

ACC 10000/148/246

GENERAL RAHS (NORTH WEST ITALY)

Jan. - Dec. 1945

1540

431/TN/1

ORTH WEST ITALY)

1945

Ref. 431/10/Tn 1

13 December 1945

SUBJECT: Return of Wagons from Austria to Italy

TO : Supreme Allied Commander, A.F.H.Q.

1. In view of the large civilian import program to Italy for this and succeeding months, and the fact that the rainy season is now at hand, it is most important that every covered railway wagon possible be made available in Italy. Generally speaking, the limiting factor in the reception capacity of Italian ports is the question of rail clearance, and the food warehouses in Naples could only be allowed one-quarter of their requirements for covered wagons in November, due to over-all shortage of this class of wagon.

2. On the other hand, a number of this type of wagon are at present employed on the railway lines between Trieste and Austria, and it is understood that at the present Italy is owed over six hundred such wagons on interchange basis.

3. It is therefore requested that arrangements be made for these wagons to be repaid immediately, and for German or Austrian equipment to be provided for the movement of all traffic from Trieste into Austria in future.

[Signature] Henry V. Stone

HENRY V. STONE
Rear Admiral, USNR
Chief Commissioner

Copy to: Allied Commission, Austria.

837

RPM/ic

TRANSPORTATION & SHIPPING SUB-COMMISSION, AC.
(RAIL DIVISION)
c/o Transportation (Br) Main
C.M.F.

Tel: 843209
Ref: AC/74/Tn 4

4 December 45

SUBJECT : Box cars.

TO : Director
Tn Sub-Commission

1. It has been pointed out that Austria owes Italy over six hundred box cars on interchange basis. The food warehouses 676 and 696 of Allied Commission in Naples area have been receiving only about 25 percent of their requirements for the month of November account shortage of this class of equipment.
2. With the rainy season now at hand and with the large import program coming up in December and succeeding months it is important that every box car possible be made available for service.
3. It is strongly recommended that German or Austria equipment be provided for the movement of all traffic between Trieste and Br occupied Austria.
4. This matter is of such importance that it is recommended that the Supreme Allied Commander, together with Allied Commission Austria, be made aware of the situation with request that action be immediately taken to return box cars due Italy. Also that German or Austrian equipment be provided for the movement between Trieste and Br. occupied Austria.

R. P. Moss

R.P. MOSS,
Chief, Rail Division

836

Fi.

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Ref. 431/8/Tn 1

19 November 1945

SUBJECT: Italian State Railways Rehabilitation Programme.

TO : Supply Group, Economic Section.

1. Attached herewith is a copy of a letter dated 19 October 1945, addressed by this Sub-Commission to the Italian State Railways, asking for their proposals for taking over stores to be imported for their rehabilitation programme, together with a copy of the reply dated 10 November 1945.

2. It is requested that you will inform this office if the arrangements proposed by the Italian State Railways are agreeable to you, and to U.N.R.R.A. in succession, so that the Italian State Railways may be notified accordingly.

F.D.G. SUTHERLAND, Colonel
Director

Copies to:
Requisition Branch
Economic Section (Acting Vice President)
U.N.R.R.A. (Italy)

835

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
TRANSPORTATION SUB COMMISSION

FROM

TO

DEPUTY DIRECTOR

COL. P.D.G. BUCHANAN

ADMINISTRATIVE DIVISION

LT. COL. W.P. SCOGGINS

CAPT. M. STEINBERG

MR. E.S. LYNCH

MOVEMENTS DIVISION

LT. COL. C.R. WORTHINGTON

MAJOR C.F. CONSTABLE

MAJOR H.P. LARMEAN

RAIL DIVISION

MR. ROY F. BOSS

LT. COL. A.H. STREET

MAJOR A.C. PING

MAJOR P.G. BATSON

MAJOR G.S. BARNES

MAJOR C.M. LONG

ROADS DIVISION

MR. G.C. FRANKLIN

MAJOR H.M. DOWNER

CAPTAIN E.G. PETERSON

PORT & WHSE DIVISION

MR. G.C. CROOKS

MR. V.A. CHILARDI

MR. A.C. ALLMAN

DATE AND TIME REC'D

Nov 15 1945 89

Return buck slip to Chief
 Clerk, Admin. Div., with
 reference of file on which
 has been put

REMARKS :

834

CML/av

INTER-OFFICE MEMO

File H. AC/371/Tn 4
AC/Mat/14/24/Tn 4

SUBJECT : I.S.R. Rehabilitation Program.

