



SUL VESUVIO SI VA NUOVAMENTE IN FERROVIA

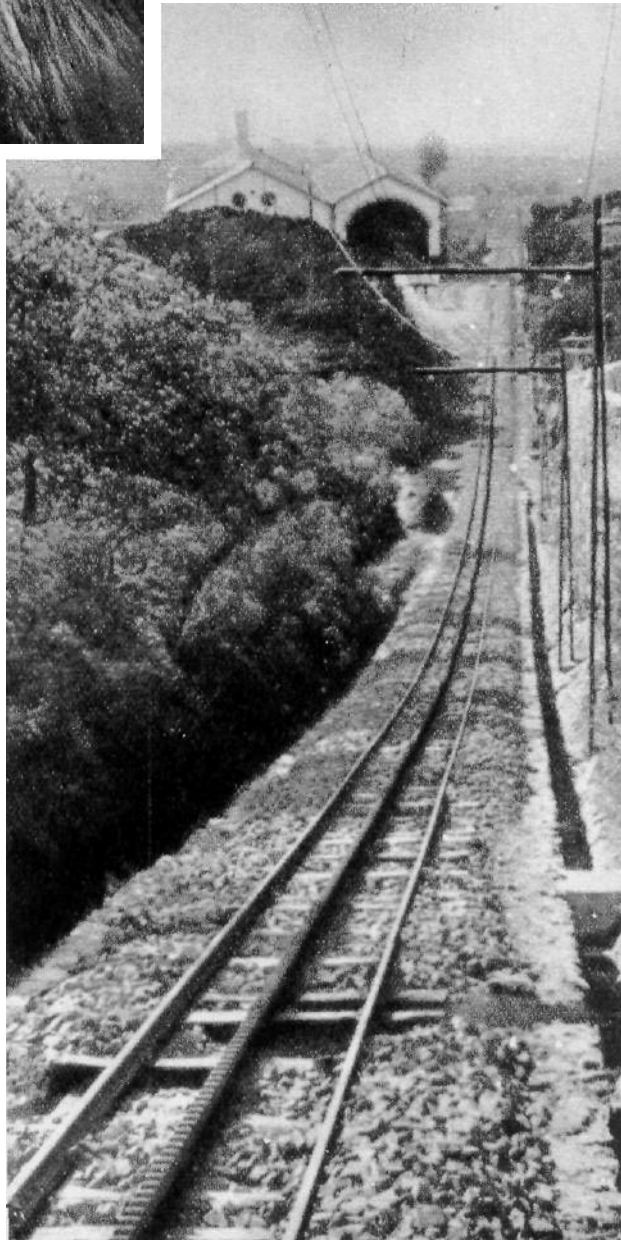
In alto : IL CRATERE DEL VESUVIO, VISTO DALL'AEREO.
(*fol. eseguita da un apparecchio della Soc. Aer. « Sabena »*).

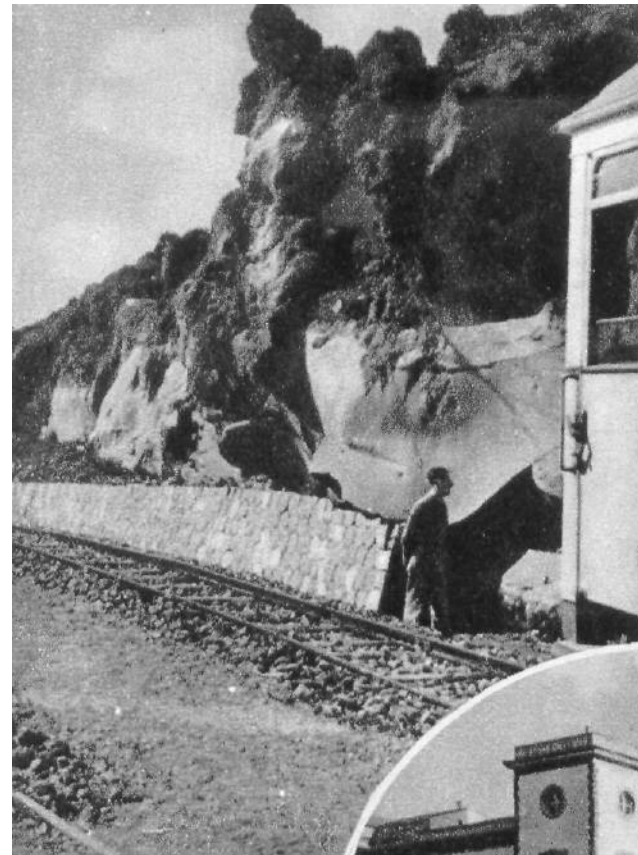
Di fianco: LA PARTE A CREMAGLIERA DELLA FERROVIA DEL VESUVIO, RICOSTRUITA. (fot. G. Parisio).

