



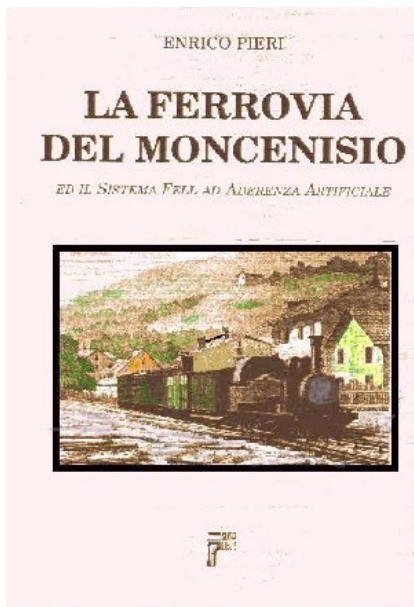
## La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell...

di Dario Pisani

Dopo oltre 15 anni viene ristampato e migliorato questo libro dedicato ad una linea ma soprattutto ad un sistema ad aderenza artificiale poco trattato, se non con articoli o brevi citazioni sia in campo amatoriale che professionale.

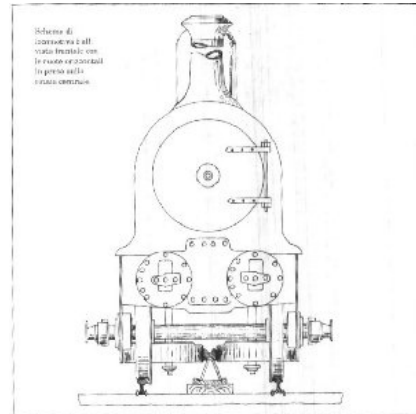
Il testo dopo aver descritto le vicende della ferrovia del Moncenisio, la cui fine fu decretata dall'apertura del traforo del Frejus, si spinge ad esaminare le ferrovie (pochissime) che in Europa ed oltreoceano hanno adottato l'originale sistema di aderenza inglese: si va dalla Francia all'Inghilterra, anzi al Galles, dove funziona tuttora una tramvia armata con rotaia centrale Fell alle scomparse "Cantagallo Railways" (Brasile) e la "Wairarapa Railway" (Nuova Zelanda), nota per il tratto armato con rotaia Fell come "Rimutaka incline".

Per quest'ultima vengono presentate anche foto di un treno di appassionati (!) effettuato prima della soppressione (metà anni '50) nonché la malinconica immagine di vaporiere, quasi centenarie, in fase di demolizione, ricordandoci che una sola si è salvata ed è esposta al "Fell Engine Museum" (Featherston).



1

1. La copertina del libro
2. Una pagina interna



funzionare le locomotive sia ad aderenza semplice che artificiale. Nel sistema Fell l'armamento di linea era abbastanza semplice: nei tratti con pendenza superiore al 40% e nelle curve di raggio inferiore a 100 m fra le due rotaie normali era aggiunta una terza con profilo a doppio fungo simmetrico, rialzata di 18-20 cm e ortogonale rispetto alle altre due, cioè con le superfici di rotolamento verticali anziché orizzontali. Lo scartamento era di 1103 mm (Moncenisio, Brasile), in seguito 1067 mm (Nuova Zelanda) e 1000 mm (Francia).

La motrice invece, come già nei progetti precedenti, era del tutto particolare e piuttosto complessa. La locomotiva aveva al centro, fra i due assi motori e portanti, due coppie di ruote motrici orizzontali (cioè ad asse verticale) che mediante gruppi di forti molle venivano premute contro le facce laterali della rotaia centrale. Nei tratti pianeggianti e poco tortuosi si viaggiava in semplice aderenza, utilizzando solo le ruote motrici verticali; nelle forti pendenze e nelle curve molto strette, dove occorreva maggior sforzo di trazione, si imboccava la terza rotaia

2

18

Non mancano cenni sul sistema Agudio e su linee progettate ma mai costruite e/o modificate specificatamente; in appendice alcune foto mostrano quanto resta della linea del Moncenisio (gallerie artificiali, ponti, gallerie scavate nella roccia viva).

Una vasta bibliografia chiude l'opera ed è compresa anche l'indicazione di due videocassette dedicate alla ferrovia Snaefell del Galles ed alla "Rimutaka Incline", con filmati anni '50!

Il libro può essere richiesto all'autore (Via G. Bove, 8 10129 Torino) oppure alla Susa Libri, Piazza XXV Aprile 2, S.Ambrogio (TO) Tel. 011/939662

"La ferrovia del Moncenisio ed il sistema Fell ad aderenza artificiale"

di Enrico Pieri, Susa Libri.

Pagine 165, Lire 32.000

Dario Pisani - 05 maggio 1997

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.