




IL MUSEO
NAZIONALE
FERROVIARIO
DI PIETRARSA
GUIDA PER IL VISITATORE



IL MUSEO
NAZIONALE
FERROVIARIO
DI PIETRARSA

GUIDA PER IL VISITATORE





*In copertina:
panoramica del
Padiglione A
(ex reparto montaggio)*

*Alle pagine 4-5:
Padiglione A
(ex reparto montaggio).
Allineate lungo le pareti,
le locomotive a vapore
del museo*

EDIZIONI **LA FRECCIA**

© Ferrovie dello Stato Italiane SpA
Tutti i diritti riservati. Nessuna parte del
supplemento può essere riprodotta, rielaborata
o diffusa senza il consenso espresso dell'editore.

EDITORE



Direzione Centrale Brand Strategy e Comunicazione
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
www.fsitaliane.it - lafreccia@fsitaliane.it
DIRETTORE RESPONSABILE Marco Mancini
PROGETTO EDITORIALE Claudia Frattini
CAPO REDATTORE Claudia Frattini
COORDINAMENTO EDITORIALE Francesca Ventre
ASSISTENTE EDITORIALE Luca Mattei
REALIZZAZIONE E PROGETTO GRAFICO Giovanna Di Napoli
COORDINAMENTO CREATIVO Giovanna Di Napoli
PHOTO EDITING Michele Pittalis, Antonio Stanga, Vincenzo Tafuri
IN REDAZIONE Gaspare Baglio, Serena Berardi, Silvia Del Vecchio,
Sandra Gesualdi, Michela Gentili, Cecilia Morrigo
HANNO COLLABORATO Antonella Caporaso, Laura D'Alessandro,
Ilaria Perrotta



Fondazione FS Italiane
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
www.fondazionefs.it
DIRETTORE Luigi Cantamessa
ASSISTENTE EDITORIALE Ernesto Petrucci
SELEZIONE FOTOGRAFICA Antonio Stanga,
Donato Zaccagnino
FOTO Archivio Fondazione FS Italiane

STAMPA



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)
Tel. 081/8906734 - info@graficanappa.com



MISTO

Carta da fonti gestite in maniera responsabile
Paper from responsible sources

FSC® C019770



SOMMARIO

- 09** BENVENUTI
- 11** UN LUOGO INCANTATO
- 15** L'ANTICO OPIFICIO BORBONICO
- 19** VIAGGIO NEL TEMPO
- 35** NON SOLO TRENI
- 39** NOVITÀ E RESTAURI
- 42** ALLA SCOPERTA DEI TESORI
DI PIETRARSA
- 45** I TRENI STORICI
- 49** COME ARRIVARE
- 53** TIMELINE



333 026

BENVENUTI A PIETRARSA

FONDAZIONE



ITALIANE

Gentile visitatore,

il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa è il luogo fondante della storia ferroviaria italiana perché sorge in prossimità di Portici, punto di arrivo della prima ferrovia costruita in Italia (ottobre 1839). I suoi edifici sono i resti di un'edilizia industriale prestigiosa, una vera gloria dell'allora Regno delle Due Sicilie: le antiche officine borboniche di Pietrarsa (1840). Entrare in questo luogo significa vivere una sorta di ripresa storica che ci riconduce indietro nel tempo nel mondo dell'officina meccanica ottocentesca con i suoi odori, i clamori, la confusione e i volti anneriti di operai, calderai, fabbri, garzoni. Le possenti macchine a vapore, nere e lucide, con i loro meccanismi oliati, ci parlano di un tempo in cui l'industria irruppe mutando irreversibilmente la vita, i ritmi e l'universo mentale delle persone. Superando, con l'imponenza delle sue creazioni, la fantasia umana e affermando il predominio della macchina. Compito di un museo è anche quello di emozionare, sollecitare la fantasia. E gli oggetti, le macchine, le architetture di Pietrarsa, con la forza della loro origine storicamente concreta, consentono al visitatore di misurarsi "dal vero", come in un plastico in scala reale, con la narrazione storica del percorso museale. Ai nostri ospiti, ai nostri amici, a tutti gli appassionati di storia ferroviaria che ci onorano con la loro presenza, consentendo a questo luogo di rivivere ogni giorno la sua affascinante storia, auguriamo una buona visita, certi che l'esperienza vissuta li arricchirà, resterà nel loro immaginario e nei loro cuori e dimostrerà a tanti viaggiatori e pendolari quanto ardimento, quanta tecnologia, quanto impegno umano si nascondono, ancora oggi, dietro la corsa di un treno.

*Locomotiva elettrica
trifase E 333.026
esposta nel Padiglione A
(ex reparto montaggio)*

FONDAZIONE



ITALIANE

UN LUOGO INCANTATO

Una grande piazza si affaccia sul mare. Di fronte, la linea che separa il cobalto dell'acqua dal celeste luminoso del cielo si anima a delineare il profilo languido dell'isola di Capri. A destra, le sagome di Ischia e Procida sembrano, per un effetto bugiardo della prospettiva, contigue al promontorio di Posillipo, che delimita a settentrione la curva solare del Golfo di Napoli. Smarrito al cospetto della magnificenza dello scenario, il visitatore apprezza con un solo colpo d'occhio la città abbarbicata sulle pendici che digradano verso l'acqua, il lungomare di via Caracciolo, il porto. Basta fare qualche passo avanti e portarsi al centro del piazzale perché, dalla parte opposta, oltre il padiglione che sulla sinistra nasconde il panorama, si scorga l'alta costa della penisola sorrentina tuffarsi nel mare. Voltandosi in direzione dell'entroterra, il maestoso sveltare del Vesuvio domina sul Golfo. Arrivati a Pietrarsa, è impossibile non venire soggiogati da questo miracolo di luci e colori. Varcata la soglia dell'ex Reale opificio meccanico pirotecnico e per le locomotive, voluto nel 1840 da Ferdinando II di Borbone, il visitatore si trova al centro di una scena imponente, che ha per quinte i corpi di fabbrica delle antiche officine, ora trasformate in Museo Nazionale Ferroviario, e per fondale l'aerea vastità di uno dei più bei paesaggi marini del mondo. Oltre che preziosa testimonianza di più di un secolo e mezzo di storia ferroviaria, Pietrarsa si rivela sin dalla prima impressione un luogo ricco di uno straordinario potere suggestivo. Fascino tanto evidente che, visitando l'opificio nel 1845, lo zar Nicola I rimase a tal punto ammirato da chiedere a un ingegnere che faceva parte del suo seguito di rilevare la pianta dello stabilimento per riprodurla identica nel nuovo complesso industriale di Kronstadt in Russia.

*Vista panoramica
dalla scogliera che
separa il complesso
museale dal mare*

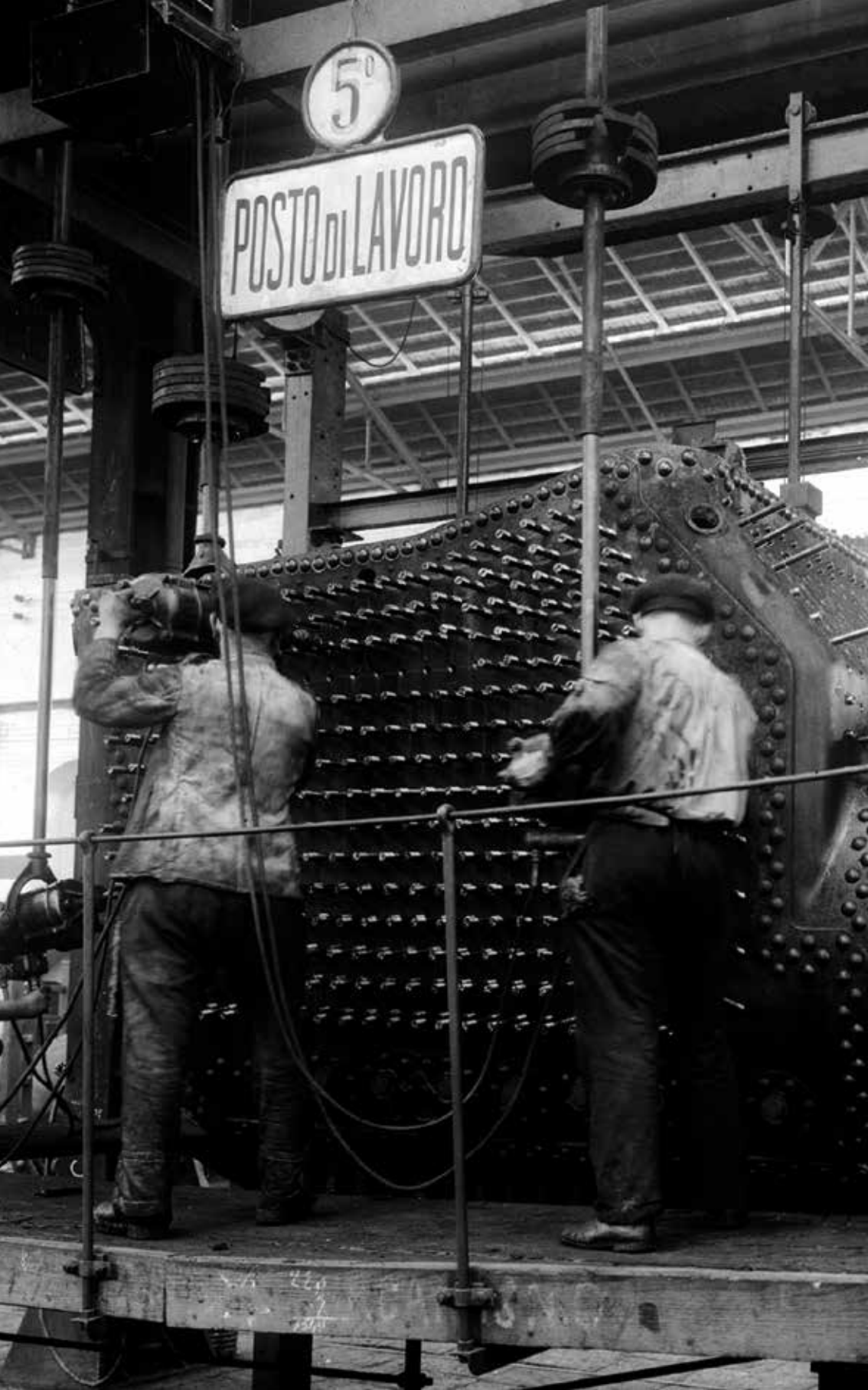
*Panoramica aerea
dell'intero complesso
museale*





