



Il museo nazionale ferroviario di Pietrarsa



Il museo nazionale ferroviario di Pietrarsa



L'antico opificio borbonico visto dal mare - fine 800

Il museo nazionale di Pietrarsa

Un viaggio lungo 170 anni

Un affascinante viaggio nel tempo tra le locomotive e i treni che hanno unito l'Italia dal 1839 ai nostri giorni, in 170 anni di storia delle Ferrovie italiane. È questa l'esperienza che regala ai visitatori di ogni età il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa. Un museo nato per ricordare che la storia delle Ferrovie è una pagina straordinaria della storia del Paese. Un museo diverso, non riservato alle memorie del passato, né solo agli interessi degli specialisti e degli addetti ai lavori, ma aperto alla curiosità dei giovani e di tutti coloro che vedono

nel treno uno strumento insostituibile per il futuro del trasporto pubblico. Pietrarsa racconta un capitolo prestigioso e avvincente di una storia ancora in corso. È uno dei luoghi simbolo della storia delle Ferrovie dello Stato, un ponte teso tra passato e presente che congiunge idealmente la Bayard ai sofisticati e velocissimi treni dell'Alta Velocità.


Adagiato tra il mare e il Vesuvio, con una spettacolare vista sul Golfo di Napoli, il Museo è stato allestito, dopo accurati interventi di restauro

Da opificio borbonico a museo

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 Re, abbandonata la politica reazionaria dei suoi predecessori, mette in atto per affrancare il Regno delle Due Sicilie dalla supremazia industriale e tecnologica straniera.



Veduta esterna del museo di Pietrarsa

conservativo, in uno dei più importanti complessi di archeologia industriale italiana: il Reale Opificio Meccanico, Pirotecnico e per le Locomotive, fondato da Ferdinando II di Borbone nel 1840. Una sede espositiva unica nel panorama nazionale che, per la suggestione degli ambienti e la ricchezza dei materiali conservati, rappresenta uno dei più importanti musei ferroviari d'Europa: York, Mulhouse, Monaco di Baviera, Lucerna. Il Museo di Pietrarsa è stato inaugurato nel 1989. Si sviluppa su un'area di 36mila metri quadrati, di cui

14mila coperti. All'esterno, nel vasto piazzale spalancato sul mare, accanto a un'elegante pensilina *liberty* dei primi del Novecento, si erge la grande statua in ghisa di Ferdinando II. Alta più di 4 metri e fusa nell'Opificio nel 1852, ritrae il sovrano che ordina con gesto regale la fondazione delle Officine e sembra vegliare soddisfatto sulla sua preziosa creatura.

