

## IL VESUVIO

Il Vesuvio ha sempre destato la curiosità degli studiosi di tutte le epoche e di tutte le nazioni. Tutti i vulcani sono stati descritti e studiati nelle loro molteplici attività e strutture, ma il Vesuvio primeggia su tutti pur essendo più modesto degli altri, perché più facile la sua ascensione e per la sua immensa bellezza panoramica.

Scrittori greci e latini come Livio, Virgilio, Vitruvio, Diodoro Siculo, Strabone ed altri, sono stati i primi a scrivere il nome in italiano e latino Vesbius, Vesvius, Vesuvius, ma quello che sorprende è la incostanza della ortografia del nome nelle varie lingue. Questo deriva dall'antica radice Indo-Europea, che significa ardere, fiammeggiare, brillare.

Il monte visto dal mare si presenta con due cime separate: una è il Vesuvio, l'altra è il Monte Somma, ossia l'antico vulcano; il vallone che separa le due cime vien chiamato Atrio del Cavallo, forse questo nome deriva dalla sosta dei cavalli e dei pellegrini che salivano al Vesuvio per venerare Giove o Ercole prima dell'era Cristiana.

Il Vesuvio è un vulcano detto a recinto, perché è costituito da due coni concentrici: uno esterno e l'altro interno. Il primo detto Somma, antichissimo cono formatosi in epoca non determinata, ha una base di circa 75 km. e un diametro di circa 3.500 m.

Polibio, Plutarco, Dione Cassio, Procopio ed altri visuti prima di Cristo dicevano che il Vesuvio era un monte delizioso e bellissimo, coperto di ulivi e di molte viti con ricca fauna (cervi, cinghiali) quale sede gradita della pace e

dell'amore. Precursore di Leopardi (LA GINESTRA - una lirica vesuviana superba), Marziale così lo descrive:

Ecco il Vesuvio, un tempo verdeggiante  
di folte vigne, un tempo produttore  
d'un eccellente vino: questo è il monte  
che Bacco amò più dei colli di Nysa:  
su queste balze i satiri danzarono  
in coro. E questa fu Pompei, città  
prediletta da Venere, a lei cara  
più della stessa Sparta,  
e questa fu Ercolano, dedicata  
al nome del grande Ercole.

Vedi, ora tutto è annerito, sommerso  
dal fuoco e dalla cenere: gli Dei  
si pentono di quello che hanno fatto.

*(versi tradotti da Cesare Vivaldi)*

Ne i tempi andati sino all'aprile del 1880 l'ascensione al Vesuvio si faceva per la maggior parte a piedi, pochi a dorso di mulo o di asino. Ci piace riportare dallo Stoppani (Il Bel Paese) la magistrale descrizione della sua prima ascensione.

« Una gita a piedi su quella meravigliosa montagna, sotto quel limpido cielo, in faccia a quella splendida natura, in mezzo a quel continuo variare di scene, una più incantevole dell'altra, una gita a piedi, ripeto, è quanto si può immaginare di dilettevole, di estasiante. Poi pel geologo c'è tutto da osservare; principalmente per uno che vi giunge la prima volta. Quelle nere correnti di lava che arrivano fino al mare, ed oggi ancora fanno irto il lido di negre rupi e tutto frastagliato a seni, a baje che riflettono il tranquillo bagliore dell'aurora, mi avean già messo in corpo un tal fremito, una tale smania di osservazioni, che non avrei voluto lasciarmi sfuggire inesplorato un palmo di quella montagna, ove si condensa tanta parte di ciò che il geologo ha fatto oggetto de' suoi studi. Vi assicuro che fui ben contento di aver resistito alla tentazione di pigliarmi una cavalcatura.

Si comincia ad ascendere. Dalle falde del cono fin verso la metà della sua altezza è tutto un giardino, tutto una *terra promessa*. Vigneti, uliveti, fichi d'India che verdeggiano fin sugli scogli più ignudi, distendendo le foglie carnose coperte di spine; agavi che slanciano esili e ritto il tronco fiorito da un cespo di foglie, che sembran fuse di getto in verde metallo: tutto è bello, tutto è grazioso, tutto ridondante, tutto nuovo per chi è cresciuto ai piedi delle Alpi. Ma sopra questa base verdeggiante e fiorita sorge un colosso ignudo, nero come un gran mucchio di carbone; aspro e duro come una montagna di bronzo. È quello propriamente il Vesuvio, che si slancia tutto d'un pezzo da quel cinto fiorito, isolandosi in mezzo allo spazio, non avendo altro sfondo che il cielo, entro il cui seno azzurro disegna il suo conico profilo d'una regolarità perfetta. Al suo fianco verso nord-ovest si svolge a semicerchio la cresta dentata del monte Somma, che accenna ad abbracciare da lontano quel Vesuvio, che nacque un giorno dalle sue viscere ».

