

Sul Vesuvio in eruzione

Napoli bella, nella pienezza della sua *season* ha quest'anno un'attrattiva di più — l'eruzione del Vesuvio. A dir vero, il Vesuvio è sempre un'attrattiva, anche senza attività eruttiva: il pennacchio di fumo non manca quasi mai; verso sera i forastieri ed anche i napoletani guardano sempre con curiosità quella bella vetta fumante, sul cui altissimo cono serpeggiano spesso, anche in tempi normali, rivolerti incandescenti; e non v'ha *touriste* che si permetta di lasciar Napoli senza essere salito sul monte luminoso e fumante.

Quando poi l'attività eruttiva è dichiarata, allora i *touristes* sono presi da una specie di furore vesuviano. Il telegrafo segnala l'attività eruttiva del Vesuvio; e subito sciami di stranieri si muovono dai, loro quartieri abituali, d'inverno o d'estate, e si riversano a Napoli, per arrivare in tempo a salire sulla vetta vesuviana mentre la montagna trema, brontola ed erutta. Sono indescrivibili le frenesie degl'inglesi e, più ancora, degli americani per questo nostro vulcano, messo alla portata anche degli alpinisti ciabattoni mercé la funicolare; e fra non molto, mercé una nuova ferrovia elettrica, si arriverà sulla vetta da Napoli in un'ora e mezza soltanto.

Le sette incisioni che dedichiamo in questo numero al Vesuvio, sono da fotografie del Abeniacar, e rappresentano la *stazione inferiore della funicolare*: un *vagone della funicolare* mentre sale sul monte portandovi dei *touristes* avidi di emozioni vesuviane; *l'osservatorio*, che per i visitatori è, si può dire, impenetrabile, e che oramai, coi migliorati mezzi di

accesso verso il cratere non ha quasi più ragione d'essere nella località, nella quale ora si trova; il *rifugio delle guide*, posto a mezza strada fra l'ultima stazione della funicolare ed il cratere; la veduta del monte *a cento metri dall'orlo del cratere* mentre il vulcano sta eruttando; *l'interno del cratere* fotografato nel momento di una esplosione di portata non eccezionale, e, infine, *l'interno del gran cratere superiore* nel momento di una vigorosa esplosione, che sparge tutt'intorno, fino a ravvolgerne il fotografo, ceneri e lapilli.

Queste belle fotografie attestano nel modo più evidente come sia possibile ora giungere fin quasi sull'orlo dell'immane precipizio ardente. Ma c'è un guaio: il precipizio d'anno in anno cambia aspetto e dimensioni: l'attività eruttiva ricorrente produce delle trasformazioni radicali. Quest'anno il maggior cratere ha un diametro di 200 metri, l'anno venturo lo potrà, avere di 100, fra due anni di 150; quest'anno vi sorge quasi in mezzo un alto cono misurante un'ottantina di metri, l'anno venturo quel cono si sarà inabissato per uno sconvolgimento vulcanico; ed il sentiero polveroso, traditore, che vi avrà condotto quest'anno, serpeggiando, fino all'orlo, non vi sarà più l'anno venturo, o fra un mese, perché il Vesuvio muta e rimuta sé stesso.

L'ascensione del monte attrae, a momenti affascina, a momenti opprime; in basso è la natura lussureggiante in tutta la sovrabbondanza dei suoi maravigliosi prodotti; poco più oltre è la desolazione di lave distruggitrici, di pietre sepolcrali fantastiche, di nere sabbie calde dove il piede si sprofonda e si stanca; poi sull'orlo del cratere o il pericolo di un'esplosione

che vi percuota coi suoi proiettili pastosi e scottanti, o la desolazione di un vuoto silenzioso, uggioso, senza espressioni, neppure consolato da qualche buffo di fumo dal forte odore solforoso.

Pure, lassù, è una delle più grandi meraviglie naturali, attorno alla quale la scienza ancora e sempre indaga, e la curiosità si spinge avida di emozioni.

