

Il Museo Nazionale dei Trasporti della Spezia

di Alessio Pedretti - Ottobre 2011

In occasione di una visita organizzata dal **GRAF**, **Gruppo Romano Amici della Ferrovia** di Roma, abbiamo avuto occasione di osservare e conoscere più approfonditamente i rotabili di proprietà od avuti in comodato d'uso del **Museo Nazionale dei Trasporti della Spezia** (MNT), entità operante da diverso tempo (almeno dal 1986) con lo scopo di preservare esempi del panorama trasportistico italiano (treni, locomotori, carrozze, filobus, autobus, carri, ecc.), con fasi storiche più o meno alterne e con un deciso e maggiore interesse, specie in questi ultimi anni, verso il solo settore ferroviario, sezione nata all'interno del Museo solo nell'anno 1991.

Il MNT opera in due sedi differenti: la prima "di rappresentanza" è quella sita presso l'**ex Squadra Rialzo di Via Fossitermi** alla Spezia, a pochi minuti a piedi dall'impianto di "La Spezia Centrale", seguendo la ferrovia in direzione di Riomaggiore e Genova, dove è presente la vera e propria sede espositiva museale con rotabili, reperti, fotografie e modellini ed una stupenda "**Sala Vinciguerra**" con stupendi modellini "particolari".

Una seconda sede, maggiormente operativa e più ampia anche se "provvisoria", è individuabile nel capannone situato presso **Santo Stefano di Magra Scalo**, ove è presente maggiore spazio, adeguate strutture ed avendo uno spazio capace di accogliere treni interi tra cui parte del **Treno Azzurro** restaurato, alcune elettromotrici **ALe 601** ed alcune automotrici **ALn 773**.

Ritroviamo qui alcuni rotabili precedentemente esposti a Torino Smistamento in occasione di una Manifestazione per il 150° d'Italia e 100° dell'impianto torinese; proviamo a redigere una lista del materiale incontrato presso le due sedi spezzine del MNT ove viene ricoverato il materiale rotabile affidato al Museo e ad **ATSL Associazione Treni Storici Liguria**.

Precisando che l'elenco non è esaustivo e completo, soprattutto avendo tralasciato alcuni carri merci ed un paio di locomotori diesel ed accumulatori da raccordo, bisogna citare inoltre la presenza di almeno 2 elettromotrici **ALe 601** con 2 rimorchiate (in attesa di revisione) irraggiungibili e non fotografabili presso lo Scalo Ferroviario Merci di Santo Stefano di Magra, unitamente alle 2 automotrici **ALn 773 3538** e **3558** in attesa a quanto pare di demolizione causa guasto grave.

Testo e immagini di Alessio Pedretti

Sito internet del Museo Nazionale dei Trasporti
www.museonazionaletrasporti.it

Sito internet dell'Associazione Treni Storici Liguria
www.atsl.it

Materiale presso sede di "Santo Stefano di Magra Scalo"



Locomotiva a vapore 625.050 Costr. Ansaldo (1912)

Ci vorrà ancora tanto tempo per rivedere probabilmente in funzione la 625.050 attualmente ricoverata presso il capannone MNT di Santo Stefano di Magra in attesa di Revisione Generale e tuttora priva di cabina di guida. La 050 dovrebbe essere all'incirca una Ansaldo del 1912 circa ed è una delle circa 25 macchine della serie sopravvissute in qualche modo sino ai nostri giorni, spesso monumentate visto che di tale gruppo le macchine atte al servizio si possono contare su una sola mano, tra le unità 017, 100, 142 e 177.

Locomotiva a vapore 835.213 Costr. Breda-OM-Reggiane-Ansaldo (1906/22) Elettromotrice ALe880.085

Costr. Fiat-Marelli (1939), OML FI-Osmannoro
Nel vasto spazio di Santo Stefano, il MNT ha preservato anche la non tanto ben messa "Cirilla" 835.213 in condizioni davvero pietose insieme ad alcuni carri merci, al suo fianco dovrebbe esser più facile e veloce il recupero funzionale dell'elettromotrice ALe880.085 teoricamente assegnata alla DTR Toscana ma attualmente ricoverata presso il MNT della Spezia in attesa di restauro, insieme alla gemella ALe880.045, anch'essa destinata alla Toscana.



