



Brevi cenni storici

La locomotiva n. 1, uscita alla fine del 1906 dalle Casa delle Costruzioni Meccaniche di Saronno, attiva dal 1887 al 1918 e per decenni filiale italiana della Maschinenfabrik Esslingen AG, divenne operativa da subito, dal 1907, sulla tratta Brescia-Cremona passando per Iseo-Edolo-Rovato-Soncino. La N° 1 della Società Nazionale Ferrovie e Tranvie, *"faceva parte di un ordinativo 0-3-0 di sette macchine a rodiggio con distribuzione sistema Allan realizzata dalle Costruzioni Meccaniche di Saronno" "con il n. di fabbrica 284 e consegnata alla S.N.F.T. sul finire del 1906, anche se i dati disponibili la danno come immatricolata, unitamente alle altre sei unità, solo nel 1907.*

A seguito dell'aumento del traffico e dell'estensione della rete ferroviaria, le locomotive del gruppo 1 vennero utilizzate per il trasporto passeggeri senza comunque disdegnare il loro impiego nel servizio trasporto merci. Successivamente al conflitto mondiale, l'attività della locomotiva proseguì fino agli anni '60. Con l'avvento dei mezzi Diesel della Breda, il destino di dismissione della n° 1 sembrava segnato; sul finire del 1959 iniziò gradualmente la sostituzione dell'intero Parco a vapore. Dalla seconda metà del 1961 la locomotiva già sostava sullo Scalo Merci F.S. di Via Dalmazia.

La determinazione di tutti i soci del Club Ferromodellismo Bresciano, costituitosi in quegli anni, ed in particolare, come recita la cronaca locale, della signorina Dada Bruneri, resero possibile la "cessione formale" della Macchina della S.N.F.T. al Club, alla "simbolica cifra di 1 lira", anche se ad oggi non esistono documenti registrati che testimoniano tale passaggio. Alla determinazione del Club si aggiunse la disponibilità della ditta di trasporti eccezionali Besenzoni, che attuò l'impresa di portare la "Leonessa D'Italia" di 330 quintali, in Castello.

Il momento più delicato, così come riportano dalle cronache, fu il passaggio sul ponte levatoio, opportunamente rinforzato e protetto, unitamente al portone d'ingresso, che subì una piccola modifica temporanea del rosone dell'inferriata superiore, per consentire alla locomotiva con il suo "duomo" di poter varcare la soglia del Falcone d'Italia. Per facilitarne il trasporto, la locomotiva venne privata della cabina, del fumaiolo, della cassa laterale destra dell'acqua e del complesso dei cilindri sul medesimo lato, rendendo più agevole il transito e le manovre conseguenti.

Il 17 settembre 1961, dopo aver percorso ben 2.500.000 Km, venne inaugurato, per volontà del sindaco Bruno Boni, il primo Monumento alla "locomotiva a vapore" e collocato nel piazzale del bastione San Faustino in Castello, in ricordo del lavoro e del sacrificio del popolo bresciano.

Nel 2007, per la prima volta dopo l'inaugurazione, si intervenne sul manufatto monumentale attraverso il consolidamento/sostituzione del basamento - costituito da un tratto di binario sopraelevato – ed altri "interventi tampone" di ripristino delle superfici eseguiti "...dagli addetti delle ferrovie dello stato e dell'impresa Schiavone" così come recitava la targa apposta sul lato nord della cabina della locomotiva e oggi rimossa per restituire l'immagine originaria della locomotiva, grazie ad un'attenta e puntuale attività di restauro filologico.