



BR 52: una tedesca in Italia

di Roberto Bracciante ed Alberto Mazzoni

Le locomotive da guerra si rifanno ad un progetto base concepito già nel 1938, quando da parte di alcune industrie fu raccolto l'invito della direzione delle ferrovie tedesche ad unificare il più possibile le varie parti di una locomotiva a vapore che potesse circolare su tutta la rete ferroviaria. Il rodaggio scelto risultò l'1.5.0 (Decapod) che conciliava potenza ed aderenza con un peso per asse contenuto. Gli eventi bellici portarono ad ampliare celermente questo programma, che già aveva fornito ottimi risultati.

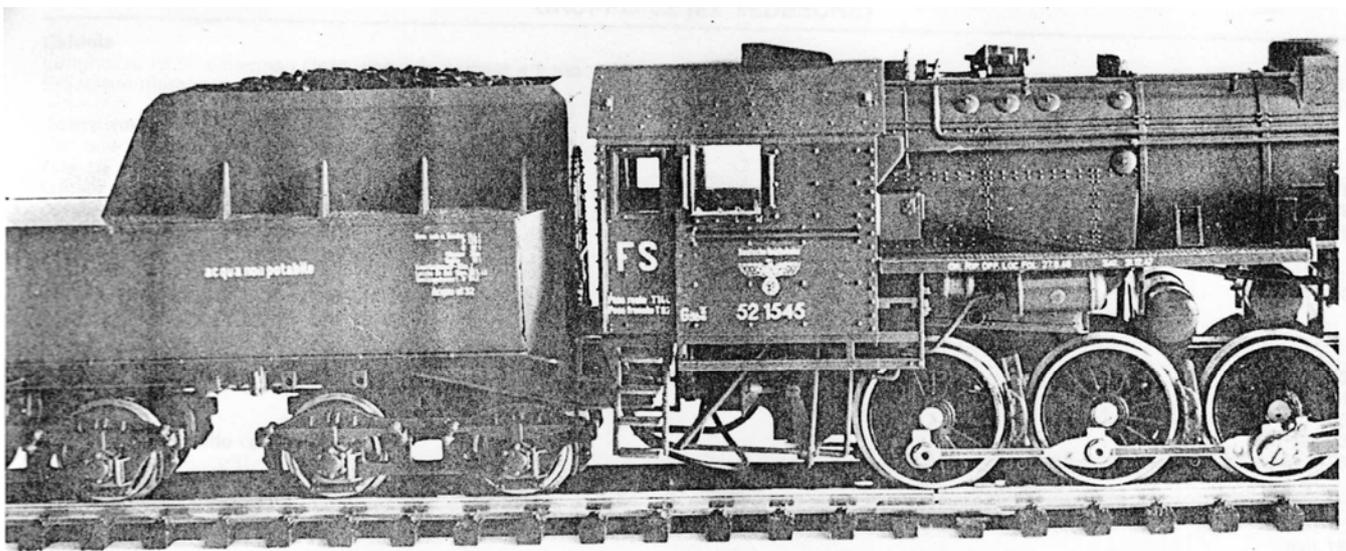
La BR 52, che appartiene alla categoria delle locomotive da guerra, rappresentò l'apice di questa generazione, sia per la standardizzazione dei vari elementi, sia per le prestazioni. 11 carichi per asse contenuto (15 tonnellate) le permetteva di circolare sulle reti ferroviarie di tutti i territori occupati o controllati dalle truppe dell'asse.

La costruzione di queste macchine ebbe inizio nel 1942 e fu molto elevata per tutto il periodo bellico sia negli stabilimenti tedeschi che in quelli austriaci. Alla categoria delle locomotive da guerra appartengono anche le BR 50 e 42. Nel corso del conflitto a queste locomotive furono accoppiati sia i tender tradizionali che differivano unicamente per aspetto estetico e portata di acqua e carbone, sia dei tender speciali, molto più lunghi, che erano muniti di un dispositivo per far condensare il vapore ed il recupero dell'acqua calda.

BR 52

Costruttori Henschel & Sohn, Jung, Krauss Maffei, Fr. Krupp, Borsig BLW ecc. Anno di costruzione: 1942 Rodiggio: 1.5.0. Decapod Cilindri: 2 esterni e interni Diametro corsa: 600 x 600 Distribuzione: Heusinger Pressione massima: 16 kg-cm² Diametro ruote motrici: 1400 Superficie griglia: 3,9 m² Superficie riscaldamento: 117,6 m² Superficie surriscaldatore: 68,9 m² Potenza: 1620 HP Velocità massima: 80 km/h Peso in servizio: 84 tonn. Peso aderente: 75,5 tonn.

