



**ROTABILI IN SERVIZIO SULLA FERROVIA VESUVIANA**

TIPO	NUMERAZIONE	ENTRATA	POSTI	COSTRUTTORE
SPINTORE	1 - 2	1903	-	SLM WINTERTHUR
	3	1906	-	SLM WINTERTHUR
CARROZZA ELETTRICA	1 - 2 - 3	1903	24	SCHWEIZER
	4 - 5	1913	34	SCHWEIZER
	6 - 7	1929	44	O.F.M. NAPOLI

**LE LOCOMOTIVE**

L'azzurro treno della Ferrovia e Funicolare Vesuviana era costituito da una sola vettura, la quale poteva contenere non più di 30 persone. La vettura era caratterizzata da 24 sedili distribuiti in 3 scompartimenti aperti all'altezza dei finestrini e muniti di tendine da utilizzare solo in caso di sole o pioggia. Inizialmente furono fornite solo due locomotive dalla SLM di Winterthur e ai quali ne fu aggiunto un terzo nel 1906. In "Lezioni di Ferrovie" dell'ingegnere Alfonso Maffezzoli dell'anno 1924 possiamo leggere un'accurata descrizione sul locomotore a dentiera adottato sulla ferrovia del Vesuvio: "Il locomotore ha tre assi; sull'asse di mezzo, e quindi in corrispondenza del centro di gravità della macchina è situata la ruota dentata motrice. Gli altri due assi sono portanti; su quello anteriore nel senso della salita trovasi la ruota dentata del freno. Il locomotore è equipaggiato con due motori a corrente continua, in derivazione, i quali trasmettono il moto alla ruota dentata per l'intermediario degli ingranaggi u1 U ed u2 U, nonché degli ingranaggi v1 V1 v2 V2. Le ruote dentate u1, u2 sono calettate su un asse speciale, le V1 V2 sono infine calettate sull'asse della ruota dentata motrice. Questa, come la ruota del freno è munita dei tamburi b per la frenatura a nastro. Le locomotive della ferrovia del Vesuvio hanno il peso di 10,5 tonnellate, ciascun motore è di 80 hp. I rapporti di riduzione della velocità delle due coppie di ruote sono 1:5,5 ed 1:2,5 sicché la locomotiva, tenuto conto del numero di giri al minuto del motore che è di 700, e del diametro della ruota motrice che è di m/m 700, marcia a 7 km/ora. La tensione di esercizio è di 550 volts. Gli apparecchi di frenatura sono i seguenti: un doppio freno a nastro agente sui tamburi della ruota dentata motrice e della ruota dentata a freno; un doppio freno a nastro che agisce sui motori; un freno automatico che entra in funzione quando la velocità supera il limite prestabilito, agisce sui motori e provvede contemporaneamente a togliere la corrente ai motori medesimi. I motori, essendo in derivazione vi è la possibilità del recupero in discesa, cioè i motori funzionando da dinamo inviano, quando la tensione ai morsetti supera quella della linea, la corrente alla batteria di accumulatori della centrale elettrica... La locomotiva spinge una vettura di 11 tonnellate sulla pendenza del 250‰". Nel corso degli anni il traffico aumentò a tal punto che si resero necessari veicoli più capienti e, verso il 1929, alle cinque automotrici elettriche già esistenti si aggiunsero la n.6 e la n.7, ciascuna dalla capacità di 44 posti, completamente chiuse, color crema e costruite dalle "Officine Ferrovie Meridionali (OFM)" di Napoli.