Locomotiva a vapore 940.036 Costr. Reggiane (1922)

E' in corso di recupero, mediante Revisione Generale, la locomotiva a vapore 940.036 costruita dalle Reggiane nel 1922 per l'elegante famiglia di locotender "unificate" con il gruppo 740, una delle più belle "vaporiere italiane". Attualmente la macchina è impegnata in alcune lavorazioni presso il capannone di Santo Stefano di Magra, Revisione Generale che dovrebbe portare la 940 almeno in condizioni estetiche perfette ed anche funzionante. La 036 è stata recuperata a Catania ed assegnata alla DTR Liguria, il recupero è in carico a MNT-ATSL.

Locomotiva a vapore 740.278, del 1922

Tra le diverse vaporiere per una volta la nota, comune e diffusa "settequaranta" resta in minoranza dato che è circondata da due 940 e due 835: l'unica presente alla Spezia e dintorni è la 278 realizzata presumibilmente nel 1922 da mano incerta, anche qui il gruppo è troppo grosso per riuscire ad intuirne il costruttore e spesso anche opere realizzate sull'argomento "materiale storico" tralasciano quello che dovrebbe essere un obbligo per ogni macchina preservata: sapere il nome del costruttore. La 278 è in riparazione presso Santo Stefano, per il resto dovrebbe rimanere pur sempre "atta".





Locomotore Elettrico E626.089
Costr. Savigliano (1932) di ATTS Italvapore in attesa restauro estetico

Un'altra E626: si tratta della 089, attualmente ricoverata all'aperto presso la ex Squadra Rialzo alla Spezia, nei pressi della Stazione Centrale. La 089 e la 193 (con la 128) vennero acquistate dalla FCV di Casalecchio di Reno (BO) per l'effettuazione dei treni merci sulla "Suburbana" per Vignola, in carico prima ad ATC ed in seguito a FER Emilia Romagna. Nel 2006 le tre macchine elettriche sono state cedute da ATC Bologna ad Italvapore, sono in attesa di restauro, la 193 è a Santo Stefano di Magra, la 128 al DRS Pistoia.

Locomotore Elettrico E626.294
Costr. OM-CGE (1937), OML GE-Brignole

Tra le veterane E 626 sia direttamente per mano propria che indirettamente il MNT Museo Nazionale dei Trasporti della Spezia ha preservato ben 3 macchine: la E 626 294 è ricoverata nel capannone di Santo Stefano ed è tuttora efficiente ed attiva, venne realizzata da OM-CGE nell'anno 1937. In passato l'abbiamo incontrata a Luino nel Giugno 2003, indi a Milano Smistamento nell'Aprile 2006 ed Ottobre 2008; è sicuramente l'unità messa in migliori condizioni visto che le gemelle 089 e 193 attendono momenti migliori.



Locomotore Elettrico E636.065
Costr. Breda (1942) prevista per Museo Pietrarsa, livrea XMPR

Il locomotore E636.065 del 1942 realizzato da Breda dovrebbe esser stato prescelto per una sua preservazione definitiva e concreta presso il Museo Ferroviario di Pietrarsa (NA), tuttavia temporaneamente la locomotiva è ricoverata presso il capannone MNT di Santo Stefano di Magra (SP) in attesa di decisioni sul suo futuro. La macchina si presenta in livrea XMPR con la quale si spera non debba esser preservata all'interno del tanto tormentato Museo Ferroviario Nazionale napoletano, aperto ogni volta che Giove, Saturno e Plutone sono perfettamente allineati tra loro.



Locomotore Elettrico E636.265
Costr. Fiat-OM-CGE (1961) OML GE-Brignole

Perfettamente efficiente ed in ottime condizioni: è lo stato di salute della E636.265 ricoverata a Santo Stefano ed assegnata ad MNT-ATSL ormai da diverso tempo visto che l'abbiamo già in precedenza incontrata ai due "Porte Aperte" di Milano Smistamento, nell'Aprile 2006 e Ottobre 2008. Si tratta di una macchina realizzata nel 1961 da Fiat, OM e CGE attualmente assegnata alla DTR Regione Liguria per l'effettuazione di treni storici, anche se parzialmente ostacolati dalla politica tariffaria suicida della stessa DTR.





**Locom. Elettrico E428.202 (Ansaldo, 1940)
Locom. Elettrico E428.226 (Ansaldo, 1941)**

E finalmente arrivano le "due regine": le gigantesche ed imponenti E428.202 "semiaerodinamica" ed E428.226 "aerodinamica" sono ricoverate presso il Capannone MNT di Santo Stefano e sono impegnate in trasferte spesso abbastanza lunghe visto che ad esempio, sette giorni or sono, abbiamo incontrato proprio la 226 a Torino in occasione della manifestazione sul 150° (vedi precedente mail). Le due macchine insieme totalizzano oltre 140 di onorato servizio, la 226 quest'anno compie giusto i 70 anni suoi di esistenza.

