THE POSTAL HISTORY

The Postal Gazette 32

Numero 5 / Anno III / Settembre 2008

La Funicolare Vesuviana

di Marco Occhipinti

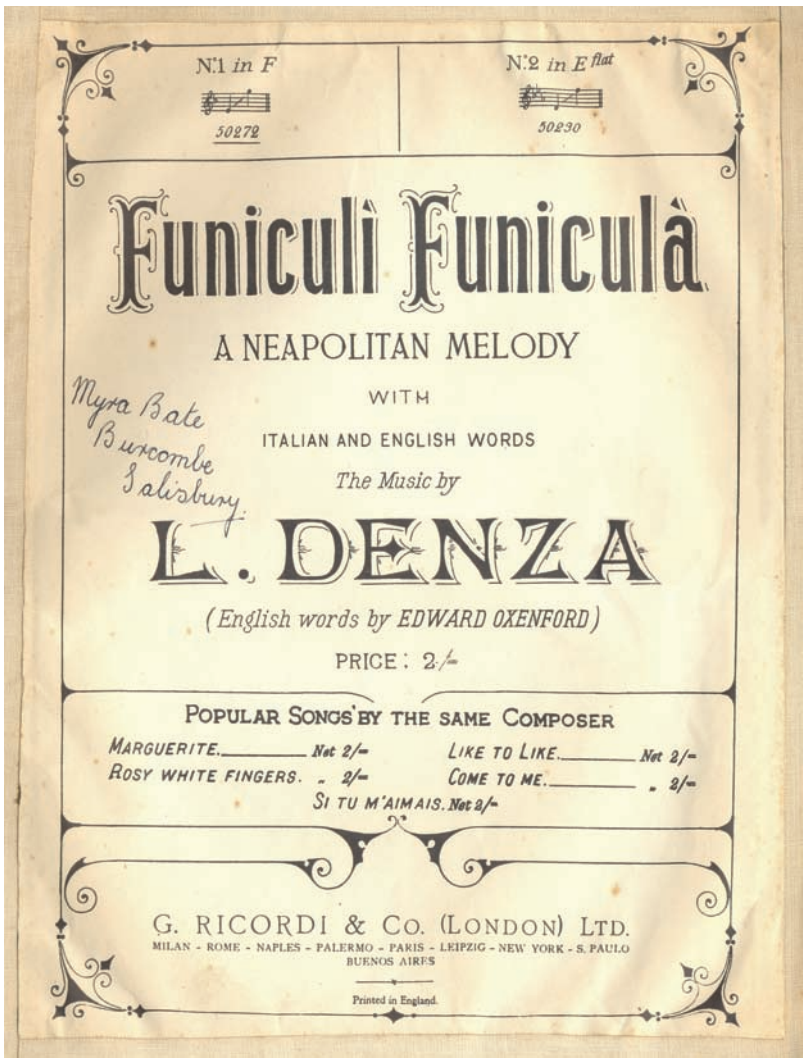
Cenni storici

L'ascesa alla sommità del Vesuvio è stata da sempre una grande attrattiva turistica. Per anni, fino al XIX secolo, le guide del Vesuvio hanno trasportato i turisti sul cratere a bordo di muli, seggiolini e lettighe. Il percorso risultava impervio, lungo e faticoso, ma costituiva l'unica via d'accesso alla sommità del vulcano e all'Osservatorio Vesuviano (fondato nel 1841).

L'ingegnere ungherese Ernesto Emmanuele Oblieght per sei anni studiò, con la collaborazione degli ingegneri Galanti e Wolfart prima, e degli ingegneri Olivieri, Dall' Ongaro e Palmieri dopo, il modo per costruire una ferrovia funicolare per l'ascesa al Vesuvio.

Una ferrovia funicolare è costituita da una vettura trainata da funi. In quella del Vesuvio la vettura poggiava su due volanti in bilico su una grande rotaia centrale; per mantenerla in equilibrio erano presenti quattro ruote più piccole che scorrevano su due rotaie laterali, e il mezzo si muoveva tra due stazioni terminali. Il meccanismo di trascinamento delle funi era azionato nella Stazione Inferiore. Un valido sistema frenante serviva a mantenere ferma la vettura sulle rotaie in caso di rottura della fune.