Dopo la descrizione dell'ascesa, dello stesso autore riportiamo la succosa descrizione della discesa.

« La discesa dal cono fino all'Atrio del Cavallo fu una vera rivincita sopra la fatica sostenuta nell'ascendere e l'altra durata per uscire dal cratere. In quell'epoca, dalla cima del cono fino all'Atrio del Cavallo, il fianco settentrionale del monte era coperto d'un grosso strato di lapillo e di sabbia scorrevolissima, e la discesa era tale da quella parte, quale la trovereste, per ripetere la similitudine, se la montagna fosse un gran mucchio di miglio o di granturco. Come si fa? Discendere adagio è impossibile; ai primi passi sentesi il suolo mancare sotto i piedi; la montagna sembra sfasciarsi; vi par d'essere senza appoggio, quasi in aria, sopra nubi polverose, e di rotolar giù a precipizio. Ma pur si cammina... pur si discende. La via e il viandante discendono insieme; i passi si alternano, con velocità sempre maggiore; sotto i passi si muove l'orma, e intorno all'orma si muove il suolo da l'orma improntato; esso par che v'inghiotta, e voi sempre a galla; né si sfonda, né s'incipica, né si stramazza. Dunque giù a salti, a balzelloni, quasi volando sopra una nube di polvere, confusi entro un'aureola di polvere, e sotto i piedi un fragore,

un crepitio sonoro, metallico, quasi rotolasse tutto disciolto un sacco di carbonella. Finalmente ci troviam fermi nell'Atrio. Guardiamo l'orologio... sette minuti per discendere dal cratere all'Atrio del Cavallo! Sette minuti per far quella via, che nel salire ci era costata almeno un'ora e mezza!... È uno spasso che i visitatori del Vesuvio hanno goduto fino al 1879 ».

Nel marzo del '78 il signor du Mesnil aveva chiesto al Ministero dei Lavori Pubblici la facoltà di attuare un sistema aereo di trazione funicolare attraverso una fune continua sostenuta ad una certa *altezza* del suolo e disposta secondo l'inclinazione del cono vesuviano avvolgentesi su grandi puleggie, fissate alla sommità e alla base del cono. Una macchina a vapore, dando movimento alla puleggia inferiore, comunicherà il moto alla fune. Assicurate le mani ai tiranti del cavo superiore, il viaggiatore opererà la sua ascensione trascinato dalla fune ma camminando con le proprie gambe. Sistema questo di perfezionamento su quello a trazione animale, adoperato da certe guide quando, a rendere faticosa la salita, si attaccano colle mani alla coda del quadrupede che porta in sella la persona.

A quei tempi, ad ogni cantone della città di Napoli si trovavano ancora le litografie famose di Gatti e Dura, che commentavano, in modo scherzevole, le ascensioni dei forestieri alla montagna e la gran fatica di questo sport.

Beniamino Ascione: le carrozze a 4 ruote chiamate Vittoria (forse dal nome della regina d'Inghilterra) tirate da due cavalli, attraversavano i « Portici » provenienti da Napoli (galleria Vittoria) per raggiungere la stazione di Pugliano, oppure giungevano alla funicolare dopo quattro ore di corsa e arrampicata sul monte. Esse erano quasi sempre occupate da cinque forestieri: quattro nell'interno ed uno in cassetta accanto al cocchiere. Questo mezzo di trasporto cessò nel 1905 con l'apertura del servizio ferroviario della Circumvesuviana. Noi bambini delle scuole elementari, percorrendo la stessa strada che facevano le carrozze, correavamo accanto ad esse chiedendo delle monetine dei loro paesi. Io che ho avuto fin dalla nascita il pallino delle raccolte da ciò iniziai la mia grande collezione di monete di tutto il mondo.

Non fu Stoppani il solo sacerdote che ascese al Vesuvio, anche il futuro pontefice Pio XI ascese la notte del 31 dicembre ultima del secolo XIX. All'alba del nuovo secolo celebrò la messa nel piccolo edificio del Salvatore. Una lapide murata a cura di un comitato costituitosi in Pugliano ne ricorda l'avvenimento:

1900

1930

QUESTE STORICHE VETTE

DELL'IGNIVOMO MONTE

STERMINATOR VESEVO

LA NOTTE MEDIA FRA DUE SECOLI

IL XXXI DICEMBRE DEL MDCCCXCIX

Ricordiamo un altro sacerdote, anch'egli lombardo, e cioè Giuseppe Mercalli, 4° direttore dell'Osservatorio Vesuviano, morì bruciato da una lampada a petrolio nella sua casa in Napoli. Ecco ciò che scrisse la Domenica del Corriere (sulla rivista in prima pagina a colore un disegno di Beltrame rappresentante la morte del vulcanologo):

