



I rotabili del Museo di Pietrarsa (1)

di Mario De Prisco

Bayard (replica)

Purtroppo la locomotiva originale é andata persa. E forse pretendere una simile sensibilità storica dai nostri nonni sarebbe decisamente troppo, visto il travaglio subito dalle strade ferrate italiane di fine ottocento quando termini come "Archeologia industriale" erano ancora molto al di là da venire.

La locomotiva in esposizione venne costruita dalle Officine di Firenze nel 1939 in occasione del 100° anniversario delle ferrovie italiane; allo scopo vennero sfruttati gli unici disegni a disposizione relativi a macchine che avevano circolato sulla Napoli-Portici dei primordi: la "Bayard", pur non essendo la prima macchina circolante, meritò questo onore proprio in virtù della documentazione trovata negli archivi.

Passati i festeggiamenti per il centenario la macchina venne spenta per passare ad un impiego museale ed in definitiva ad un lungo periodo di oblio. In occasione del 150° anniversario non si è tralasciato di rimettere in pressione questo "modello" importante e particolare allo stesso tempo.

Il restauro è stato condotto dalla officina di Cremona fra il 1988 ed il 1989. Una particolarità di questa operazione è stata l'introduzione (talmente discreta da essere invisibile dall'esterno) di un freno addizionale, introdotto per ovvi motivi di sicurezza.

Nel 1997 questa macchina è andata oltre frontiera per partecipare al 150° anniversario delle ferrovie svizzere.



1.1 Replica della locomotiva Bayard al Museo Nazionale di Pietrarsa. (Foto Ciro Vitiello, 6 gennaio 1984)

Bayard (replica)	
Anno	1939
Fabbrica	Off. FS Firenze
Rodiggio UIC	1A1

910.001

Il primo lotto di queste macchine venne impiegato dalla Rete Sicula sulla linea Palermo-Messina sia per la trazione di treni viaggiatori che merci. Con l'avvento delle Ferrovie dello Stato venne commissionato all'Ansaldo un nuovo lotto di locomotive che portò la consistenza complessiva del gruppo a 54 esemplari.

Il rodiggio simmetrico di questa macchina l'ha resa utilissima nel servizio verso quegli impianti non dotati di piattaforma girevole per l'inversione della locomotiva.

Per molto tempo a questo gruppo di locomotive furono assegnati i pesanti treni per pendolari della pianura Padana.

Il restauro esteriore per la sistemazione museale è stato effettuato presso il Deposito Locomotive di Cosenza.



2 La 910.001 al Museo Nazionale di Pietrarsa. (Foto David Campione, 30 maggio 1999)

	910.001
Anno	1905
Fabbrica	Ansaldo
Rodiggio UIC	1'C1'
Potenza	690 CV
Velocità Max	75 km/h
Massa in servizio	63.400 kg
Motore	Vapore saturo a doppia espansione

E.551.001

Il gruppo delle E.551 costituisce una evoluzione delle E.550, il famoso 'mulo dei Giovi' che aveva contribuito non poco a decretare la fortuna del sistema trifase, di cui costituisce solo una versione potenziata in quanto sia lo schema meccanico che quello elettrico è comune ai due gruppi. Come per le E.550, queste macchine furono impiegate soprattutto alla testa di pesanti treni merci sulle linee di valico in cui si potevano sfruttare sia la potenza nel senso della salita che la capacità di recupero energetico nel senso della discesa con invio in linea della corrente prodotta dalla frenatura elettrica.

Nonostante ciò le E.551 si potevano vedere anche alla testa di treni viaggiatori locali.

Le E.551 furono prodotte in tre forniture distinte solo per alcuni particolari secondari.

La E.551.001 prima di essere avviata alla destinazione museale definitiva è stata esposta per il centenario della linea Ceva-Ormea.



3 La E.551.001 al Museo Nazionale di Pietrarsa. (Foto Lorenzo Pallotta, 30 maggio 1999)

	E.551.001
Anno	1921
Fabbrica	Breda
Rodiggio UIC	E
Potenza oraria	2.000 kW
Velocità Max	50 km/h
Massa in servizio	75.000 kg

E.626.005

Con questo gruppo inizia l'avventura della trazione elettrica in corrente continua a 3.000 Volt, sperimentata nel 1927 sulla Benevento-Foggia. Ed è stata una macchina veramente longeva se consideriamo che è stata realizzata in 448 esemplari, suddivisi in quattro serie distinte, e che è rimasta in servizio regolare fino ai primi anni novanta.

Tuttora sono disponibili undici esemplari per la trazione di treni storici: si tratta delle macchine numerate 015, 045, 194, 225, 231, 238,266, 294, 443; a queste presto si aggiungeranno la E.626.001 e la 287, che attualmente sono in riparazione, La E.626.005 conservata a Pietrarsa è stata restaurata presso il Deposito Locomotive di Paola.



⁴La E.626.005 al Museo Nazionale di Pietrarsa. (Foto Lorenzo Pallotta, 30 maggio 1999)

E.626.005	
Anno	1928
Fabbrica	TIBB
Rodiggio UIC	Bo'BoBo'
Potenza oraria	2.100 kW
Potenza continua	1.890 kW
Velocità Max	95 km/h
Massa in servizio	93.000 kg

Mario De Prisco - 06 novembre 1999

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