

Locomotive gruppi 740, 741 e 743 (vers. 2015)

Le locomotive a vapore Gr. 740 furono costruite sul progetto delle Gr. 730 modificando la caldaia ed il sistema di trasmissione (a vapore surriscaldato).

Visto il successo di questo tipo di macchine ne furono costruite 470 unità tra il 1911 e 1923 ed alcune di queste fu applicato il preriscaldatore Franco-Crosti e aumentata la potenza

Così trasformate, furono classificate come gruppi 741 e 743.

Queste locomotive facevano servizio merci, misto e passeggeri, su linee secondarie ad alta tortuosità.

	Gruppo 740	Gruppo 741	Gruppo 743
Velocità massima	65 km/h	75 km/h	65 km/h
Potenza	980 CV a 45 km/h	1250 CV a 45 km/h	1100 CV a 45 km/h
Pressione caldaia	12 kg/cm ²	12 kg/cm ²	12 kg/cm ²
Massa in servizio	66,5 t	68,5 t	72,7 t
Massa aderente	50,4 t	57,4 t	62,2 t
Quantità	470	81	73
Anno di costruzione	1911-1923	1954; 1958-1960	1941; 1951-1954



La prima serie di 203 macchine costruite prima della Grande Guerra, furono commissionate a vari costruttori come risulta nella tabella sotto

Anno di costruzione	Numero locomotive	Costruttore
1911-1914	74001-25, 74050-103, 74132-175	Ansaldo Sampierdarena
1911, 1914	74040-25, 74104-117, 7406-09, 74026-36	Breda Milano
1911-1912, 1914	74037-39, 74176-183	Officine Meccaniche Milano
1914	74118-131, 74184-195	Officine Meccaniche Milano – Filiale di Napoli
1914	74196-203	Costruzioni Meccaniche Saronno

Alla fine della Prima Guerra Mondiale, il parco locomotive a vapore delle F.S. era composto dalle locomotive in servizio fino al 1915, quelle entrate in servizio durante la guerra e quelle ricevute come bottino di guerra, in complesso circa 6326 locomotive ripartite in ben 226 gruppi e sottogruppi.

Era necessario riorganizzare il parco locomotive ovvero: unificazione, potenziamento e

rinnovamento con l'eliminazione dei tipi più anziani.

Il tutto tenendo conto dei programmi di sviluppo e di elettrificazione delle linee per cui era necessaria una certa cautela nel proporre nuove costruzioni di locomotive a vapore.

Si provvide da subito alla produzione di quei tipi di locomotive che avevano dato buoni risultati durante il proprio esercizio. Le 740 erano tra queste locomotive, insieme alle 625, 685, 735 e 745 solo per ricordare le più importanti. Si provvide a potenziare il rendimento adottando il surriscaldatore del vapore e la distribuzione Caprotti.

Contemporaneamente venivano accantonate le locomotive, e le carrozze, appartenenti ai tipi più antiquati durante i primi anni venti vi fu un vero e proprio accantonamento generale tanto che scomparvero repentinamente la maggior parte dei rotabili ereditati dalle F.S. nel 1905 dalle grandi Società Ferroviarie private.

Nel corso degli anni 1920-1921 e 1923 furono costruite altre 267 unità del gruppo 740, furono numerate 740.204-470 e furono commissionate a vari costruttori come risulta nella tabella sotto:

Gruppo 740.204-470	
Numero unità	Costruttore
48	Breda Milano
81	Officine Ing. N. Romeo Saronno
39	Officine Meccaniche Milano
55	Officine Meccaniche Navali Napoli
19	Officine Meccaniche Reggio Emilia
25	Henschel di Cassel (in conto riparazioni di guerra)