Il viaggio, ora non è disagiata come una volta, ma è ancora dei più comodi, come potrà esserlo appena la ferrovia elettrica sarà compiuta. Oggi si impiega tra andare, stare e vedere e tornare, tutta la giornata; fra poco basteranno a tutto un sei ore. Ecco appunto alcune notizie sui perfezionamenti che si preparano sulla *montagna*, come là generalmente chiamano il Vesuvio.

A cominciare dall'aprile prossimo la nuova ferrovia elettrica funzionerà da Resina alla stazione inferiore della funicolare, così per arrivare fino alla stazione superiore, non si impiegheranno che tre quarti d'ora. Quando poi sarà compiuto anche il tratto da Napoli a Resina, allora, come abbiamo detto, tutto il viaggio, 7600 metri, occuperà un'ora e mezza o tutt' al più due. Di questi 7600 metri, 1800 si percorrono su rotaie ad ingranaggio, sul genere di quelle della Mendibahn in Tirolo. La massima pendenza sulla linea ad ingranaggio è del 25 per cento e sulla linea ordinaria dell'8 per cento. La nuova ferrovia elettrica parte dal già parco reale di Pugliano, e percorre una splendida campagna, tutta vigne ed alberi fruttiferi, e dopo tre chilometri arriva alle rampe, dove comincia la trazione col sistema ad ingranaggio. Quivi trovasi impiantata l'officina

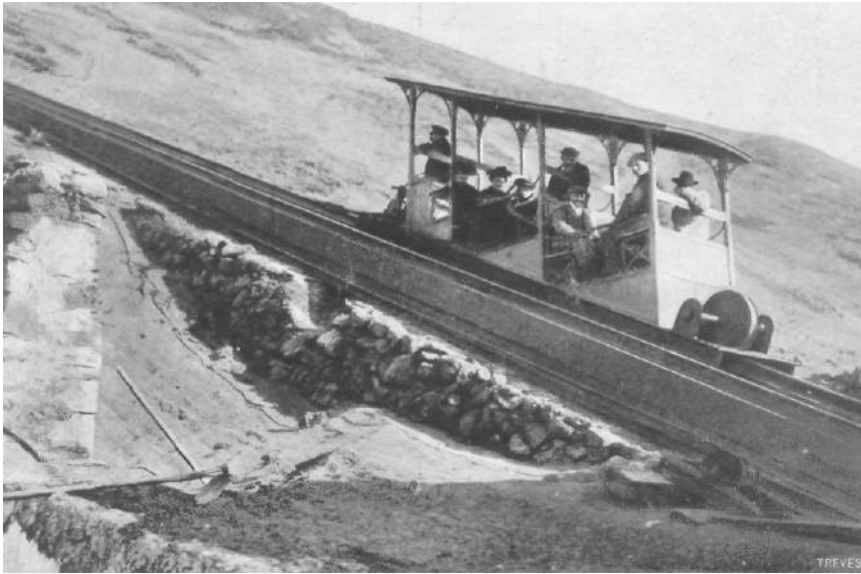
elettrica centrale, dove tre macchine a gas povero alimentano tre dinamo della forza di 100 cavalli ciascuna. I treni saranno composti da, Napoli alle rampe con due carrozzoni a *trolley*, per il tratto di linea elettrica ad adesione, e sul tratto ad ingranaggio i carrozzoni saranno rimorchiati da speciali locomotive. Questa trasformazione del viaggio da Napoli alla stazione superiore della funicolare aumenterà il concorso sulla montagna, e in previsione di ciò si sta costruendo anche un grandioso albergo nella località, detta l'Eremo, poco lungi dal reale Osservatorio, a circa 600 metri sul livello del mare, fra ameni ombrosi viali, con un parco vastissimo.



Sulla strada che conduce al cratere.



Rifugio delle guide a metà strada dal cratere.



Il vagone che ascende.



La stazione inferiore.