**Locomotore Diesel D345.1118
Costr. Savigliano (1977)**

Sembra esser ormai in dirittura d'arrivo la D345.1118 in livrea originale, livrea attualmente in corso di applicazione dopo aver dismesso la più banale livrea XMPR visto che, a tutti gli effetti, la macchina è stata accantonata dal servizio attivo solo nello scorso Dicembre 2010. Presso il capannone, anche se piuttosto soffocata ed a "tu per tu" con i respingenti contro un anziano filobus di Chieti, il locomotore diesel è stato realizzato dalle Officine Savigliano nel 1977 e teoricamente dovrebbe essere uno dei rotabili più recenti in dotazione all'accoppiata MNT-ATSL.



Locomotore Diesel D143.3021, costr. Whitcomb (1943), acquistata da FS nel 1948 come ex 1248 USATC e divenuta poi Ne120.026 sino al 1971

Ritroviamo dopo diverso tempo la "Truman" D143.3021, una delle due preservate del gruppo, anche in questo caso il nostro unico incontro precedente risale al "Porte Aperte Milano Smistamento" dell'Ottobre 2008. La 3021 è nata come 1248 USATC realizzata da Whitcomb nel 1943, indi è stata acquistata nel 1948 ed è diventata Ne120.026 sino al 1971 e solo successivamente è stata trasformata in D143.3021 con nuova motorizzazione. Ora il gruppo si sta estinguendo anche se ormai due macchine sono preservate...



**Locomotore Diesel 7151, costr. Badoni (1967)
livrea originale, ex Marina Militare**

Il rotabile ritratto in immagine potrebbe e dovrebbe essere il locomotore ABL 7151 realizzato originariamente nel 1967 per la Marina Militare Italiana ed appartenente alla famiglia "ABL Tipo VIII B" realizzata in 36 esemplari per vari operatori privati durante gli anni sessanta del secolo scorso. Insieme alla 7136 (attualmente ancora in livrea gialla "lavori") la 7151 è stata recuperata in livrea originale anche se non abbiamo proprio la certezza completa che si possa trattare dell'unità 7151, complice l'assenza delle varie targhette identificative.





Elettromotrice ALe880.045, costr. Savigliano (1940), assegnata OML Firenze Osmannoro

Unitamente alla gemella elettromotrice ALe880.085 anche la 045 è assegnata alla DTR Toscana e tuttora temporaneamente viene ricoverata presso il capannone MNT-ATSL a Santo Stefano di Magra: le ALe 880 vennero realizzate in 100 esemplari tra il 1938 ed il 1946 e le due unità dovrebbero essere le uniche ed ultime superstiti. In passato proprio le due "gemelline" le avevamo incontrate nel Luglio 2005 presso il DRS di Pistoia.

Carrozza di 1° e 2° classe Bagagliaio Tipo 1919R ABDO 64905 per linea cremagliera Paola-Cosenza (1919/21)

Una carrozza davvero particolare è sicuramente la "supermista" ABDO 64905 in quanto è Carrozza di 1° classe, di 2° classe nonché Bagagliaio e pure attrezzata per la cremagliera dalla linea Paola-Cosenza, anche se tuttora pare priva di "organismo per la cremagliera". Tale carrozza apparteneva ad un gruppo di 11 vetture realizzato tra il 1919 ed il 1924 per la famosa linea calabrese dismessa ad inizio anni ottanta del secolo scorso, una vettura di fatto sempre accoppiata alle famose e poche vaporiere 981.



Carrozza 2° classe Treno Azzurro Tipo 1959 Bz 45739

Almeno 5 vetture del treno azzurro, compreso il Bagagliaio, sono conservate "atte" presso il Capannone MNT di Santo Stefano di Magra, dalla quale senza effettuare particolari e difficili manovre, il treno può essere inviato in linea senza grossi problemi. Le 5 vetture presenti risultano essere le Bz 45366, 45722, 45724 e 45739 tutte di 2 classe ed a cui bisogna aggiungere il Bagagliaio UIz 1553 ed ovviamente la loco elettrica E646.085 con effetto visivo di indubbio valore. Nella speranza di poterlo vedere presto in linea e non "scomposto"....