1837

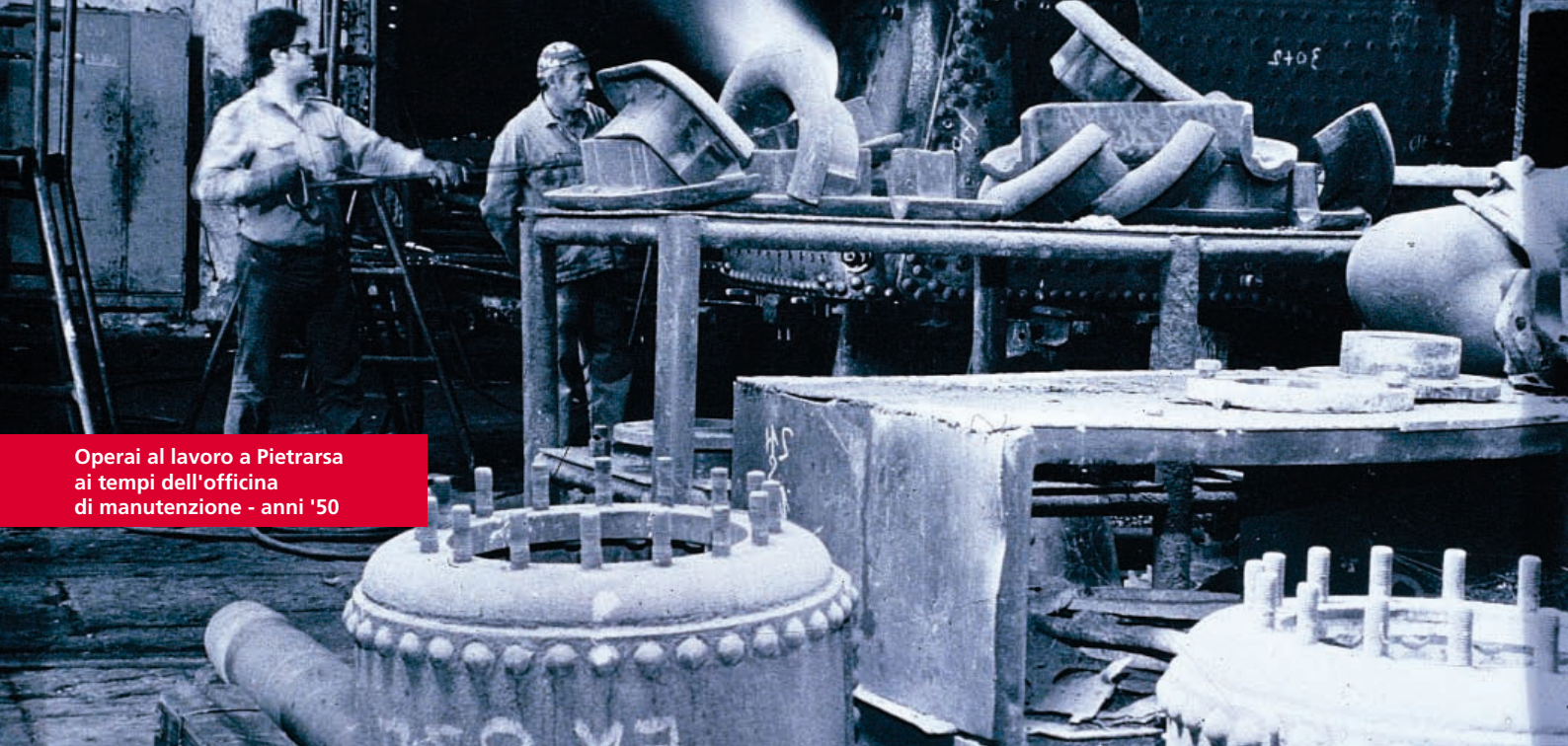
Per seguire meglio i lavori dell'officina, Ferdinando ne ordina il trasferimento presso la Reggia di Napoli, affidandone la direzione al tenente Luigi Corsi inventore delle famose "palle incendiarie" resistenti all'acqua e capaci di distruggere, incendiandole, intere navi.

1839

3 ottobre. Viene inaugurato nel Regno il primo tratto ferroviario italiano lungo 7.406 metri: da Napoli a Portici in 10 minuti. Il treno inaugurale era composto da due convogli trainati da locomotive gemelle: la Bayard e la Vesuvio, progettate

dall'ingegner Armand Bayard de la Vingtrie, su prototipo dell'inglese George Stephenson. L'evento è stato immortalato nel famoso quadro di Salvatore Fergola. Lo sviluppo delle strade ferrate è la punta di diamante della strategia politico-

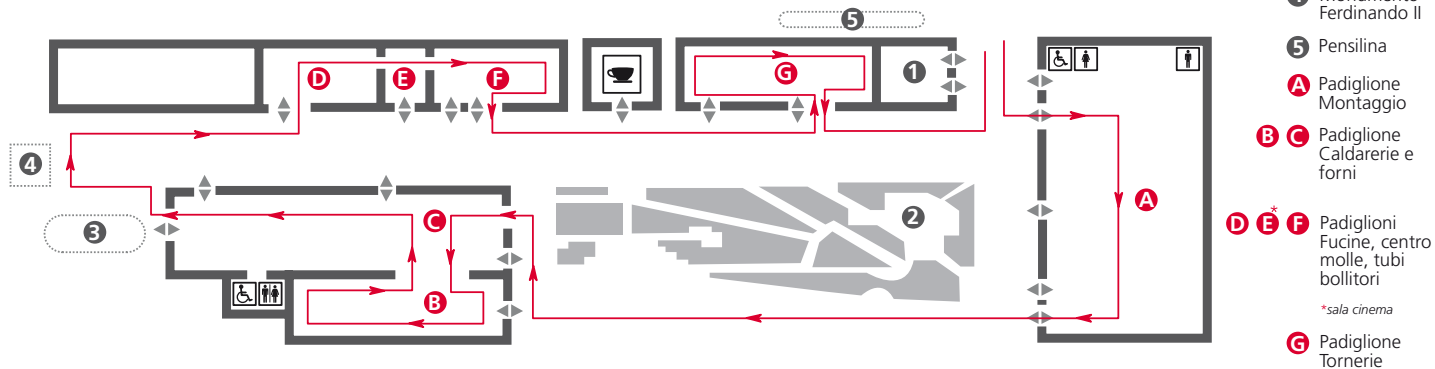
economica del sovrano. Occorreva quindi individuare un luogo più ampio dove realizzare un nuovo e più grande opificio in grado di provvedere alla costruzione di materiale ferroviario. La scelta cade su Pietrarsa, l'antica Pietra Bianca divenuta