TO : Director Transportation Sub-Commission A.C.
Attn: Transport Adviser

1. Attached for your information and passing to UNRRA is copy of letter from the Director General I.S.R. setting out their plans for the handling of material coming from abroad.
2. As it is possible that the incoming supplies will be dealt with by UNRRA, who are anxious to receive this information, will you please send to the office concerned of that organization.
3. Also is attached copy of AC/371/Tn 4 of 19 October 45.

William H. C. E.
Chief
Rail Division

Incl: Letters referred to in para 1 and 3.

Copy to: Tn S/C Movements Div. (Shipping Branch)
" " Ports and Warehouse Div.

833

Transp. Sub-Commission (Rail Div.)
14 November 1945
Tel: 843191-11

MINISTRY OF TRANSPORTS
I.S.R. Direction General
Stores Service

Rome, 10 November 45
A.13/825/ICCA.7125/9

SUBJECT : I.S.R. Rehabilitation programme.

TO : Tn. Sub-Commission A.C. (Rail Div.)
Attn: Mr. R.P. Moss

1. Reference your letter 371/Tn 4 dated October 19th 1945.

2. We thank you for the above communication and we assure you that we are able to take over - directly - materials coming from abroad and to distribute them whenever they are required to the firms manufacturing specific items.

3. In accordance with your request, we submit hereafter the relative programme, aiming to secure quick and free handlings by I.S.R.

a) As Naples, Civitavecchia, Genoa and Savona harbours are the nearest ones to those of our Stores, still rather efficient, it would be suitable that the materials be unloaded at such harbours.

b) The I.S.R. "Agenzie Marittime" of Naples, Civitavecchia, Genoa or Savona might take over the materials at the ports, either when unloaded or abroad; in this latter case, we should timely receive the shipping documents in order to clear the goods.

As regard, the Agenzia Marittima of Naples we point out that they will be able to secure the discharge, provided that the local Allied Authority give their consent.

c) The "Agenzie Marittime" will have to despatch the unloaded materials to the next Stores, as shown below: From Naples to the Store of Napoli Poggioreale and or to the Store of Roma Tiburtina.

From Civitavecchia to the Store of Roma Tiburtina - From Genoa to the Store of Genoa Rivarolo and or to the store of Milano Greco and or to the Store of Voghera - From Savona to the Store of Torino Smistamento and or to the Stores of Torino (Via Nizza).

d) The "Agenzie Marittime" may directly despatch the materials

1. We thank you for the above communication and we assure you that we are able to take over - directly - materials coming from abroad and to distribute them whenever they are required to the firms manufacturing specific items.

3. In accordance with your request, we submit hereafter the relative programme, aiming to secure quick and free handlings by I.S.R.

a) As Naples, Civitavecchia, Genoa and Savona harbours are the nearest ones to those of our Stores, still rather efficient, it would be suitable that the materials be unloaded at such harbours.

b) The I.S.R. "Agenzie Marittime" of Naples, Civitavecchia, Genoa or Savona might take over the materials at the ports, either when unloaded or abroad; in this latter case, we should timely receive the shipping documents in order to clear the goods.

As regard, the Agenzia Marittima of Naples we point out that they will be able to secure the discharge, provided that the local Allied Authority give their consent.

c) The "Agenzie Marittime" will have to despatch the unloaded materials to the next Stores, as shown below: From Naples to the Store of Napoli Poggioreale and or to the Store of Roma Tiburtina.

From Civitavecchia to the Store of Roma Tiburtina - From Genoa to the Store of Genoa Rivorolo and or to the Store of Milano Greco and or to the Store of Voghera - From Savona to the Store of Torino Smistamento and or to the Stores of Torino (Via Nizza).

d) The "Agenzie Marittime" may directly despatch the materials to the manufacturing firms, if necessary.

e) The materials will be distributed from the a/m Stores to the various points of consumption, in the same way as for the other stocks.

4. It would be very useful to get a timely notice of the departures of each lot and of the port of arrival. This in order to allow us to advise, before hand, the outside Offices and to give them detailed instructions for the collection and the storage of the goods.

