

Il parco vetture delle FS: tipi 1906-10

Alla costituzione delle Ferrovie dello Stato (FS), nel Luglio del 1905, queste ereditarono delle Società che le avevano precedute, 7481 vetture e 1933 bagagliai, comprese le unità in costruzione.

Il parco carrozze appena acquisito si presentava molto eterogeneo e con vecchie concezioni costruttive, infatti solo 151 vetture erano a carrelli e solo 239 avevano i mantici di intercomunicazione.

La maggioranza delle vetture era a due assi all'inglese ovvero con compartimenti separati ai quali si accedeva dalle due porte laterali, una per lato.

Questa era considerata la configurazione migliore per mantenere la comodità e la riservatezza dei passeggeri ed era stata ereditata direttamente dalle carrozze a cavalli, delle quali spesso avevano in comune sia l'aspetto che i costruttori.

Con questi criteri le tare delle vetture si mantenevano su valori ridotti a tutto vantaggio del rapporto tra peso e posti offerti.

Mancavano le ritirate, il riscaldamento e il freno continuo che le amministrazioni ferroviarie dell'epoca consideravano qualcosa di inevitabile al quale sottostare e che avrebbe aumentato il peso a vuoto delle vetture a scapito del numero di posti offerti per treno e delle merci trasportate.

I treni di allora, data la scarsa potenza delle locomotive e la debolezza degli organi di aggancio, offrivano in media poco più di 200 posti con composizioni che andavano dalle 8 vetture dei diretti alle 12 dei misti composti per metà da carri merci, le vetture avevano pesi che andavano dalle 5 t delle carrozze di terza classe del tipo più antiquato alle 20 t delle più recenti miste a tre assi.

La nuova azienda di stato, iniziò immediatamente a progettare nuovi modelli per rendere più omogeneo il parco vetture e più adatto alle nuove esigenze. Gli anni tra il 1906 e il 1910 furono dedicati alla sperimentazione di soluzioni definitive e, soprattutto, volte alla maggiore unificazione possibile.

L'esposizione internazionale di Milano del 1906 fu la prima tappa, a fianco delle migliori e più moderne vetture delle ex reti, furono presentati nuovi modelli studiati dalle FS in particolar modo le prime carrozze costruite su telai tipo 1906 che equipaggiarono tutte le vetture costruite successivamente, e con molte parti unificate, finestrini, serrature, ferramenta, carrelli, freni, carrelli, impianto elettrico, luci e accessori.

Lo stesso anno furono acquistate trenta vetture a carrelli dall' American Car & Foundry di New York per verificare la compatibilità con le proprie esigenze.

All'esposizione internazionale di Milano troviamo due carrozze tipo 1906, la A1z 18800 di prima classe costruita da Savigliano e la B1z 29200 di seconda classe costruita dalle Officine FS di Firenze.



Illustrazione 1: Vettura A1z 18800 di prima classe allo stato di origine vista dal lato compartimenti

Elenco e numerazione delle carrozze costruite negli anni 1906-1910

Le vetture tipo 1906 furono costruite in due versioni dette tipo “Nord” e tipo “Sud” e differivano tra loro dalla organizzazione degli spazi interni e dal sistema di riscaldamento adottato.

Le Nord avevano compartimenti separati e corridoio laterale, sette per la prima classe, otto per la seconda e sette nelle miste di prima e seconda classe. Ogni carrozza aveva una porta per ogni scompartimento e quattro dal lato corridoio.

Le tipo Sud avevano tre compartimenti separati e due a grande ambiente equivalenti a due compartimenti ciascuno. Entrambi i tipi offrivano lo stesso numero di posti a sedere.

Le vetture di terza classe erano realizzate a grandi ambienti e, dal tipo 1907 in poi, potevano essere trasformati per il trasporto dei feriti come richiesto dalla CRI e dalla Sanità Militare.

Per tale scopo due porte, una per lato, erano a doppio battente per poter caricare le barelle.

tipi delle carrozze 1906 “Nord”

prime classi

AIz^{cr} 18649-659, 18800-876 numero unità 88, consegna 1906-11, con 7 compartimenti.

seconde classi

BIz^{cr} 28960-969, 29400-402, 29200-299 numero unità 113, consegna 1906-11, con 8 compartimenti.

miste

ABIz^{cr} 59086-095, 59300-399, 59400-451 numero unità 162, consegna 1906-11, con tre compartimenti di I classe e quattro di II classe.

terze classi

CIz^{cr} 42400-499, 42600-649 numero unità 150, consegna 1907-08, a saloncini e corridoio laterale (non adatte al trasporto di feriti).

tipi delle carrozze 1907 “Sud”

prime classi

AIz^{cr} 18660-769 numero unità 110, consegna 1908-10, con 5 compartimenti di cui due doppi.

seconde classi

BIz^{cr} 28820-849, 28865-904, 28930-959, 28980-29109 numero unità 230, consegna 1908-10, con 6 compartimenti di cui due doppi.

miste

ABIz^{cr} 59096-135, 59250-299 numero unità 90, consegna 1908-10, con un compartimento di I classe singolo e uno doppio e un compartimento di II classe singolo e due doppi.

terze classi

CIz^{cr} 42650-999, 41955-999, 42050-399, 42500-599 numero unità 845, consegna 1908-10, a saloncini e corridoio centrale (adatte al trasporto di feriti).