Operai al lavoro a Pietrarsa
ai tempi dell'officina
di manutenzione - anni '50

Alla scoperta dei tesori di Pietrarsa

Le collezioni sono oggi esposte negli antichi padiglioni dell'opificio borbonico che ospitavano i reparti specializzati nelle varie lavorazioni del ciclo produttivo.





Vista laterale della Bayard -
1839, pag. A

WARRINGTON & CO
MANCHESTER

WARRINGTON & CO
MANCHESTER

WARRINGTON & CO
MANCHESTER

Padiglione A (ex reparto montaggio)

Nel padiglione ex-montaggio è esposto il maggior numero di treni storici. Tra i pezzi più famosi, la riproduzione (realizzata nel 1939 in occasione dei primi 100 anni delle Ferrovie dello Stato) del treno con la locomotiva **Bayard, gemella della Vesuvio** che il 3 ottobre del 1839 inaugurò la storia delle Ferrovie italiane percorrendo in circa 10 minuti il primo tratto di strada ferrata della penisola, tra Napoli e Portici, con a bordo Ferdinando II, la famiglia reale e la corte. Allineate lungo le pareti, sono esposte numerose locomotive

a vapore. Esse descrivono idealmente l'evoluzione della trazione a vapore in 100 anni di progressi tecnici: dalle prime locomotive a vapore saturo (ad esempio la 875), a quelle a vapore surriscaldato (locomotive 640) fino all'esperimento, riuscitissimo e tutto italiano, del sistema "Franco-Crosti". Applicato sulle locomotive 741, consentiva di preriscaldare l'acqua della caldaia riutilizzando, in modo economico, i fumi di scarico. Tra le Locotender esposte: la **290.319** con tender a tre assi, la prima locomotiva a entrare nel Museo; una

Pietrarsa dopo essere stata raggiunta e "arsa" dalla lava del Vesuvio durante l'eruzione del 1631. Pietrarsa confina con i comuni di Portici, S.Giovanni a Teduccio e S.Giorgio a Cremano.

1840

6 novembre. Viene emanato il decreto reale per l'acquisto di una prima parte del terreno. Quattro anni dopo fu acquistata anche una zona adiacente al terreno situata tra la spiaggia, il mare e la ferrovia, con notevoli vantaggi per il trasporto dei

prodotti che può essere effettuato sia da terra che da mare.

1842

E' ormai realizzato il primo edificio del nuovo complesso: la Torneria. Nell'Officina lavorano circa 200 operai.



Locomotive a vapore -
1837-1940, pag. A

017

685

possente **477**; la **910** per treni pendolari, che poteva circolare in entrambi i sensi di marcia, con notevole risparmio di tempo; la **835**, locomotiva da manovra riuscitissima al punto che ne furono costruiti 370 esemplari, battezzata affettuosamente dai ferrovieri "*Cirilla*"; la **740.115**, una delle macchine che trasportò da Aquileia a Roma il Milite Ignoto il 29 ottobre 1921. Nel padiglione, infine, sono esposti anche i **locomotori a corrente alternata trifase**, veri pionieri delle prime ed importanti elettrificazioni nel Nord Italia.

1843

22 maggio. Un editto reale ordina: "E' 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".