« Da lungo tempo non si parlava del Vesuvio, delle sue collere, delle sue fumarole senza non fare il nome del prof. Mercalli che tutta la sua vita scorreva in comunità col Vesuvio studiandolo e sfidandolo a tutte le ore. Mercalli era infatti il Direttore dell'Osservatorio Vesuviano, e solo a sera 10 abbandonava per ridursi a Napoli dove viveva, solo, in due stanzette povere di suppellettili ma ricche di libri e di minerali. E avvenne che la settimana scorsa l'illustre uomo, mentre a notte studiava, si rovesciava la lampada a petrolio sul tavolo e addosso. Egli deve aver tentato di spegnersi le fiamme, ma il fumo lo investì, lo asfissì. Il poveretto cadde presso 11 letto, e solo al mattino i casigliani, ammoniti dall'odor di bruciaticcio, sfondarono la porta dell'alloggio di Mercalli e lo trovarono carbonizzato. Era bruciato vivo in una stanzetta dopo aver sfidato per tanti anni il fuoco del Vesuvio! Aveva 64 anni, e come milanese era stato allievo dello Stoppani ».

Sulla sua tomba a Milano è scritto così:

ABATE CAV. GIUSEPPE MERCALLI  
DIRETTORE DELL'OSSERVATORIO VESUVIANO

n. MILANO  
20-5-1850

m. NAPOLI  
19-3-1914

un'altra lapide murata all'Osservatorio e dettata dal prof. Alessandro Malladra che gli successe:

PERVASO DAL FUOCO DEL SAPERE  
CONSACRO' AL FUOCO DEI VULCANI  
ALLO STUDIO DELLE CONVULSIONI TELLURICHE  
TUTTA LA VITA  
CHE TRA GLI SPASIMI DEL FUOCO  
SI SPENSE

In un tempo in cui le grandi nazioni europee, segnatamente l'Inghilterra, la Francia e la Russia, innalzavano osservatori meteorologici, conveniva al nostro paese di porgere all'Italia il I esempio della fondazione di un edificio destinato alle speculazioni della meteorologia. Così nell'Accademia delle Scienze di Napoli sorse e si concretò l'idea di un osservatorio del Vesuvio, e il governo incaricò il fisico Macedonio Melloni di preparare un progetto e il fabbisogno per un tale osservatorio meteorologico, commettendone la costruzione all'arch. Fazzini. Scelta la località a 613 m. sul mare e a 2200 in linea d'aria dal cratere, sul monte Canteroni o collina del Salvatore, protetta dal vallone della Vetrana, dal famoso Scioriglio e dal Fosso grande, con facciata in stile neoclassico, la costruzione ebbe inizio nel 1841 come si legge sulla lapide murata al frontone dell'Osservatorio; l'inaugurazione avvenne il 28-9-45 successivo, in occasione del VII congresso degli scienziati a Napoli. La spesa fu di L. 500.000 e altrettanto si spese per la bella strada rotabile, somma vistosissima per quei tempi.

La vita dell'Osservatorio, benché fosse fornito di stru-

menti che il Melloni acquistò a Parigi nel 1847, non fu sempre prospera, perché difficoltà di vario genere ne ostacolarono lo sviluppo. In seguito ai moti politici del '48 l'osservatorio fu chiuso e il Melloni, destituito, si ritirò a Portici ove morì di colera nel 1854. Il patriota era esulato nel '31 in Francia e a Ginevra, dove preparò la prima memoria sulla trasmissione del calore raggiante. Tornato a Napoli nel '39 fu accolto con grandi onori destando l'interesse generale per i suoi studi di meteorologia. Le spoglie riposano nel cimitero dei colerosi (dopo il largo Arso) in una tomba formata da un semplice ceppo di piperno con una piccola targa di marmo bianco. Un monumento si trova in S. Croce a Firenze.

Ora la Società delle Scienze di Napoli pensa di esumarne le spoglie, di traslocarle all'osservatorio ed erigere un altro monumento.

Dopo l'Unità d'Italia, accresciuto il turismo internazionale, si pensò di costruire una ferrovia che raggiungesse il cratere.