Tender: tipo barca, tipo cassone, di condensazione (2 tipi)



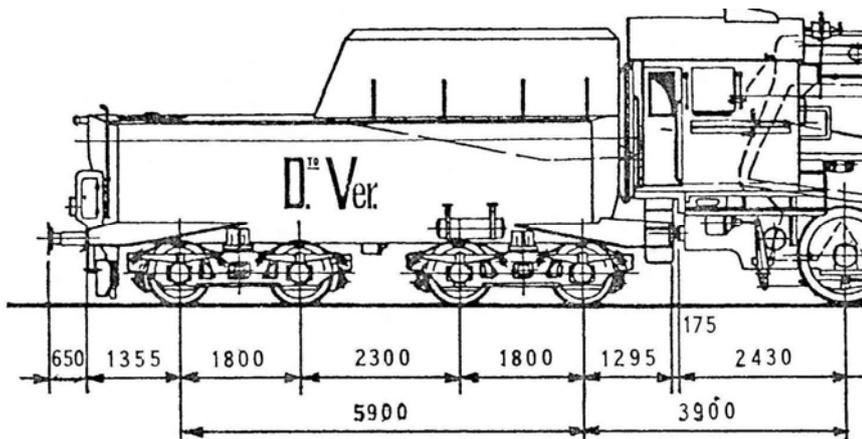
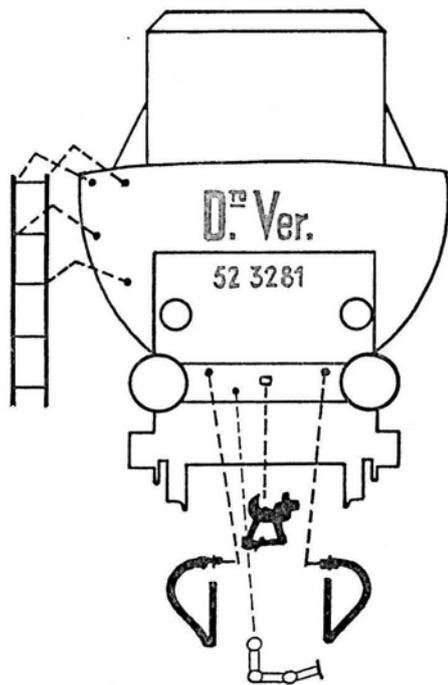
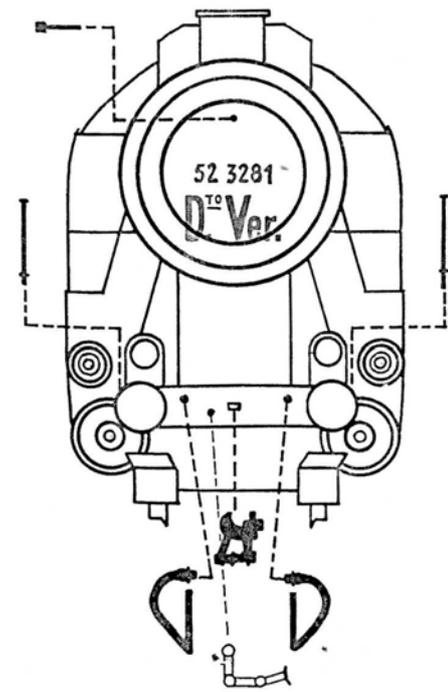
I paesi dove è stata impiegata

Principalmente i paesi dell'est europeo (la cabina chiusa e collegabile con soffiutto circolare al tender era stata voluta per proteggere meglio i macchinisti dai rigori invernali) nell'alta Italia, in Francia-Alsazia. Dopo la guerra numerose macchine furono acquistate dalle amministrazioni ferroviarie degli ex paesi occupati, Russia compresa dove fu modificato, allargandolo, lo scartamento.

Un modello facilmente realizzabile

In otto anni questa possente locomotiva, di costruzione tedesca, ha circolato nel nostro paese, prima per ragioni belliche, poi per trasportare soccorsi, rimpatriare prigionieri e deportati. Un modello facilmente realizzabile in scala HO ed N anche per i meno pratici di elaborazioni.