Vetture per “linee ad esercizio economico” tipi 1907-10

Per le linee a interesse locale sulle quali il servizio era svolto, a tariffa ridotta, di sola prima e terza classe, furono costruite carrozze miste a grandi ambienti e corridoio centrale. Gli arredamenti di prima classe erano più spartani e le prime 85 unità non disponevano della ritirata.

miste prime e terze classi

ACIz^{cr} 62600-684 numero unità 85, consegna 1908-09, a grandi ambienti senza ritirata.

ACIz^{cr} 62000-104 numero unità 105, consegna 1911-12, a grandi ambienti con ritirata.

Vetture per servizi speciali

SIz^{vr} 267-269 numero unità 3, consegna 1908-09, carrozze salone Piaggio.

ASIz^{cr} 294-299 numero unità 6, consegna 1908-09, carrozze di prima classe con saloncino Piaggio.

Le 267 e la 269 furono assegnate alla Casa Reale mentre la 268 era a disposizione per il noleggio. Le seconde furono realizzate per permettere al pubblico di avere un servizio particolare senza dover noleggiare un'intera carrozza salone.

Veicoli di servizio

Furono costruiti anche un gran numero di bagagliai e postali a carrelli per i treni veloci e, in numero maggiore, a due assi. Un cenno particolare meritano i bagagliai con toeletta DWIz^{cr} 89000-019 che oltre al normale comparto per i bagagli, offrivano a pagamento “*Numero 4 posti di decenza, 4 posti di toilette, 2 di bagagliaio*” come riportato sull'album *Schemi e dati principali dei tipi di veicoli* del 1906. Questo servizio non sopravvisse alla prima guerra mondiale e tutti questi veicoli furono trasformati.

A causa della aumentata lunghezza dei treni e dell'estendersi della trazione elettrica furono costruiti appositi carri riscaldatori che fornivano il vapore all'impianto di riscaldamento delle vetture.

Infine furono costruiti anche cellulari per detenuti per sostituire ed integrare i sette cellulari ereditati dalla Rete Adriatica insufficienti per svolgere questo servizio.

bagagliai posta a carrelli

DUIz^{cr} 94035-099, 94200-259 numero unità 125, consegna 1908-09, bagagliai posta tipo 1907.

postali a carrelli

Uz^{cr} 10001-1003, 1005 e UIz^{cr} 1004 (poi 1040) numero unità 5, consegna 1908, postali tipo 1907.

bagagliai a carrelli

DIz^{cr} 84600-649, 88200-399, 88989-999 numero unità 261, consegna 1914-21, bagagliai tipo 1913. Quattro di questi, DIz 88301, 338, 349, 385, furono utilizzati nel periodo 1927-32 per il treno di lusso Milano-Cannes.

bagagliai a due assi

D 81676-699, 800-899, 82000-099, 200-299, 400-499, 600-699, 800-899, 83200-299, 400-480, numero unità 804, consegna 1907-10, bagagliai tipo 1907 a due assi.

DI^{cr} 84009-099, 200-299, 414-422, 86000-059, 085-099, 200-299, 400-499, 600-699, 800-849, 87000-099, numero unità 725, consegna 1912-21, bagagliai tipo 1912 a due assi.

DI^{cr} 87200-299, 400-499, 600-699 numero unità 300, consegna 1921-22, bagagliai tipo 1920 a due assi.

bagagliai posta a due assi

DUI^{cr} 96000-414, 500-757, numero unità 672, consegna 1910-14, bagagliai posta tipo 1909 a due assi.

bagagliai con toeletta a carrelli

DWIZ^{cr} 89000-019 numero unità 20, bagagliai toeletta tipo 1907.

carri riscaldatori

VIr 808000-029 numero unità 30, consegna 1907-11, carri riscaldatori tipo 1907.

cellulari per detenuti

K 48107-166 numero unità 60, consegna 1912-14, carri riscaldatori tipo 1911.

Le trasformazioni degli anni '20 e '30.

Dopo oltre un decennio di servizio, molte carrozze avevano bisogno di radicali interventi di manutenzione alla cassa che, essendo in legno, aveva risentito soprattutto per le infiltrazioni di acqua attraverso le prese d'aria a persiana presenti sulle porte e attraverso gli aereatori Torpedo posti sul tetto.

Inoltre la consistente entrata in servizio di carrozze a cassa metallica, le tipo 1921, e la riduzione del numero di viaggiatori di prima classe a favore della più economica seconda, provocarono una eccedenza di carrozze di prima classe e miste di prima e seconda.

Negli anni 1919-20, quattordici vettore dei tipi 1906 e 1907 che avevano bisogno di importanti lavori di risanamento della cassa, furono trasformate in carrozze di terza classe che andarono a formare il tipo 1920R con classificazione CIz^{cr} 41651-656, 658 e 693-699.