5°

POSTO DI LAVORO



L'ANTICO OPIFICIO BORBONICO

DA OFFICINA A MUSEO

In questo luogo è nata la storia delle ferrovie italiane. Il 3 ottobre 1839 nel Regno delle Due Sicilie veniva inaugurata la prima strada ferrata d'Italia. Era lunga 7.411 metri e congiungeva Napoli a Portici, sulla stessa direttrice della linea Napoli-Salerno, che oggi costeggia l'area del Museo. Il tragitto fu percorso in 11 minuti da due convogli progettati dall'ingegnere Armand Bayard de la Vingtrie, su prototipo dell'inglese George Stephenson. L'anno dopo veniva emanato il Decreto Reale per l'acquisto di una prima parte del terreno su cui sarebbe sorto il complesso di Pietrarsa, in una località in cui in epoca napoleonica era di stanza una batteria da costa, a difesa della rada di Napoli. L'obiettivo di Ferdinando II era ambizioso: affrancare il suo regno dalla supremazia tecnologica di Inghilterra e Francia. Nel 1842 veniva costruito il primo edificio del complesso. L'anno successivo un rescritto reale destinava l'officina, inizialmente vocata alla produzione di materiale meccanico e pirotecnico per le necessità della marina e della guerra, alla costruzione e alla riparazione di locomotive e vagoni ferroviari. Le prime vaporiere - l'Impavido e l'Aligero, di produzione inglese - facevano il loro ingresso a Pietrarsa nel giugno del 1844, per essere completamente smontate e revisionate in tutte le loro parti. L'anno dopo veniva avviata la produzione della prima serie di sette locomotive, sul modello della Veloce che era stata acquistata anch'essa in Inghilterra nel 1843. La prima locomotiva di produzione italiana consegnata alle Regie Strade Ferrate portava il nome dello stabilimento: Pietrarsa.

La struttura delle officine venne completata nel 1853. Si trattava del primo complesso industriale italiano, precedente di 44 anni la fondazione della Breda e di 57 quella della Fiat. Vi lavoravano 619 operai, una ventina di soldati e 40 detenuti.

*Officina Grandi
Riparazioni Locomotive
(OGR) di Pietrarsa.
Operai al lavoro sui tubi
bollitori (anni '40)*

Con l'Unità d'Italia Pietrarsa passò in gestione al Governo italiano. La produzione dello stabilimento era molto ampia: rotaie, locomotive, macchine a vapore, proiettili. Si effettuavano, inoltre, riparazioni ferroviarie e navali e si costruivano macchine e attrezzature per altri opifici. Per avere nozione del valore dello stabilimento e delle sue possibilità di sviluppo, il Governo affidò all'ingegnere Sebastiano Grandis, ispettore delle Ferrovie, l'incarico di studiare una soluzione per la gestione delle officine. La decisione fu quella di dare lo stabilimento in appalto alla ditta privata Bozza, dietro pagamento di un canone annuo. La nuova gestione adottò da subito una spregiudicata politica di licenziamenti e aumentò, da dieci a 11, le ore di lavoro in estate. La reazione dei lavoratori non si fece attendere: il 6 agosto 1863 gli operai si riunirono sul piazzale delle officine, rivendicando un miglior trattamento. Per tutta risposta, Bozza invocò l'intervento della forza pubblica e a Pietrarsa arrivarono i Bersaglieri che caricarono le maestranze, uccidendo sette persone e ferendone una ventina. A seguito di queste vicende Bozza abbandonò la gestione delle officine che furono affidate in concessione alla Società Nazionale di Industrie Meccaniche, formata da imprenditori napoletani, che riuscì a risollevare le sorti dell'opificio, riportando grandi successi anche internazionali. Con la stipula delle Convenzioni ferroviarie, nell'aprile del 1885, la rete ferroviaria italiana venne data in concessione a tre società: la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo e la Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia. La gestione di Pietrarsa fu affidata alla Rete Mediterranea, che si fece carico della costruzione della caldareria e di due nuove sale di montaggio e istituì una scuola di formazione per maestranze specializzate. Nel luglio del 1905 le tre reti vennero unificate e la gestione delle strade ferrate italiane passò direttamente allo Stato. Da quel momento, sino agli anni '30, a Pietrarsa si susseguirono interventi di ristrutturazione e riorganizzazione per potenziare il rendimento delle officine e adeguarlo alle nuove esigenze. Dopo la Seconda guerra mondiale la definitiva affermazione della trazione diesel ed elettrica relegò l'uso delle vaporiere al solo traffico merci e ai servizi sussidiari.

Il declino del vapore segnava anche quello delle officine di Pietrarsa.

*Reparto montaggio.
Lavori di restauro per
la realizzazione del
Museo Nazionale
Ferroviario (1980)*



La riconversione dell'impianto alle nuove tecnologie sarebbe stata troppo costosa, per cui le attrezzature non vennero più rinnovate e lo stabilimento rimase esclusivamente adibito alla grande riparazione dei pochi rotabili a vapore rimasti in circolazione. Nel novembre 1975 le officine furono ufficialmente chiuse e, un mese dopo, l'ultima locomotiva di cui era stata effettuata la grande riparazione a Pietrarsa lasciava lo stabilimento. Nel 1977 la proposta di trasformare le vecchie officine di Pietrarsa in Museo ferroviario veniva sottoposta al Consiglio d'Amministrazione delle FS, che esprimeva parere positivo. I lavori per l'adeguamento della struttura alla nuova destinazione venivano iniziati nel 1980 e il 7 ottobre 1989, in occasione del 150° anniversario della Napoli-Portici, il Museo veniva aperto al pubblico.





FERDINANDO II
PER ANTICHISSIMO DIRITTO
PER TUTTI QUEI SECOLI
QUESTI REGNI DI SICILIA
E SARDEGNA
DELLA CRISTIANITÀ CATHOLICA
CASA DEL RE
QUESTI REGNI DI SICILIA
E SARDEGNA
TRONCO DI MONARCHIA
MCCCIII



VIAGGIO NEL TEMPO

TRENI E ARCHITETTURE

Ci sono tanti approcci possibili a Pietrarsa. Il più immediato - l'abbiamo visto - è quello paesaggistico: anche il visitatore che non fosse particolarmente interessato ai treni e al percorso storico ricostruito nel Museo non potrà restare indifferente alla bellezza del luogo. Ovviamente la principale chiave di lettura è quella della storia ferroviaria, ma a Pietrarsa si può andare anche per trovare le testimonianze autentiche di un'evoluzione tecnologica che, in 150 anni, ha portato dalle mastodontiche macchine a vapore ai treni superveloci dell'Alta Velocità. Non meno interessante, d'altronde, è l'aspetto architettonico del complesso: Pietrarsa è anche e soprattutto un esempio pregevolissimo di archeologia industriale, espressione di un'epoca in cui l'architettura non rinunciava ai canoni estetici e a raffinatezze artigianali nemmeno nella realizzazione di installazioni produttive.

A chi oggi visiti il Museo consigliamo una piccola trasgressione dal percorso stabilito per il pubblico. Meglio non soffermarsi subito nel primo padiglione, quello che entrando si trova sulla sinistra, ma innanzitutto godere la bellezza del grande piazzale, con al centro il **giardino mediterraneo** **2**, ricco di essenze rappresentative della flora delle nostre coste, e l'anfiteatro recentemente ristrutturato. Quindi una fuga lungo il viale al termine del quale torreggia la **statua di Ferdinando II** **4**, ritratto nell'atto di ordinare la costruzione del complesso di Pietrarsa. Si tratta di una delle più grandi statue di ghisa mai realizzate in Italia. È un colosso alto quattro metri e mezzo, che poggia su un piedistallo di circa tre metri e pesa sette tonnellate. Il modello venne realizzato dallo scultore napoletano Pasquale Ricca e la statua venne fusa, nel maggio 1852, proprio nelle officine di Pietrarsa.

