



Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 11 novembre 1997

Le vaporeiere delle FCL

di Dario Pisani

Le ferrovie secondarie italiane fra le tante caratteristiche (alcune tipiche di certe reti, come l'adozione dello scartamento 0,95), hanno avuto senza ombra di dubbio anche quella di un continuo scambio di rotabili e quindi di locomotive, nonché di soluzioni tecniche particolari, più uniche che rare.

Anche il parco rotabili delle MCL-FCL non sfuggiva a questa situazione: infatti spesso si trattava di vaporeiere già obsolete ed acquistate usate, adattate allo scartamento 95 cm da quello originario e certo più diffuso all'estero, di tipo metrico.

Un primo esempio anche in ordine temporale è la locomotiva unica classificata 241 già appartenuta alla SV ed utilizzata per costruire le tratte a cremagliera, rimasta attiva sino al 1937.

Si trattava di una macchina ottocentesca Winthertur con assi interni al telaio, ruota dentata solidale con uno dei due assi e caldaia inclinata.

Anche altri esemplari a cremagliera, confluiti nel Gr.250 erano una sorta di "usato garantito", acquistati dalla stessa SLM e provenienti dalla ferrovia B.O.B.; di eguale provenienza, ma più simili alle note 980/981 FS le tre macchine del gruppo MCL 260, utilizzate fino agli anni '40 sulla Castrovillari-Lagonegro e poi sostituite dalle poderose Gr.500, costruite, sì da CEMSA, ma su progetto SLM!



1. Locomotiva 263 del gruppo Gr.260, presso Castrovillari (CS) Foto Donato Tamilio, 1959

Altro gruppo di vaporeiere di provenienza usata è stato il 300, appartenuto alle linee dell'Africa Orientale Italiana e portate a Bari dalle truppe alleate quale "compenso" alle MCL per alcuni trasporti effettuati per gli americani nel periodo post-armistizio; la loro scarsa autonomia ne decretò l'accantonamento a Bari Scalo (che fino a 30 anni fa era un vero museo delle FCL, le quali troppo in fretta si sono disfatte di "ferrivecchi" compreso il locomotore diesel-elettrico FIAT TIBB).



2. Locomotiva del gruppo 300 ed in secondo piano locomotore diesel-elettrico FIAT TIBB, entrambi accantonati nella stazione di Bari Scalo Foto Donato Tamilio, 1960

Usate anche due vaporeiere uniche, la Borsig N.8494 proveniente dalla F.A.A. e poi ceduta alle officine Greco e la locomotiva delle ferrovie Padane, classificata dalle MCL Gr.150, che operò sulle linee taurensi e poi finì i suoi giorni sulla Rimini-Novafeltria, linea che condivideva con le MCL anche le automotrici a due assi soprannominate "Emmine".

I gruppi concepiti espressamente per la rete MCL erano sostanzialmente sei.

Gruppo 01

Così chiamato ma in realtà si trattava della semplice, spoglia numerazione, da 1 a 14; costruzione Breda, rodiggio 0/3/0T, estinto alla metà degli anni 60.

Dopo queste macchine, forse, le FCL cominciarono ad adottare la classificazione a tre cifre che comprendeva però anche il numero sequenziale.

Infatti ciò spiega la numerazione della 151 (locomotiva 15.1) poi le 160 (3 esemplari provenienti dalle ferrovie vicinali del Lazio), etc.

Comunque le locomotive del Gr.01 inaugurarono molte tratte all'inizio dell'apertura della rete e furono distribuite un po' ovunque, con esclusione delle linee di Potenza e senz'altro della Spezzano-Lagonegro.



³Locomotive del gruppo 01 in località non nota (Foto Donato Tamilio)

Gruppo 170

E' un gruppo di 18 macchine numerate quindi 171/188: quest'ultima è accantonata dalla fine degli anni '60 a Gioia Tauro e del suo restauro si parla da circa 10 anni, col ritorno in vapore delle note 403 e 353 di Cosenza.

Da una visita effettuata nel 1988 e da foto del 1968 si può rilevare che questa vaporiera era perfettamente funzionante già dopo l'inizio della Gestione Commissariale e non accantonata dal 1962 come alcuni "sacri testi" ci vogliono far credere.

Questo gruppo era stato distribuito un po' ovunque, tranne che sulla Castrovillari-Lagonegro; la costruzione, Breda, risale agli anni 1922-1924.

Personalmente ne ricordo alcune accantonate al deposito di Cosenza che fino a metà degli anni '70 erano ben visibili arrivando col treno nella città dei Bruzi.



⁴Locomotiva 188 a Gioia Tauro (Foto Giuseppe Condò, 1987)

Gruppo 200

Si trattava di tre esemplari Breda costruiti per la Spezzano-Lagonegro, per le tratte a cremagliera ma che dopo alcuni mesi di prove a Castrovillari non dettero risultati sperati: rapidamente private del meccanismo a dentiera vennero inviate sulle linee baresi e del vibonese. La loro linea ricordava molto le 981 FS anche per la presenza dello scarico del fumo (a repressione sul camino).