5. The Store Section Hqs of this Direction will be at your disposal for any further agreement with you and with UNRRA.

Director General
Signed: Di Raimondo

ACP/ic

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION, AC.
(RAIL DIVISION)
c/o Transportation (Br) Main
C.M.F.

Tel: 843238
Ref: AC/371/Tn 4

19 October 1934

SUBJECT : I.S.R. Rehabilitation Programme.

TO : Director General I.S.R.

1. In connection with the programme prepared shewing list of finished and raw materials required by I.S.R. and industries who would be contracted by I.S.R. to manufacture specific items, it is understood that incoming should be consigned to the Italian State Railways, who would act as distributing agents as needed.
2. It is possible that your incoming supplies will be dealt with by UNRRA, and it is therefore most desirable to have a detailed plan prepared in order that methods of distribution can be fully understood.
3. It is presumed that incoming traffic, consigned to I.S.R., will be taken over at the ports of arrival. Please say what arrangements I.S.R. have made for receiving the traffic, and for ensuring its distribution.
4. In fact, what is required is a short but definite plan to be arranged, whereby incoming traffic, as soon as notified, will be dealt with speedily by I.S.R. I have no doubt that this can be done efficiently by I.S.R. personnel, but you are asked to prepare, and advise this Sub-Commission of the step by step arrangements you intend to make for reception, storing, and dispersal of the expected supplies.
5. In view of the fact that UNRRA are anxious to receive this information it is asked that special attention be given to the matter.

831
for DIRECTOR
sgd. R.P. Moss

o/o transportation (34) 10.24

Vol: 063230

Ref: 22/379/m-16

431/m

22 October 1995

Supervision of Italian State Railways.

TO Chief,
Director, the Branch

Reference is to meeting with Chief Bail Division, as which he outlined policy to be adopted for the immediate future.

1. By letter directed shortly to be published, let will receive full powers from military as from last November 45, with the exception of certain items taken of military importance, and the Federal Government, which will continue to come under full supervision.
2. Mr. Ross indicated at the meeting that it was desirable that the members of the sub-Committee should devote their attention to handling supervision of regular matters to the Indians by last November, and that the sub-Committee then that date will adopt an advisory role through Headquarters here. It was later agreed that in view of the war and other difficulties, last November would not be early enough for the hand-over to become effective, and the date of last November was generally agreed to be the date by which this could be arranged.
3. It has now become desirable that every effort should be made to speed up the hand-over, and it is requested that target date be recommended as 20 November 45, with all Field officers reporting to HQ by that date.
4. You are especially reminded of the statement by Mr. Ross that, sooner or later, Transportation sub-Committee would be considerably reduced in strength, and that Field Engineering Officers concerned with their future should take opportunities of seeking satisfactory posts outside the organization of Transportation sub-Committee. The possibilities of the reduction are now increased, and it is likely the reduction may take place before the end of the year.

Reference is to meeting with Chief Mail Division, at which he outlined policy to be adopted for the immediate future.

1. By AFM directive shortly to be published, AFM will review full powers from military as from 1st November 45, with the exception of certain trunks lines of military importance, and the British Corporation, which will continue to stay under MRC supervision.
2. Mr Moss indicated at the meeting that it was desirable all field engineers of the sub-Commission should devote their attention to handling supervision of repair parties to the Italians by 1st November, and that the sub-Commission from that date would adopt an advisory role through Headquarters Rome. It was later agreed that in view of Mr Moss and other difficulties, 1st November would not be early enough for the hand-over to become effective, and the date of 1st November was generally agreed to be the date by which this could be arranged.
3. It has now become desirable that every effort should be made to speed up the hand-over, and it is requested that target date be re-requested as 20 November 45, with all field officers reporting to Rome by that date.
4. You are especially reminded of the statement by Mr Moss that, sooner or later, Transportation sub-Commission would be considerably reduced in strength, and that field engineering officers concerned with their future should take opportunities of seeking satisfactory posts outside the organization of Transportation sub-Commission. The possibilities of the reduction are now increased, and it is likely the reduction may take place before the end of this year.

acting major

A.S. 1113 1102,
Executive Officer,
Mail Division.

Copy to: Main Officer, in sub-Comm. for info
Mr. Moss, Chief Mail Div
Director, E.M.S.

43/17

230

ACR/10

INTER-OFFICE MEMO

Ref. AC/100/65/Tn 4.

SUBJECT : Florence-Armed Lane 65.