*Statua in ghisa di
Re Ferdinando II di
Borbone nell'atto di
indicare il luogo dove
costruire le prime
officine ferroviarie*

Dopo la caduta del regno borbonico le truppe piemontesi che transitavano lungo la linea ferroviaria si divertivano a prenderla a fucilate e, per evitarne la distruzione, la statua venne rimossa e collocata all'interno di uno degli edifici dell'officina. Fu ricollocata sul suo basamento solo agli inizi del '900, per volontà di Umberto I di Savoia.

Voltando le spalle alla statua di Ferdinando II, lungo il viale sulla sinistra si accede alle **vecchie fucine e al centro molle e tubi bollitori** **D**, dove si incontrano i primi rotabili. Cinque locomotori diesel, due da treno e tre da manovra, fra i quali la cosiddetta "piattina" o "sogliolone" (**207.020**), di insolita foggia verticale, costruita nel 1935. Adatta a limitate manovre di carri singoli, aveva il vantaggio di consentire che le operazioni fossero svolte da un solo manovratore.

*Padiglione D
(ex reparto fucine).
Panoramica
dell'esposizione di
locomotive diesel*





*Padiglione G
(ex reparto tornerie).
Il plastico Trecentotreni
nell'edificio, noto anche
come Cattedrale per la
maestosità dei suoi archi
a sesto acuto*

Proseguendo si incontra la **Sala cinema E** dotata di numerosi posti a sedere e recentemente attrezzata con moderni impianti per la riproduzione di video e film storici.

Nel successivo **Padiglione F** sono conservate alcune delle macchine utilizzate a Pietrarsa per la costruzione delle locomotive: un'alesatrice verticale doppia per la lavorazione delle bielle, una grande calandra usata per dare forma alle lamiere delle caldaie, e due magli, il più grande dei quali, da due tonnellate, risalente al 1860.

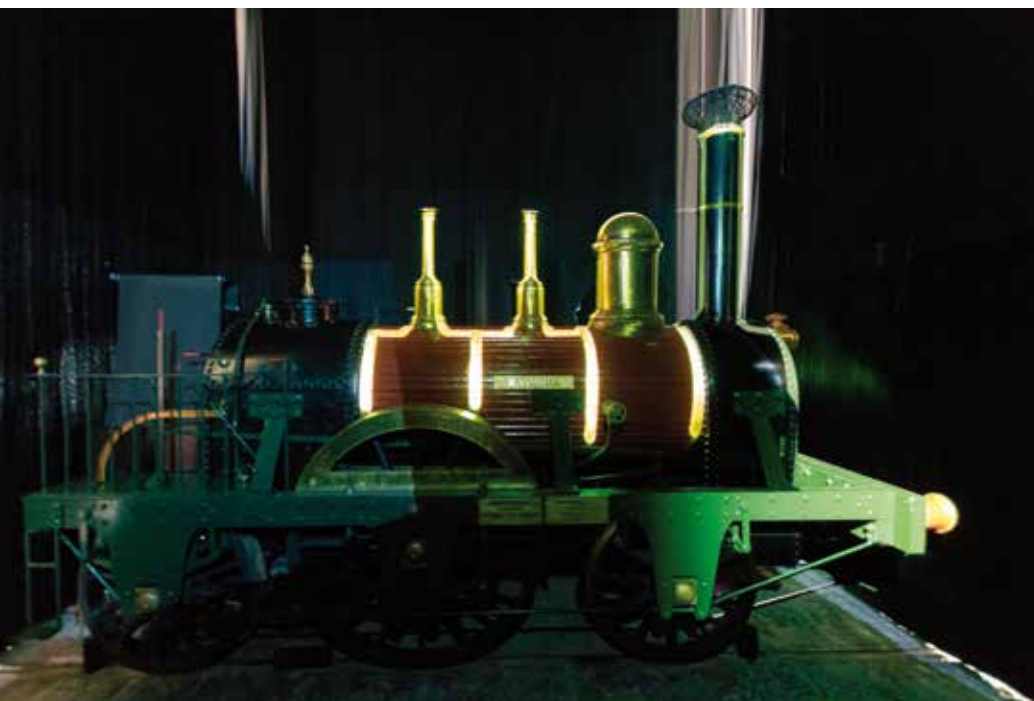
Uscendo si può completare questo primo approccio agli ambienti industriali di Pietrarsa visitando il **Padiglione tornerie G**, un ambiente a cui si accede a ritroso dal lungo viale prima di ritrovarsi di nuovo all'ingresso del Museo. Qui lo spazio è maestoso tanto da essere stato ribattezzato dagli operai la **Cattedrale** per la bellissima fuga di archi ogivali che ne sostiene il

tetto e che, effettivamente, conferisce agli interni la solennità di una chiesa gotica. Vi sono collocati arredi di stazione di sorprendente fattura artigianale e modelli a grande scala di stazioni e treni. Qui è posto anche il grande plastico **Trecentotreni**, lungo 18 metri e largo più di due, che costituisce una vera attrazione per i bambini che visitano il Museo. Al centro delle due navate, magnificamente illuminate dai finestroni laterali, la prima **motrice verticale a vapore** costruita nel 1846. Di questa macchina dai lunghi leveraggi - il cui pletorico congegno sembra uscito dalla fantasia bislacca di un Archimede pitagorico - colpisce il basamento in stile neoclassico: un tempio greco consacrato al culto della tecnologia a vapore.

Tornati all'aperto, il nostro viaggio potrà riprendere secondo il percorso stabilito per il pubblico, che si trasforma ora in una vera e propria full immersion nella storia ferroviaria. Attraversando il piazzale principale, di fronte all'entrata del Museo, è situato il grande **Padiglione montaggio** **A**, uno spazio dedicato all'esposizione delle più importanti locomotive a vapore delle FS. Il **Salone delle vaporiere** in cui ci apprestiamo a entrare è sicuramente l'ambiente più grande ed emozionante del Museo. L'interno colpisce, innanzitutto, per le sue proporzioni imponenti. Quando l'opificio era ancora in funzione, qui dentro venivano montate e smontate le locomotive. La struttura è bellissima, sostenuta da plinti di ferro, con tetto a capriate metalliche. Le locomotive sono disposte su due fronti contrapposti che lasciano al centro un ampio spazio libero, spesso utilizzato per l'ambientazione di manifestazioni, come sfilate di moda o spettacoli teatrali, che si avvalgono così di una scenografia davvero unica. Le vaporiere incombono sul visitatore come giganteschi dinosauri di ghisa in letargo. Percorrendo il corridoio centrale, ci si aspetta che da un momento all'altro debbano risvegliarsi dal sonno in cui le ha relegate il trascorrere inesorabile del tempo. Involontariamente, viene da tendere l'orecchio per cogliere il sommesso pulsare dei cuori metallici di questi giganti addormentati. Ammirandoli, pare imminente che torni a manifestarsi il cupo gorgoglio delle caldaie, che dall'intrico di bielle e ingranaggi si levi uno sbuffo di vapore e di nuovo risuoni, alto, il fischio di queste macchine portentose.

*Interni del Padiglione A
(ex reparto montaggio)*





Ma loro - le regine dell'epoca eroica della ferrovia - restano chiuse in un austero mutismo, sdegnando il presente perché ancora assorto nel ricordo di quando, ansando sui binari, guidavano le avanguardie di quel progresso tecnologico che le ha poi scavalcate e dimenticate dietro di sé. All'ingresso troviamo subito uno dei pezzi più famosi, la riproduzione della locomotiva Bayard, gemella della Vesuvio che il 3 ottobre del 1839 trainò il convoglio inaugurale della Napoli-Portici. Il modello, funzionante, fu realizzato nel 1939 in occasione del centenario della prima ferrovia italiana. Alla locomotiva sono attaccate alcune carrozze ricostruite su disegni d'epoca. Mentre sosta di fronte a questo convoglio storico, il visitatore è condotto in uno spettacolare viaggio nella storia grazie a un allestimento multimediale in realtà aumentata che consente una suggestiva immersione tridimensionale nell'epoca della prima ferrovia Napoli-Portici. La derivazione diretta di questo treno dalle vecchie diligence, che viaggiavano sulle strade maestre all'inizio del secolo scorso, è evidente. La carrozza reale, con la sua tappezzeria di velluto e le rifiniture dorate, potrebbe essere tranquillamente staccata

Filmato multimediale in realtà aumentata, sulla storia delle ferrovie italiane, proiettato sulla riproduzione della locomotiva Bayard



Dettaglio della riproduzione della locomotiva Bayard

dalla piccola locomotiva e dal tender, per essere trainata da un tiro a sei di cavalli. All'esterno della carrozza ci sono i sedili per il personale viaggiante, collocati esattamente nella stessa posizione di quelli dei lacchè a bordo delle vetture nobiliari. La carrozza di terza classe è aperta. I passeggeri, che sedevano su panche di legno, erano protetti solo da una tettoia e da tendine laterali.