Gruppo 350

Se fosse lecito un paragone almeno simbolico, possiamo dire che queste teutoniche vaporiere erano per le MCL quello che rappresentavano per le FS le locomotive del Gr.480! Infatti le 11 macchine del Gr.350 avevano una potenza di circa 800 cv su un rodiggio 040 che le vedeva alla testa di pesanti composizioni merci. I primi tre esemplari erano stati costruiti da Borsig nel 1926-1928 mentre le restanti 8 su licenza in Italia: 4 da Breda e con distribuzione Caprotti (assegnate a Bari e demolite nel non troppo lontano 1983!!) e 4 da Ansaldo, assegnate a Cosenza, Castrovillari, Gioia Tauro.

Per i lavori al porto di questa città le FCL avevano pensato di modificarle per la combustione a nafta.

Molte le cose da ricordare per queste possenti locomotive: iniziamo da un incidente nel 1943 sulla linea per la Sila, dove all'imbocco di una galleria la 352 si schiantò per mancata capacità frenante (il carico erano dei tronchi di albero per gli alleati); caldaia e targa di costruzione sono ora sulla 353, restaurata a Cosenza nel 1990/1991.

La 358 era l'unica ed ultima macchina usata sulla Castrovillari_Lagonegro: nel 1976 venne riparata con la caldaia della 361, il cui carro esiste ancora al deposito locomotive di Cosenza, per effettuare il viaggio d'addio del GRAF (giugno 1977) e poi finire ingloriosamente con altri cimeli FCS/ FCL/ FS al parco "La Selva" di Paliano!

D'inverno espletava servizio di sgombraneve unita ad una carrozza mista a due assi.



5 La 353 in riparazione a Cosenza (Foto Dario Pisani, aprile 1990)

Gruppo 400

E' il gruppo più consistente dal punto di vista numerico, 21 unità distribuite quasi ovunque se si escludono la Crotona-Petilia, la Castrovillari-Lagonegro ed alcune linee di breve vita (per esempio Soverato-Chiaravalle).

Di rodiggio 1.3.0T erano dotate come le "omonime" delle FCS della distribuzione Caprotti a valvole ed erano suddivise in due gruppi: da 401 a 417 e da 418 a 421; queste ultime avevano la cassa di carbone esterna e l'iniettore a vapore di scarico (come sulle 744 e 741 FS).

Vere tuttofare della rete, sono sopravvissute in sette esemplari, di cui ben tre atte: 402, 403, 421; le unità 411 e 412 sono esposte a Città di Castello e Mileto; 401 e 418 vennero vendute alla "Selva" di Paliano dopo una riparazione a Bari Scalo: una di loro appare nella scena finale del film "Non ci resta che piangere" con alla guida Leonardo da Vinci!

E' poi riconoscibile nel film "Il lupo della Sila" con Nazari (1949) alla stazioncina di Moccone, una unità probabilmente del gruppo 418/ 421 al traino di due vetture: secondo ricerche fatte al D.L. di Cosenza si sarebbe trattato della 419 in quell'epoca assegnata alla linea per Camigliatello.



6 La locomotiva FCL 421 ed in secondo piano la FCL 402 nel deposito locomotive di Bari Scalo (Foto David Campione, 22 gennaio 1994)

Gruppo 500

Visti gli insuccessi delle Gr.200 e la vetustà oltre alla scarsa potenza delle cosiddette "Svizzeri" (250/260), le MCL fecero costruire dalla CEMSA 6 vaporeiere classificate con questa numerazione.

La particolarità rispetto ad analoghe realizzazioni per le FS sta nel fatto di avere ruote dentate per la rotaia Strub e due bissel, uno anteriore l'altro posteriore evitando così la giratura, anche per motivi di passo.

Subito assegnate a Lagonegro (1931), vennero poi distribuite in due terne: fino agli ultimi anni di esercizio esse erano in pianta stabile a Castrovillari (501/503/505) e Catanzaro-Cosenza (502/504/506). Come per le 350 la mole di queste macchine, specie se rapportata allo scartamento è notevole! Una diecina e più di anni fa potevamo trovare a Cosenza la 506 accantonata, la 502 a Catanzaro, già da tempo fuori servizio, con la 504 che però fino al 1987-anno della rimessa in pressione della 403-ebbe il primato di unica macchina atta dell'intera rete FCL: infatti oltre che assicurare la riserva sulla tratta per il lido, venne usata per alcune prove in linea unitamente al bagagliaio-freno ed un'automotrice Gr.200 per un servizio sulla cremagliera in vista della costruzione degli spintori SLM Gr.700.

La 503 di Castrovillari invece venne esposta ancora atta durante i lavori di adattamento del piazzale ferroviario ad autostazione nel 1977 cioè un anno prima del servizio ferroviario (vedi [Approfondimenti del 07/07/1997](#)).

Mentre sono state da tempo demolite le locomotive 501 e 505 esiste ancora accantonata la 506 attualmente in una stazione della linea per Camigliatello, mentre la 502, sempre accantonata, si trova al momento in una stazione della tratta Soveria-Catanzaro.

La 504 protagonista di numerosi viaggi di appassionati, il primo dei quali nell'ottobre 1985 per l'AATV e vari altri anche per il CVFI, ora è da tempo in attesa di un trasferimento alle officine del DL di Cosenza per essere riparata: a questa macchina, alla 403, alla 353 ed alle due 400 di Bari è affidato il compito di ricordare l'epico periodo del vapore su questa rete nata nel 1914 quando la ferrovia era il solo e valido mezzo di trasporto per le lunghe distanze.



Foto Dario Pisani

7 FCL 504 a Catanzaro (Foto Dario Pisani, 1 ottobre 1989)

Dario Pisani - 11 novembre 1997

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003