1844

28 giugno. Entrano nelle officine per la grande riparazione (cioè 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 costruite con materiali inglesi su modello della locomotiva Veloce acquistata in Inghilterra nel 1843. Questi i nomi delle locomotive: Pietrarsa, Corsi, Robertson, Vesuvio, Maria Teresa, Etna, Partenope. Le locomotive



Alcuni esemplari delle famose
Littorine - anni '30, pad. C

Padiglione B e C (ex reparto caldarerie e forni)

Nel corpo di fabbrica dei padiglioni **B** e **C**, che ospitava le caldarerie e i forni, sono ora esposte carrozze e automotrici. Un esemplare importante è la **carrozza 10 del Treno reale** costruita dalla Fiat nel 1929 per le nozze di Umberto II di Savoia con Maria Josè del Belgio. La carrozza, dal 1946 divenuta "Presidenziale", è stata donata al Museo nel 1989 da Francesco Cossiga. Faceva parte degli 11 vagoni del Treno reale e si distingue per la ricchezza degli arredi interni: il salone dispone di un tavolo in mogano lungo otto metri e con ventisei posti

a sedere. Il soffitto è intarsiato con lamine d'oro e medaglioni con gli stemmi delle quattro repubbliche marinare. Nel padiglione **C** sono in mostra altre cinque carrozze: una mista di terza classe e bagagliaio; un'antica carrozza postale a tre assi; un veicolo di servizio utilizzato per le corse di prova delle locomotive appena riparate a Pietrarsa; una vettura per il trasporto di detenuti; una carrozza **Centoporte** di prima, seconda e terza classe, vetture tipica delle FS che entrò in composizione in quasi tutte le categorie di treno. Seguono quattro

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. L'interesse e l'ammirazione per il complesso è tale che lo

Zar ordina al suo ingegnere Echappard 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, impianto di trasmissioni, banco per aggiustatori e

grandi gru; la fonderia; il reparto per le lavorazioni delle caldaie; il reparto fucineria; la sala modelli con ampi magazzini; la palazzina della direzione con la biblioteca e il gabinetto di chimica.



Il frontale della Littorina FIAT
Aln 556.1202 - 1936-1939

Littorine, così chiamate perché entrate in servizio negli anni trenta in coincidenza con la nascita della città di Littoria, oggi Latina. Costruite in numerose unità, hanno certamente segnato la storia dei viaggi degli italiani. Fra gli altri mezzi, sono esposti la automotrice elettrica **E.623 "ex Varesina"** e tre locomotori a corrente continua tra i quali la **E.626**, macchina "tuttofare" che ha prestato servizio su tutta la rete nazionale in testa sia a lunghi treni merci sia a treni viaggiatori, locali o diretti.

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.

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 anni quella della Fiat). Vi lavorano quasi 700 operai. Prodotti in ghisa realizzati nelle officine

sono esposti a Napoli all'Esposizione di arti e manifatture del 1853. Viene aperta al culto la chiesa di Maria SS Immacolata, costruita di fronte all'entrata dell'opificio. Dopo la demolizione della chiesa, per necessità tecniche, agli operai viene concesso

A photograph of two diesel locomotives, a D.341 on the left and a D.342 on the right, displayed in a large, dark, industrial-style hall. The locomotives are painted in a light grey or tan color with a prominent red horizontal stripe running along the side. The ceiling is high and features a complex network of dark wooden beams and metal supports. In the background, a doorway is framed by dark curtains, and other railway equipment is visible. The lighting is dramatic, with spotlights illuminating the scene.

Locomotive Diesel D.341 e D.342 -
1957 - 1963, pad. D

Padiglioni D, E e F (ex reparto fucine, centro molle, tubi bollitori)

PADIGLIONE D - settore delle locomotive diesel

In questo ambiente sono esposte cinque locomotive diesel. La prima è la **D.342.4011**, costruita da Ansaldo/Breda a trasmissione idraulica, che contribuì all'eliminazione della trazione a vapore su alcune linee. In seguito si preferì adottare la trasmissione elettrica, più adatta alle pendenze delle linee della rete secondaria FS, rappresentata a Pietrarsa dalla locomotiva **D.341.1016**. Completano la sezione dedicata al diesel, altre tre locomotive da manovra tra cui

la **207** detta *sogliola* perché ridotta a una semplice, sottile cabina appoggiata su quattro piccole rotaie.