Le parti che compongono la piccola locomotiva Bayard sono facilmente individuabili per le diverse colorazioni: il forno, la camera a fumo, i cilindri e il fumaio in nero; la caldaia rivestita di doghe di legno rosse; le valvole di sicurezza e il duomo di ottone. Anche il macchinista, il fuochista e lo scaldatore viaggiavano allo scoperto. In coda al convoglio c'è la carrozza bagagliaio.

A Portici Ferdinando II aveva una riserva di caccia e questa carrozza serviva anche e soprattutto per accogliere le mute di cani che accompagnavano il sovrano nelle sue battute. Sul tetto sedevano i frenatori, con l'incarico di arrestare il treno mediante una manovella che azionava delle ganasce sulle ruote.

Le altre locomotive sono disposte secondo un criterio cronologico.



Si parte dalla **290**, il cui prototipo risale al 1889. Sul davanti, dalla porta aperta della camera a fumo, si vede la testa del fascio tubolare che pare una sorta di gigantesco alveare. Seguono alcune locomotender, oltre le quali risalta la sagoma della **477**, mastodontica locomotiva fabbricata a Praga, passata in servizio alle FS dopo la Prima guerra mondiale. Caratteristica di questo modello è la diversa dimensione dei cilindri motori, uno per l'alta pressione e l'altro per la bassa, concepiti per sfruttare al massimo l'energia prodotta dal vapore. Ma i pezzi notevoli sono molti e qui ci limiteremo a citare la **680.037** che, nel 1907, stabilì un primato raggiungendo con un treno di 210 tonnellate la velocità di 118 km/h, e la **625**, soprannominata dai ferrovieri la **Signorina**, per le sue forme aggraziate. Sul fronte opposto sono allineati anche quattro locomotori elettrici, impiegati soprattutto sulle linee di valico del nord Italia, a partire dagli inizi del secolo. I motori venivano alimentati da **corrente trifase**, come si vede dal pantografo sdoppiato (la terza fase era invece condotta dalle rotaie). Le Ferrovie Italiane furono pioniere di questo tipo di trazione: la prima linea aerea trifase a tremila volt del mondo venne, infatti, attivata tra Monza e Sondrio nel luglio del 1901.

*Carrozza postale
Ucrx 2.007 delle
Regie Poste conservata
nel Padiglione B-C
(ex reparto caldarerie
e forni)*



Usciti di nuovo sul piazzale esterno, dopo aver costeggiato a ritroso il bel giardino mediterraneo e ammirato ancora una volta il magnifico paesaggio, conviene tornare nei pressi della statua di Ferdinando II, dove si trova un bell'esemplare di **antica pensilina ferroviaria** proveniente dalla stazione di Fiorenzuola d'Arda.

Da questo punto si può accedere al **Padiglione caldarerie e forni B**, un tempo adibito alla produzione delle caldaie, dove sono esposte carrozze e locomotori storici. La prima che si incontra è una **carrozza di epoca sabauda (Ucry 2.007)**, un vero e proprio ufficio postale su rotaie con tanto di buca per l'impostazione delle lettere. In un'epoca in cui il servizio postale non disponeva ancora di una rete di uffici distribuiti capillarmente sul territorio, il treno postale arrivava nelle stazioni e, in questa carrozza, i cittadini potevano usufruire di tutti i servizi essenziali, come vaglia o raccomandate. Accanto trova posto un'altra carrozza speciale, **una cellulare del 1913 per il trasporto dei detenuti (K 48.116)**. Il vagone è suddiviso in cellette indipendenti di circa 60 cm di larghezza, che all'esterno sono individuabili dai lucernari e dalle prese d'aria. Sia questa carrozza che la prece-

dente sono dotate all'esterno di mancorrenti in ottone e predellini laterali che corrono per tutta la lunghezza del vagone. Per ragioni di sicurezza, infatti, queste vetture speciali non erano accessibili nemmeno al personale viaggiante del treno che per espletare le proprie attività a bordo del convoglio doveva passare all'esterno di questi vagoni aggrappandosi ai mancorrenti, anche con il treno in corsa. Per controllare i biglietti dei viaggiatori i ferrovieri erano insomma obbligati ad acrobazie degne dei film di James Bond.

Ricca di suggestioni e ricordi è anche la carrozza del cosiddetto treno **Centoporte** (Abz 66546). Si trattava di un convoglio dotato di sportelli multipli che consentivano ai viaggiatori di accedere direttamente al loro posto. Una bella comodità per gli utenti, ma una vera e propria maledizione per il capotreno che, prima di ogni partenza, doveva verificare che tutti gli accessi fossero stati chiusi. La carrozza esposta è stata ricostruita nel 1935 su telaio e cassa di legno del 1907 e gli arredi interni hanno l'aspetto di un treno da film western.

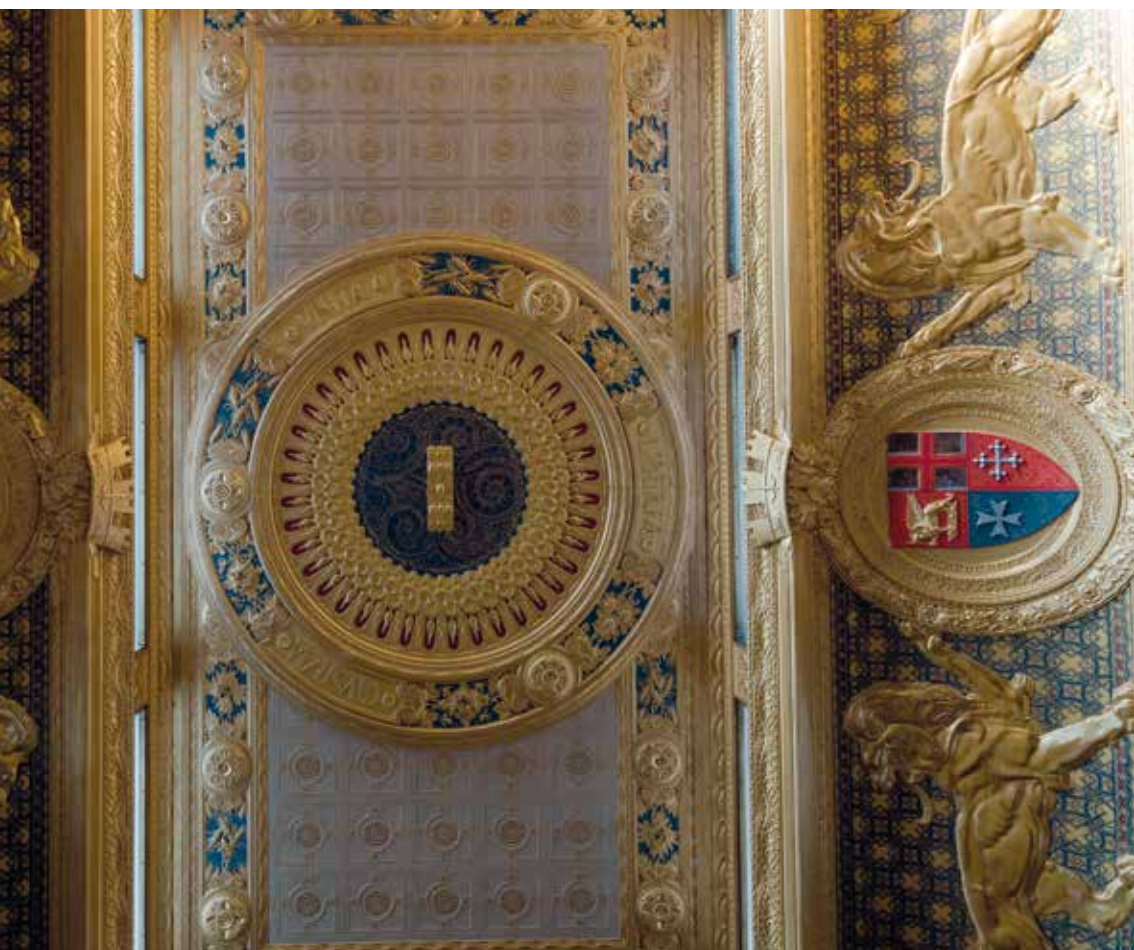
Il vero gioiello di questo padiglione è la **carrozza Salone del Treno Reale**, poi passato alla Presidenza della Repubblica, costruito dalla Fiat per la famiglia reale. Il treno fu realizzato per il matrimonio del Principe Umberto di Savoia, erede al trono d'Italia, con Maria José del Belgio. Il 10 gennaio 1930 il treno di cui questa carrozza faceva parte lasciava la stazione di Roma Trastevere, per andare a prendere la famiglia reale belga e condurla in Italia alla solenne celebrazione delle nozze. Il soffitto è decorato in oro zecchino, con plafoniere in cristallo di Murano, e poggia su un fascione lungo il quale sono riprodotti gli stemmi delle principali città italiane. La tappezzeria è di velluto damascato e tutta la boiserie è in legno di ciliegio. Al centro, un tavolo di mogano della lunghezza di otto metri, realizzato in un solo pezzo. Vi potevano sedere ben 26 commensali. Maniglie e griglie di copertura dei caloriferi sono in bronzo finemente cesellato. Vicini al salone più grande ci sono i due salottini con tutti i comfort, riservati al re e alla regina. Per ammirare gli interni, illuminandoli, i visitatori possono utilizzare il pulsante che si trova sul pilastro adiacente alla carrozza. Il convoglio era attrezzato per avere un'autonomia in linea di tre mesi e comprendeva una

