci sono state delle trasformazioni: fra il 1935 e il 1942, sfruttando degli accorgimenti appositamente predisposti in sede costruttiva, vennero formati numerosi treni ospedale militari, detti “tipo 1935”, impiegati su vari fronti, specialmente quello russo, le cui carrozze divennero infermeria, sala operatoria, e deposito di barelle. Dopo la guerra tutte queste

carrozze sono state riconvertite allo stato originale, eccetto 9 unità che sono state utilizzate per anni per i treni di pellegrini infermi diretti a santuari famosi (esempio tipico Lourdes). Queste carrozze sono facilmente riconoscibili esteriormente, per la vistosa marcatura realizzata con croci rosse in campo bianco verniciate sulle fiancate e sul tetto. Un altro tipo di trasformazione connesso con le operazioni militari interessò 36 unità che tra il luglio del 1941 e la primavera del 1942, furono trasformate in carrozze ristoro al seguito del corpo di spedizione italiano in Russia. Per concludere le “centoportate” carrozze tuttofare, hanno costituito per anni la serie di carrozze più numerosa delle FS, superate solo negli anni '70 dalla famiglia di carrozze tipo X, e sono state impiegate per mezzo secolo su ogni tipo di treno, con un progressivo naturale declassamento a misura dell'entrata in servizio di carrozze più moderne, salvo occasionali rivincite in concomitanza delle punte di traffico festive o elettorali. Le ultime “36.000” hanno circolato regolarmente fino all'inizio del 1987. Molto opportunamente tuttavia in vari Compartimenti FS un certo numero di queste tipiche carrozze è stato conservato in ordine di marcia per treni speciali e per riprese cinematografiche.



Locomotiva 835-244 a vapore. La prima macchina, venne consegnata all'inizio del 1906. Le 835 vennero costruite ininterrottamente tra 1906 e il 1922, con l'intervallo della Prima Guerra Mondiale, in ben 370 esemplari. Le 835 FS furono progettate per i servizi di manovra e null'altro, prendendo a campione le apprezzate caratteristiche del precedente Gr. 830, già 680 RM. Di quest'ultimo fu utilizzato lo stesso carro e rodaggio, sul quale venne montato un nuovo generatore di vapore -sempre saturo- di maggior potenzialità. Queste locomotive vennero commissionate, almeno per i primi 20 esemplari, dalla Rete Mediterranea.

La prima macchina, venne consegnata all'inizio del 1906. Le 835 vennero costruite ininterrottamente tra 1906 e il 1922, con l'intervallo della Prima Guerra Mondiale, in ben 370 esemplari. Con una dotazione di 370 locomotive, vennero a costituire uno dei gruppi più numerosi dell'intero parco FS, ed anche grazie alle loro caratteristiche di tuttofare, uno dei gruppi più longevi, tanto che una trentina di esse erano ancora in servizio all'inizio degli anni '80.

Nel 1947, 25 locomotive del gruppo vennero trasformate per combustione mista a nafta e carbone. Le 835 furono particolarmente ambite da parte di imprese industriali e di ferrovie in concessione, che nel corso degli anni vennero a trovarsi nella necessità di approvvigionare mezzi sostitutivi di macchine ancor più anziane radiate in genere per scadenza delle caldaie.

L'impiego di questa serie di locomotive fu sempre quello dei servizi di manovra sui raccordi e negli scali, ma presso alcune amministrazioni andarono a svolgere anche servizio di linea. Dal punto di vista storico, vi è da menzionare che nel 1944 ben 17 locomotive Gr. 835 vennero deportate in Germania, tutte però rientrate al termine del conflitto, senza che ad esse venissero applicate le marcature della DR. Anche chi non si è mai interessato di Ferrovie, e men che meno ha indagato sulla innumerevole varietà di gruppi di locomotive FS, ha ciò nondimeno sentito nominare talvolta la "Cirilla" o la "Pierina", nomignoli appioppati dai ferrovieri alle piccole macchine da manovra, come erano appunto le 835 FS, e le loro consorelle.

Con il loro ritiro dal servizio attivo se ne è andato un altro dei ricordi della felice stagione del vapore in Italia. In realtà anche se non più con l'aspetto originario, non poche di queste locomotive, private della caldaia, del blocco cilindri e di tutte le sovrastrutture, sopravvivono ancora oggi, sotto le vestigia di locomotive elettriche da manovra. Le unità numerate fino alla 097 e consegnate tutte a cura di Ernesto Breda entro il 1908 vennero dotate del solo freno a controvapore, mentre le successive vennero dotate del freno ad aria compressa. Anche esteticamente le 835 FS vanno divise in due serie: la locomotiva 835-244 tintra in quelle dotate di una cabina di guida che, a parte le aperture laterali era molto simile a quella delle 830 caratterizzata da un tettuccio sporgente lateralmente.