Gli eventi bellici del II° conflitto mondiale, con le pesanti distruzioni causate dai bombardamenti, paralizzarono ben presto il traffico ferroviario attuato con locomotive elettriche. Solo le locomotive diesel e a vapore, salvo danni all'armamento, potevano circolare. La Wehrmacht fece giungere nel nostro paese varie locomotive a vapore, tra cui le BR 52 munite dei tipici tender "barca" e degli altrettanto particolari tender a "cassone". Queste locomotive, rilevate principalmente dal parco delle ferrovie austriache, dovevano assicurare il continuo flusso dei rifornimenti dal Brennero. Al termine del conflitto proprio nei primi mesi, molte di esse furono prese in carico dai depositi, che indicarono questa appartenenza dipingendo sullo sportello della camera fumo, la sigla del deposito di appartenenza e ripetendola sulle fiancate e a volte, sul retro del tender. Quelle che poi, a situazione "normalizzata" furono date in carico alle rinate Ferrovie dello Stato ricevettero la siglatura F.S. sulle porte di accesso della cabina, le rimanenti furono utilizzate



D.^{TO} Ver.

52 3281

direttamente dagli alleati sia senza particolari scritte, sia con la sigla U.S.A. T.C. (U.S. Army Transportation Corps) ed U.N.R.A. per indicare i treni ed i mezzi utilizzati per conto delle Nazioni Unite per le opere di soccorso alle popolazioni civili e per il rimpatrio dei deportati e dei prigionieri.

I compiti assolti dai corpi militari e dai dipendenti delle ferrovie in questi mesi ancora roventi furono gravosi e spesso crearono delle confusioni circa il materiale efficiente disponibile.

In pratica alla fine del 1945 furono date in carico alle Ferrovie dello Stato 35 BR52 che poi, gradualmente vennero riconsegnate ai responsabili della gestione ferroviaria austriaca, gestita dagli alleati, in quanto il paese confinante era occupato dalle truppe occidentali e russe.

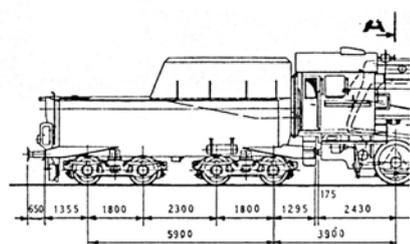


fig. 1
Locomotiva con tender tipo «barca»

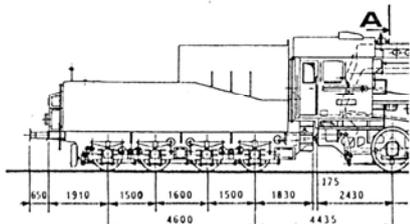
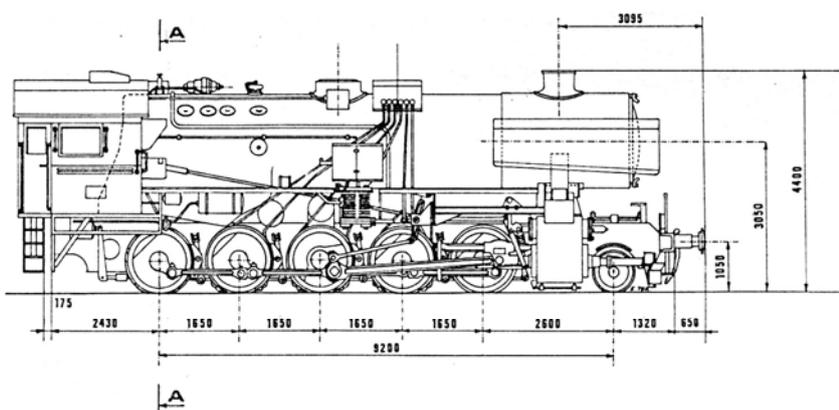


fig. 2
Locomotiva con tender tipo «cassone»



Quasi tutte le locomotive presenti in Italia erano state costruite negli stabilimenti alle porte di Vienna negli anni precedenti (l'Austria era stata "annessa" alla Germania prima del conflitto).

Molte furono distrutte o gravemente danneggiate dagli eventi bellici, quindi utilizzate per reperire parti di ricambio per le locomotive riparabili. L'utilizzo da parte delle Ferrovie dello Stato, dopo i comprensibili scossoni dell'immediato dopoguerra nel 1945 fu principalmente nel nord Italia e, dal 1947 circa, anche sulla tratta Firenze-Pisa.