Particolare del soffitto della carrozza Salone S10 del Treno Presidenziale, ex Treno Reale, nel Padiglione B-C (ex reparto caldarerie e forni)



vettura in cui erano custoditi tutti i pezzi di ricambio necessari per l'immediata riparazione del treno. Con l'avvento della Repubblica dalle carrozze vennero tolte le insegne del fascio e delle case reali sabauda e belga, sostituite dagli stemmi delle quattro Repubbliche Marinare. Nel 1989 la carrozza n. 10 del convoglio è stata donata al Museo di Pietrarsa dal Presidente della Repubblica, Francesco Cossiga.

Procedendo all'interno del padiglione si incontrano le vecchie **Littorine**. Colpisce - soprattutto nell'esemplare appartenente alla prima serie - la linea della carrozzeria, che ricorda più quella di un autobus che quella di un treno, con tanto di parafranghi







*I preziosi interni della
carozza S10*



E444 001

*Interno Padiglione B-C
(ex reparto caldarerie e
forni). Sulla destra la
locomotiva elettrica
E 444.001 Tartaruga*

bombati sulle ruote. Della seconda generazione di questi treni si racconta un aneddoto che sconfinava nella leggenda. Pare che, in pieno regime fascista, nel disegnare il prospetto di questo modello, i progettisti della Fiat si fossero ispirati al ritratto del Duce. C'è stato, infatti, chi ha riconosciuto nel profilo tondeggiante, nella disposizione dei parabrezza e nella mascherina anteriore della carrozza automotrice la mascella volitiva del capo del regime. I visitatori possono verificare con i propri occhi.

Poco più avanti una **carrozza a terza rotaia** della **prima metropolitana di Napoli (P623, del 1932)**: in basso è riconoscibile il pattino (ricostruito in legno, ma originariamente in rame) che, strisciando sulla terza rotaia, forniva ai motori i 650 volt necessari al loro funzionamento.

Nel contiguo **Padiglione C** sono collocate alcune **locomotive elettriche a tremila volt cc**, la **E 626**, la **E 326**, la **E 428** e la mitica **E 444 Tartaruga** che, nel 1967 sulla Direttissima Roma-Napoli, raggiunse i 207 Km/h. Nelle teche, in fondo, si trovano poi vari oggetti d'uso comune nelle ferrovie di un tempo: vecchi telefoni, telegrafi a nastro, lanterne, punzonatrici (lontane antenate delle attuali obliterate).



*Padiglione B-C
(ex reparto
caldarerie e forni).
Rimorchiata Ln 55.104
(ex ALB 48 demotorizzata)*



NON SOLO TRENI

PADIGLIONE E

SALA CINEMA: PROIEZIONI DI FOTO E VIDEO

La Sala ha una capienza di 150 posti ed è modernamente attrezzata con impianto di diffusione sonora Dolby-Bose e sistema di riproduzione video ad alta risoluzione ultra-HD.

PADIGLIONE F

ATTREZZATURE

Sono qui conservati alcuni colossali macchinari e utensili delle antiche officine: la calandra, che serviva a piegare le robuste lamiere di ferro; l'alesatrice, con la quale si praticavano i fori alle bielle delle locomotive; due enormi magli, un tempo alimentati a vapore e poi ad aria compressa.

PADIGLIONE G

EX REPARTO TORNERIE

Questo padiglione, l'edificio più antico del complesso, fu costruito nel 1840 ed è noto con l'appellativo di Cattedrale per gli imponenti e magnifici archi a sesto acuto che gli conferiscono un aspetto suggestivo e maestoso. Accoglie numerosi modelli di treni in scala fra cui la **Bayard**, la locomotiva **E 432** a corrente alternata trifase, l'**E 428** a corrente continua tremila volt, dotata di otto motori e con velocità massima di 130 km/h. Poi l'elettromotrice **ALe 880**, costruita nel 1937, caratterizzata dal profilo audacemente aerodinamico della cabina anteriore e dotata, sull'altra estremità, di porta intercomunicante a soffietto che consentiva il passaggio dei viaggiatori tra le vetture rimorchiate;

Uno dei due enormi magli in uso nelle OGR di Pietrarsa, esposto nel Padiglione F

la **D 443**, il cui prototipo fu costruito nel 1966 per essere impiegato su linee non elettrificate in sostituzione delle ormai vetuste locomotive a vapore; la locomotiva **D 245**, diesel-idraulica, adibita alle manovre negli scali in sostituzione delle più antiche locotender. Nel padiglione sono esposti, inoltre, modellini e vari oggetti ferroviari tra i quali il famoso plastico **Trecentotreni**, lungo 18 metri e largo più di due, e le antiche rotaie a doppio fungo, poggianti sui dadi di pietra lavica impiegati sulle antiche ferrovie prima che venissero adottate le più moderne traversine. In mostra anche numerosi oggetti e macchinari provenienti da navi traghetto demolite. Tra gli altri, alcuni modelli di **traghetti della flotta FS**.

Il nostro giro nel Museo di Pietrarsa è ormai compiuto. La sensazione finale che se ne ricava è complessa, vi si mescolano la nostalgia per un'epoca in cui anche le tecnologie più all'avanguardia avevano qualcosa di artigianale che ne umanizzava i prodotti e lo stupore per la bellezza del complesso e delle collezioni che vi sono conservate. L'impressione più forte che rimane al visitatore è quella di avere visto molto di più di una semplice parata di vecchie e gloriose macchine. Pietrarsa sintetizza in modo vivido e immediato le fatiche, gli entusiasmi, i successi e le sconfitte di generazioni e generazioni di ferrovieri, rivelando il segreto di quell'orgoglio professionale che ne fa, da sempre, una categoria speciale di lavoratori. Per più di un secolo il treno è stato il vero e proprio simbolo del progresso, della lotta dell'uomo per affrancarsi dai limiti che gli erano imposti dalla natura. I lavoratori delle Ferrovie erano un élite che già dimorava nel futuro. Oggi, nell'epoca di Internet, dei satelliti e delle comunicazioni superveloci, sono cambiati forse i simboli, ma il treno conserva intatto il suo ruolo essenziale nel sistema globale dei trasporti. E questo avviene, certo, perché in un mondo sempre più interconnesso permane una domanda inesauribile di mobilità, ma anche e soprattutto perché le Ferrovie beneficiano di un patrimonio tecnologico e umano sedimentato in più di un secolo e mezzo di tradizione. In questi nostri giorni dominati dalla tirannia della contemporaneità multimediale, molti sembrano illudersi che il passato non serva più, che sia un mondo di ricordi, una zavorra inutile di cui liberarsi. Per costoro i ricordi non hanno avvenire. Ma la memoria continua ad avere un futuro, perché è proprio dalle nostre radici che traiamo la forza di guardare con positività a quello che ci riserva il domani.

*Padiglione G
(ex reparto tornerie).
Il famoso plastico
Trecentotreni nell'edificio
noto anche come
Cattedrale*





NOVITÀ E RESTAURI

ANFITEATRO E GIARDINI

Tra l'ampio cortile che si estende tra i Padiglioni e il mare è stata realizzata un'area verde che contiene un ampio anfiteatro per l'allestimento di spettacoli e manifestazioni all'aperto. Grazie alla collaborazione con l'orto botanico di Portici e il Museo delle Scienze Agrarie dell'Università Federico II di Napoli, tutta l'area è stata riqualificata allestendo un Giardino del Mediterraneo, caratterizzato da essenze, siepi e arbusti tipici dell'ambiente marino delle nostre coste.

*Panoramica aerea
dell'anfiteatro e del
giardino*



*Piazzale esterno del
museo attraversato dal
vecchio binario in uso
nelle OGR di Pietrarsa*

RESTAURI

A partire dal 2014 la Fondazione FS ha intrapreso un grande progetto di restauro e valorizzazione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa. Gli interventi, terminati nei primi mesi del 2017, hanno interessato le architetture dei Padiglioni ottocenteschi e gli spazi aperti del lungomare e del giardino, incluse la grande statua in ghisa di Ferdinando II e la pensilina dell'antica stazione di Fiorenzuola d'Arda. Gli impianti tecnologici sono stati potenziati e aggiornati, mentre l'adiacente stazione di Pietrarsa-San Giorgio a Cremano è stata oggetto di un importante lavoro di restyling che ha consentito di farne una porta d'ingresso dell'ambiente museale. È stato anche realizzato, attorno alla storica locomotiva Bayard, un primo esperimento innovativo di fruizione museale interattiva mediante l'installazione di un sistema multimediale di realtà aumentata. Il visitatore, così, può rivivere tridimensionalmente atmosfere e sensazioni del lontano passato.