PADIGLIONE E - Sala Cinema

di costruire in ogni reparto dei piccoli tabernacoli, alcuni dei quali si sono conservati fino ad oggi.

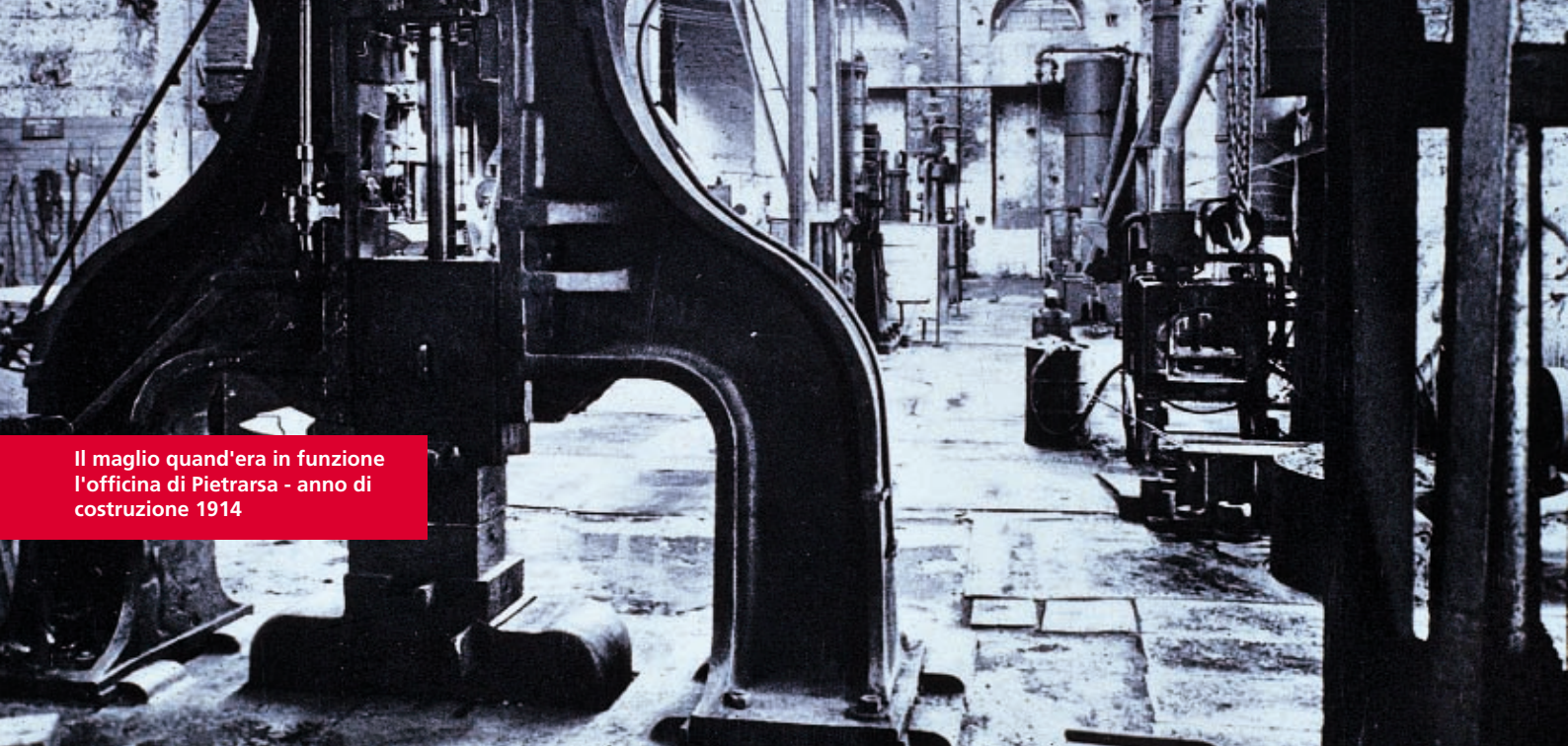
1860

Nel mese di settembre Giuseppe Garibaldi visita Pietrarsa. Giunge senza preavviso e si fa guidare tra i reparti da un guardiano delle sale. Cade il Regno borbonico. 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 una relazione negativa sull'attività delle officine (costo eccessivo dei materiali e dei prodotti, eccedenza

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



**Il maglio quand'era in funzione
l'officina di Pietrarsa - anno di
costruzione 1914**

PADIGLIONE F - settore utensili delle officine

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.