La funicolare è un poco figlia della ferrovia, poco rispettosa perché mentre la madre era ancor molto giovane, tentò di toglierle il « carro a vapore » cui era andata legittima sposa, soppiantandolo per i tratti più acclivi con la trazione per fune e macchina motrice fissa. Il tentativo doveva riuscire solo molti anni più tardi ed in piccola parte. La prima funicolare italiana fu quella del Vesuvio che destò grandissimo interesse anche all'estero per motivi turistici.

Seguiva a quattro anni di distanza la funicolare Torino-Superga la quale fu ideata da Agudio.

L'ing. Oblieght di nazionalità ungherese, stava a sua volta già da sei anni studiando il problema, con la collaborazione di Galanti e Wolfart autori di piani inclinati in varie parti d'Europa.

Nel 1879 si rivolse all'ing. Olivieri per la compilazione del progetto, questi consultò Dall'Ongaro e Palmieri e ottenne dalla Deputazione Provinciale di Napoli l'autorizzazione alla realizzazione del progetto e all'esercizio dell'impianto.

La ditta Oblieght affidò i lavori all'appaltatore Alvino su progetto dell'ing. Olivieri per il piano inclinato (funicolare a vapore) di ascesa al Gran Cono, compiuto nel 1880 al costo

di L. 435.000 con tre rotaie, una grande mediana e due piccole laterali. La vettura poggiava su due grandi volanti in bilico sulla rotaia grande; a mantenerla equilibrata, servivano quattro rotelle scorrenti sulle rotaie piccole.

Il 25 maggio prima dell'inaugurazione ufficiale si era riunita in Napoli la Commissione per il collaudo e il 6 giugno, verso le 5 pomeridiane, fu inaugurata la *ferrovia del Vesuvio*. Al brindisi parlarono il senatore Piedimonte presidente della società esercente la linea, il sindaco di Resina e il sindaco di Napoli. Il 10 giugno poi la funicolare fu aperta al pubblico iniziando così il servizio regolare. I nomi dei vagoni furono Etna e Vesuvio. La ditta costruttrice la vendette poco dopo a una Società francese per L. 1.200.000 ma, stante lo scarso movimento turistico, fallì e fu acquistata all'asta dalla celebre Cook di Londra per 170.000.

Il Malladra (Escursione da Napoli al Vesuvio) ci fa sapere che nel 1902 fu aggiunta la Ferrovia Vesuviana, partente dalla fermata degli Olivi a monte del santuario di Pugliano; finalmente nel 1913 la linea fu completata, prolungandola fino all'attuale stazione di partenza. La Cook ha potuto mantenere tale oneroso servizio perché anello intermedio di una lunga catena d'impresе sparse in tutto il mondo; è noto che questa ditta, associata alla Compagnia internazionale dei vagoni-letto, ha circa 500 uffici sistemati nelle cinque parti del mondo. Negli ultimi tempi la ragione sociale era come Società Anonima Italiana per le Ferrovie del Vesuvio, capitale L. 3.100.000, con un trasporto di 40.000 viaggiatori all'anno sull'intera rete Pugliano - cratere.

Il primo tratto della linea è a semplice aderenza, con pendenza variabili dallo 0 all'8% e raggiunge la centrale elettrica con un percorso di km. 4 superando un dislivello di 179 m. A circa metà è la fermata di S. Vito.

Il secondo tratto è a terza rotaia dentata o cremagliera, si arrampica a larghe curve sulla pendice del Somma e con uno sviluppo di soli 1600 m. guadagna un dislivello di 345 m. per raggiungere l'eremo all'Osservatorio; su questo tratto che ha pendenze variabili dal 18 al 25%, la vettura è spinta da un potente locomotore di 200 cavalli che poi la sostiene in discesa. L'energia consumata in salita viene recuperata al

60% durante la discesa con il funzionamento dei motori a dinamo. Dall'Osservatorio la linea prosegue di nuovo a semplice aderenza con pendenze quasi costanti dell'8% e raggiunge la stazione inferiore della funicolare, in un percorso di 2100 m. superando un dislivello di 100 m. (lunghezza totale da Pugliano: km. 7.7 e dislivello di 683 m.). Si cambia vettura, le piccole carrozze della funicolare smaltiscono con due viaggi il contributo al completo di una vettura della ferrovia; la salita dura 7 minuti regolamentari.

