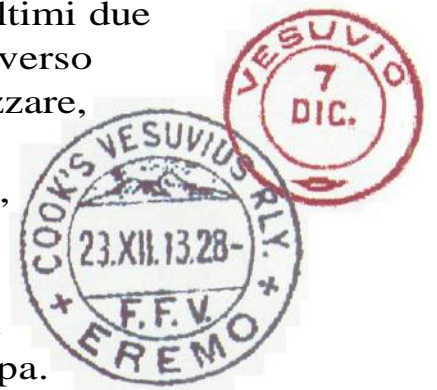
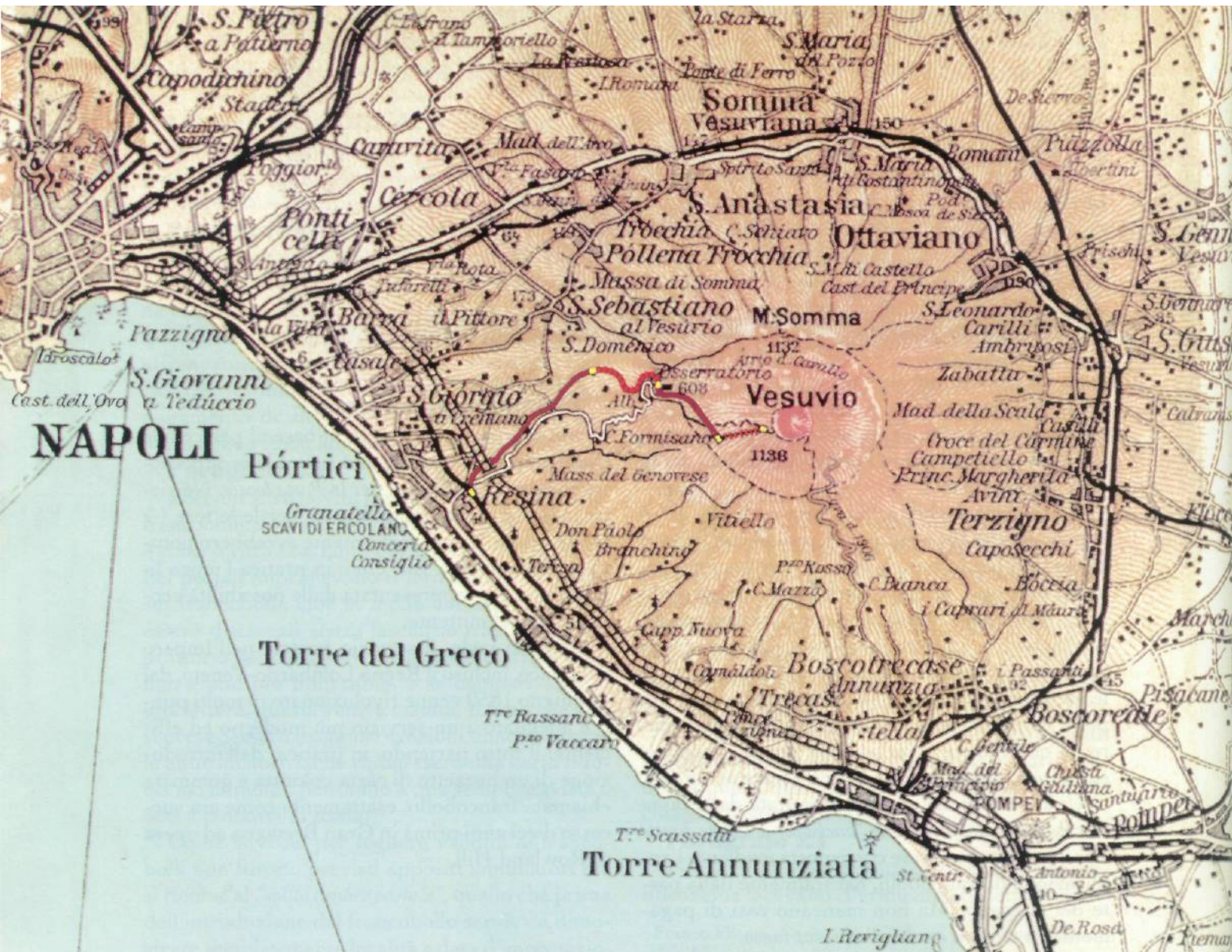


La posta può fornire, su molti avvenimenti degli ultimi due secoli, una documentazione viva e intrigante, attraverso bolli, lettere, cartoline che è un vero piacere analizzare, interpretare, confrontare con altre fonti. Ma che può anche dare la stura a molti nuovi interrogativi, ad esempio sui bolli utilizzati per quasi 50 anni sul Vesuvio per siglare la corrispondenza di chi saliva sulla funicolare. Ai tempi in cui fare i turisti poteva essere una vera avventura, persino in Europa.



Rielaborazione di una cartina tratta da *Italia meridionale e insulare - Libia, Guida breve*, Consociazione Turistica Italiana, 1940



LA FERROVIA DEL SIGNOR COOK SU UN MONTE CHIAMATO VESUVIO

Funiculì



Colin Pilkington
(traduzione di Franco Filanci)

Il Vesuvio è un vulcano alto 1270 metri, attivo (a intermittenza) circa 17 km a sud-est di Napoli. A partire dalla disastrosa eruzione del 79 d.C., quando scomparve quasi un terzo della montagna in un'esplosione che distrusse Pompei ed Ercolano coprendole di cenere o tango, il Vesuvio ha preso l'abitudine di dare spettacolo ogni circa trent'anni. La maggior parte di questa attività eruttiva è stata di portata limitata, ma in diversi casi le eruzioni hanno causato disastri nell'area circostante.

Nel 1844 vi venne costruito un osservatorio, il più antico del mondo nel suo genere, a quota 609 metri, in località Eremo, in modo da tenere sotto controllo l'attività del vulcano e avvisare del rischio di eruzioni. Ma questo non ha impedito che nel 1872 un'eruzione improvvisa non prendesse tutti di sorpresa uccidendo non meno di 20 escursionisti.