La Fondazione FS ha avviato, inoltre, un progetto organico di recupero e restauro del materiale rotabile esposto da molti anni al degrado causato dalla salsedine e dalla scarsa manutenzione. A partire dalla locomotiva a vapore 685.068, nei prossimi mesi saranno ripristinate le condizioni di decoro estetico di tutti i mezzi esposti.

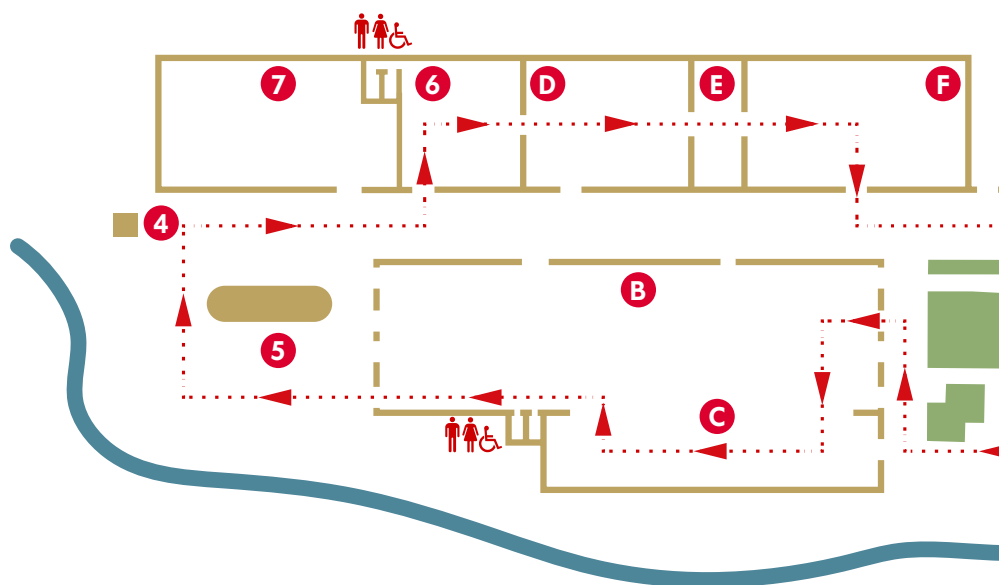


*Pensilina in ghisa
proveniente dalla
stazione Fiorenzuola
d'Arda (PC)*

*Colonna idraulica per il
rifornimento delle
locomotive a vapore*



ALLA SCOPERTA DEI GUIDA RAPIDA

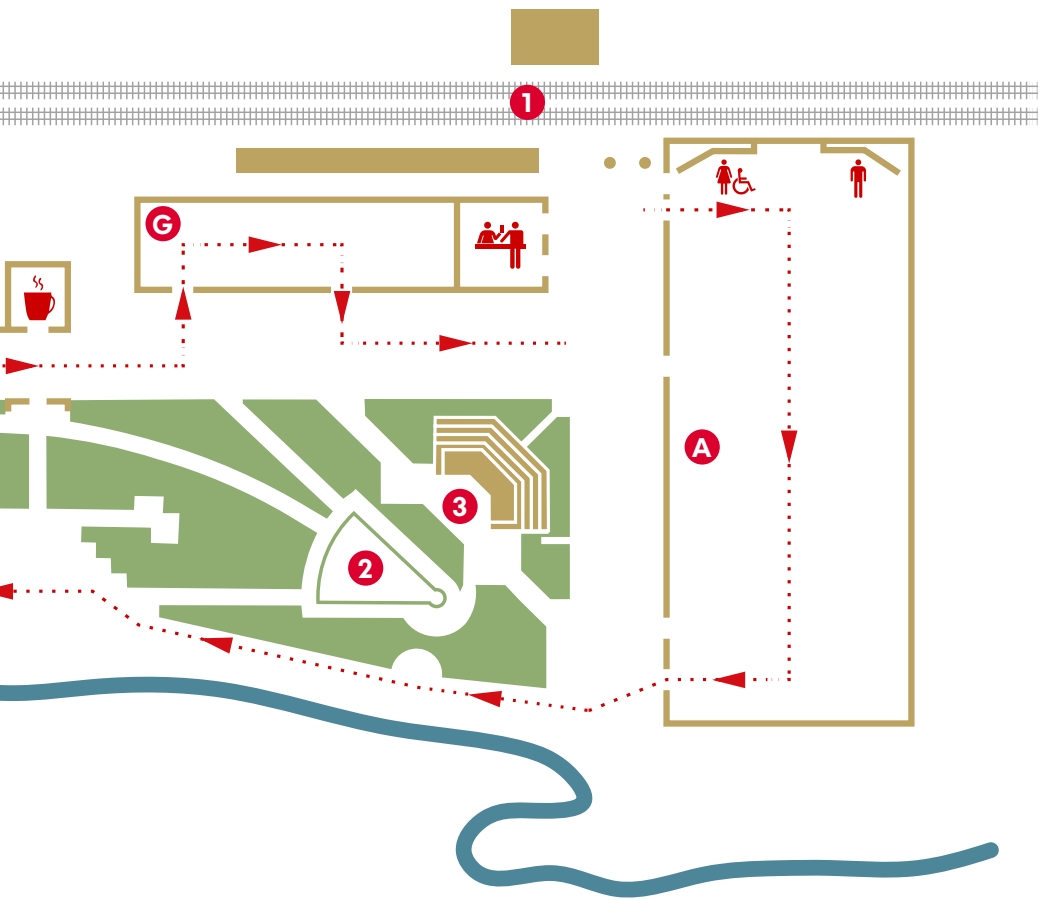


- A** PADIGLIONE DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE
- B C** PADIGLIONE DELLE CARROZZE E LITTORINE
- D** PADIGLIONE DELLE LOCOMOTIVE DIESEL
- E** SALA CINEMA
- F** PADIGLIONE DEI MACCHINARI D'OFFICINA
- G** PADIGLIONE DEL MODELLISMO

- 1** FERMATA FERROVIARIA
- 2** GIARDINO DEL MEDITERRANEO
- 3** ANFITEATRO
- 4** STATUA DI FERDINANDO II
- 5** PENSILINA FIORENZUOLA
- 6** SALA DEI CINQUECENTO
- 7** AREA CONVEGNI