TO : Lt. Col. STREET,
Civil Engineering Branch
En Sub-Comm. (Rail Div)

1. It is asked that steps be taken to endeavour to shorten the date of estimated completion of this line by allotting an urgent priority.
2. Needless operation of freight cars to the North via Latham & Ancona seriously affects availability and requires additional operation we can ill afford.
3. The line had no immediate priority (other than the necessity of tapping lignite mines) when military operations were being conducted on the Pine-Rimini line, but its significance as a connection with the North is of great importance.

A.C. FINE
A.C. FINE, Major
Operating Branch.

Copy to: DMR
Movements (Rail) Tn S/C
Planning Div Tn S/C
✓ Deputy Director Tn S/C

Transportation Sub-Commission (Rail)
Tel. 84,5238
14 August 45.

829/6
431/6

1552

Cy ofrg Alia. Tar. S/C

Tel: 843238

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION AND COMMISSION

ACP/af

AC/36/Ta 4

23 July 1945

Dear Dottore La Malfa:

Some time ago Major Ping of Rail Division verbally indicated to you my approval of an increase in rail rates in the North to bring them into line with those applicable in the South; it was agreed that the change should operate from 1 July 1945.

This letter is intended to convey the formal agreement for the proposed increase in rates; for your information, details of the arrangements made by Allied Commission are attached hereto.

Yours very truly,

Herbert H. Taylor
HERBERT H. TAYLOR
Director

1 Incl:
MS/18.05 dtd 19 Jul 45

Dottore Ugo La Malfa
Minister of Transport
Ministry of Communications Building
Piazza della Croce Rossa
Rome

File

431/5

Alia, Tar

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
ECONOMIC SECTION

REF : ES/18.05

Price Memorandum No. 6
19 July 1945

SUBJECT : Railroad Passenger and Freight Rate Increases in Northern Italy
TO : See distribution below

A SECTION - Purpose

1. The purpose of this memo is to inform Economic and Supply Officers of the action taken by Civil Affairs Section and the Transportation Sub Commission pursuant to Article 6-d General Order No. 41 increasing railroad passenger and freight rates in North Italy.

B SECTION - General Policy

1. The eventual need for a uniform rate structure throughout all Italy has always been recognized. For a period of time Northern rates were maintained at a lower rate than those in force in the South because it was desired to establish the uniform rate structure on a basis which would not require frequent future revisions. It now appears that the operation outlook for the Northern railroads is not one which would permit a rate structure lower than the one prevailing in the South.
2. The Decrees described below, providing for a 400% increase in railroad passenger and freight rates over June 1943 rates are now applicable to both North and South Italy.
3. So far as urban tramway systems are concerned, each application for advance in rates and fares is to be dealt with individually by the respective local price organizations upon the basis of local conditions.

C SECTION - Decrees implemented

1. The following Italian Government Decrees have been implemented in the North by order of the C.C.A.O.
 - a. Ministerial Decree, 31 October 1944. Published in Official Gazette No. 83, dated 18 November 1944. This Decree applied to Italian State Railways, private railways and extra-urban tramways in concession and provided for a 100% increase over 30 June 1943 rates. This Decree was implemented in Northern Italy by Ordinanza No. 2 published in Supplemento Ordinario to the Official Gazette No. 51, dated 28 April 1945.

A SECTION - Purpose

1. The purpose of this memo is to inform Economic and Supply Officers of the action taken by Civil Affairs Section and the Transportation Sub-Commission pursuant to Article 6-d General Order No. 41 increasing railroad passenger and freight rates in North Italy.

B SECTION - General Policy

1. The eventual need for a uniform rate structure throughout all Italy has always been recognized. For a period of time Northern rates were maintained at a lower rate than those in force in the South because it was desired to establish the uniform rate structure on a basis which would not require frequent future revisions. It now appears that the operation outlook for the Northern railroads is not one which would permit a rate structure lower than the one prevailing in the South.
2. The Decrees described below, providing for a 100% increase in railroad passenger and freight rates over June 1943 rates are now applicable to both North and South Italy.
3. So far as urban tramway systems are concerned, each application for advance in rates and fares is to be dealt with individually by the respective local price organizations upon the basis of local conditions.

