



LOCOMOTIVA
CASTELLO DI BRESCIA
Insieme per il restauro

LOCOMOTIVA CASTELLO DI BRESCIA Cenni storici

Realizzata dalle **Costruzioni Meccaniche di Saronno**, consegnata con il numero di fabbrica 284 alla SNFT, entrò in servizio nel 1907 e quasi da subito venne assegnata al **trasporto passeggeri**, che proprio in quegli anni crebbe notevolmente grazie all'ampliamento della linea ferroviaria che consentiva un collegamento più rapido tra le numerose località della nostra provincia. Tuttavia **la nostra N.1** venne anche impiegata, a supporto di altre locomotive più potenti, nel trasporto merci, per rispondere alle esigenze delle numerose fabbriche esistenti al tempo in Valle Camonica (opifici, lanifici, cotonifici, fonderie, cave....).

Superato senza grandi problemi il periodo del secondo conflitto mondiale, la vita della macchina e delle consorelle, anche di altri gruppi, proseguì senza particolari scossoni sino alla metà degli anni Cinquanta quando, con l'arrivo dei mezzi Diesel i convogli loro affidati diminuirono sensibilmente. Relegate prima a servizi meno importanti e poi a quelli di manovra, sul finire del 1959 iniziarono gli accantonamenti. La numero 1 fu messa a riposo il giorno **primo luglio 1961**, dopo aver percorso come **2.500.000 chilometri**.

La sua sorte sembrava ormai segnata, ma la passione dei soci del Club Fermodellistico Bresciano decisero diversamente, diventando promotori di un'iniziativa considerata quasi impossibile: **salvare la Numero 1**.

Si propose di portare la mastodontica macchina sul colle Cidneo.

Grazie anche alla disponibilità delle cariche politiche di allora (in testa il Sindaco Bruno Boni), il progetto prese corpo e in poco tempo fu realizzato. Per prima cosa vi fu la cessione formale dalla SNFT al Club della locomotiva, avvenuta per la simbolica cifra di **1 lira**, dopodiché iniziarono le fasi progettuali del suo trasporto ed in particolar modo la salita al Colle, che di certo destava non qualche preoccupazione.

Risultò difficoltoso il passaggio del convoglio sotto il portone di accesso del castello (che fu letteralmente smontato) e ancora di più l'ultima strettissima curva che portava al piazzale dove ancora oggi sosta maestosa la N.1. Fu coinvolta la sovrintendenza alle Belle Arti di Brescia poiché si dovette temporaneamente tagliare l'antico rosone di ferro che sovrastava il secondo portone di accesso al castello, poi ripristinato.

La macchina, che già da alcuni mesi sostava nello scalo merci di Via Dalmazia, partì per il suo ultimo viaggio il **7 settembre 1961**. Caricata su un carrello per il trasporto dei carri, opportunamente modificato, trainato da due trattori stradali lo strano convoglio iniziò la marcia da Via Dalmazia per proseguire in Via Cassala, Via Fratelli Ugoni, Via Leonardo da Vinci e la faticosa salita del Castello con le due strette curve.

La locomotiva era stata privata della cabina di guida, del fumaiolo, della cassa laterale destra dell'acqua e del complesso dei cilindri sempre sul lato destro così da agevolare i vari transiti e alleggerire il peso. Nonostante ciò fu necessario puntellare il ponte di ingresso al Castello. Superata con non poca fatica la stretta curva che immette alla salita verso il piazzale a lei destinato, la locomotiva giunse finalmente a destinazione.

Nei giorni seguenti furono riposizionati tutti i particolari asportati in precedenza e il giorno **18 settembre 1961** ebbe luogo la solenne inaugurazione, al cospetto delle più alte personalità, di testate giornalistiche e radiofoniche anche nazionali, e soprattutto di moltissimi bresciani incuriositi dall'evento tanto inusuale quanto grandioso.