La sede della funicolare non segue una generatrice del Gran Cono le cui pendenze sono del 60% ma si compone di due tratte rettilinee uguali, formanti un angolo di  $18^{\circ}20'$  e raccordate da una curva di m. 300 di raggio. In corrispondenza della curva si ha il binario di raddoppio, per l'incrocio delle vetture, di cui una sale e l'altra scende. In tal modo la pendenza viene ridotta al 55% in media su una lunghezza di 822 m. guadagnando un dislivello di 383 m. Con tale pendenza le vetture possono ancora camminare per semplice aderenza, comandate ciascuna dal proprio motore; una fune d'acciaio di 33 mm. con 114 fili, resistente ad uno sforzo di rottura di 39000 kg. (fune di trazione) collega le sue vetture in un solo sistema; affinché poi l'equilibrio non venga disturbato dalle diverse lunghezze della fune di tiro (che pesa circa 30 q.), man mano che le due vetture si distanziano fra loro, una seconda fune (di equilibrio o di zavorra) di ugual peso le collega dalla parte infer. Due grandi e complessi volanti, uno in cima l'altro in fondo, che accolgono gli avvolgimenti delle due funi, completano il sistema rotante e, poiché quello inferiore è scorrevole a coulisse con apposite carrucole che permettono di tesarlo mediante adeguato contrappeso, vengono così anche compensate le variazioni di lunghezza delle funi, dovute alle variazioni di lunghezza delle funi, dovute alle variazioni di temperatura. Con tale sistema non occorre un motore speciale all'esterno che animi la fune di tiro, ma è sufficiente l'energia della centrale di S. Vito che si trasmette ai motori di tutte le vetture.

S'inizia la salita con forte rampa su alto terrapieno, da cui con ponte in ferro si attraversa la sottoposta via Trentola. Le case che si scorgono a destra e a sinistra formano appunto

la frazione resinense di questo nome, a lato di Pugliano. Poco più in alto, a sinistra, s'intravede tra il fogliame dei frutteti l'Acquedotto Vesuviano, che distribuisce ai comuni circumvesuviani una diramazione delle fresche e limpide acque del Serino. Si passa sotto a un altro ponte di ferro, che serve alla tramvia Trentola-Napoli, e poco più avanti sotto il ponte della provinciale Resina-Osservatorio ove entriamo in profonda trincea, scavata nello spessore delle lave del 1631, sulle quali durante la primavera si allargano i magnifici festoni a grandi fiori rosei del *Mesenbrianthemum acinacifolium*.

È la stessa colata che scese da questa parte per accerchiare la chiesa di Pugliano e distruggere Resina per distendersi sopra i tufi ercolanesi.

Malladra racconta: « Siamo intanto giunti alla stazione inferiore della funicolare. Si lascia la ferrovia per salire nella piccola vettura della funicolare (16 posti a sedere, 8 in piedi), che a distanza di sette minuti ci porterà in due scaglioni alla stazione superiore, 40 metri sotto l'orlo del cratere. Si passa una breve trincea e si esce all'aperto in una festa di luce e di panorami, se la giornata è bella; ma se c'è nebbia o bufera, bisogna imbacuccarsi nelle mantelline di lana fornite dall'Impresa anche d'estate, perché lo squilibrio di temperatura fra la base e la vetta è talvolta di 10 e più centigradi; le vetture sono senza vetri, per dare meno presa al vento e non correre il rischio di essere rovesciate durante gli uragani, che sul Vesuvio si scatenano con velocità di 100 e anche 150 km all'ora. A metà salita ci sono i muri di un ex-ricovero, la cui tettoia fu portata via più volte dal vento. Lungo il pendio di destra, tutto di materiale piroclastico dell'ultima eruzione, emergono grandi blocchi, che arrivano a 8-10 metri cubi; sono gingilli lanciati dal cratere infuriato a più centinaia di metri d'altezza e che, descritte le loro paurose parabole, si affondarono dove percorsero il suolo. A sinistra, la mole del colle Umberto, ormai molto sotto di noi, schiacciata come un'enorme focaccia, e nella selletta che lo divide dal Vesuvio, altri grandi massi tondeggianti che rotolarono fin là dopo aver battuto sul pendio, o vi furono trascinati con le grandi frane scivolte dai fianchi del cono,

donde poi ritornarono alla luce per l'intenso lavoro dell'erosione torrentizia. E poi, più lontano: l'oasi verdeggiante dell'Eremo-Osservatorio, che ricrea l'occhio fra tanto grigiore di detriti e nereggiare di colate laviche, e infine l'immensa Napoli, a grandi dadi bianchi scolpiti nel campo oscuro delle vie, assisa come una regina tra le colline flegree e il mare intensamente azzurro.

Dalla stazione superiore (metri 1139) una comoda strada, sempre ben tenuta, dalla lunghezza di m. 400 e in lieve salita, ci fa guadagnare comodamente in pochi minuti i 26 metri di dislivello che corrono per raggiungere a S l'orlo del cratere (m. 1165). Poco prima, ci incontriamo con la piccola Capanna-vedetta, costruita nel 1919, e tanto utile per cercarvi un rifugio notturno durante le fasi parossismali e non perdere nessuno dei fenomeni più importanti durante lo svolgersi di tali eruzioni, e per custodia degli apparecchi di misura e di controllo, sempre per il momento opportuno, e per raccogliere dati meteorologici ».