Malgrado i rischi la salita sul Vesuvio era già nell'Ottocento un'escursione molto popolare fra i turisti in giro per l'Italia. Allora non c'era altro modo che salire a piedi, anche se con l'aiuto di guide e seggiolini portatili. Ma l'aspra concorrenza fra le guide a caccia dei non molti clienti finiva per disgustare gran parte dei turisti, che si sentivano minacciati e intimiditi, oltre che sfruttati e imbrogliati a causa delle eccessive pretese.

La ferrovia funicolare

Nel 1879 un ingegnere ungherese di nome Obleigh progettò una ferrovia trainata a funi, ovvero funicolare, per superare i 388 metri finali



Retro di una busta pubblicitaria intestata alla *Gare du Chemin de Fer Funiculaire du Vesuve*, in uso nel 1880, recante informazioni sull'escursione al Vesuvio: è una delle prime corrispondenze su cui figura il lineare corsivo *Vesuvio*.

del tragitto fino all'orlo del cratere. La funicolare venne costruita dalla Compagnia Olivieri di Milano, sotto forma di due monorotaie parallele, ciascuna con il suo vagoncino trainato da un cavo metallico continuo che era azionato da una turbina a vapore situata nella stazione inferiore. Ciascun vagone — uno era chiamato *Vesuvio* e l'altro *Etna* — poteva portare 10 passeggeri più un addetto. La funicolare fu inaugurata il 6 giugno 1880 ed ebbe un immediato successo, anche se inizialmente non popolare, stante il timore dei più superstiziosi che il vulcano avrebbe reagito a quel-



Uno dei due vagoncini della funicolare, il nome che vi figura non indica la località ma è il nome del veicolo. Entrambi i nomi utilizzati erano ripresi da un vulcano, anche se un vagoncino chiamato Etna risultava alquanto strano sul Vesuvio.

l'affronto. Fu proprio per allontanare questo dubbio, e dare impulso all'attività del nuovo impianto, che venne allora commissionata la canzone "Funiculì Funiculà" che può legittimamente considerarsi il primo *jingle* pubblicitario della storia, almeno in Italia.

Malgrado la sua popolarità, e il fatto che nei giorni di punta si trasportavano fino a 300 passeggeri, i costi di gestione erano però incredibilmente elevati. Tutti i materiali, compreso il carbone necessario alla turbina, dovevano essere trasportati fino alla stazione a dorso di mulo. Senza contare i costi aggiuntivi delle concessioni dovute alle autorità locali per la conduzione della funicolare, più le elevatissime richieste delle guide, che insieme si mangiavano i già magri profitti.

Nell'arco dei suoi primi sei anni di attività la funicolare perse costantemente soldi, finché nel 1886 si trovò sull'orlo della bancarotta, e si vociferò persino di una sua possibile chiusura.

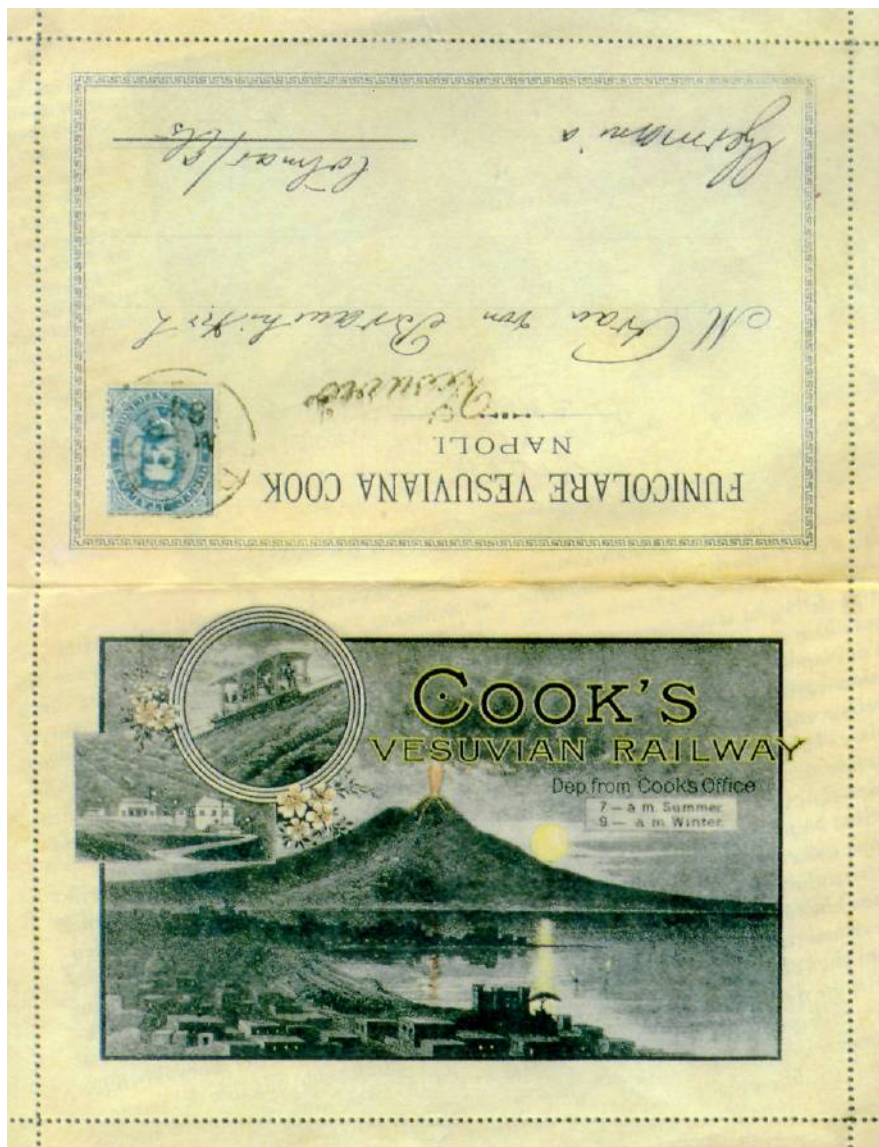
La salvezza arrivò da John Mason Cook, figlio di Thomas Cook, fondatore della famosa agenzia di viaggi inglese. A quel tempo Cook organizzava per i clienti del padre i viaggi in Italia con la formula "tutto compreso", e questi viaggi includevano ovviamente anche un'escursione sul Vesuvio. Così, per tenere in attività la funicolare ad uso dei suoi turisti, Cook si trovò costretto a pagarne i costi di gestione di tasca propria. Nessuna meraviglia se l'an-

no seguente fece il passo successivo comprando l'intera società; così la funicolare divenne una sua proprietà personale, anche se l'attività veniva gestita dall'ufficio di Napoli della Thomas Cook & Son, aperto "dalle 7 del mattino in estate e dalle 9 in inverno", come si legge in un biglietto postale pubblicitario della Funicolare in uso nei primi anni '90.