Modellisticamente si può ottenere la numerosa versione D.to VER. sia in scala HO ritoccando il modello della Liliput (ref. 5230 o 5201) che in N modificando, con l'eliminazione del faro centrale, la sostituzione delle ruote del bissel con altre a vela piena e la completa riverniciatura in grigio carro armato del

mantello, il modello minitrix (ref. 2083).

Le scritte sono realizzabili per esempio mediante decals in bianco ottenibili grazie a fogli decalcabili e a stampanti a sublimazione tipo OKI.

Solo così si potranno porre correttamente ed in maniera nitida le numerazioni e le relative scritte. Il modello certamente più appariscente, data la grandezza delle immatricolazioni, è certamente quello del periodo di transizione dei primi mesi dopo il termine del conflitto con l'indicazione del deposito di appartenenza.

DEPOSITO	MESE	ANNO	NUMERAZIONE	RESA	NOTE
Trento	mag.	1945	52 1671	?	D.to T.to
Verona	mag.	1945	52 5798	1946	D.to Ver.
	mag.	1945	52 3281	?	D.to Ver.
Udine	mag.	1945	52 3280	1946	U.S.A.T.C.
	mag.	1945	52 3523	1946	D.to Udine
	mag.	1945	52 6290	1946	U.S.A.T.C.
	mag.	1945	52 7378	1946	U.S.A.T.C.
Tarvisio	giu.	1945	52 2439	?	
Trento	ag.	1949	52 7020	1948	poi F.S.
	ag.	1945	52 7069	1949	poi F.S.
	ag.	1945	52 7588	1949	poi F.S.
Udine	giu.	1945	52 3810	1945	nota 1
	lug.	1945	52 1177	1947	nota 2
	lug.	1945	52 1356	1947	nota 2
	lug.	1945	52 1637	1947	nota 2
	lug.	1945	52 2422	1947	nota 2
	lug.	1945	52 2442	1947	nota 2
	lug.	1945	52 2616	1947	nota 2
	lug.	1945	52 3105	1947	nota 2
	lug.	1945	52 3446	1947	nota 2
	lug.	1945	52 3560	1947	nota 2
	lug.	1945	52 3816	1947	nota 2
	lug.	1945	52 5187	1947	nota 2
	lug.	1945	52 5499	1947	nota 2 e 3
	lug.	1945	52 5971	1947	nota 2
	lug.	1945	526847	1947	nota 2
	lug.	1945	52 7017	1947	nota 2
	lug.	1945	52 7559	1947	nota 2
Verona	giu.	1945	52 0458		nota 4 poi F.S.
	giu.	1945	52 0725	1948	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 1545		nota 4 poi F.S.
	giu.	1945	52 1561	1947	nota 5
	giu.	1945	52 1665	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 1669	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 1672	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 1696	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 2647		nota 4 poi F.S.
	giu.	1945	52 3128 X		nota 4 poi F.S.
	giu.	1945	52 3279	1948	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 3282	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 3283	1947	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 3386 X	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	523593 X	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 5270	1948	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 5706 X	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 5708	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 5771	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 6024	1947	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 6163	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 6238	1948	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 6713	1947	D.to Ver. poi F.S.
	giu.l	1945	52 6975 X	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 6978	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7020	1948	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7025	1947	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7069	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7291	1947	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7403	1948	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7588	1949	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7590	1948	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7591	1947	D.to Ver. poi F.S.
	giu.	1945	52 7592		nota 4
	giu.	1945	52 7735	1949	D.to Ver. poi F.S.
Firenze	giu.	1948	52 0458	1949	F.S.
	giu.	1947	52 1545	1948	F.S.
	giu.	1947	52 2647	1948	F.S.
	giu.	1947	52 3128 X	1948	F.S.
	giu.	1947	52 7592	1949	F.S.

NOTE - X, posto dopo la numerazione progressiva, sta ad indicare che la locomotiva era con tender del tipo "cassone"

