

Ferrovia Napoli-Portici

La convenzione per la sua costruzione venne firmata nel 1836; con essa si concedeva all'ingegner Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie, la concessione per la costruzione in quattro anni di una linea ferroviaria da Napoli a Nocera Inferiore con un ramo per Castellammare che si sarebbe staccato all'altezza di Torre Annunziata. L'anno seguente venne costituita a Parigi una Società per la costruzione e la gestione della ferrovia.

Alle ore 10 del 3 ottobre del 1839, alla presenza del re Ferdinando II di Borbone e delle più alte cariche del Regno vi fu la partenza del primo treno composto da una locomotiva a vapore di costruzione inglese Longridge e da otto vagoni. Il percorso venne compiuto in nove minuti e mezzo tra ali di gente stupita e festante. La locomotiva che trainava il treno era stata battezzata "Vesuvio".



Il primo viaggio trasportò 258 passeggeri. Nei successivi quaranta giorni ben 85.759 passeggeri usufruirono della ferrovia. Il pittore di corte Salvatore Fergola immortalò gli avvenimenti nei suoi celebri dipinti.



L'inaugurazione della Ferrovia Napoli-Portici, di Salvatore Fergola

La linea era solo parte di un progetto più vasto: il 1° agosto 1842 veniva infatti inaugurato il tronco successivo fino a Castellammare e due anni dopo, nel 1844, la diramazione per Pompei, Angri, Pagani e Nocera Inferiore. Nel 1846 il Bayard otteneva la concessione anche per il prolungamento su San Severino e Avellino.

Illustri ospiti provarono la nuova realizzazione tra cui il Papa Pio IX che l'8 settembre 1849 salì per la prima volta a Napoli su di un treno insieme al Re di Napoli Ferdinando. Il convoglio reale fu condotto personalmente dall'ingegnere Bayard. Pio IX scese entusiasta dal treno esprimendo ai presenti la volontà di realizzare anche nello Stato Pontificio delle opere ferroviarie.

Il progetto, le locomotive e il materiale rotabile

Data la novità del mezzo ferroviario, per la realizzazione fu necessario rivolgersi all'industria straniera: la progettazione era francese, le locomotive, giunsero dall'Inghilterra ed erano costruite sul modello delle prime progettate da George e Robert Stephenson, il resto dei materiali rotabili invece era stato costruito in Italia (Il ferro delle rotaie proveniva dalle miniere della Vallata dello Stilaro e fu lavorato nel Polo siderurgico di Mongiana), in Calabria.

La locomotiva che trainò il treno inaugurale, la "Vesuvio", era di fabbricazione inglese, costruita dalla Longridge e Co. di Newcastle pesava 13 tonnellate e sviluppava una potenza di 65 CV alla velocità di 50 km/ora. La caldaia era fasciata da liste di legno pregiato tenute insieme da quattro cerchiature in ottone. Il tender a due assi trasportava sia l'acqua che il carbone. La gemella Longridge aveva poco prima effettuato il treno staffetta.

Nel 1939 nella ricorrenza del Centenario venne ricostruito integralmente il convoglio inaugurale e dato che non esistevano più i piani progettuali con le misure la locomotiva venne ricostruita secondo il progetto della Bayard, anch'essa Longridge e solo leggermente differente.