La prima cosa che Cook fece, una volta acquistata la funicolare, fu una prova di forza con l'associazione delle guide vesuviane. Sapeva benissimo che continuando a pagare le loro tariffe esorbitanti la compagnia si sarebbe completamente dissanguata in un attimo.

La risposta delle guide alla minaccia di ridurre i loro introiti fu il sabotaggio della funicolare: la stazione venne incendiata, le linee interrotte due volte e uno dei vagoni fu gettato dentro il cratere. La replica di Cook fu una specie di serrata: la fu-

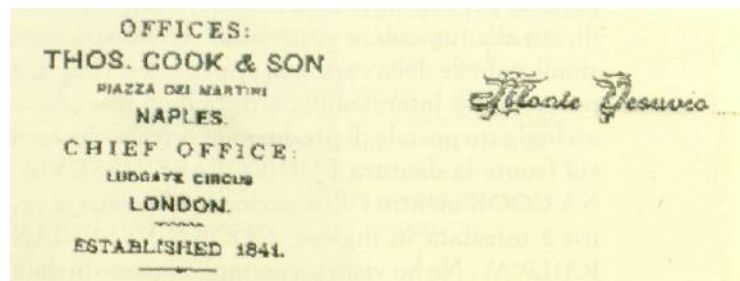




Il biglietto postale della Funicolare Vesuviana con intestazione italiana sul fronte e inglese al retro, che la Cook probabilmente offriva ai suoi clienti vista la presenza all'interno della dicitura in corsivo Monte Vesuvio accanto all'intestazione della ditta. L'esemplare reca il lineare corsivo oltre al bollo di Resina a un cerchio

nicolare venne chiusa per sei mesi, togliendo così il lavoro anche alle guide. Alla fine queste dovettero cedere e accettare i nuovi termini posti da Cook.

A questo punto Cook poté anche modernizzare la funicolare, installando nuovi cavi e un nuovo sistema per avvolgerli, rimise a nuovo la stazione e il ristorante ai piedi della funicolare e migliorò la carrozzabile che portava ai pendii del vulcano. In questo modo l'agenzia Thomas Cook poteva offrire ai suoi clienti un "pacchetto" comprendente il trasporto in carrozza da Napoli alla stazione in-





Una cartolina illustrata stampata dallo Stabilimento Richter di Napoli per l'agenzia Thomas Cook & Son, con la coloratissima carrozza che portava sul Vesuvio, il ristorante, la funicolare, una mappa col tratteggio indicante la ferrovia in costruzione e un'immagine dell'eruzione del 1895.

tenore della funicolare, la salita al cratere e discesa in funicolare, e il servizio di una guida all'interno della caldera.

Le varie tappe della gita si possono ammirare in una cartolina illustrata prodotta dallo Stabilimento Richter di Napoli. Sulla sinistra vi figurano la coloratissima carrozza che torna a Napoli lungo la strada che scende dalla stazione, il ristorante e la funicolare che s'inerpica verso il cratere fumante sullo sfondo. Un tondo mostra uno dei vagoni, e alla base figura il nome dell'agenzia Thomas Cook & Son, Napoli. La cartolina riporta inoltre una mappa della montagna, con una linea punteggiata che indica la ferrovia elettrica allora in costruzione e che fu inaugurata nel 1903. Si tratta certamente di una cartolina preparata fra il 1896 e il 1897, visto che l'ultimo disegno in alto a destra illustra l'eruzione del 1895 vista da Napoli. Mi sono note diverse di queste cartoline usate fra il 1898 e il 1904, provenienti da successive tirature, rilevabili dalle forti differenze nei colori di stampa.

Le cartoline della Cook

L'ultimo decennio dell'Ottocento fu un grande periodo per la produzione di materiale postale dedicato alla funicolare vesuviana, con illustrazioni simili a quelle della cartolina appena descritta. Un pezzo molto interessante, e difficile a trovarsi, è un biglietto postale di produzione privata che reca sul fronte la dicitura FUNICOLARE VESUVIANA COOK mentre l'illustrazione policroma al retro è intestata in inglese, COOK'S VESUVIAN RAILWAY. Ne ho visto un esemplare usato in data

29 marzo 1894 con l'annotazione manoscritta "prima settimana d'uso"; il che però non sembra molto credibile, dato che ho potuto vederne un altro esemplare usato in data anteriore, il 12 marzo 1894. È probabile che questo biglietto illustrato fosse distribuito dall'Agenzia Cook ai clienti, poiché all'interno figura un'intestazione tipografica della Thos. Cook & Son, Piazza dei Martiri, Napoli e la dicitura in corsivo *Monte Vesuvio*.

Fra le prime cartoline apparse ce n'è con immagini in nero colorate, prodotta da Carlo Runzli di Zurigo, con vedute panoramiche della funicolare e della baia di Napoli e particolari del ristorante, di un vagone e del cratere in eruzione; l'intestazione è metà in inglese (errato) e metà in italiano, COOKS FUNICOLARE VESUVIANA. La data più antica che conosco è del febbraio 1892, anche se l'uso continuò sino alla fine del secolo.

Sempre del 1892 è un'altra cartolina monocroma, che però è nota stampata in vari colori su carte di diverse tinte; una usata nel marzo 1892 è in nero su cartoncino azzurro, mentre un'altra usata in luglio è in rosso bruno su cartoncino verde. Sulla destra vi compare la parte superiore della montagna con la rotaia della funicolare, la stazione e il ristorante. Tre riquadri mostrano il ristorante, l'osservatorio e la baia di Napoli. Le diciture sono in un mix di lingue: a sinistra COOKS FUNICOLARE VESUVIANA (senza apostrofo anche in questo caso), sulla destra accanto allo spazio per il francobollo COOK'S TOURS (con l'apostrofo), mentre nelle didascalie si va dall'italiano - NAPOLI e VEDUTA DELL'OSSERVATORIO - al francese, RESTAURANT ET STATION.

