

## Rotabili in forza alla Ferrovia

Mezzo	Classificazione Originale	Data collaudo originale	Località originale <sup>1</sup>	Data collaudo FGC	Data immissione in servizio regolare FGC <sup>2</sup>	Note
29	=	10-Jul-24	Lanciano	17-Apr-62 <sup>3</sup>	24-Apr-62	
A1	=	??	Ora	10-Oct-63	?	
A2	=	??	Ora	18-Jun-63	?	<b>In restauro storico</b>
A5	A4	14-Dec-57	Spoletto	10-Apr-71	?	
A6	A1	14-Dec-57	Spoletto	15-Jan-72	?	<b>Accantonata dal 2010</b>
A8	-	-	-	20-Sep-95	27-Sep-95	
A9	-	-	-	13-Dec-95	18-Dec-95	
A10	-	-	-	17-Apr-97	13-May-97	
A11	-	-	-	7-Jun-98	29-Jun-98	
A12	-	-	-	22-Oct-98	26-Oct-98	<b>In riparazione straordinaria</b>
D1	V52 902	?	?	21-Jun-87 <sup>4</sup>	23-Jun-87	<b>Ricostruito.</b> Fermo dal 1992 al 2015, ultimo collaudo 5/12/1991

<sup>1</sup> Indica la data del primo collaudo.

<sup>2</sup> Sulla FGC, dopo l'esito positivo del collaudo ministeriale, si è soliti fare un Ordine di Servizio per segnalare l'ammissione in servizio regolare del rotabile. In questa colonna è indicata la data citata nell'ordine di servizio se questo è stato ritrovato.

<sup>3</sup> Come locomotore senza posti a sedere, ricavati solo nel giugno del 1963 con sedili Breda provenienti dalla carrozza C20 accantonata.

<sup>4</sup> Nuovo collaudo per la messa in servizio dopo ricostruzione generale del 2008-2014 è datato 23/11/2015.

## Rotabili alienati dalla Ferrovia

TIPO	Mezzo	Classificazione Originale	Data collaudo originale	Località originale	Data primo collaudo FGC	Data accantonamento	Data demolizione	Esiste libretto?
LOC BREDA	001	-	-	-	16-Jul-29	Distrutto incidente agosto 1937	Carcasse visibili nel 39, fuse in 002 nel 42, tagliati residui probabilmente nel 1947	SI
LOC BREDA	002	-	-	-	16-Jul-29	Distrutto incidente agosto 1937	Carcasse visibili nel 39, fuse in 002 nel 42, tagliati residui probabilmente nel 1947	SI
LOC BREDA	003	-	-	-	16-Jul-29	Luglio 1964, come da annotazione in libretto	Ancora esistente nel 1970, scompare poco dopo	SI
EM BREDA autocostruita <sup>5</sup>	002 BIS	-	-	-	20-Jul-42	Luglio 1965 come da principio d'incendio verificatosi quell'anno ed annotazione in libretto.	Ancora esistente nel 1966, scomparso nel 70	SI (forse però erano due!) <sup>6</sup>

<sup>5</sup> Ricavata dalla ricostruzione dei locomotori 001 e 002 dopo incidente nel 1937.

<sup>6</sup> Il dubbio sulla presenza di un secondo libretto nasce dal fatto che nel 1952 vennero sostituiti tutti i libretti dei rotabili con nuovi libretti dal formato più grosso. Degli altri mezzi Breda esiste anche il libretto piccolo originale del 1929. Per questo mezzo dunque dovrebbero esistere ben 3 libretti: quello del 1929 (esistente), quello in formato piccolo valido dall'agosto del 1942 (a cui fa riferimento una nota sul primo libretto apposta appunto nell'agosto del 42) che purtroppo risulta SCOMPARSO e quello in formato grande valido dal 1952 che è stato recuperato.