Le quote più notevoli sulla tratta Pugliano-cratere, che possono interessare lo studioso, sono:

Pugliano (stazione ferrovia vesuviana)	m.	71,28
S. Vito (centrale elettrica)	»	240,48
Eremo (orlo del pozzo)	»	595
Osservatorio (ingresso inf.)	»	608,62
Osservatorio (ingresso sup.)	»	615,75
Osservatorio (specola, zero barometro)	»	632,76
Funicolare (stazione inferiore)	»	755,80
Funicolare (scambio a metà)	»	950,76
Funicolare (stazione superiore)	»	1139,46
Stazione distrutta (orlo del cratere)	»	1169,75
Capanna-vedetta dell'Aeronautica	»	1162,50
Punta più alta del Vesuvio (a SSW)	»	1186
Punta NW (verso il colle Umberto)	»	1166,66
Punta E (arrivo della strada Pompei)	»	1134,17
Punto più alto del fondo-cratere a S	»	1099

Punto più basso dell'orlo-scarico a ENE	» 1072
Centro del cratere a NE conetto eruttivo	» 1086
Vertice del conetto eruttivo	» 1165

Si può raggiungere l'Osservatorio anche per la carrozzabile da Resina quanto per l'automobilista: la prima ampia e comoda, partendo da Pugliano, affianca per un tratto la ferrovia; si giunge prima a S. Vito, poi per ampi tornanti si passa per il piano delle ginestre, dove soggiornò Leopardi; continuando a salire si arriva all'eremo e all'Osservatorio. A piedi, per una mulattiera si tocca la stazione inferiore della funicolare e per un sentiero a svolte, detto sentiero delle guide, si sale fino alla vetta. Invece per la strada automobilistica si arriva fin sotto al cratere, che si raggiunge quindi a piedi in 40'.

Altri percorsi sono quello da Torre del Greco e da Ottaviano, meno agevoli inizialmente ma sempre in via di miglioramento.

La ferrovia circumvesuviana con linee a scartamento di m. 0,95 in sede propria, esercite dalla S.p.A. Strade Ferrate Secondarie Meridionali, hanno uno sviluppo di km. 70 nel tracciato ad anello intorno al Vesuvio. La pendenza massima è del 30 per mille, il raggio minimo delle curve in linea è di 120 m. L'arco di anello che si sviluppa a NE del Vesuvio da Napoli a Sarno per Ottaviano e Poggiomarino inaugurato nel 1897, fu esercito sino all'agosto 24 con treni rimorchiati da locomotive a vapore.

La parte di anello che si sviluppa invece lungo le coste del golfo, tra Barra e Poggiomarino, per Torre Annunziata e Pompei, ebbe sino dall'inizio il servizio disimpegnato con treni elettrici e sistema di trazione a corrente continua 750 volt, inaugurata nell'anno 1905. Da Napoli in 13' si giunge a Pugliano, donde con la Ferrovia e Funicolare in 55' si giunge alla stazione superiore.

Servendosi dell'autostrada occorre fermarsi al casello del km. 9 da Napoli. Da Pugliano partono ordinariamente due corse al giorno in coincidenza ai treni della Circumvesuviana partenti da Napoli, al mattino e alla mezza giornata.

Prima di raddoppiare il binario lo stesso piazzale bene inghiaiato e pulito accoglieva le due stazioni di Pugliano, la Circumvesuviana a valle coi graziosi giardinetti fioriti tutto l'anno e la Vesuviana a monte con torretta e poetica veranda, sempre aperta, protetta da una pensilina rivestita del sempreverde *Eleagnus ferrugineum*. La lunghezza del tracciato fino alla vetta è di km. 8,5 con pendenza di funicolare 55 %, dentiera 25 %.

Azzurro trenino della Ferrovia e Funicolare! Trenino per modo di dire, perché costituito da una sola vettura che trasportava a scaglioni di trenta persone (più di tanti non poteva contenere) fin su la vetta del vulcano.

La prima funicolare funzionò per soli 26 anni, infatti nella notte del 7-8 aprile 1906, verso la mezzanotte, il prof. Matteucci direttore dell'Osservatorio, resosi conto della situazione, ordinò che tutte le famiglie dei custodi dell'Osservatorio e degli impiegati nella ferrovia elettrica Cook sgombrassero e, mediante un servizio speciale ben organizzato dal capostazione all'eremo, tutti furono inviati a Pugliano. Aumentava sempre più il pericolo, allora il direttore ordinò a Guarnera di abbandonare l'ufficio telegrafico. Quando fu completamente sgombrato l'osservatorio, il Matteucci, il prof. De Paola, i carabinieri e qualche guida si accamparono un po' più giù all'aperto, sul piazzale della stazione dell'eremo.