La funzione pubblicitaria delle cartoline illustrate fu subito sfruttata dalla Cook, come mostra questa cartolina fatta stampare verso il 1891 a Zurigo da Carlo Rünzli, con vedute panoramiche e dettagli, fra cui il cratere in eruzione.



Una cartolina illustrata a colori fu edita dallo Stabilimento Richter di Napoli per ricordare la grande eruzione del 1895; reca due immagini dell'eruzione ma vi è anche una losanga con il ristorante e la stazione descritti in inglese COOK'S VESUVIUS STATION, e l'intera cartolina è marchiata THOS. COOK & SON. Un'altra cartolina firmata da Richter è dedicata all'eruzione del 1895 è meno evidentemente collegata all'Agenzia Cook e alla sua funicolare recando una semplice dicitura IL VESUVIO.

La cremagliera

Alla fine del XIX secolo il traffico turistico interessato alla funicolare si era sviluppato per quanto possibile, dati gli scarsi progressi delle carrozze a cavalli. Il viaggio da Napoli richiedeva un

mucchio di tempo, come si rileva dal testo di una cartolina inviata negli Stati Uniti nel 1898: *"Siamo sulla cima di questa terribile montagna, che non assomiglia per niente alla fotografia: solo puzza di uova marce e un buco pieno di vapore. Ci sono volute quattro ore e mezza per arrivare su, ed è stato il viaggio più polveroso che abbia mai fatto. Altre due ore e mezzo per tornare giù."* Una gita di 10 ore complessive per appena mezz'ora sulla sommità era normale a quei tempi. Finché un'impresa in concorrenza con Cook utilizzò una propria strada sterrata lunga 10 chilometri che saliva sulla montagna da Boscotrecase, consentendo ai turisti di visitare Pompei e il cratere del Vesuvio in un'unica gita. John Mason Cook, la cui fortuna personale era aumentata considerevolmente negli ultimi anni, accettò la sfida progettando la costruzione di una



Un'altra cartolina del primo periodo in cui il nuovo oggetto postale fu ammesso a tariffa agevolata.. Venne stampata localmente nel 1892 sfruttando il colore del cartoncino per ravvivare la stampa monocroma.



Un'altra cartolina illustrata a colori stampata dallo Stabilimento Richter di Napoli per conto della Cook, focalizzata sulla grande eruzione del 1895 ma rassicurante sulle condizioni della funicolare e degli altri impianti.

ferrovia che offrì un collegamento diretto e veloce fra Napoli e la stazione della funicolare.

Negli archivi di Thomas Cook esistono ancora i progetti di questa ferrovia diretta da Napoli al Vesuvio. Una linea sopraelevata a scartamento standard con locomotive a vapore avrebbe portato i treni fuori da Napoli e dalla sua periferia fino alle falde del vulcano, mentre per la salita della montagna era previsto un tratto di 7 chilometri e mezzo a cremagliera, progettato da George Nobell Fell, lo stesso che aveva costruito una ferrovia del genere sulla montagna di Snaefell, sull'isola di Man. Il sistema da utilizzare era la cremagliera Abt.

Sfortunatamente il progetto rimase tale poiché il suo costo risultò troppo elevato — quattro milioni di franchi svizzeri — e non si riuscì a raccogliere il capitale necessario.

A quel punto però si fecero avanti due ingegneri svizzeri, Strub e Morgenthaler, che suggerirono di applicare alla situazione vesuviana le stesse tecniche impiegate in Svizzera nel 1898 per costruire la ferrovia dello Jungfrau.

Invece di far arrivare la ferrovia fin da Napoli si poteva costruire una diramazione della ferrovia circumvesuviana partendo da Pugliano, sulla costa, un punto facilmente raggiungibile da Napoli sia in ferrovia che con la strada: in questo



Un'altra cartolina, prodotta stavolta in proprio dallo Stabilimento Richter di Napoli, illustrante l'eruzione del 1895.

modo si riduceva a meno di otto chilometri il tratto ferroviario da costruire. Utilizzando una ferrovia a scartamento ridotto e sostituendo la trazione a vapore con quella elettrica era inoltre possibile aumentare la lunghezza del tratto che il treno poteva salire normalmente, riducendo la necessità di una sezione a cremagliera a meno di un kilometro e mezzo; senza contare che si poteva usare il sistema Strub, molto più economico dell'Abt.

Tutti questi vantaggi economici consentirono di costruire la linea con soli 1.250.000 franchi svizzeri, meno di un terzo di quanto prevedeva il precedente progetto.

La nuova ferrovia elettrica iniziò a funzionare il 28 settembre 1903: partendo da Pugliano il trenino a un solo vagone iniziava subito a salire per 4 chilometri tra i vigneti, con un'inclinazione fino all'8%, e passando per San Vito raggiungeva il deposito centrale, dove erano sistemati il generatore e le rimesse. Di qui cominciava la vera salita: un locomotore elettrico a cremagliera veniva attaccato al treno e lo spingeva per 1600 metri con una pendenza del 25% fino all'Eremo, dove la Compagnia aveva costruito un suo albergo e un ristorante. All'Eremo il treno si lasciava alle spalle il locomotore e continuava con i suoi mezzi, sfruttando la minor pendenza. La cremagliera restava all'Eremo in attesa del primo treno in discesa.

Quando la nuova ferrovia entrò in funzione, il 28 settembre 1903, James Mason Cook non era però presente al debutto della sua creatura; era

infatti morto poco dopo aver firmato il contratto per la costruzione. La proprietà della ferrovia passò così dalle mani di un singolo per entrare nella gestione della Thomas Cook & Son. Per la Società fu un ottimo acquisto, visto che la velocità del trenino elettrico significava una cospicua riduzione dell'escursione sul Vesuvio: dalle precedenti otto-dieci ore a non più di due o tre. Naturalmente gli affari ebbero subito un rapido incremento, e l'agenzia napoletana fu in grado di organizzare fino a 20 escursioni giornaliere.