TIPO	Mezzo	Classificazione Originale	Data collaudo originale	Località originale	Data primo collaudo FGC	Data accantonamento	Data demolizione	Esiste libretto?
MONTEBELLUNA <sup>7</sup>	054	=	?	?	25-Apr-39	1962	Estate 1965?	SI <sup>8</sup>
MONTEBELLUNA <sup>7</sup>	055	053 (portato in FGC sino al 28/07/43) <sup>9</sup>	?	?	25-Apr-39	1964	Estate 1965? Il telaio venne tenuto e trasformato in carro di servizio (anche betoniera) rimasto in uso per diversi anni	SI <sup>8</sup>
MONTEBELLUNA <sup>7</sup>	056	=	?	?	3-Apr-39	1964	Estate 1965?	SI <sup>8</sup>
LANCIANO <sup>10</sup>	28	=	?	Lanciano	24-Sep-1956 <sup>1112</sup>	1974?	1998	NO
FIREMA <sup>13</sup>	A3 BIS	-	-	-	20-Feb-85	Marzo 1996	Ottobre 2011	SI

<sup>7</sup> Le motrici Montebelluna risultano acquistate dalla Società Veneta nel 1937, come da nota allegata ai libretti. Esistono foto di una corsa prova da Manin a Torrazza con la motrice 055, equipaggiata con un solo pantografo e priva di sistema di conversione da 2400Vcc a 1000Vcc (per l'occasione era stata ridotta la tensione inviata in linea dalla SSE di Vicomorasso). Non esistono prove però che le motrici abbiano mai circolato in servizio regolare prima della loro immissione in servizio ufficiale nell'aprile del 1939 con annesso equipaggiamento di conversione da 2400Vcc a 1000Vcc. Il progetto del sistema di adeguamento della tensione è datato maggio 1936. In tutti i documenti esistenti, inclusi i censimenti ministeriali, si fa sempre riferimento a tre sole elettromotrici e le voci sulla possibile esistenza di una quarta potrebbero essere attribuibili al cambio di numerazione della 053 in 055 documentato nel verbale ministeriale.

<sup>8</sup> Esiste sia il libretto in formato piccolo valido dal 1939 al 1952 che quello in formato grosso dal 1952 all'accantonamento.

<sup>9</sup> L'annotazione del cambio di numerazione è riportata in libretto nel collaudo ministeriale del 28 luglio 1943. La stessa nota precisa che si fece il cambio per distinguerla dalla carrozza Breda C53.

<sup>10</sup> Il mezzo era diventato di proprietà statale nel 1940 ed essendo la FGC in Gestione Commissariale Governativa dal 1949, ne fu disposto il trasferimento nel 56. Durante la corsa prova aveva un pantografo a strisciante singolo, poi immediatamente convertito in doppio per problemi di captazione.

<sup>11</sup> Essendo andato perduto il libretto del mezzo, la data di collaudo inserita è in realtà quella riportata nell'ordine di servizio che ne autorizza il servizio regolare appunto a partire dal 24 settembre 1956.

<sup>12</sup> Come locomotore, posti a sedere aggiunti successivamente (tra il 1959 ed 1960) impiegando sedili provenienza automobilistica (corriere extraurbane).

<sup>13</sup> Trattasi della Firema sperimentale ricostruita usando motori e carrelli della FEVF A3 distrutta nell'incidente del 1974.



TIPO	Mezzo	Classificazione Originale	Data collaudo originale	Località originale	Data primo collaudo FGC	Data accantonamento	Data demolizione	Esiste libretto?
SPOLETO	A4	A2	2-Oct-58	Spoletto	29-Apr-71	2000?	Dicembre 2014	SI
SPOLETO	A7	A3	10-May-58	Spoletto	21-Apr-73	Dicembre 1990	Aprile 2016	SI
LOC ORA <sup>14</sup>	B51	=	?	Ora	10-Oct-63 <sup>15</sup>	Marzo 1989, ma relegata a manovre in raccordo Scrivia dal 1976 al 1983. Nuovamente vietata a s.v. dal marzo 1988	Ceduto a TM	Fotocopia, manca originale
LOC ORA	B52	=	?	Ora	10-Oct-63 <sup>16</sup>	?	Dicembre 2014	NO
EM ORA	A3	=	?	Ora	10-Oct-63	Ottobre 1974 per incidente	1984?	NO
Mallet BORSIG <sup>17</sup>	10	32	1-Sep-1909	Arezzo	Tra Nov-25 e Mar-26 a Vicomorasso	1947	1965, tenuta a accantonata a Casella sino al '54, quindi in rimessa a Vico sino al 65 e poi portata a Casella per demolizione	SI

<sup>14</sup> Il trasferimento sulla FGC del materiale ex-Ora era stato autorizzato nel maggio del 1963 e buona parte dei materiali risultava già consegnata alla Ferrovia nel giugno del 1963. Le prime corse prova avvennero con ancora lo strisciante singolo in uso presso la FEVF e manifestarono problemi di captazione.