Si seppe intanto che il servente dei CC. venne colpito alla testa da un proiettile vulcanico e che le pietre incandescenti avevano raggiunto nella loro traiettoria i pressi della Caserma. Fu a quell'ora che la funicolare Cook venne distrutta da enormi massi rotolanti, egualmente distrutte in un attimo furono le stazioni superiore ed inferiore della funicolare medesima e, a modo di pagliai, bruciarono il ristorante della stazione superiore, le due vetture della funicolare e i casotti delle guide.

Erano le quattro del mattino quando, dopo un rombo formidabile, dall'atrio del cavallo si elevarono enormi colonne di fuoco che sorpassavano il culmine del monte Somma. Era sprofondato il cratere!

Il Gran Cono fino a 300 m. sotto l'orlo craterico era

coperto di un mantello di fuoco vivissimo. In seguito, verso le 23,45 del 7, la lava si sollevò nel condotto vulcanico, cagionando la ripresa di attività di una delle bocche di Bosco Cagnoli e di quella di Terzigno dalle quali irrupero torrenti di lava fluidissima che percorsero circa 1 km in un quarto d'ora. Il torrente in contrada Ciaramella si divise in due rami: l'orientale arrivò verso le 3 de giorno 8 alle prime abitazioni di Boscotrecase, distrusse un tratto della Ferrovia Circumvesuviana e poi si arrestò. Il ramo occidentale toccò Boscotrecase e si diresse verso il cimitero di Torre Annunziata ove, senza investirlo, si fermò poco dopo mezzogiorno. Questa fu la corrente più imponente e più rapida che si sia avuta durante la fase effusiva.

Dopo questa eruzione si ebbero naturalmente frane e assestamenti e cessati questi fenomeni si pensò di ricostruire una nuova stazione; ma il 12 marzo del 1911 si ebbe l'ultimo colossale franamento e, per effetto di tale fenomeno, la stazione superiore della funicolare appena rifatta rimase a cavalcioni sull'orlo, gravemente lesionata e soggetta al pericolo di rovinare a sua volta nell'interno, essendo ormai le sue fondamenta sporgenti di parecchi metri sull'abisso.

L'eruzione del 1631, la più disastrosa dopo quella del 79 fu narrata in oltre 200 opuscoli in prose e versi, napoletani e stranieri. Sette rami di lava invasero i paesi vesuviani e fiumi di acque salirono dal sottosuolo sversando dal cratere.

Negli « Scritti curiosi » di B. Ascione, Casa ed. IL VESUVIO, è riportata la seguente epigrafe di un monaco, pubblicata nel 1631 nel *Trattato sul Monte Vesuvio: (iniziali in V)*

Viator Veni Vidi  
Varias Vicissitudines Volubiles Vitae Vanitates  
Vetustissimus Venustissimus Vixi Vesevus  
Virentissimus Vernantissimus  
Validissimis Viris Vberimus  
Vbi Vero Vindice Vniversa Videntis Voluntate  
Viscera Vomui Vulcanis Vndosa

Virulenta Voragiosa  
Voracissimus Vt Vultur  
Valde Velociter Viros Voravi  
Vndique Vindice Vireta Vicinas Vrbes Villas Vestavi  
Vellem Videns Vitricem Vindictam Vitares Vltimam  
Ventris Veneris Vacuus Voluptatibus  
Veram Vniversi Vitam  
Verendo Venerando

« O passeggero, vieni, vedi le varie vicende e le volubili vanità della vita. Io, Vesuvio, vissi vecchissimo, bellissimo, oltremodo verdeggiante, pullulante, fecondo di uomini fortissimi. Ma appena per la volontà punitrice di Colui che vede ogni cosa, vomitai le mie viscere vulcaniche, fluttuose, pestifere, voraginose, io, voracissimo come un avvoltoio, rapidissimamente divorai gli uomini, e dappertutto devastai i vigneti, le verzure, le vicine città, le ville.

Vorrei che tu, libero dalla voluttà del senso, nel vedere (questo disastro) evitassi l'ultima punitrice vendetta, rispettando, venerando Colui che è la vera vita del mondo ».

E così si rese necessario costruirne un'altra più a valle ma anche quest'ultima fu distrutta dall'eruzione del 1944 e sostituita dalla seggiovia inaugurata nel luglio del 1953.