Una buona descrizione del viaggio ci è fornita da un passaggio della *Guida all'Italia* edita da Baedeker nel 1928:



Per evitare le estorsioni praticate sulla via del Vesuvio, molti viaggiatori preferiscono acquistare i biglietti dalla *Thos. Cook & Son* (93 lire e 30 cent. ciascuno). Il viaggiatore è trasportato da Napoli con la FERROVIA CIRCUMVESUVIANA a Pugliano. Di qui la FERROVIA VESUVIANA COOK (anch'essa elettrica — 35 minuti) sale tra i vigneti e i giardini

fino a San Vito poi, attraverso la quasi spoglia colata di lava del 1858, fino alla centrale elettrica adiacente la smisurata distesa lavica del 1872. Quindi sale in cremagliera tra i castagneti al **Colle Calderoni**, tutto coperto di alberi e boscaglia, in cui si trovano la **Cappella di San Salvatore** e l'**Osservatorio Reale**. Accanto all'Osservatorio vi è l'**Hotel-Ristorante Eremo**, di proprietà della Compagnia ferroviaria (32 camere, 20 lire a notte; colazione 4 lire, pranzo 20 lire, cena 24 lire).

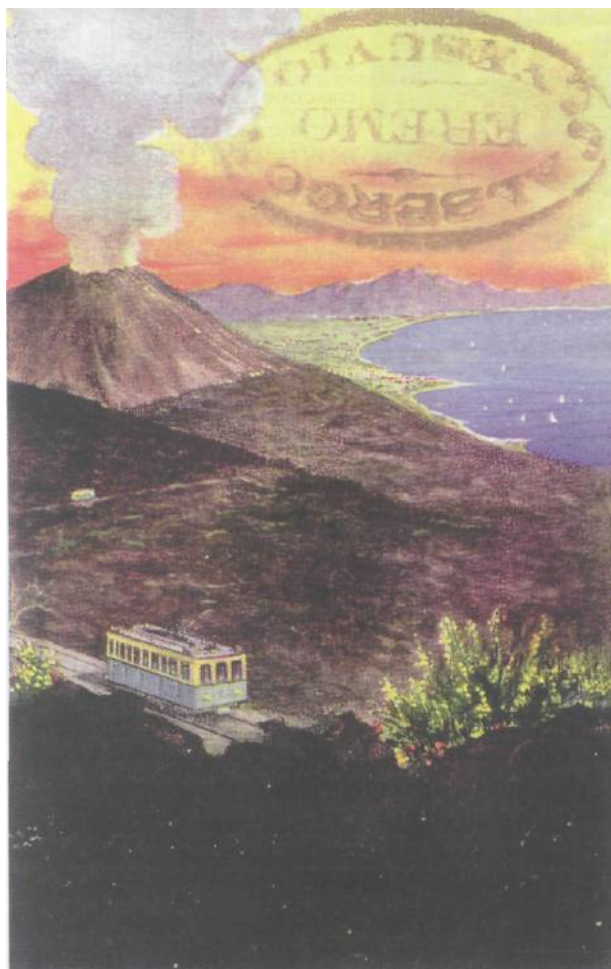
All' Eremo la cremagliera lascia il passo alla normale ferrovia elettrica che continua fino al **Colle Umberto** e alla stazione inferiore della Funicolare (a 755 metri sul livello del mare). Lunga 750 metri, la FUNICOLARE sale lungo il cono di ceneri con una pendenza di 51:100 (27°). La salita e la discesa richie-



dono ciascuna 10 minuti, e sulla sommità è consentita una sosta di 25 minuti. La stazione superiore (1136 metri) dista 10 minuti di cammino dal cratere (la guida è obbligatoria, 5 lire; la guida fino alla base del cratere costa 20 lire).

Quasi immediatamente dopo l'apertura della ferrovia elettrica ci si rese conto che la funicolare doveva essere rammodernata per adeguarsi al prevedibile incremento di traffico. La monorotaia fu rimpiazzata da una rotaia a scartamento ridotto (un metro), e l'unico binario aveva uno svincolo a metà della salita in modo da consentire il passaggio simultaneo del vagone ascendente e di quello discendente. I nuovi vagoni furono costruiti per portare 18 passeggeri seduti, più altri 6 in piedi sulla piattaforma esterna.

Il 7 aprile 1906 una delle più poderose eruzioni che avevano mai scosso il Vesuvio procurò notevoli danni al tratto superiore della funicolare. Le testimonianze al riguardo tuttavia sono contradditorie.



Il retro di una cartolina postale con intestazione a stampa dell'Hotel Victoria, usata nel luglio 1889 e recante uno dei cachet della Cook.

Una cartolina pubblicitaria degli anni '20 in cui si parla delle "escursioni serali" che da maggio a settembre consentivano una insolita e spettacolare vista panoramica della baia di Napoli.



Nell'articolo di John Price, ex-archivista della Compagnia Cook, su cui mi sono ampiamente basato, si asserisce in modo quasi categorico che, mentre la ferrovia elettrica riprese a funzionare subito, praticamente senza interruzioni, la funicolare rimase fuori uso fino al 1910, e "si dovette tornare al cavalli per l'ultima parte del percorso". Ma possiedo anche una cartolina che mostra una cabina della funicolare, la *Vesuvio*, ed è chiaramente datata 1907, essendo la data manoscritta 18.4.07 sul frontespizio confermata dal bollo di Napoli 19.4.07 al retro. Forse la distruzione non fu così totale come riteneva Price.

Quel che è comunque certo è che nel 1909 fu costruita una nuova funicolare, e che entrò in funzione nel 1910. Utilizzava un nuovo tipo di cabina che presentava un notevole vantaggio: poteva essere illuminata elettricamente. Il che negli anni '20 e '30 diede il via nei mesi estivi ad escursioni serali, nel corso delle quali i passeggeri potevano godere di una spettacolare vista panoramica notturna della baia di Napoli. Ne troviamo traccia in una cartolina pubblicitaria degli anni '20 in cui si annuncia che "Escursioni serali hanno luogo il martedì, giovedì e sabato a cominciare dal 15 Maggio e fino al 15 Settembre".

Dopo la Grande guerra cambiò ben poco. Furono solo costruite delle cabine più spaziose e veloci, che potevano essere accoppiate per formare un'unità doppia nei mesi estivi, i più affollati; in questi periodi la doppia cabina faceva ogni giorno sei salite e sei discese.