La salita al Vesuvio è, per il turista che visita Napoli, una delle principali attrattive; per gli stessi napoletani è la gita preferita nella bella stagione che a Napoli è trina, primavera-estate-autunno, nonché nei periodi di tempo magnifico e di cielo nitido, così frequenti nel mite inverno partenopeo. Sono attratti, il forestiero e il napoletano, dalla vita possente del vulcano, dalla sua posizione incantevole tra il mare e il verde del piano e delle colline circostanti, dalla incomparabile vista che si gode dall'alto del cratere. Ed esercita un fascino potente la misteriosa solitudine del monte e allo stesso tempo il ribollire incessante della forza sconosciuta, a volte sopita, a volte più viva che mai.

È ancora nei ricordi l'ultima spaventosa eruzione del 1944 che illuminò di vivida luce, nelle scure notti di guerra, i fianchi della montagna invasi dalla lava. E ancora negli occhi dei napoletani la ciclopica manifestazione del vulcano che cambiò perfino l'aspetto del cratere e fece sparire il caratteristico pennacchio, simbolo del panorama partenopeo.

E col pennacchio scomparvero, per la seconda volta, la stazione inferiore e il piano inclinato della funicolare; furono interrotti in tre punti la sede e gli impianti della ferrovia vesuviana; molti casolari di contadini furono inghiottiti dalla lava, lunghe distese di campi — sui quali fioriva la ginestra, cresceva il rosso pomodoro





Sopra: BLOCCHI DI LAVA ALTI DIECI METRI, SI SON DOVUTI TAGLIARE PER APRIRE IL VARCO ALLA RISORTA FERROVIA DEL VESUVIO. SONO STATI RIMOSSI COMPLESSIVAMENTE 20.000 METRI CUBI DI LAVA.



Di fianco: LA RIDENTE STAZIONE DI PUGLIANO, OVE LA FERROVIA DEL VESUVIO SI STACCA DALLA CIRCUMVESUVIANA.

In basso: LA RICOSTRUITA FERROVIA, ALLA STAZIONE DELL'OSSERVATORIO VESUVIANO.

e le viti si intrecciavano ad alberi secolari — furono spazzate e coperte dal mare di fuoco.

A quei pochi — e tra essi alcuni stranieri portati a Napoli dalla guerra — che dopo l'eruzione salirono sul Vesuvio, si presentò agli occhi il tragico spettacolo delle opere dell'uomo travolte e distrutte dalla prepotente forza della natura.

Insieme coi primi coraggiosi, scalarono il monte, divenuto quasi inaccessibile, i tecnici della funicolare vesuviana e constatarono gli enormi danni avvenuti. Particolarmente grave si presentava, nella linea ferroviaria, la prima interruzione prodotta da una massa di lava di oltre ventimila metri cubi, alta circa dieci metri, che, scendendo per la Valle dell'Inferno, aveva invaso il piazzale della stazione di San Vito e, dopo aver demolito il fabbricato viaggiatori e recinto il fabbricato deposito, si era arrestata, per puro miracolo, presso lo spigolo della sottostazione elettrica di conversione.

Nel settembre 1946, per iniziativa dell'ingegner Vanzi, la Società Ferrovia e Funicolare Vesuviana dava inizio alle opere di ripristino, affiancata dalla Società Circumvesuviana, il cui ufficio tecnico curava la progettazione e direzione del lavoro.