La Ditta Oblieght, ottenuta nel 1879 dalla Deputazione Provinciale di Napoli l'autorizzazione alla realizzazione del progetto, diede inizio ai lavori affidandoli all'appaltatore Alvino, lavori che vennero ultimati nel 1880 ed ebbero un costo di L. 435.000. Il 6 giugno 1880 venne inaugurata la Funicolare del Vesuvio; al brindisi parteciparono il senatore Piedimonte, presidente della Società che gestiva la linea, il sindaco di Resina ed il sindaco di



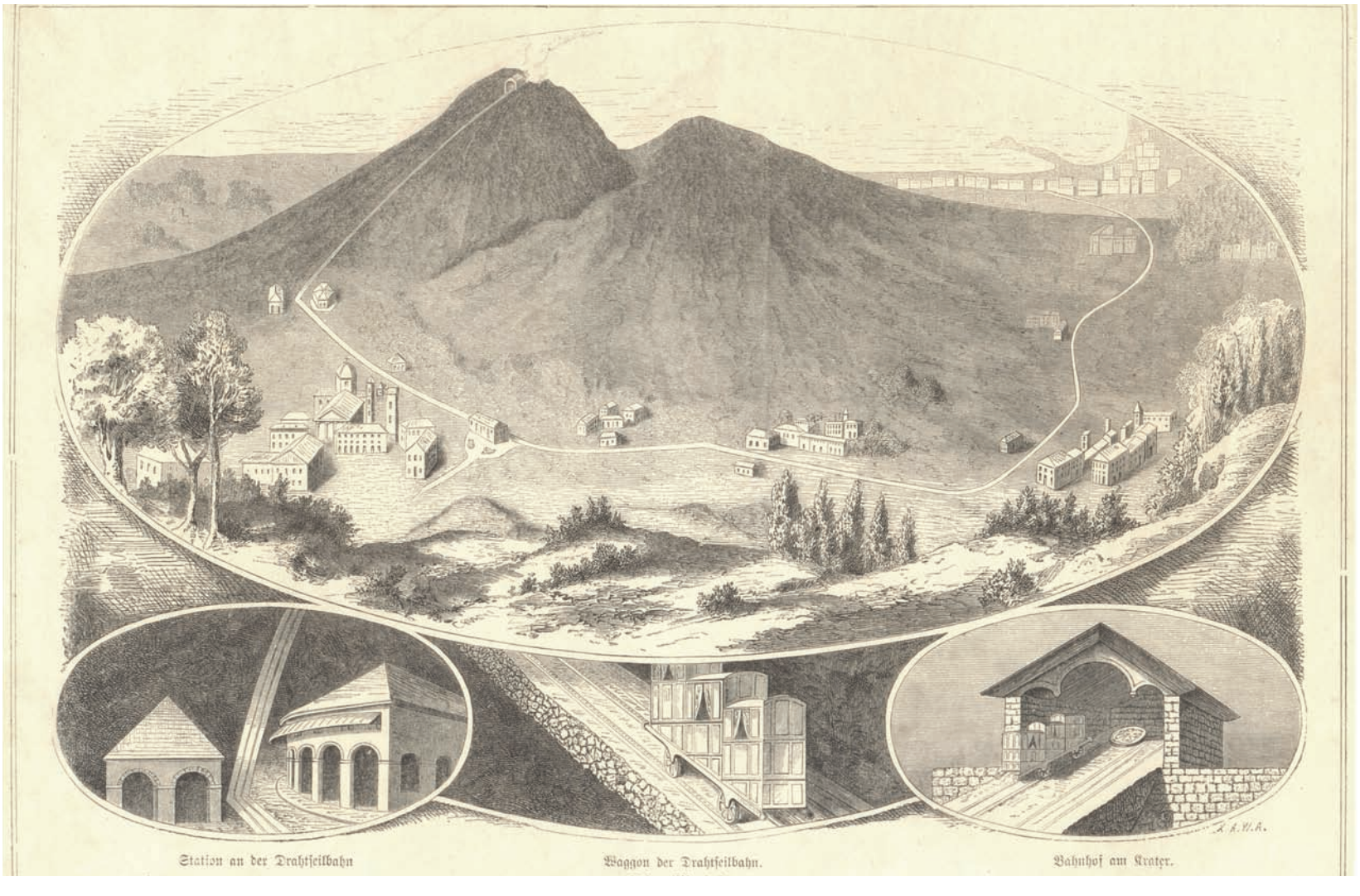
Sopra: un gruppo di audaci escursionisti trasportati per una gita sul Vesuvio nel 1880. Secondo le cronache del tempo "...è comune far di notte, nell'estate, una escursione sul cratere del Vesuvio, aspettarvi il sorgere del sole e godervi dall'altezza di 3600 piedi sul livello del mare, lo splendido, incantevole, smagliante spettacolo che presenta da una parte il Golfo di Napoli e dall'altra la vallata del Sarno popolata da gentili paesi, fra rigogliosa vegetazione. Dopo che il sole si è levato le comitive lasciano il cratere e discendono la montagna per ritornare all' Osservatorio, donde con cavalli e vetture si trasferiscono a Resina e Napoli. E' tutta una comitiva di uomini e donne accompagnati dalle relative guide. Quattro robuste guide portano una sediola nella quale è comodamente assisa una donna".