Dopo la presa del potere da parte del fascismo e l'inizio del programma di italianizzazione, era



evidente che una Società nota come *Cook's Vesuvius Railway* suonasse troppo inglese per il clima politico del momento. Il nome originale venne perciò abbandonato già negli anni '20; a gestire la ferrovia sarebbe stata la *Società Anonima Ferrovia e Funicolare Vesuviana*, che suonava molto più italiana anche se restava per il 100% di proprietà di Thomas Cook.

a un incaricato della funicolare, che vi apponeva un proprio timbro per dimostrare che era stata scritta proprio sulle pendici del vulcano.

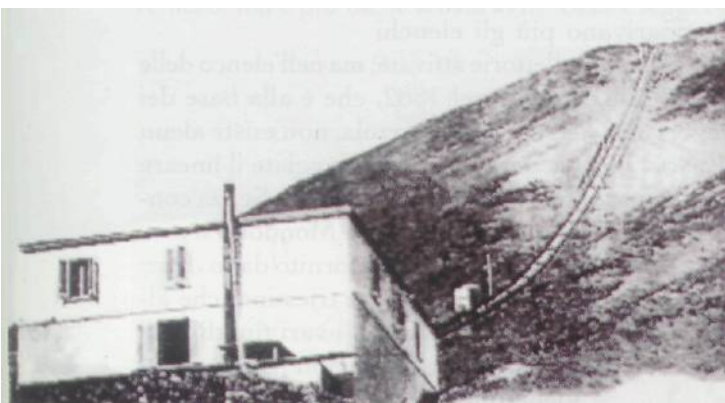
E qui sorge qualche interrogativo, perché alcuni di questi timbri sembrano postali, e invece pare proprio che siano il frutto di quell'ingenuità che è tipica dei napoletani quando si tratta di inventarsi un lavoro.

Nessun problema per quanto riguarda i cachet in gomma, chiaramente privati. Uno dei primi cachet conosciuti è del 1889; di forma ovale, figura su una cartolina postale con intestazione a stampa dell'Hotel Victoria, in cui il nome dell'hotel è stato cancellato e a fianco il mittente ha scritto "Sul M. Vesuvio... 18luglio89".



Dopo l'apertura della nuova ferrovia, nel 1903, tutto l'interesse si era spostato sull'ampliato hotel-ristorante che la Cook aveva costruito a Eremo, e anche sulla corrispondenza troviamo un cachet dell'hotel in sostituzione del precedente: reca la dicitura STAZIONE / EREMO e al centro la data completa su un'unica linea.

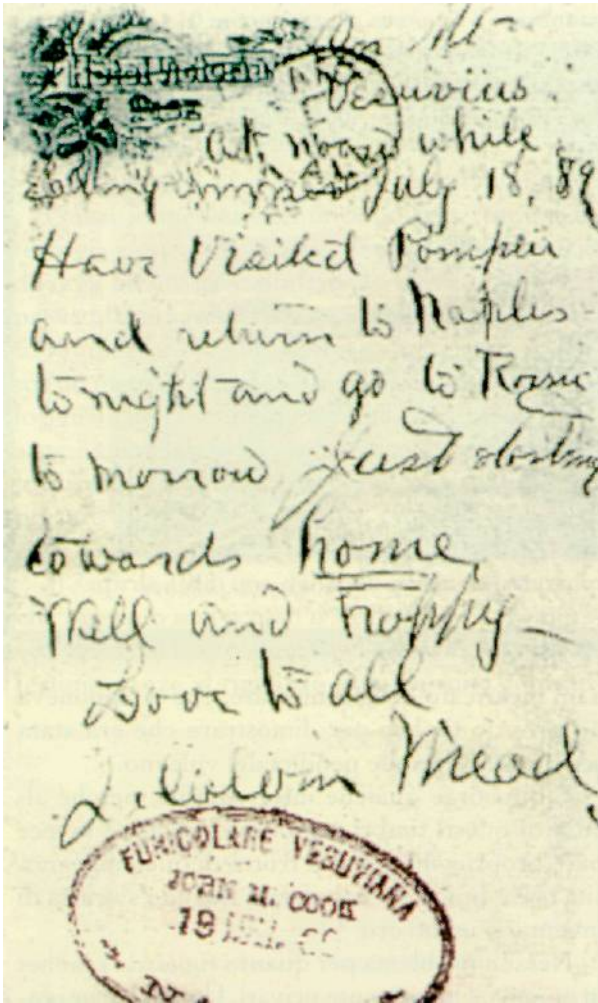
Molti anni più tardi venne sostituito da un altro timbro ovale, più grande e con la dicitura cambiata in ALBERGO / EREMO / VESUVIO e senza data: conosco questo



Trabollietimbri

Sembra proprio che fin dagli inizi fosse molto di moda tra i turisti scrivere una cartolina dalla cima del nostro vulcano. "Adesso siamo sul Monte Vesuvio," scriveva un viaggiatore ai suoi amici nell'Indiana. "Abbiamo avuto 4 ore di carrozza fino a questa stazione-ristorante, abbiamo mangiato, raggiunto in trenino la cima e fatto una camminata di 25 minuti, visto il cratere, c'è un caldo tremendo. Stiamo per riprendere la carrozza per Napoli. In fretta, A."

A quanto risulta evidente, la posta — per la maggior parte composta da cartoline — veniva affidata



Il primo timbro ovale utilizzato dall'Agenzia Cook

secondo tipo usato nel 1933 non solo accanto all'annullo di Resina ma anche sul lato veduta di una cartolina che mostra i treni che salgono verso il vulcano.

Un ultimo cachet ovale grande, del solito tipo ma recante al centro il profilo del vulcano e tutto intorno la dicitura RISTORANTE CASA ROSSA / OSSERVATORIO VESUVIANO, l'ho trovato su una cartolina spedita nel maggio 1938.

Ma insieme o più spesso in alternativa a questi cachet si possono trovare dei bolli, lineari o a date, i quali fanno pensare che la stazione-ristorante a capo della strada carrozzabile e probabilmente

anche la stazione inferiore della funicolare fungessero da collettorie postali, vendendo cartoline e francobolli e offrendo una cassetta per l'impostazione. Tutte le corrispondenze impostate ricevevano un bollo lineare di collettorie, che ne indicava l'esatta provenienza, ed erano poi consegnate all'ufficio postale di Resina (località che non trovate più sulle cartine di oggi, poiché dal 1969 ha assunto la denominazione di Ercolano, in funzione chiaramente turistica), che vi applicava il suo regolamentare bollo a calendario prima di metterle nei dispacci per l'ulteriore inoltrare.