Lo sbancamento alla prima interruzione di quota 250 e a quella di quota 650 veniva compiuto nel giro di un mese e veniva così riaperto il traffico sul tratto che collega Pugliano con i primi paesi alle pendici del Vesuvio. Ma più oltre crebbero le difficoltà per la presenza di roccia compatta, il cui banco dovette essere attaccato — con mine capaci di vincere l'estrema resistenza della lava solidificata — temporaneamente in tre punti: anteriormente, posteriormente e nella zona centrale. Ma anche quest'opera fu completata, e la ferrovia procedette oltre, nel varco aperto attraverso la lava, fino a raggiungere quota 754.



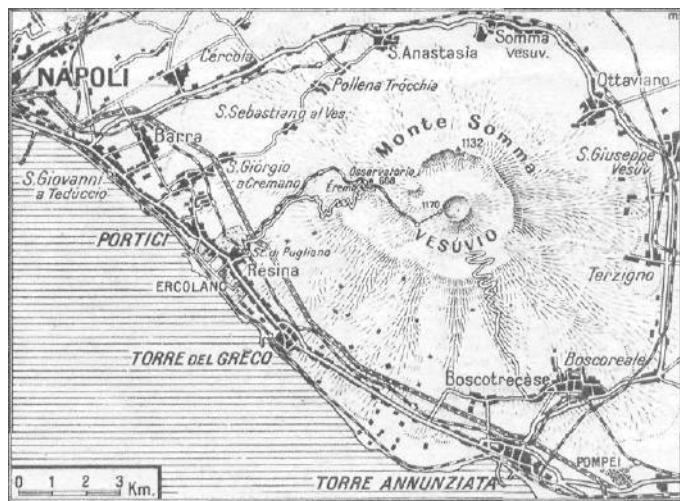


LA MAGNIFICA VISTA VERSO NAPOLI, DALL'OSSERVATORIO VESUVIANO. IN PRIMO PIANO, L'ALBERGO DELL'EREMO.

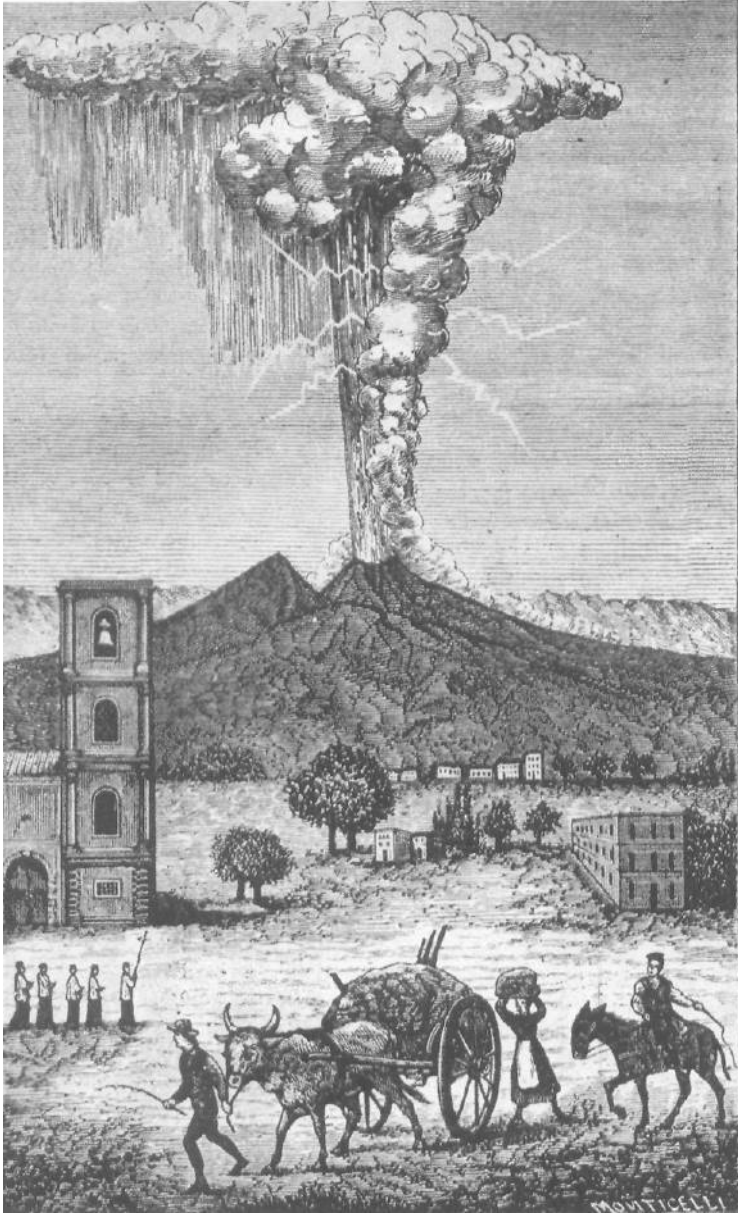
Quasi quattrocento metri di rete ferroviaria, costituenti l'ultimo tratto della linea, che erano stati sommersi dalla colata di lava e dalla cenere riversatasi per le falde del cono, sono stati completamente rifatti su un tracciato diverso dal primitivo. Questi ultimi lavori, ostacolati dalle difficoltà dei trasporti e da quelle atmosferiche, sono durati circa un anno, ma nell'estate del 1947 anche il nuovo tronco, da San Vito alla stazione inferiore della funicolare, veniva riaperto al traffico.

