

# La FERROVIA FELL

## SUSA - ST. MICHEL DE MAURIENNE

### Breve storia

- La ferrovia prende il nome dall'ing. John Barraclough Fell, che progettava e dirigeva per conto della Società London and North Western Railway, la costruzione di ferrovie basate sul principio proposto già nel 1843 dal barone Pierre Armand de Séguier. Prendendo spunto dai laminatoi, l'invenzione prevedeva di aumentare l'aderenza mediante l'impiego di una terza rotaia centrale sopraelevata di 18 cm, rispetto i due binari paralleli. La rotaia era chiusa fra quattro ruote motrici parallele al piano di ferro, serrate attraverso delle grosse molle. Le piccole e compatte locomotive di Fell erano uniche per quel tempo poiché il motore aveva la funzione di muovere tutte le ruote poste sui tre binari.

Dopo alcune prove effettuate in Inghilterra nel Derbyshire, Fell fu chiamato a Torino dal responsabile della Legazione *Sir James Hudson*, amico di Cavour, per proporre al re *Vittorio Emanuele II* l'installazione di una ferrovia di questo tipo per il collegamento **Susa e Saint-**

**Michel-de-Maurienne** attraverso il Colle del Moncenisio, nell'attesa che fossero completati i lavori del Traforo del Fréjus.

- Così nel 1865 nel mese di luglio Fell di fronte alle autorità, governo sardo e francese, sperimentò in pratica il suo sistema. Il tratto di circa due km era sul versante che porta a Lanslebourg seguendo la strada napoleonica. Fu un successo tale che a dicembre dello stesso anno si

approvò l'intero progetto. Fu redatta anche una convenzione dal titolo:

**“Convenzione per lo stabilimento ed esercizio di una ferrovia a locomotiva sulla strada nazionale da Susa al Moncenisio”.**

Fra gli articoli si riportava che i signori Brassey, Fell & Co.

*“si obbligano a costruire ed esercitare a tutte loro spese, rischio e pericolo detta strada”.*

*La convenzione sarà revocata, con preavviso di un mese, appena sarà attivata la ferrovia del Fréjus; sarà.*

*Pure revocata se i lavori non saranno finiti entro due anni.*

I lavori furono iniziati nel 1866 e terminati nel 1868. La linea fu di circa 80 km, con pendenza massima dell'83 per mille e **con 46 km dotati di terza rotaia**. Il dislivello dal lato di Susa era di 1.588 m, dal lato francese di 1.360 m. Rimase in funzione per tre anni sino al 1872 quando s'inaugurò la linea Torino Bardonecchia- Modane attraverso il Fréjus.

Il tracciato sfruttava in gran parte la sede stradale napoleonica, l'attuale SS25, salvo le curve e tornanti con raggi di curvatura troppo stretti, in questi casi si sceglievano percorsi più ampi che richiedevano la costruzione di ponti e gallerie. Dal punto di vista economico, non possiamo dire che abbia portato benefici al paese anzi dall'archivio comunale si evidenziano diverse controversie per la riduzione dei terreni coltivabili dovuti agli espropri non sempre pagati a dovere. Le stradi comunali che servivano per accedere ai fondi erano in più punti intersecate dalla ferrovia impedendo il transito dei carri e delle *lese* (logge).

24marzo 1867

*Domanda per intentare causa in giudizio.*

*La Giunta Comunale in persona del sottoscritto dietro varie istanze ed accertamenti fatti ai rappresentanti della Società della strada Ferrata Americana per la ricostruzione ed adattamento dei giunti di strada comunale intersecante, non che del pagamento di indennità per occupazione di terreni comunali, non si ebbe che varie promesse. In vista dei danni gravi che ne emerge all'agricoltura per l'intercettazione di strade comunali e dall'obbligo del Comune di far rispettare le proprie proprietà ricorre alla SV illustrissima.*

*Supplicandola a ben voler autorizzare onde autorizzi questo signor Sindaco onde evocare in giudizio la società stessa e veder ricostruiti li giunti di strade comunali interdette e soddisfatto il municipio dell'indennità dovutagli per terreni espropriati. Il Sindaco Rumiano.* Pur riconoscendo la grande importanza dell'evento, oltre i disagi dovuti agli attraversamenti ampiamente documentati dagli archivi comunali, si può ipotizzare che il passaggio dei convogli per il forte rumore e la produzione del vapore in un ambiente incontaminato, potessero creare disturbi sia agli uomini sia animali. Il ripristino dopo gli anni successivi alla dismissione della linea fu completamente a carico della comunità.

Non risulta che la ferrovia Fell, pur attraversando una buona parte del territorio prevedesse una fermata, se non ai Ciargiori (*Tsardzêu*) per il rifornimento d'acqua per la locomotiva. La riserva d'acqua era indispensabile per evitare il surriscaldamento della caldaia e il controllo era molto accorto. Nel tratto Ciargiori è ancora ben evidenziato

il percorso che compiva un largo raggio prima di inserirsi in galleria oggi chiusa da una porta.

Dopo la chiusura della ferrovia, la locomotiva H199, così era denominata, funzionò dal 1878 al 1955 sui pendii di Rimuntaka (Nuova Zelanda) località ora attraversata da un traforo.

- Attualmente completamente restaurata è depositata al musem . **FELL LOCOMOTIVE MUSEUM**  
Corner State Highway 2 and Lyon Street  
P.O. Box 71  
Featherston 5740  
NEW ZEALAND