Il primo esempio del bollo lineare *Vesuvio* che conosco è su una busta pubblicitaria con intestazione a stampa in francese, *Gare du Chemin de Fer Funiculaire da Vesuve*, spedita a Londra nell'ottobre 1880: il francobollo umbertino da 25 cent. è annullato dal numerale a sbarre di Resina ma è stato colpito anche dal lineare corsivo.

Tutto lascia presumere che si tratti di una collettorie, attivata in contemporanea con l'inaugurazione della funicolare, nel giugno 1880, o anche prima, durante i lavori di costruzione dell'impianto, anche se non prima del 3° dicembre 1879, data di attivazione dell'ufficio postale di Resina.

Ma si trattava davvero di una collettorie postale? Purtroppo questo era il periodo in cui sui Bollettini postali non comparivano più gli elenchi

Vesuvio

delle nuove collettorie attivate; ma nell'elenco delle collettorie esistenti nel 1882, che è alla base dei lavori del Gaggero e del Cazzola, non esiste alcun *Vesuvio*, mentre dalle cartoline viaggiare il lineare risulta usato fino a metà degli anni '90. Senza contare che nel volume di Gaggero e Mondolfo si precisa che questo lineare non era fornito dallo Josz;

e infatti nei libri dell'incisore triestino, che all'epoca forniva alle Poste i vari tipi di bolli postali, il bollo *Vesuvio* non figura.

Viene quindi da pensare che questo bollo sia un'iniziativa del tutto locale, in funzione turistica, forse ideata e realizzata dal portalelettere rurale di Monte Vesuvio (di cui parleremo più avanti) senza passare attraverso il regolare iter burocratico anche se probabilmente in accordo con l'ufficio postale di Resina. Il quale doveva

poi annullare i francobolli con il suo bollo a date che, dopo l'abbandono dei numerali, fu per lungo tempo un tondoriquadrato con la semplice dicitura RESINA / (NAPOLI). Ma tal-





Il lineare corsivo utilizzato sul Vesuvio apposto su una cartolina recante l'annullo tondo-riquadrato di Resina

volta nei primi tempi il francobollo fu annullato con il lineare, e il bollo a data di Resina non figura neppure.

A metà degli anni '90 il bollo lineare fu rimpiazzato con un doppio cerchio con la sola dicitura VESUVIO, un fregio romboidale in basso, e la data su due linee (giorno e mese) essendo l'anno sempre mancante. Questo bollo è talvolta di colore nero, ma è più facile trovarlo in rosso e legger-

mente impresso, di solito anche molto lontano dal francobollo. Lo si trova fino agli inizi del nuovo secolo, poi scompare, quasi in coincidenza con la grande eruzione che mise in seria difficoltà gli impianti.

Verso il 1913 però compare un nuovo bollo a indicare normalmente la provenienza dal Vesuvio; è un bollo a doppio cer-



Il bollo a date vesuviano di fine '800, noto in vari colori ma sempre senza indicazione dell'anno

Il primo bollo circolare figurato a date della Cook, con diciture in inglese



chio con data recante nella corona la scritta COOK'S VESUVIUS RLY/ *EREMO* (in cui RLY sta per RAILWAY, ferrovia), mentre nella lunetta superiore compare un disegno con il profilo del Vesuvio e in quella inferiore le lettere F.F.V, probabile sigla di *Ferrovia Funicolare Vesuviana*. Anche in questo caso si tratta di un bollo di tipo postale,

ma che con la sua diciture in inglese e quella pur sintetica illustrazione, che l'Italia fino a quel momento non aveva mai adottato, mostra chiaramente di essere un bollo privato, anche se irregolarmente realizzato a imitazione (o quasi) dei tipi ufficiali. E in questo caso è ben difficile che ad usarlo sia stato un portalelettere, per quanto rurale.



Questo bollo durò almeno una quindicina d'anni, poi la diciture venne cambiata — probabilmente agli inizi degli anni '30 — per eliminare ogni riferimento esteròfilo: dove nel primo bollo compariva la diciture COOK'S VESUVIUS RLY nel secondo si legge FERR, E FUNTC. VESUVIANA. L'illustrazione, ancora una novità per l'Italia, e il resto del bollo restano invece inalterati.

Conosco questo secondo tipo su una cartolina spedita a New York il 5 maggio 1938, affrancata con un 75 cent. Pergolesi annullato con il bollo a targhetta "Fuhrer-Dux" di Napoli. Insieme al bollo circolare figurato la car-



tolina presenta anche il cachet ovale, precedentemente descritto, intestato al Ristorante Casa Rossa e all'Osservatorio Vesuviano.

Ma allora sul Vesuvio le Poste ufficiali non salirono mai? In realtà vi salirono, probabilmente negli anni '20, come mostra un bollo a date, indubbiamente postale, che ho trovato su una cartolina spedita in data 22 luglio 1928, illustrata con il vulcano in attività e affrancata còtè vue con un 75 cent. floreale: reca nella corona la semplice diciture MONTE VESUVIO / STAZIONE.

In proposito Italo Robetti mi informa che nel *Pragmapoledittico* del Fossati, apparso a inizio secolo e ricchissimo di notizie, figura tra le frazioni di Resina la località Monte Vesuvio, che coincideva col Regio Osservatorio Vesuviano dove stazionavano anche i Carabinieri; quindi a poca distanza dalla stazione della funicolare e dal ristorante. E quel che più conta è che questo Monte Vesuvio era dotato di un portalelettere rurale, che evidentemente aveva come incarico primario il trasporto a Resina delle cartoline degli escursionisti. Il bollo Monte Vesuvio-Stazione però è chiaramente del tipo in dotazione a un ufficio, che tuttavia non risulta nell'elenco ufficiale del 1926. Qualcuno può venire in aiuto?