A sinistra: 1920, spartito musicale bilingue, Edizioni G. Ricordi & Co., London

Napoli.
Il 10 giugno 1880 la Funicolare venne aperta al pubblico; i nomi dei due vagoncini in servizio erano l'*Etna* e il *Vesuvio* e ognuno di essi poteva trasportare solo 8 passeggeri più il conducente. Il tragitto di 750 metri tra Stazione Inferiore e Superiore veniva percorso in meno di 10 minuti. Erano presenti due rotaie, una per la vettura in salita e una per quella in discesa.
Presso la Stazione Inferiore della Funicolare fu costruito anche un ristorante, in stile vittoriano, luogo dove rifocillarsi dopo circa 4 ore di carrozza da Napoli.
In occasione dell'inaugurazione fu commissionata al musicista Lucio Denza, che musicò i testi di Giuseppe Turco, una canzone che potesse essere il simbolo di questo nuovo mezzo di trasporto, primo in Italia: nacque così la famosa canzone *Funiculì Funiculà*.
Il motivo ebbe un immediato successo e ancora oggi è conosciuto in tutto il mondo.
Qualche anno dopo la Ditta Oblieght vendette la funicolare alla "*Société Anonyme du Chemin de Fer Funiculaire du Vèsuve*" che, a causa dello scarso successo di pubblico (nei momenti di punta, si arrivava al massimo a 300 passeggeri al giorno), degli elevati canoni di concessione dovuti alle autorità locali, e delle sempre più ingenti richieste delle guide, fallì e venne acquistata all'asta nel novembre 1888 dalla "*Thomas Cook and Son*" di Londra per la somma di L. 170.000. Fu John Mason Cook, figlio di

L'Illustrazione Italiana continuò a dedicare intere pagine alla funicolare del Vesuvio. Disegno del Sign. Cosenza riportante una carrozza in ascensione, l'arrivo alla stazione superiore e i brindisi a colazione per inneggiare alla grande conquista della scienza e della tecnica.

Sotto: 1878, litografia, Studi di Oblieght per la Funicolare Vesuviana



THE POSTAL HISTORY

The Postal Gazette 34 Numero 5 / Anno III / Settembre 2008

La Funicolare

Thomas, il fondatore dell'agenzia londinese, ad occuparsi dell'acquisto e della successiva gestione dell'impianto.
Al fine di evitare i fallimenti della gestione precedente, per prima cosa John Mason Cook ridusse sensibilmente i compensi delle guide. Le guide reagirono con boicottaggi e sabotaggi continui all'impianto (la stazione venne incendiata, due volte vennero interrotte le linee, addirittura una delle vetture fu gettata nel cratere).
Perdurando tale clima ostile, la Cook's decise di chiudere per sei mesi gli impianti; le guide, minacciate dalla mancanza di lavoro, dovettero pertanto cedere ed accettarono le offerte della società londinese.

Concluso il braccio di ferro con le guide a proprio favore, la Cook's potè quindi rivolgere la propria attenzione a rimodernare l'impianto: fu migliorata la strada sterrata che da Resina conduceva al vulcano, installato un nuovo sistema di cavi e le vetture vennero sostituite con nuove vetture, prive della copertura laterale, che potevano trasportare fino a 10 passeggeri più il conducente. Le vetture conservarono i nomi originali, *Etna* e *Vesuvio*.

La Thomas Cook aprì, quindi, una sede a Napoli, in Via Chiatamone n.4 (nei pressi della Galleria Vittoria), da cui partivano le diligenze per il Vesuvio, alle 7 del mattino in estate, ed alle 9 del mattino in inverno (così come recita il box riportato in un "biglietto postale" dell'agenzia londinese).