TESORI DI PIETRARSA

ALLE COLLEZIONI



BIGLIETTERIA
E BOOKSHOP



PUNTO RISTORO
DISTRIBUTORI AUTOMATICI



TOILETTE



PERCORSO
CONSIGLIATO PER LA VISITA



R
370 023

I TRENI STORICI

ESPOSTI NEI PADIGLIONI

DEL MUSEO

PADIGLIONE A

LOCOMOTIVE A VAPORE

1 Riproduzione del convoglio trainato dalla Bayard, costr. Officine FS Firenze, 1939

2 Loc. 290.319, costr. OM-Milano, 1913, *prima locomotiva a entrare nel Museo*

3 Loc. MMO N22, costr. S.A. De Couillet, 1896, *in servizio sulle linee della Brianza*

4 Loc. 851.110, costr. Breda-Milano, 1904, *in servizio sulle linee ombre e abruzzesi*

5 Loc. 477.011, costr. Bohmisch-Mahrliche, 1911, *preda bellica della Prima guerra mondiale*

6 Loc. 910.001, costr. Ansaldo-Genova, 1905, *studiata per le linee sicule dei Peloritani*

7 Loc. 835.001, costr. Breda-Milano, 1906, *modello da manovra denominato Cirilla*

8 Loc. 899.006, costr. Robert Stephenson&c., 1882, *in uso dal 1938 per manovre a Pietrarsa*

9 Loc. 800.008, costr. Maffei-Monaco, 1907

10 Loc. 640.088, costr. Breda-Milano, 1910, *ultima riparazione effettuata nell'Opificio*

11 Loc. 980.002, costr. Schweizerische Lokomotivfabrik, 1908-1913, *in uso su linee a cremagliera*

12 Loc. 680.037, costr. Breda-Milano, 1907, *utilizzata per i primi treni direttissimi sulle lunghe percorrenze*

13 Loc. 905.032, costr. Breda-Milano, 1910, *in mostra all'Expo internazionale di Torino nel 1911*

14 Loc. 625.030, costr. Ansaldo-Genova, 1911, *denominata Signorina*

15  Loc. **R 370.023**, costr. **Meccaniche Saronno**, **1921**, *capolavoro di ingegneria a cremagliera*

16 Loc. 740.115, costr. Breda-Milano, 1914, *trasportò la salma del Milite Ignoto nel 1921*

17 Loc. 685.068, costr. Breda-Milano; OM-Reggio Emilia, 1915, *denominata Regina per la sua perfezione*

18 Loc. 480.017, costr. OM-Milano, 1923, *progettata per la linea del Brennero*

19 Loc. 735.128, costr. American Locomotive Company, USA, 1919, *denominata Wilson*

20 Loc. 896.030, costr. Officine Meccaniche Milano, 1922, *usata per manovre in stazione*

21 Loc. 940.033, costr. Officine Meccaniche Navali Napoli, 1922, *in uso su linee a forte pendenza*

22 Loc. R 302.01 9, costr. Officine Romeo - Saronno, 1922, *usata anche nei territori coloniali*

23 Loc. 875.039, costr. Officine Meccaniche - Milano, 1913, *in uso fino alla metà degli anni '70*

24 Loc. 736.114 costr. American Locomotive Company, 1944

25 Loc. 741.137, costr. Ansaldo-Genova, 1914, *monta il preriscaldatore italiano Franco-Crosti*

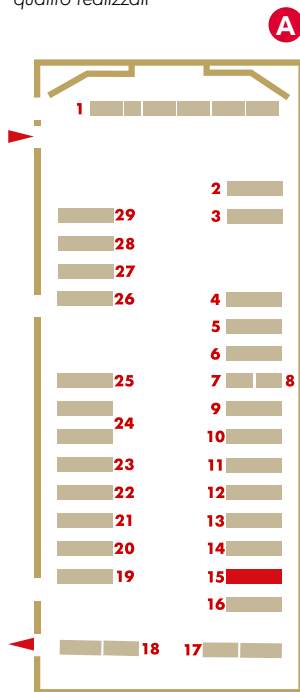
LOCOMOTIVE ELETTRICHE TRIFASI

26 Loc. E 551.001, 1921, *utilizzata prevalentemente per il servizio sui treni merci fino al 1965*

27 Loc. E 333.026, 1926, *realizzato insieme all'équipe ungherese diretta dall'ing. Kälman Kändò*

28 Loc. E 432.001, costr. Breda-Milano, 1928

29 Loc. FAV E 440.003, costr. CEMSA-Saronno, 1932, *unico esemplare esistente dei quattro realizzati*





12



2

3

PADIGLIONI B-C

LOCOMOTIVE ELETTRICHE

- 1** Loc. E 626.005, costr. Breda/Ansaldo/TIBB, 1927, realizzata in 448 esemplari
2 [🚫] **Loc. E 326.004, costr. Breda, 1932, in uso per elevate velocità**
3 [🚫] **Loc. E 428.209, costr. Tecnomasio-BB, 1934**
4 Loc. E 444.001, costr. Officine Ferroviarie di Savigliano Torino, 1967, chiamata *Tartaruga* (record di 207 Km/h nel 1967)
5 Elettromotrice E 623.106, 1932, utilizzata per la Napoli-Villa Literno, la prima metropolitana di Napoli
6 Loc. E 400 (IFCV L 903), 1931, costr. Officine Ferroviarie di Savigliano Torino

AUTOMOTRICI LEGGERE

- 7** Ln 55.104, costr. FIAT, 1934, rimorchio usato per incrementare i posti delle automotrici
8 ALn 556.1202, diesel, 1202, diesel, costr. FIAT, 1937, chiamata *Littorina*
9 ALn 556. 2312, diesel, costr. Breda, 1938, chiamata *Littorina*
10 Ale 792.004, elettrica, costr. Breda, 1934
11 ALn 772.3375, diesel, costr. OM, 1939
12 [🚫] **ALn 880.2018, diesel, costr. Breda, 1950, con potente motore posto sotto il pavimento**

CARROZZE

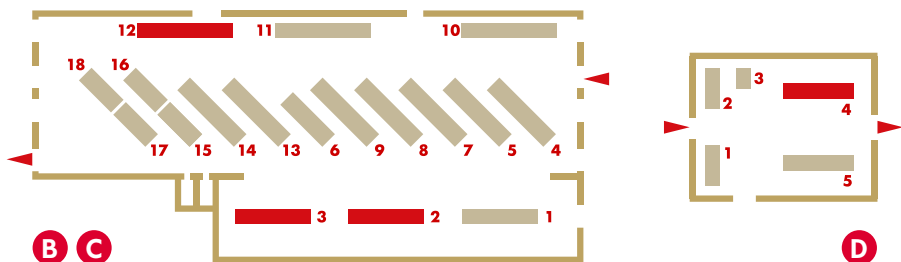
- 13** Sz 10, costr. FIAT, 1929, vettura del Treno Reale realizzato per Vittorio Emanuele III di Savoia in occasione delle nozze del Principe Umberto II con Maria José del Belgio
14 Abz 66546, 1930, denominata *Centoporte*
15 K 48. 114, 1904, vettura cellulare per il trasporto dei detenuti
16 Cdiy 67446. anni '30, carrozza di terza classe con compartimento bagagliaio
17 Ucry 2.007, primo decennio del '900, vettura diesel per il servizio delle Regie Poste
18 Vly 800.087, 1930, in uso per le corse di prova delle locomotive riparate a Pietrarsa



PADIGLIONE D

LOCOMOTIVE DIESEL

- 1** Loc. 235.3005, costr. OM, 1961, impiegata per servizi di manovra al posto delle vaporeiere
2 Loc. 215.006, costr. Badoni-Lecco, anni '60, locomotiva usata per le manovre
3 Loc. 207.020, costr. Badoni-Lecco, anni '60, modello da manovra denominato *Sogliola*
4 [🚫] **D 341.1016, costr. FIAT/OM/TIBB/Reggiane, 1958, in uso fino agli anni '80**
5 D 342.4011, costr. Ansaldo, 1961, gruppo sperimentale di locomotive diesel-idrauliche





MUSEO FERROVIARIO DI TRIESTE

FONDAZIONE



ITALIA

COME ARRIVARE

VADEMECUM PER IL VISITATORE

IN TRENO

Il Museo è raggiungibile con i treni metropolitani e regionali della linea Napoli-Salerno, fermata Pietrarsa-San Giorgio a Cremano. Orari delle corse su www.trenitalia.com.

IN AUTO

Autostrada Napoli-Salerno (uscita Portici per chi viene da Napoli e Salerno). Per la sosta si può utilizzare un parcheggio convenzionato adiacente al museo.

Pietrarsa Express, il treno storico organizzato dalla Fondazione FS Italiane per raggiungere il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa a bordo di carrozze d'epoca



Giardino verticale adiacente alla fermata di Pietrarsa-San Giorgio a Cremano

INFORMAZIONI E CONTATTI

Il museo è aperto al pubblico nei seguenti orari:

giovedì dalle 14 alle 20;

venerdì dalle 9 alle 16:30;

sabato, domenica e festivi dalle 9:30 alle 19:30.

Gli orari possono variare in funzione di eventi speciali o di esigenze stagionali. Ogni variazione è comunque riportata sul sito del museo www.museopietrarsa.it.

Nei giorni di lunedì, martedì e mercoledì è possibile effettuare visite private, anche per gruppi, su prenotazione, telefonando al numero 081 472003 o inviando una e-mail all'indirizzo di posta elettronica museopietrarsa@fondazionefs.it.

È anche possibile affittare sale e spazi del Museo per eventi privati chiedendo informazioni e preventivi allo stesso indirizzo.

*Panoramica aerea
dell'anfiteatro e del
Golfo di Napoli*



Il museo è attrezzato con un punto ristoro, inoltre all'ingresso è presente un bookshop dove acquistare pubblicazioni e gadget ferroviari della Fondazione FS Italiane. Si può seguire la vita del museo anche sul profilo Facebook @FondazioneFSItaliane.

IL TERRITORIO

I visitatori che vogliono abbinare alla visita del Museo una gita nei dintorni avranno solo l'imbarazzo della scelta. La città di Napoli è a due passi, poco più distante Ercolano con i suoi scavi. Da qui è poi possibile raggiungere la vetta del Vesuvio, da dove si gode di un panorama eccezionale che si estende dal Golfo di Gaeta alla penisola sorrentina e alle isole dell'arcipelago campano. Solo poco più lontane sono Pompei e Sorrento a sud, Pozzuoli e Cuma a nord. Chi dispone di un fine settimana può estendere il suo giro sino alle bellezze della Costiera Amalfitana.





TIMELINE

1830

Ferdinando II di Borbone (1810-1859), appena salito al trono, fa costruire a Torre Annunziata una piccola officina per la produzione di materiale meccanico e pirotecnico per usi militari. L'iniziativa si inserisce nel processo di rinnovamento che il giovane sovrano mette in atto per affrancare il Regno delle Due Sicilie dalla supremazia industriale e tecnologica straniera.

1837

Per seguire i lavori dell'officina Ferdinando ne ordina il trasferimento presso la Reggia di Napoli, affidandone la direzione al tenente Luigi Corsi, brillante inventore di nuovi armamenti, specializzato in opere di artiglieria per la Regia Marina Borbonica.