La ripristinata ferrovia che dalla stazione di Pugliano della ferrovia Circumvesuviana, attraverso un percorso di circa otto chilometri, parte ad aderenza e parte a cremagliera, raggiunge la stazione inferiore della funicolare a 754 metri di altezza, è stata inaugurata recentemente dall'on. A. R. Jervolino, sottosegretario ai Trasporti. La stazione è stata completamente rimodernata e resa più adatta al

movimento turistico, che riprenderà il ritmo di anteguerra. Sale di attesa e di sosta, un bar e sul piano superiore una terrazza, dalla quale si gode un incomparabile panorama, daranno al visitatore il necessario conforto e la possibilità, già prima di arrivare al punto più alto del vulcano, di scorrere con lo sguardo la Penisola Sor-



CARTINA SCHEMATICA DELLA REGIONE DEL VESUVIO, CON LE LINEE FERROVIARIE E LE STRADE PRINCIPALI.



SCENOGRAFICA ERUZIONE DEL VESUVIO, IN UNA STAMPA POPOLARE DEL SECOLO SCORSO.

rentina, Capri, i Campi e le Isole Fleegree, Procida e Ischia e l'arco fulgente del Golfo di Napoli.

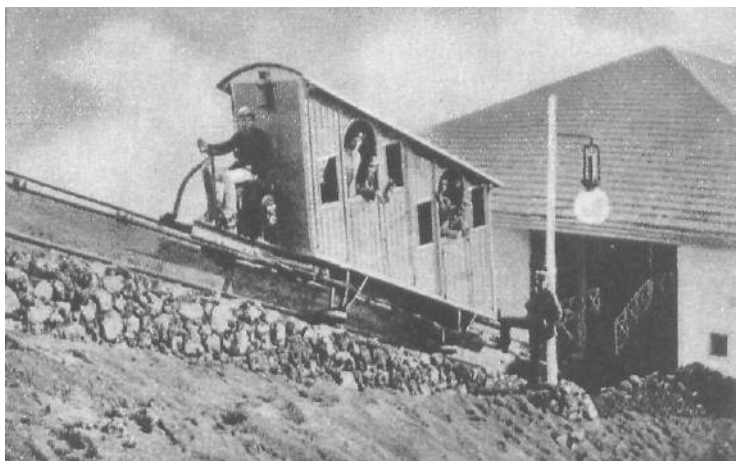
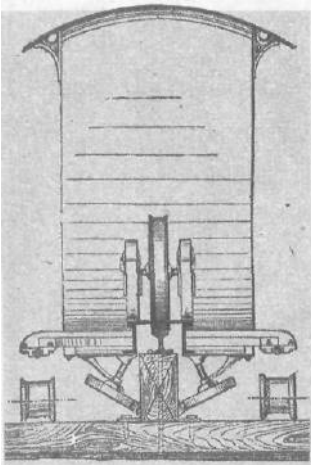
#

Si sono frattanto iniziati i lavori per il ripristino della funicolare vera e propria, anch'essi su di un tracciato completamente diverso, data la vastità e la gravità dei danni subiti.