<sup>15</sup> Come locomotore bagagliaio, posti a sedere aggiunti successivamente impiegando sedili provenienti da elettromotrici tipo Montebelluna nel frattempo accantonate.

<sup>16</sup> Come locomotore bagagliaio, posti a sedere aggiunti successivamente impiegando sedili provenienti da elettromotrici tipo Montebelluna nel frattempo accantonate.

<sup>17</sup> Locotender Mallet di costruzione Borsig (Numero **7149**). La macchina subì revisione generale e cambio di scartamento presso la Ditta Greco di Reggio Emilia nel 1925 che poi la vendette alla FGC. Venne dapprima utilizzata per la posa dell'armamento a partire da Vicomorasso, iniziata nel marzo del 1926, sospesa pochi mesi dopo (si era arrivati a Molinetti) e poi ripresa nel 1928 e completata in quell'estate. Successivamente è stata utilizzata, con frequenza variabile, al traino dei convogli passeggeri sino alla prima metà degli anni 40. In prevalenza era utilizzata per il traino delle vetture A.40-A.41 di provenienza ATM Milano (ex vetture per i servizi funebri del servizio tranviario milanese).



TIPO	Mezzo	Classificazione Originale	Data collaudo originale	Località originale	Data primo collaudo FGC	Data accantonamento	Data demolizione	Esiste libretto?
Mallet BORSIG <sup>18</sup>	??	24 o 26	9-Oct-1912	Ortona	Presente già al 31/12/1930 <sup>19</sup>	Tra 1940 e 1949 <sup>20</sup>	Demolita o venduta? Se ex-unità FAA 26 dal 1949 in servizio presso ferrovia Mineraria di Monteponi in Sardegna <sup>21</sup>	<b>NO</b>

<sup>18</sup> Locotender Mallet di costruzione Borsig proveniente dalla Ferrovia Adriatico Sangritana, appartenente alla serie 21-26: dai documenti d'archivio FAS si desume che potrebbe trattarsi dell'unità numero 24 (**BORSIG 8094**) venduta alla ditta Greco (intermediario) nel 1930 o della numero 26 (**BORSIG 8096**) venduta Ditta Tiberto (altro intermediario) nel 1929. Testimonianze raccolte parlano di "due treni con trazione a vapore che s'incrociavano a Tullo" negli anni '30, segno che anche la seconda macchina svolse servizio commerciale oltre che le manovre presso Casella Deposito come ritratto da una foto. Della macchina esistono due foto, entrambe a Casella Deposito, purtroppo solo una di primo piano (risalente ai primi mesi di esercizio della linea dove la macchina manovra una lunga colonna di carri) in cui si possono apprezzare i particolari mentre l'altra, risalente all'estate del 1939, è di scorcio (la macchina è ritratta su un binario tronco a Casella Deposito, subito davanti ai resti dei locomotori 001 e 002 incidentati mentre nella stessa foto la Mallet ex-FAC è invece in primo piano). In tutto l'archivio della Ferrovia non esiste più alcun documento diretto su questa macchina e l'origine di questa locomotiva è stata desunta dal confronto delle due foto esistenti, da dati esistenti in archivio FAS nonché da diverse testimonianze dell'epoca e da uno schizzo tracciato su un documento aziendale che cita le misure di massima della seconda Mallet le quali risultano perfettamente coincidenti con quelle della serie 21-26 della Sangritana. La numerazione con cui prestò servizio sulla FGC non è nota.

<sup>19</sup> Dedotto da censimento ministeriale.

<sup>20</sup> Deduzione dal fatto che nel 1939 entrano in servizio i tram ex-Montebelluna e nel 1942 il locomotore 002 ricostruito come elettromotrice.

<sup>21</sup> Dedotto da censimento ministeriale e dal fatto che quando subentrò la Gestione Commissariale Governativa nel maggio del 1949 la macchina era già scomparsa.