Inoltre la caldaia disponeva di un duomo di forma cilindrica con coperchio piatto particolarmente elaborato, e di una sabbiera parallelepipedica a spigoli vivi. Le caldaie unificate adottate sulle 835 disponevano dello stesso forno di quelle delle 830; ben diversa era invece la tubiera, lunga 3 metri era dotata di 168 bollitori ma di minor diametro.

Detta caldaia unificata venne utilizzata come ricambio non solo per le 835 della 1° serie, ma anche per le locomotive del precedente Gr. 830. le scorte d'acqua erano di 5.000 litri, quelle di carbone, inizialmente di 1500 kg, pari a quelle delle 830. col passaggio dall'impiego del carbone spezzettato a quello agglomerato in mattonelle, di potere calorifico inferiore, la capacità della cassa carbone, venne elevata a 2.000 kg.



Carrello automotore 207.023 Carrello automotore, a trasmissione meccanica, dotato di motore a benzina, FIAT 235 A o 235/13. Rispetto alle successive varianti del carrello di tipo IV, il Tipo IV B è caratterizzato dalla presenza del solo freno manuale, non essendo predisposta una presa di moto sul cambio per l'azionamento del compressore d'aria di un eventuale impianto pneumatico. All'estremità delle piattaforme sono installati dei rulli di spinta di gomma. Deriva dall'applicazione di un gruppo motore di concezione nazionale (oltre al motore, cambio e riduttore invertitore, sono infatti prodotti dalla FIAT Grandi Motori) alla struttura d'origine Breuer che, in questa forma riveduta, è destinata a rimanere sostanzialmente inalterata nella produzione Baldoni per circa vent'anni. Alcune unità di questo tipo, sono dotate di impianto di alimentazione a metano.



Locomotiva elettrica 6R-626. Le locomotive della serie 626.015-099, sono le prime locomotive “unificate”, progettate dall’Ufficio Studi Locomotive delle FS, sotto la guida dell’ing. Giuseppe Bianchi. La costruzione di queste 85 locomotive fu ordinata il 29 gennaio 1930 alle principali industrie nazionali: Breda, Om, CGE, TIBB, Ansaldo, SNOS, CESMA; le consegne iniziarono nel giugno 1931 e si conclusero nella seconda metà del 1932. Queste locomotive subirono gravemente le conseguenze della guerra: 4 di esse finirono in Cecoslovacchia, 17 in Jugoslavia e 4 furono demolite. Nel 1945 le FS decisero di ricostruire le unità maggiormente danneggiate, abolendo il gruppo motogeneratore e il combinatore. Attualmente le E.626 di seconda serie trasformate sono 25, tra cui la E.626.033. L’avancorpo fu rifatto per ospitare gli ausiliari ad alta tensione e furono rifatte anche le prese d’aria. Rispetto al prototipo E.626.008, l’equipaggiamento elettrico presentava le seguenti differenze: quali organi principali d’interruzione della corrente servivano ancora tre terne di contattori, però una terna normalmente non era utilizzata e fungeva da riserva: in tal modo nei casi (non frequenti) di guasto a uno di questi apparecchi si evitava che la locomotiva dovesse interrompere il servizio; i contattori erano dell’unico tipo 32 unificato, per tutte le funzioni; i motori erano del nuovo tipo FS 32, più robusti e potenti; i circuiti erano predisposti per la frenatura elettrica a recupero, però i circuiti non furono collegati; il banco di manovra conteneva il tamburo con i contatti elettrici per la regolazione della frenatura elettrica a recupero ma la rispettiva manetta di comando non era utilizzata (sia il tamburo sia la manetta per la frenatura elettrica furono eliminati intorno al 1950); il motogeneratore per i servizi ausiliari, con una potenza resa di 30 kW, era sufficiente anche per l’eccitazione dei motori funzionanti a recupero, qualora la frenatura elettrica fosse stata attivata. La meccanica era più robusta e pesante, circa 5 tonnellate di massa in più; inoltre l’apparecchio di richiamo elastico dei carrelli venne dotato di molle a bovolo anziché a foglie. Questa locomotiva era dotata di rapporto di trasmissione 24/73. la massa totale era di circa 97 tonnellate. Negli avancorpi erano disposti il motogeneratore, i ventilatori, i compressori e le 7 batterie d’accumulatori; nella cabina centrale il reostato e i contattori. Il corridoio fra i posti di guida era laterale, sul fianco sinistro della locomotiva; questo pertanto risultava privo di sportelli di visita, presenti

invece in numero di sette sul fianco destro. Invece l'avancorpo anteriore era di forma alquanto diversa dal posteriore. La disposizione degli apparecchi nell'avancorpo posteriore fu oggetto di studio per ridurre al minimo lo squilibrio di peso fra parte destra e parte sinistra della locomotiva. Contro le sovratensioni di origine esterna alla locomotiva era installato uno scaricatore elettrolitico all'alluminio, poi soppresso.