La tappa a Napoli, con annessa escursione al Vesuvio, venne inserita in tutte le crociere organizzate dalla Cook's, principalmente in quelle transoceaniche.
Nelle locandine, pubblicità e libretti turistici dell'epoca si riscontra chiaramente come l'escursione al Vesuvio fosse quasi una tappa obbligata per i turisti.

Per quanto la Funicolare risultasse estremamente comoda per affrontare l'ascesa al Vesuvio, permaneva il problema del raggiungimento della Stazione Inferiore: 4 ore di carrozza da Napoli su strade sterrate erano comunque estenuanti. Per tale ragione, John Mason Cook pensò più di una volta alla realizzazione di una ferrovia per condurre i turisti sino alla Funicolare.

Biglietto postale della Thomas Cook & Son, intestato "Funicolare Vesuviana" al verso, da Napoli 3 marzo 1900 a Moll (Belgio), affrancato con 25c. di Umberto I. Timbro di arrivo del 5 maggio. L'organizzazione dell'Agenzia di Cook provvedeva a vendere anche cartoline ricordo, libretti turistici e merchandising.

(THOS. COOK & SON) **FERROVIA E FUNICOLARE VESUVIANA**
(Orario provvisorio)

Dis Km	STAZIONI	3	13 ✻ facolt	15 ✦ facolt	41	STAZIONI	28	
»	**Pugliano** Cook .....*p.*	7 10	10 5	10 40	18 15	**Cratere** (*Stradetta*) *p.*	15✦58	...
2.4	San Vito (*facoltativa*)	7 16	10 11	10 46	18 21	**Funicolare** Superiore	16✦ 6	...
4.2	Centrale (*deposito*) ...	7 22	10 17	10 52	18 27	» » Inferiore.	16✦14	...
5.8	**Eremo** ♀ .....*a.*	7✦39	10 34	11 9	18✦44	**Eremo** ♀ .....*a.*	16✦25	...
	(Hôtel Restaurant) *p*	7✦40	10 35	11 10	...	(Hôtel Restaurant) *p.*	17✦40	...
8.2	**Funicolare** Inferiore .	7✦52	10 47	11 22	...	Centrale (*deposito*) ...	17 53	...
9 »	» » Superiore.	8✦ »	10 55	11 30	...	San Vito (*facoltativa*)	17 59	...
9.5	**Cratere** (*Stradetta*) *a.*	8✦10	11 5	11 40	...	**Pugliano** Cook .....*a.*	18 5	...

✦ Facoltativi.

✦ I treni ✦ possono sostituirsi ai treni ✻ per comodità dei viaggiatori. Si effettuano inoltre facoltativi o speciali dietro accordi con l'Ufficio Cook in Napoli, Galleria Vittoria, o con la Direzione in Resina (Pugliano).

In centro: orario della Ferrovia e della Funicolare Vesuviana (Indicatore Generale F.lli Pozzo, Luglio 1919, pag.61)

A sinistra: Thomas Cook fu uno dei pionieri dell'industria turistica dal 1840 a fine secolo. Organizzava gite e offriva pacchetti di viaggio per l'Europa e il Medio Oriente.

I primi progetti prevedevano una linea sopraelevata, in partenza da Napoli, a scartamento standard con locomotive a vapore, ad eccezione di un tratto a forte pendenza di 7 km, all'incirca a metà del tragitto, che sarebbe stato superato con cremagliera *Abt*. Cook dovette però abbandonare tale progetto a causa del suo costo elevato (quattro milioni di franchi svizzeri).
Più tardi, il progetto venne ripreso grazie all'interessamento degli ingegneri svizzeri Strub e Morgenthaler, i quali proposero un tragitto ridotto (anziché partire da Napoli, si poteva costruire una diramazione della Circumvesuviana dalla stazione di Pugliano, riducendo così il tratto da costruire a 8 km) ed una linea a scartamento ridotto con locomotive elettriche anziché a vapore: in tal modo, il tratto a cremagliera si riduceva a 1.5 km circa.
Considerando, infine, che la cremagliera *Strub* era più economica della *Abt*, il costo complessivo si ridusse a meno di un terzo rispetto al precedente progetto.
Il progetto fu quindi approvato, finanziato da Cook e finalmente inaugurato il 28 settembre 1903: nasceva così la *Ferrovia Elettrica del Vesuvio*.