1839

3 ottobre

Viene inaugurato nel Regno il

primo tratto ferroviario italiano lungo 7.406 metri, che consente di arrivare da Napoli a Portici in dieci minuti. Il treno inaugurale è composto da nove vetture trainate dalla locomotiva Vesuvio, con il suo tender, progettata dall'ingegnere Armand Bayard de la Vingtrie, su prototipo dell'inglese George Stephenson. L'evento è immortalato in un famoso quadro dipinto nel 1840 da Salvatore Fergola e conservato presso il Museo Nazionale di San Martino a Napoli. Lo sviluppo delle strade ferrate fu uno dei maggiori successi della politica industriale del sovrano. Per organizzare la nuova industria occorreva individuare un luogo ampio e ben collegato dove realizzare un moderno opificio in grado di provvedere alla costruzione di materiale ferroviario. La scelta cadde su Pietrarsa, l'antica Pietra Bianca divenuta Pietrarsa dopo essere stata raggiunta e arsa dalla lava del Vesuvio

*Linea Napoli-Portici.
Rievocazione del viaggio
inaugurale in occasione
del centenario (1939)*

durante l'eruzione del 1631, al confine con i Comuni di Portici, San Giovanni a Teduccio e San Giorgio a Cremano.

1840

6 novembre

Viene emanato il Decreto Reale per l'acquisto di una prima parte del terreno e iniziano i lavori di costruzione del nuovo opificio. Quattro anni dopo il complesso industriale è esteso a un'area compresa tra la spiaggia e la stessa linea ferroviaria, con notevoli vantaggi per il trasporto dei prodotti che poteva essere quindi effettuato sia da terra che da mare.

1842

È ormai realizzato il primo edificio del nuovo complesso: la torneria. Nell'officina lavorano circa 200 operai.

1843

22 maggio

Un Editto Reale ordina: «È volere di Sua Maestà che lo stabilimento di Pietrarsa si occupi della costruzione delle locomotive, nonché delle riparazioni e dei bisogni per le locomotive stesse degli accessori dei carri e dei wagons che percorreranno la nuova strada ferrata Napoli-Capua».

28 giugno

Entrano nelle officine per la grande riparazione, cioè per lo smontaggio completo e la revisione di tutte le parti del mezzo, le prime due locomotive a vapore: l'Impavido e l'Aligero, di fabbricazione inglese.

1845

Inizia a Pietrarsa la costruzione delle prime sette locomotive con materiali inglesi su modello della locomotiva Veloce acquistata in Inghilterra nel 1843. Questi i nomi: Pietrarsa, Corsi, Robertson, Vesuvio, Maria Teresa, Etna, Partenope. Le locomotive si aggiungono a quelle di fabbricazione inglese arrivate nel Regno tra il 1842 e il 1844: Papin, Pompei, Sorrento, Ercole, Parigi, Lampo, Freccia.

10 dicembre

Lo Zar Nicola I di Russia visita le officine su invito di Ferdinando II. L'interesse e l'ammirazione per il complesso è tale che lo Zar ordina al suo ingegnere Echappar di rilevare la pianta dello stabilimento con la sistemazione delle macchine, perché venga riprodotta esattamente nel complesso industriale di Kronstadt in costruzione in Russia.

1847

L'opificio è in pieno sviluppo, vi lavorano 500 operai. Il complesso si è arricchito di nuovi edifici che si aggiungono alla torneria: l'officina delle locomotive, la gran sala costruzioni con macchine utensili, l'impianto di trasmissioni, il banco per aggiustatori e grandi gru; la fonderia; il reparto per le lavorazioni delle caldaie; il reparto fucine; la sala modelli con ampi magazzini; la palazzina della direzione con la biblioteca e il gabinetto di chimica.

1849

23 settembre

Il papa Pio IX, ospite del re Ferdinando, visita le officine.

1852

18 maggio

Viene fusa a Pietrarsa la grande statua in ghisa di Ferdinando II, su modello in gesso dello scultore napoletano Pasquale Ricca.

1853

Pietrarsa è all'apice del suo sviluppo e della sua capacità produttiva: è il primo nucleo industriale d'Italia (precede di 44 anni la fondazione della Breda e di 57 quella della Fiat).

Vi lavorano quasi 700 operai. Prodotti in ghisa realizzati nelle officine sono in mostra a Napoli all'Esposizione di arti e manifatture del 1853. Viene aperta al culto la chiesa di Maria Santissima Immacolata, costruita di fronte all'entrata dell'opificio. Dopo la demolizione della chiesa, per necessità tecniche, agli operai viene concesso di costruire in ogni reparto dei piccoli tabernacoli, alcuni dei quali si sono conservati fino a oggi.

1860

Nel mese di settembre Giuseppe Garibaldi visita Pietrarsa. Giunge senza preavviso e si fa guidare tra i reparti da un guardiano delle sale. Nello stesso anno cade il Regno borbonico e l'anno successivo, con l'Unità d'Italia, Pietrarsa passa in gestione al Governo italiano.

1861

15 luglio

L'ingegnere Sebastiano Grandis, incaricato dal Governo di redigere una relazione sull'ex opificio borbonico di Pietrarsa, presenta un report negativo sull'attività delle officine (costo eccessivo dei materiali e dei prodotti, eccedenza di personale, lontananza dalla stazio-

ne di Napoli e altro). Grandis sconsiglia quindi la gestione governativa del complesso e ne propone la vendita a privati o addirittura la demolizione.

1863

Il Governo cede Pietrarsa in gestione alla ditta Bozza, che adotta subito una dura politica di licenziamenti e restrizioni che causano malcontento e azioni di protesta da parte degli operai. Si arriva così ai violenti scontri del 6 agosto, quando 30 Bersaglieri caricano le maestranze provocando la morte di sette operai e il ferimento grave di altri 20. Dopo l'agosto di sangue, Bozza chiede la rescissione del contratto d'appalto. L'opificio viene, quindi, dato in gestione alla Società Nazionale di Industrie Meccaniche. Nei sette anni della nuova conduzione, vengono costruite, tra l'altro, 150 locomotive ed eseguite 72 grandi riparazioni. La Società Nazionale non riesce però a risollevarne le sorti finanziarie delle officine.

1875

Nonostante i lusinghieri successi internazionali (all'Esposizione Universale di Vienna del 1873 viene premiata con una

medaglia d'oro una locomotiva merci costruita a Pietrarsa), la forza lavoro viene ridotta a 100 operai.

1877

Per evitare la chiusura del complesso lo Stato avoca a sé la gestione della Società Nazionale e affida la direzione dello stabilimento di Pietrarsa all'ingegnere Dionisio Passerini, che riesce in breve tempo a risollevarne le sorti. Con la specializzazione di macchinari e operai, i prodotti migliorano di qualità e i costi si abbassano. Fino al 1885, vengono costruite 110 locomotive, 845 carri, 280 vetture ferroviarie, caldaie a vapore e altro materiale ferroviario. Le locomotive costruite a Pietrarsa sono utilizzate su tutta la rete italiana.

1905

1° luglio

La gestione delle Ferrovie nazionali viene assunta dallo Stato italiano, così come quella dell'officina di Pietrarsa, la quale mantiene la sua specializzazione ferroviaria.

1906 - 1915

Per perfezionare i processi di lavorazione si effettuano grandi interventi di ristrutturazione,

si rinnovano i macchinari e viene installato materiale più moderno e funzionale.

1920 - 1930

Proseguono i lavori di ammodernamento dello stabilimento e viene riprogettata l'intera organizzazione del lavoro, per potenziare al massimo il rendimento dell'officina.

1947

Dopo il secondo conflitto mondiale la diffusione delle locomotive diesel ed elettriche segna il rapido declino delle locomotive a vapore, che verranno utilizzate solo per il trasporto merci e per i servizi subsidiari. La fine del vapore accompagna il lento ma inevitabile declino di Pietrarsa, che viene adibita esclusivamente alla riparazione delle poche locomotive a vapore rimaste in circolazione.

1966

La rapida affermazione dei nuovi mezzi di trazione induce l'Azienda FS a considerare la possibilità di chiudere lo storico impianto vesuviano.

1975

15 novembre

Le officine di Pietrarsa vengono

ufficialmente chiuse.

Il 20 dicembre lascia l'impianto la GR 640-088, l'ultima locomotiva che ha effettuato la "grande riparazione" a Pietrarsa.

1977

L'ex opificio borbonico di Pietrarsa diventa, con delibera del Consiglio di Amministrazione FS, sede del primo Museo Nazionale Ferroviario.

1982

9 giugno

Nel grande capannone ex Montaggio, completamente restaurato, entra la 290-319, la prima delle locomotive che racconterà ai visitatori la storia del vapore e della nascita delle Ferrovie italiane.

1989

7 ottobre

Viene inaugurato ufficialmente il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, in occasione delle celebrazioni per i 150 anni delle Ferrovie italiane.

2013

Il Museo di Pietrarsa viene affidato alla Fondazione FS Italiane, che avvia una complessa opera di riqualificazione dei servizi, degli ambienti e delle attività culturali ed espositive.



FONDAZIONE



ITALIANE

FONDAZIONE



ITALIANE