Negli anni tra il 1919 ed il 1924 alcuni dei bagagliai toeletta furono trasformati in normali bagagliai mentre i restanti furono utilizzati per realizzare le 11 carrozze di terza classe con bagagliaio e freno su ruota dentata CDUIz 64900-910 per le linee a cremagliera Saline-Volterra e Paola-Cosenza.

A metà degli anni '20 a causa della eccedenza di carrozze di prima classe, gran parte delle tipo 1907 Sud, furono trasformate in miste di prima e seconda classe ABIz^{cr} 58760-869 e le AIz rimanenti furono concentrate in Sardegna. Negli stessi anni le miste ACIz per linee a servizio economico tipo 1910 furono trasformate in miste delle tre classi ABCIz^{cr} 66000-104 mentre le tipo 1907 furono trasformate in miste di seconda e terza classe BCIz^{cr} 62600-684.

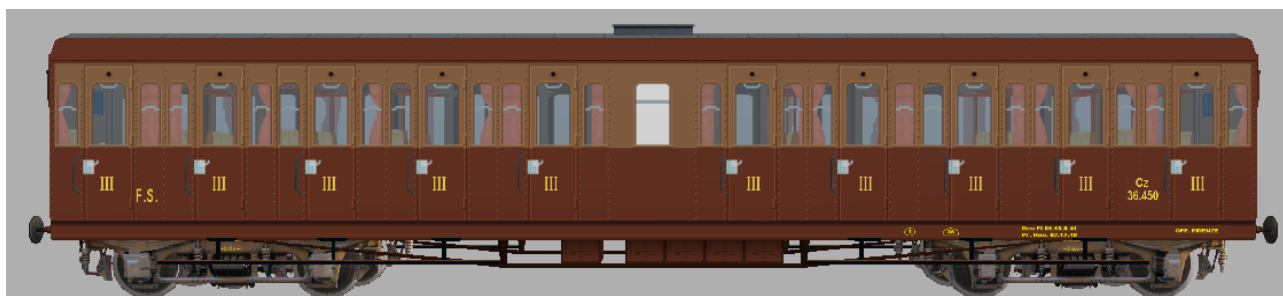


Illustrazione 2: carrozza tipo 1928 Cz 36000 – 37229. Negli anni '30 un migliaio di carrozze dei tipi 1906 e 1907 furono trasformate in carrozze Cz tipo 1928

Nella tabella sotto uno schema sintetico della vita di queste carrozze.

Tipo	Numero fino agli anni '20	Numero negli anni '20 e '30	Note
1906 Nord	AIz ^{cr} 18649-659	Bz 218651---870 (CIz ^{cr} 41651-656, 658 e 693-699) vedi nota 1)	Numerazione discontinua, ottenuta dall'aggiunta di un 2 al numero precedente (es 18651->218651)
	AIz ^{cr} 18800-876		
	BIz ^{cr} 28960-969	Quelle non declassate o trasformate in tipo 1928 (Cz 36000) hanno mantenuto la numerazione.	
	BIz ^{cr} 29400-402		
	BIz ^{cr} 29200-299		
	ABIz ^{cr} 59086-095		
	ABIz ^{cr} 59300-399	Bz 259301---439	Numerazione discontinua, ottenuta dall'aggiunta di un 2 al numero precedente (es 59109->259109)
	ABIz ^{cr} 59400-451		
	CIz ^{cr} 42400-499	Quelle non declassate o trasformate in tipo 1928 (Cz 36000) hanno mantenuto la numerazione.	
	CIz ^{cr} 42600-649		
1907 Sud	AIz ^{cr} 18660-769	ABIz ^{cr} 58760-869 (CIz ^{cr} 41651-656, 658 e 693-699) vedi nota 1)	Quelle rimaste Az concentrate in sardegna
		Bz 218661---780	Numerazione discontinua, ottenuta dall'aggiunta di un 2 al numero precedente (es 18661->218661)
	BIz ^{cr} 28820-849	Quelle non declassate o trasformate in tipo 1928 (Cz 36000) hanno mantenuto la numerazione.	
	BIz ^{cr} 28865-904		
	BIz ^{cr} 28930-959		
	BIz ^{cr} 28980-29109		
	ABIz ^{cr} 59096-135	Bz 259109---292	Numerazione discontinua, ottenuta dall'aggiunta di un 2 al numero precedente (es 59109->259109)
	ABIz ^{cr} 59250-299		
	CIz ^{cr} 42650-999	Quelle non declassate o trasformate in tipo 1928 (Cz 36000) hanno mantenuto la numerazione.	
	CIz ^{cr} 41955-999		
CIz ^{cr} 42050-399			
CIz ^{cr} 42500-599			
1907	DWIz ^{cr} 89000-019	CDUIz 64900-910	Con freno per linee a cremagliera
		BCDVz 64904-908	
1907-10	ACIz ^{cr} 62600-684	BCIz ^{cr} 62600-684	Senza ritirata
	ACIz ^{cr} 62000-104	ABCIz ^{cr} 66000-104	Con ritirata

NOTE

1) queste carrozze furono ottenute dalla ricostruzione di AIz tipi 1906 e 1907