



Caratteristiche tecniche dei mezzi in composizione al Treno Storico della Puglia assegnato all' OMR di Taranto e curato dall' ATSP



Locomotive elettriche: E 626.185 Loc. C.C. del 1935
E 636.318 Loc. C.C. del 1964

Carrozze: Az 21006 I° Classe del 1931
Bz 36859 II° Classe del 1930
Bz 39033 II° Classe del 1948
Bz 36366 II° Classe del 1935
Cz 37315 III° Classe del 1934
Cz 36499 III° Classe del 1926
Cz 36503 III° Classe del 1926

Bagagliai: DUz 95013 del 1931
DI 86417 del 1935

Locomotiva elettrica E. 626.185

Anno di costruzione	1935
Rodiggio	Bo'Bo'Bo'
Potenza	1890 Kw
Lunghezza	14.950 mm.
Velocità massima	95 Km/h
Peso	94,5 t.
Alimentazione	3000 volt c.c.



Le E 626 nacquero con l'esordio in FS dei sistemi di alimentazione a 3000 Volts – corrente continua alla fine degli anni 20 con la sperimentazione sulla linea Foggia – Benevento. Inizialmente vennero immatricolate nei gruppi 625 (per servizio merci) e 626 (per servizio viaggiatori) successivamente unificati in E 626 , con 14 prototipi complessivi. Nel 1931 una prima serie di 85 locomotive classificate E 626, entrò in esercizio, diventando per le sue caratteristiche di robustezza, affidabilità e ottime prestazioni, un rotabile di impiego generale su tutte le linee elettrificate. Alcune E 626 verso il 1950 con delle modifiche hanno avviato il servizio navetta nella zona di Roma. Ne furono costruiti 448 esemplari che hanno prestato servizio per oltre 50 anni.



Locomotiva elettrica E. 636.318

Anno di costruzione	1960
Rodiggio	Bo'Bo'Bo'
Potenza	1890 Kw
Lunghezza	18250 mm.
Velocità massima	120 Km/h
Peso	101 t.
Alimentazione	3000 volt c.c.



Dopo le esperienze positive con la c.c. 3000 volt delle E 626 e E 428, le FS nel 1938 avviarono lo studio di una locomotiva che riprendesse in parte le caratteristiche tecniche delle E 626, anche per una economia sulla manutenzione, ma che avesse una velocità di 120 Km/h e una massa contenuta. Nel 1940 entrò in servizio la 636.001 costruita negli stabilimenti Breda di Sesto San Giovanni ,proponendo per l'epoca una soluzione costruttiva "rivoluzionaria" con cassa articolata poggiata su tre carrelli indipendenti e una massa di 101 t..Prodotte da diversi costruttori in 469 unità le 636 hanno costituito per molti anni le principali locomotive del parco trazione FS in testa a treni merci e passeggeri con sporadiche presenze in testa a convogli TEE.



Carrozza Postale

DUz 95.013 Regio Postale
anno di Costruzione 1936
2 porte di carico/scarico merci e posta
per ciascun lato
velocità 140 Km /h
lunghezza 21.054 mm.
riscaldamento elettrico e a vapore



I bagagliai della serie DUz 95.000 rappresentano un Ufficio Postale itinerante in piena regola.

In aggiunta ad un area per la sistemazione delle merci, sono dotati di una cabina per lo smistamento della posta e, su ciascun lato, di una feritoia per imbucare le lettere durante la sosta nelle stazioni.

Dei 26 esemplari costruiti, solo pochissimi circolano in composizione a treni storici.



Carrozza di prima classe con corridoio laterale

Anno di costruzione 1931
Posti a sedere 54
Velocità 100 Km/h
Lunghezza 23.224
Riscaldamento elettrico e a vapore



Le vetture di prima classe, entrate servizio negli anni 1932- 1933 con la marcatura FS 21000, rappresentano il massimo del comfort offerto a una clientela elitaria. Gli interni sono in legno, con salotti in velluto rosso con fine passamaneria e preziose tende in tessuto damascato raffigurante uno dei primi loghi FS e gigli di colore marrone in campo beige.



Carrozze Centoporte

Bz 39.033 (ex Cz 39.033)

anno di costruzione 1948
posti a sedere 80 (2° cl.) sedili in legno
+2 strapuntini (per i capitreno)
velocità 100 km/h
lunghezza 18.534 mm
riscaldamento elettrico e a vapore



Bz 37.315 (ex Cz 37.315)

anno di costruzione 1931
posti a sedere 78 (2° cl.) sedili in legno
velocità 100 km/h
lunghezza 17.834 mm
riscaldamento elettrico e a vapore

Bz 36.859 (ex Cz 36.859)

anno di costruzione 1931
posti a sedere 78 (2° cl.) sedili in legno
velocità 100 km/h
lunghezza 17.834 mm
riscaldamento elettrico e a vapore



Fra il 1931 e il 1939 e fra il 1935 e il 1948 furono costruite tre sottoserie di vetture di terza classe destinate ai treni locali con forte affollamento, frequentati soprattutto da lavoratori pendolari. Denominate Cz 36.000, Cz 37.000 e Cz 39.000, presentano sedili in legno, poco confortevoli ma funzionali (capacità 78 – 80 posti). Caratteristica principale delle vetture sono le dieci porte per ciascuna fiancata, previste per favorire la rapida salita e discesa dei viaggiatori; un numero davvero inconsueto che le fece perciò battezzare “Centoporte”. Dopo la soppressione delle terze classi, queste vetture vennero classificate di seconda classe con serie Bz. Rimasero in esercizio fino al 1951 (anche oltre su linee secondarie) e ne sopravvivono ormai pochi esemplari, a disposizione dei treni storici. Il colore delle vetture, inizialmente verde vagone, è divenuto in seguito castano isabella negli anni '40, poi semplicemente castano negli anni '60 e infine grigio ardesia. Durante la seconda guerra mondiale numerose “Centoporte” vennero trasformate in carrozza-ospedale per il trasporto di infermi.