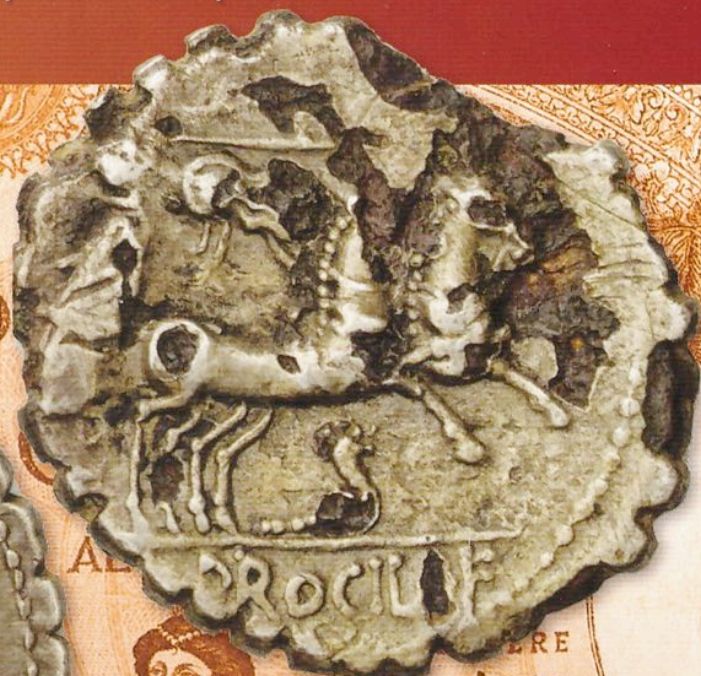


IL GIORNALE • DELLA

Numismatica

monete | banconote | medaglie | discipline e collezioni affini



Anteprima esclusiva
**TUTTE LE MONETE
ITALIANE DEL 2013**

In mostra a Bologna

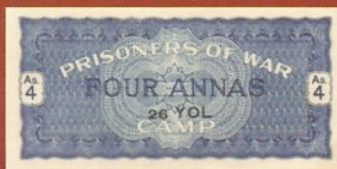
IL VERO E IL FALSO



Donne e monete:
le misteriose
regine nabatee



La disfatta economica
di Costantinopoli

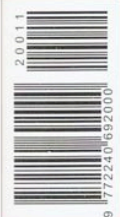


I buoni dei prigionieri
italiani in India



Ori architettonici
tra il Titano e la Laguna

Poste Italiane SPA - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/04 n. 46) art. 1 comma 1 NO/TO n. 1/2011 MENSILE



"Grandi opere" del XIX secolo

Un gettone viveri per gli operai del Fréjus

di Paolo Pitotto

Il raro gettone illustrato in questo articolo (ottone, mm 23,8, g 4,3) risale al 1869 e riguarda la realizzazione del Traforo delle Alpi, o Traforo del Fréjus, e veniva utilizzato dai minatori come buono da 10 centesimi da scambiare nel Magazzino viveri di Bardonecchia (To). Anche all'estero sono noti gettoni di questo tipo, emessi per attività minerarie o per cantieri di grandi opere quali ad esempio il Canale di Suez, ma questo pezzo inedito è l'unico che testimonia l'impiego di monetazione metallica succedanea nell'ambito di un'opera inerente i trasporti ferroviari.

Giuseppe Médail di Bardonecchia nel 1841 individuò nel Colle Fréjus, posto tra Bardonecchia e Modane, la sezione di montagna che presentava la minor profondità da traforare ed offriva la maggior facilità di percorso alle ferrovie, al fine di congiungere più rapidamente il Piemonte alla Savoia e favorire così la comunicazione di merci e passeggeri tra i due paesi. Ottenuto l'assenso di re Carlo Alberto, Médail presentò il progetto alla Presidenza del consiglio e alla Camera di commercio di Torino. In un primo momento la necessità di perforare comunque 12 km di montagna per un'altezza di circa mille metri apparire l'impresa come un'irraggiungibile chimera, ma nel 1845 sia l'ingegnere belga Maus sia il geologo italiano Sismonda confermarono la fattibilità dell'opera. Nel 1857 il traforo fu iniziato a mano aggredendo il colle dai due versanti. I lavori andarono a rilento fino al 1861, data in cui furono adottate delle perforatrici pneumatiche, e il 25 dicembre del 1870

ci fu l'incontro tra le due squadre che lavoravano sul fronte italiano e su quello francese. L'inaugurazione avvenne nel 1871. Per il traforo vennero spesi 58 milioni di lire e la Francia si impegnò a contribuire per 19 milioni a cominciare dal 1862. In realtà dovette pagare molto di più, perché il contratto prevedeva 500.000 franchi di premio all'Italia per ogni anno guadagnato sui venticinque che erano stati preventivati per la realizzazione dell'opera. Per percorrere la galleria con le locomotive occorreva all'epoca mezz'ora, mentre dopo l'elettrificazione sono stati sufficienti 10 minuti.

In attesa della realizzazione del Traforo del Fréjus, i cui lavori si pensava dovessero durare per molti anni, la ditta Brassey-Fell & C. ottenne la concessione per una ferrovia a dentiera, che in cinque ore percorreva i 77 km che separavano le due stazioni di posta. Questa ferrovia a rotaia centrale, immaginata dal barone Séguière, fu realizzata dall'ingegner Fell, sulla parte esterna della strada carrozzabile del Cenisio. I trenini la percorrevano ad una velocità di 10-15 km/h ed il punto più alto era rappresentato dal culmine del monte a 2.180 metri. La guida centrale, di 20 cm più alta delle laterali, venne installata su tutte le pendenze superiori ai 30 km e su tutte le curve con raggio inferiore a 1.000 metri.

Fino al 1865, e cioè prima della costruzione di questa ferrovia dentata (che venne utilizzata per un periodo relativamente breve in quanto i lavori del traforo furono più veloci del previsto) il Cenisio era valicabile solo mediante diligenze in estate e slitte in inverno. La partenza avveniva a Susa, dove terminava la ferrovia, mentre l'arrivo era situato a San Michele della Moriana, ed il tragitto si svolgeva in 12-15 ore. ■

1 - L'inedito gettone (mm 23,8) usato dagli operai del Traforo del Fréjus (coll. privata)

2 - Busta commemorativa francesedel centenario del primo treno passato per il Fréjus (coll. privata)



1