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. Fino ad arrivare ai violenti scontri del 6 agosto quando 30

bersaglieri caricano le maestranze provocando la morte di 7 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 In-

dustrie Meccaniche. Nei 7 anni della nuova gestione, vengono costruite, tra l'altro, 150 nuove locomotive ed eseguite 72 grandi riparazioni. La Società Nazionale non riesce però a risollevarle 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.



Modellini di treni - riproduzioni degli anni '80, pad. G

Padiglione G (ex reparto tornerie)

Questo padiglione, l'edificio più antico del complesso, fu costruito nel 1840. E' noto con l'appellativo "La Cattedrale" per gli imponenti e magnifici archi a sesto acuto che gli conferiscono un aspetto suggestivo e maestoso. Accoglie numerosi modelli di treni fra cui quelli della **Bayard**, una delle primissime locomotive italiane, del locomotore **E.432**, a corrente alternata trifase dell'**E.428**, a corrente continua 3000 V, dotato di otto motori e con velocità massima di 130 km/h, dell'elettromotrice **ALe 880**,

il cui prototipo fu costruito nel 1937, caratterizzato dal profilo aerodinamico della cabina anteriore e dotato, sull'altra estremità, di porta intercomunicante a soffietto per consentire il passaggio dei viaggiatori tra le rimorchiate, della **D.443**, il cui prototipo fu costruito nel 1966 per essere impiegato sulle linee non elettrificate in sostituzione delle ormai vetuste locomotive a vapore, del locomotore **D.245**, diesel-idraulico, adibito alle manovre negli scali in sostituzione delle più antiche locotender. Nel padiglione

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'ingegner Dionisio Passerini che riesce in breve tempo a risollevarne le sorti. Con la specializzazione di macchinari e ope-

rai, 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 che assume anche quella dell'officina di Pietrarsa che mantiene la sua specializzazione ferroviaria. Per perfezionare i processi di lavorazione, si effettuano grandi

interventi di ristrutturazione, si rinnovano macchinari e viene installato materiale più moderno e funzionale (1906 - 1915).



Il muso squadrato della
locomotiva elettrica trifase E 432 -
1927 - 1928

sono esposti plastici e vari oggetti ferroviari tra i quali: il famoso plastico **Trecentotreni**, lungo 18 metri e largo più di 2 metri; le antiche rotaie a doppio fungo, poggianti sui dadi di pietra lavica impiegati sulle antiche ferrovie prima che venissero adottate le più moderne traversine. Sono esposti anche numerosi oggetti e macchinari provenienti da navi traghetto demolite. Tra gli altri, alcuni modelli di traghetti della flotta FS.

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 sussidiari. La fine del vapore accompagna il lento ma

inevitabile declino di Pietrarsa che viene adibita esclusivamente alla Grande 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.

La grande statua in ghisa di
Ferdinando II fusa a Pietrarsa
nel 1852



Come arrivare in treno: Il Museo è raggiungibile con i treni metropolitani e regionali della linea Napoli-Salerno, fermata Pietrarsa - S. Giorgio a Cremano

Informazioni e contatti: Il Museo è aperto al pubblico dal lunedì al venerdì dalle 8.30 alle 13.30. È anche possibile effettuare visite private il sabato e la domenica su prenotazione, telefonando al numero 081 472003, o inviando una mail a: museoferroviariopietrarsa@ferservizi.it

Biglietti: Il costo del biglietto intero è di 5 € e di 3,50 € per il biglietto ridotto. Ingresso gratuito per i minori di 6 anni, per gli over 65 e per i visitatori diversamente abili.

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

Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa

Traversa Pietrarsa, 80146 Napoli.
Telefono e Fax: 081.472003



Piazza della Croce Rossa, 1
00161 Roma
www.ferroviedellostato.it