Si ricorderà che la funicolare a vapore, o come allora dicevasi « piano inclinato funicolare », iniziata nel 1878 dalla ditta Oblieght, fu inaugurata nel 1880. Singolari furono le sue vicende amministrative. Costruita con una spesa complessiva di L. 435.000, la funicolare venne poi ceduta per L. 1.200.000 a una ditta francese che presto fallì per scarso movimento turistico. Gli impianti furono allora acquistati all'asta, per L. 170.000, dalla nota ditta londinese Thos, Ccok e Son, che continuò l'esercizio anche in fase di passività, finché la linea passò alla Società Anonima Italiana per le Ferrovie del Vesuvio. .

Si prevede che i lavori di ripristino ora iniziati verranno portati a compimento entro l'anno 1949 col completo rinnovamento degli impianti fissi e mobili della ferrovia nonché dello « scar-

UNA DELLE PRIME VETTURE DELLA FUNICOLARE VESUVIANA. LA LINEA AVEVA UNA SOLA ROTAIA APPLICATA SU UNA TRAVE DI QUERCIA. LA VETTURA POGGIAVA SU DUE RUOTE, UNA ANTERIORE E UNA POSTERIORE, ED ERA TENUTA IN EQUILIBRIO DA QUATTRO RUOTE LATERALI INCLINATE. L'IMPIANTO, INAUGURATO NEL 1880 FU SUCCESSIVAMENTE PERFEZIONATO E SI STA ORA RICOSTRUIENDO COI PIÙ MODERNI SISTEMI.



PITTORESCA RAPPRESENTAZIONE, EVIDENTEMENTE CARICATURALE, DELL' ESCURSIONISMO VESUVIANO VERSO LA FINE DEL SECOLO SCORSO.

tamento », che sarà adeguato a quello della Circumvesuviana. Ciò consentirà che su treni diretti i viaggiatori siano condotti in meno di un'ora da Napoli al cratere deL Vesuvio. Così per l'Anno Santo i turisti e i pellegrini che visiteranno Napoli, potranno compiere la salita al Vesuvio in modo comodo e, rapido.

Intanto dal punto in cui si arresta la ferrovia si può raggiungere il cratere per un viottolo, comodo e praticabilissimo, che ricalca la vecchia strada preferita da molti escursionisti anche quando la funicolare era in piena efficienza.

Da questa strada più evidenti si mostrano le conseguenze della recente eruzione e si può vedere la via seguita dalla lava fino al punto in cui finalmente si arrestò, al margine di centri abitati. Inoltre, a mano a mano che ci si avvicina al cratere, si possono osservare i nuovi fenomeni vulcanici di cui, in questi giorni, il Vesuvio ha dato segno. Numerose fumarole si sono sviluppate tutt'intorno al cratere, e da esse si alzano verso il cielo colonne sottili di fumo, le quali spesso sostituiscono quasi il pennacchio scomparso. Sono gli indizi di una nuova fase di risveglio del vulcano sopito: è una nuova attrattiva che si aggiunge alle altre che richiamano al Vesuvio turisti da ogni parte del mondo. ALFA

IL VESUVIO COL TRACCIATO DIMOSTRATIVO DELLA VIA D'ACCESSO, IN UNA VIGNETTA PUBBLICATA IN OCCASIONE DELLA INAUGURAZIONE DELLA FUNICOLARE (1880). In basso, a destra: IL FRONTESPIZIO DEL PRIMO "MENU" DEL RISTORANTE DELLA FUNICOLARE VESUVIANA.