Carrozza "Pizza Express" 88-90-999, Tipo 1969R WR ex Dz 95-90-903 TEE trasformata nel 1997

Una carrozza unica nel suo genere, la 88-90-999 è il rotabile più recente in dotazione all'accoppiata MNT-ATSL anche se in realtà la vettura non è così del tutto giovane trattandosi di una trasformazione relativamente recente: originariamente il furgone TEE 95-90 903 venne realizzato come Tipo 1969R e solo nel 1998 è stato trasformato in carrozza "Pizza Express", idea che poi non ha avuto un seguito commerciale. Poteva accogliere 32 "affamati" più ulteriori 12 "sgabelloni" al banco, in realtà di pizze se ne sono viste ben poche...



Materiale presso sede di "La Spezia Centrale"



Locomotiva a vapore 743.301 Costr. Romeo come 740 (1920), trasf. in 743 (1941/54), monumentata OTO Melara

Erroneamente a Torino avevamo indicato la 743.283 come "unica superstite del gruppo" mentre in realtà esiste una seconda macchina con i "lanciasiluri": guarda i casi del destino, in 7 giorni incontriamo tutte e due le 743 sopravvissute ad oggi, visto che alla Spezia, presso la ex Squadra Rialzo, troviamo la 743.301 realizzata dalla Romeo nel 1920 come macchina del gruppo 740 e successivamente trasformata, tra il 1941 ed il 1954, in macchina del gruppo 743 con tanto di preriscaldatori Franco-Crosti.

Locomotiva a vapore 835.053 (1906/22) acquistata nel 1991 da MNT

La piccola "Camilla" o "Cirilla" che dir si voglia è stata restaurata almeno esteticamente ed è esposta presso la ex Squadra Rialzo attualmente sede principale di MNT della Spezia, il cui accesso via strada è alquanto nascosto mentre l'accesso via ferrovia è abbastanza sconsigliabile a chi non è dotato di buon senso, in pratica ai più di questo paese. La 835.053 è priva di un'identità poiché è abbastanza difficile intuirne il costruttore e l'anno esatto, visto che tale gruppo è stata realizzato da varie realtà ed in un periodo relativamente lungo, oltre un ventennio.



Locomotiva a vapore 940.050 Locomotore Diesel tipo Kof 4705

In secondo piano la 940.050 splende al sole (Reggiane, 1922); in primo piano il Kof tipo 4705: è stato costruito nel 1935 per il dipartimento di Danzica delle allora DRB Germania (attuali DB) dalla Deutz con telaio 11538. Successivamente passò dunque sotto le DB nel secondo dopoguerra ed il piccolo trottolino divenne 323.485-3 nell'anno 1968. Accantonata nel 1980 la macchina è stata acquistata dalla italiana IPE e piazzata all'impresa Mencioni di Pisa; alla fine degli anni novanta è stata ceduta al MNT dove funziona perfettamente.

Locomotiva a vapore Krauss nr. 6240 (1909) preservata CSFT (BO)

E' stata realizzata dalla Krauss a Linz nel 1909 e ha lavorato sicuramente nello Zuccherificio "Romana Zucchero" di Cesena ove è stata utilizzata anche come "generatore di vapore mobile". Negli anni Settanta un'alluvione ha definitivamente fermato la macchina, successivamente preservata dal defunto CSFT (Comitato per la Storia delle Ferrovie e Tranvie di Bologna), entità che ha sparso i propri rotabili presso varie realtà tra cui la Collezione Storica ATC Bologna ed in questo caso proprio il MNT della Spezia, presso la quale l'austriaca è in comodato d'uso ed attualmente in corso di restauro.





Locomotore Diesel Alifana I-52, costr. OM del 1962, per Alifana CFMI-CTP poi attuale MCNE Napoli, in attesa di recupero per trasformarla in "falsa" 235 FS

Il locomotore diesel I-52 è stato in principio costruito dalle OM nel 1962 per la Ferrovia Alifanalla cui proprietà della linea è "ballata" per diversi anni tra CFMI, CTP e l'attuale MCNE Metro Campania Nord Est in gestione "cumulativa" con la Benevento-Cancello. La I-52 è stata originariamente realizzata per la CFMI (Compagnia delle Ferrovie del Mezzogiorno d'Italia); nel 2001 gli spezzini l'hanno acquistata per recuperarla trasformandola in "falsa 235" di FS, essendo la stessa unità campana nata dal medesimo progetto delle 235 per le FS.