Fra le tante poesie e canzoni che si sono dedicate allo « sterminator Vesevo » una, meravigliosa, stupenda, di cui dopo un secolo esatto non si è ancora spenta l'eco, è Funiculì-funiculà. Gli autori avevano saputo cogliere nel motivo contingente un elemento universale. La funicolare che portava in alto, in cima a una montagna, era un simbolo evidente della gioia di vivere, dello slancio esuberante del popolo napoletano in un momento in cui ancora si sentiva erede di un grande passato. Ed ora vogliamo ricordare come nacque questa canzone.

Nel maggio del 1880 si trovava a Castellammare di Stabia per la cura delle acque il noto giornalista Giuseppe Turco; il destino volle che s'incontrasse con il musicista Luigi Denza, direttore del Conservatorio di Londra, già noto per le sue

raffinate romanze, venuto in Italia a salutare i parenti come spesso faceva ed in procinto di ripartire.

Si avvicinava la Piedigrotta e i due amici decisero di scrivere una canzone per i villeggianti in occasione della sagra. Composta quasi per ischerzo e per riempire un'ora di ozio dei due autori al tavolino di un caffè, finì con il conquistare anche coloro che si disinteressavano. Data la sua musica travolgente, scoppiettante e la semplicità dei versi, passò di bocca in bocca, di città in città, di nazione in nazione e ancor oggi, motivo ispirato alla mossa melodica de « lo zoccolaro », si esegue con successo in tutti i paesi del mondo.

Si racconta che la mattina dopo, sotto mezzogiorno, un fattorino del Don Marzio, quotidiano della sera assai caro ai napoletani dell'epoca crispina, entrò nell'ufficio del direttore.

— Il proto domanda se son pronte le cartelle per il fondo.

— Andate al diavolo, voi, il proto ed in fondo. Ho altro per la testa in questo momento.

Il fattorino andò al diavolo e il direttore riprese in mano la penna, ma non per l'articolo di fondo: soltanto per terminare le parole d'una canzone. E a mezzogiorno e qualche minuto il maestro bussa alla porta del direttore.

— A che punto siamo, Peppi?

— Finito. Credo che andrà bene. Vogliamo sentire?

Escono, scendono verso piazza Plebiscito, entrano nel caffè Gambrinus, vanno dritti filati al pianoforte della orchestra e lì seduto il maestro cava di saccoccia un pezzo di carta pentagrammata sulla quale sono segnate a matita poche note buttate giù in fretta e furia il giorno prima, quando le ha fatte sentire al paroliere. Assieme, seguendo il motivetto sulla traccia a matita e le parole sulla cartelletta del direttore, si mettono a canticchiare per prima cosa il ritornello:

Jammo, jammo, ncoppa jammo, jà,  
Jammo, jammo, ncoppa jammo, jà,  
Funiculì, funiculà, funiculì, funiculà...  
E 'ncoppa jammo, jà, funiculì, funiculà!

Ormai era una canzone di attualità ed ecco il testo:

1

Aieressera, Nanninè me ne sagliette,  
Tu sai addò?  
Addò sto core ngrato cchiù dispiette  
Farme nun pò.  
Addò Ilo ffuoco coce, ma si fuie  
Te lassa sta.  
E non te corre appriesso, non te struie  
Ncielo a guarda.  
Jammo ncoppa, jammo jà.  
Funiculì - Funiculà!

2

Ne ... jammo: da la terra alla muntagna  
No passo nc'è:  
Se vede Francia, Proceta e la Spagna...  
Io veco a te.  
Tirato cu le fune ditto nfatto  
Nciela se va:  
Se va cumm'a lu viento a l'antrasatto  
Guè, saglie, sa!  
Jammo ncoppa, jammo jà.  
Funiculì - Funiculà!

3

Se n'è sagliuta, oje nè, se n'è sagliuta,  
La capa già;  
E ghiuta, po' è tornata, po' è venuta  
Sta sempe ccà!  
La capa vota vota, attuorno attuorno,  
Attuorno a te.  
Sto core canta sempe no taluorno:  
Sposammo, oje nè!  
Jammo ncoppa, jammo jà.  
Funiculì - Funiculà!

Fu questa la prima canzone napoletana che andò in giro per il mondo e tuttora, si può dire, è emblematica di una città. Quando, nel 1953, mandata in pensione la vecchia funicolare, venne costruita una moderna seggiovia per il Vesuvio, un ente napoletano bandì un concorso per una nuova canzone che andasse appunto a sostituire *Funiculì funiculà*.

Erano in palio grossi premi, ma alla giuria non pervenne alcuna composizione: nessun napoletano se la sentiva di cantare: Sediculì sediculà.