Esiste un altro bollo postale riferito al Vesuvio: quello impiegato dall' Agenzia postale dell'Hotel Vesuve, che Enrico Angellieri ha segnalato per primo nel suo volume del 1985 su *Le Agenzie e i recapiti poetali in Italia 1894-1984*, anche se con una svista sulla data di apertura, indicata al 1° gennaio 1930. Sul secondo fascicolo del 1930 della "Ras-



segna delle Poste, dei Telegrafi e dei Telefoni", nel 57° elenco di aggiunte e variazioni agli Stabilimenti postali, telegrafici e fonotelegrafici del Regno, figura infatti "Napoli - Hotel Vesuve" ma con la data dell'11 gennaio 1930 come "decorrenza del provvedimento" e la seguente nota: "Istituita agenzia postale-telegrafica abilitata, nei limiti stabiliti per le Ricevitorie, di 2ª classe, a: vendita carte e valori, accettazione e consegna corrispondenza ordinaria, raccomandata e telegrafica."

Occorre però rilevare che l'albergo in questione non era quello sulle pendici del Vesuvio, ma un grand hotel di Napoli esistente già a inizio secolo e che, come si legge sulla *Guida breve dell'Italia Meridionale e Insulare - Libia* edita nel 1940 dalla Consociazione Turistica Italiana (il Touring Club Italiano versione fascista), aveva 213 letti e si trovava sul mare a Santa Lucia in via Partenope 45, tra via Caracciolo e il Castel dell'Ovo.

Quanto al nostro albergo sul Vesuvio, l'Annuario degli Alberghi del 1938 lo riporta come "Eremo

Vesuvio", di categoria C, aperto tutto l'anno, con 14 camere, 23 letti (nessun bagno), termosifone e telefono in portineria.

L'ultimo atto

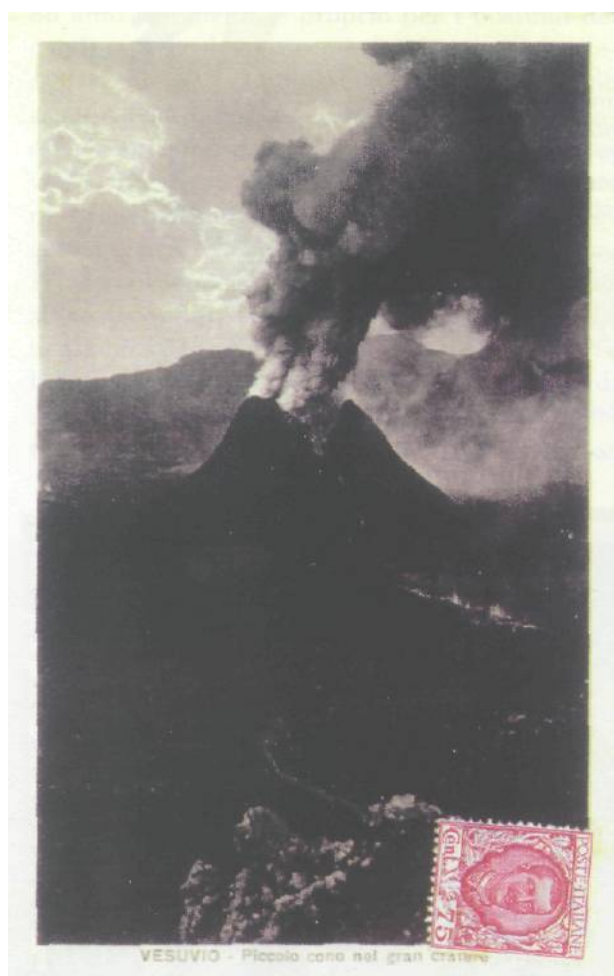
Durante la seconda Guerra mondiale la Thomas Cook and Son perse ovviamente il controllo dell'impresa, pur mantenendone la proprietà, e rimase la speranza che la ferrovia non venisse coinvolta in qualche modo nel conflitto. Sfortunatamente proprio mentre gli Alleati occupavano Napoli, nel 1944, vi fu un'imponente eruzione del vulcano, che danneggiò completamente l'attrezzatura della funicolare. A quel punto la Cook perse ogni interesse e appena ne ebbe l'occasione vendette tutto quanto, per la precisione alla Società che gestiva la Ferrovia Circumvesuviana.

Inizialmente si fecero progetti grandiosi, ma in realtà la funicolare non fu più ricostruita dopo l'eruzione del 1944. O meglio, fu sostituita da un diverso impianto: dal 1953 la parte finale della salita si poteva fare comodamente in seggiovia.

I trenini della ferrovia elettrica continuarono comunque a viaggiare ancora per una decina d'anni dopo la guerra, ma su un percorso sempre più breve, mentre veniva completata la nuova strada che avrebbe permesso ai pullman turistici e agli autobus di linea in partenza da Pugliano di arrivare direttamente ai piedi della seggiovia. La vecchia ferrovia venne definitivamente chiusa nell'autunno del 1955.

E anche di posta non si parlò più, nel secondo dopoguerra. Non che fosse passata di moda l'abitudine di spedire una cartolina dal Vesuvio; semplicemente era diventato un posto facile da raggiungere, come tanti altri. E la prova postalmente documentata di esserci stati non era più necessaria per esibirsi con gli amici. Che il bollo di partenza fosse quello di Napoli o di Resina/Ercolano o proprio del Monte Vesuvio importava ben poco.

La maggior fonte di informazioni sulla ferrovia vesuviana e l'attività della Cook è stato un articolo di John Price, ex-archivista della Compagnia., apparso sul "Thomas Cook News", gennaio/febbraio 1984. A segnalarmelo è stato Geoffrey Ellerton della British TPO and Seapost Society, il quale specializza filatelia e storia postale dell'Agenzia di viaggio Cook. Dopo la prima comparsa di un mio articolo su "fil-ITALIA" ho ricevuto nuovi dati e informazioni da molti membri dell'Italy & Colonies Study Circle, che qui ringrazio: in particolare Tom Duckworth, Enrico Forte, Richard Harlow, Michael Peascod e Paul Woodness. Un particolare ringraziamento a Italo Robetti e Enrico Bertazzoli per alcune precisazioni di cui ho fatto tesoro.



Un'immagine del cratere del Vesuvio, quand'era ancora fumante, su una cartolina affrancata - ma non bollata - còtè vue sulla quale compare il bollo Monte Vesuvio Stazione