**Locomotore Diesel ABL 4703
Costr. Badoni (1957) per Raffineria a Genova**

Il "sogliolone" ABL 4703 è stato realizzato dalla Badoni di Lecco nel 1957 come "modello ABL Tipo IV" simile al gruppo 207 FS ed era destinato alla Raffineria "Purфина" di Genova Fegino, in seguito divenuta di proprietà di una delle "sette sorelle" avente come simbolo... una conchiglia. Nell'anno 2000 la macchina è stata ceduta al MNT della Spezia ed ora è perfettamente funzionante e restaurata, avendo operato in una Raffineria il sogliolone è dotato di marmitta parascintille.



Locomotore Diesel 55438, costr. Deutz-Greco del 1953, per Italcementi Borgo San Dalmazzo (CN)

Il piccolissimo locomotore diesel numero 55438 venne realizzato come modello A2L514R dalla Greco di Reggio Emilia su licenza Deutz nell'anno 1953 ed il cliente finale era la Italcementi di Borgo San Dalmazzo (CN), successivamente il piccolo "tappo" è stato trasferito allo Stabilimento analogo di Borgo Val di Taro (PR) e nel 1994 è finalmente giunto al MNT ove è stato ripristinato in ordine di marcia ed utilizzato in passato per le manovre all'interno della ex Squadra Rialzo, compito ora assegnato al Kof ed al "sogliolone".

Locomotore ad accumulatori TIBB di epoca imprecisata, forse ex Raccordo zona Tortona (AL)

Un curioso scatolino funzionante ad accumulatori, realizzato al TIBB probabilmente in data imprecisata e forse utilizzato in passato in una struttura o raccordo situato nei dintorni di Tortona (AL), poco sappiamo e poco riusciamo a sapere di questo simpatico rotabile di modeste dimensioni, realizzato in decine di esemplari per gli scopi più disparati e spesso facente parte di una "ferrovia d Serie B" che non interessa i grandi cultori, saperi e sapientoni del mondo ferroviario.





Carrozza 2° classe FNM Milano B304, costr. Reggiane

Il MNT ha preservato almeno 3 carrozze a terrazzini delle scomparse FNM - Ferrovie Nord Milano: le tre vetturette risultano essere la B304 egregiamente conservata e restaurata anche internamente ed esposta presso la sede MNT ex Squadra Rialzo nei pressi di La Spezia Centrale, la B269 dovrebbe essere invece la vettura in corso di restauro estetico ed attualmente priva di matricole sulla carrozzeria ed infine la B314 versa in pessime condizioni all'aperto presso il capannone MNT di Stefano. Si salvano le carrozze non si è salvata la società milanese...

Carrozza 2° classe MM CT12, costr. Reggiane (1910/12) per Raccordo Arsenale La Spezia,

Tra il settembre 1910 e l'aprile 1912 l'allora Regia Marina Militare della Spezia ordinò alle Reggiane almeno 11 vetture di 3° Classe da realizzarsi in parte riutilizzando boccole, assili e parasale di vetture precedenti. Le vetture costituivano il Trenino di San Bartolomeo per l'Arsenale Militare attivo almeno sino all'anno 1967, la qui ritratta matricola CT12 è stata perfettamente preservata a ricordo del curioso trenino locale al servizio della Marina Militare, di cui una parte della sede della linea è stata oggi preservata come pista ciclabile.



Carro Merci Serbatoio 71-12-968

In rappresentanza del mondo dei carri merce abbiamo scelto, approfittando anche della buona luce, questo carro serbatoio per acqua marcato 71-12-968 avente avuto in passato residenza a Siena per la Divisione Materiale e Trazione delle FS. Il carro è conservato presso la ex Squadra Rialzo ed accoglie i visitatori del Museo, con un orario vero e proprio di apertura anche se abbastanza nascosto così come l'accesso al sito stesso, raggiungibile attraverso una lunga camminata dalla stazione, pur essendo relativamente vicino alla stessa.

Vettura non identificata

Ecco ora una macchina misteriosa: questo rotabile è conservato all'aperto presso l'ex Squadra Rialzo di La Spezia Centrale e si trova un pochino in disparte ed in compagnia del locomotore I-52 ex Alifana. Non abbiamo trovato alcuna notizia circa questo rotabile, forse a trazione diesel od accumulatori, nemmeno scavando in preziose e recenti pubblicazioni in tema di "Rotabili Storici". Si presume possa aver operato anch'esso in qualche raccordo privato in Liguria o dintorni...