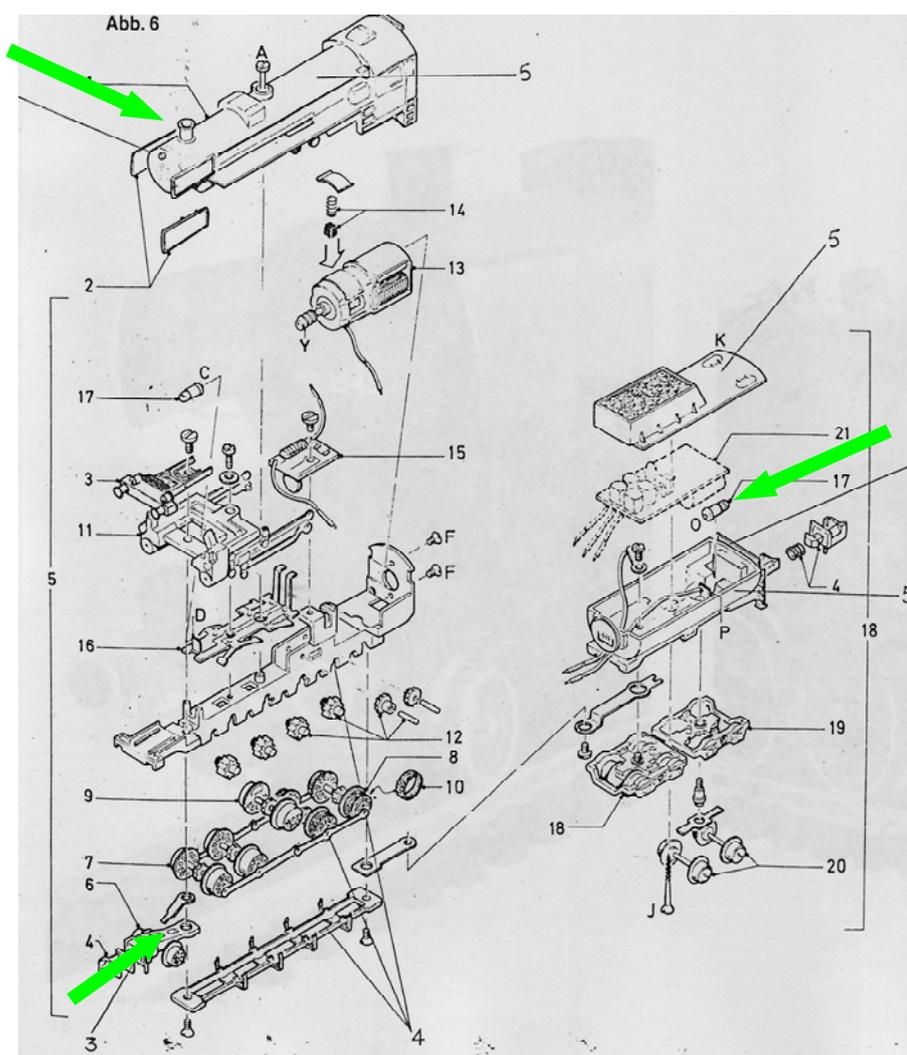
1. Locomotiva trasferita alle officine di Foligno dove fu equipaggiata di un bruciatore ad olio e, sempre dagli alleati, sperimentata sulla rampa della linea Terni - Spoleto. Nell'ottobre del 1945 fu trasferita in Austria. Pare che abbia ricevuto una immatricolazione USA T.C. (U.S. Army Transportation Corp).

2. Queste locomotive, assegnate al deposito di Udine, dipendevano direttamente dalla direzione costituita a Villaco. In pratica dipendevano direttamente dagli alleati per i treni sulle linee Venezia-Udine-Tarvisio, Venezia-Verona-Brennero, dopo i treni proseguivano per l'Austria, sino in Germania. Questo gruppo di locomotive rientrò in Austria entro la fine del 1947.

3. Locomotiva proveniente da deposito di Riga e non in Italia al termine del conflitto.

4. Locomotive gradualmente trasferite al deposito di Firenze ed utilizzate, prevalentemente, sulla linea Pisa-Firenze.

5. Questa locomotiva ebbe la scritta D.to Ver., poi fu presa dagli alleati ed assegnata alla direzione di Villaco con deposito ad Udine.



Riproduzione del foglio di istruzioni Minitrix. In verde sono indicati i punti dove intervenire: 1) eliminazione e stuccatura foro Faro centrale superiore locomotiva; 2) eliminazione del terzo faro centrale sulla parte posteriore del tender e sua chiusura mediante stuccatura; 3) sostituzione dell'assale del bissel anteriore con uno, con ruote del medesimo diametro, ma con vela piena. Per chi lo preferisce, è sufficiente applicare sui raggi un disco di uguale diametro con un goccio di colla; 4) Per chi possiede la locomotiva nella versione tedesca sarà necessario procedere alla verniciatura del telaio e delle ruote in nero; 5) riverniciatura del mantello, dopo aver asportato quella originale, in grigio carro armato.