C SECTION - Decrees implemented

1. The following Italian Government Decrees have been implemented in the North by order of the C.C....O.
 - a. Ministerial Decree, 31 October 1944. Published in Official Gazette No. 83, dated 18 November 1944. This Decree applied to Italian State Railways, private railways and extra-urban tramways in concession and provided for a 100% increase over 30 June 1943 rates. This Decree was implemented in Northern Italy by Ordinanza No. 2 published in Supplemento Ordinario to the Official Gazette No. 51, dated 28 April 1945.
 - b. D.L.L. No. 151, 29 March 1945. Published in Official Gazette No. 72 dated 30 April 1945. Applied to Italian State Railways, private railways, extra-urban tramways, and inland water transport in concession, and provided for a further 100% increase over existing rates and fares. This Decree was implemented in Northern Italy by an MG order published in the Official Gazette No. 60, dated 19 May 1945.
2. The Transportation Sub-Commission has instructed railroads to commence charging the new rates provided for above, as of 1 July 1945.
3. Information with regard to particular tariffs and rates may be obtained from any Italian "Cassa Svezione" or "Cassa Compartimento".

W. H. McMillen
 3. H. McMillen
 Brigadier General, USA.
 Acting Vice President

DISTRIBUTION :

Regional Commissioners:

Venezia
 Emilia
 Liguria
 Lombardia
 Piemonte
 SCAO Venezia Giulia
 LHQ G-5
 Transportation Sub Commission
 Agriculture Sub-Commission
 Labor Sub Commission
 Commerce Sub Commission

23 copies
 19 "
 11 "
 21 "
 17 "
 17 "
 1 "
 13 "
 2 "
 1 "
 1 "

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION, A.C.,
(RAIL DIVISION)
c/o. Transportation Increment,
C.M.F.

Tel : 843239
Our ref : AC/Tn/44/36 C.E.

28th May 1945

TO : Director Transportation Subcommittee.

SUBJECT : Northern Italy.

1. The whole of the Nord Milano Railway is in operational condition, except for the bridge over the fiume Ticino between Ponte Ticino and Turbigo on the Castellanza-Novara section.
2. Traffic is being handled as far as Novara by transshipment at ponte Ticino.

A.H. Street Major.
A.H. STREET, Major.

Copy to M.R.S.

431/TN/
(427)

*Mark this RR
on map. Please
Tun.*

File.

OPERE D'ARTE DANNEGGIATE O DISTRUTTE NELL'ITALIA DEL NORD

1131/5 m
③

COMPARTIMENTO DI MILANO

Linea Oleggio-Laveno

- 1) Km. 14+740 ponte in ferro sul fiume Ticino presso Sesto Calendo. E' a tre travate: le estreme di m.85 e la centrale di m.99 con sovrastante la strada nazionale del Sempione. Il ponte è a doppio binario di cui uno serve la linea Oleggio-Laveno e l'altro la linea Gallarate Arona. Il ponte è crollato ed è effettuabile traghetto dei viaggiatori a mezzo natanti privati.

Linea Voghera-Pavia

- 2) Crollato totalmente il ponte in muratura a 5 arcate di metri 36 ciascuna - a doppio binario - sul fiume Ticino presso Pavia. Km. 23+293.
- 3) Km. 14+933 crollato ponte in ferro sul fiume Po presso Dressana Botterone. (due travate continue per doppio binario in 5 luci ciascuna di m.76 con sovrastante strada nazionale) Travi maestre a traliccio multiplo).

Linea Pavia-Casalpusterleno

- 4) Km. 17+170 danneggiato ponte in ferro sul fiume Olona. travata a semplice binario a passaggio inferiore con travi di forma trapezia, a grandi maglie triangolari e con montanti. Lunghezza di m.21 sul retto e di m.25,95 sull'obbliguo. Riparabile in pochi giorni.
- 5) Distrutto ponte a semplice binario in muratura a tre luci di m.14,80 ciascuna al Km. 31+436 tra le stazioni di Orio e Lambrinia. Riparabile in un mese di lavoro.

Linea Milano-Piacenza

- 6) Km. 147+916 distrutto ponte sul fiume Piacenza. Costituito da

di cui uno serve la linea Oleggio-Laveno e l'altro la linea Gallarate Arona. Il ponte è crollato ed è effettuabile traghetto dei viaggiatori a mezzo natanti privati.

Linea Voghera-Pavia

- 2) Crollato totalmente il ponte in muratura a 5 arcate di metri 36 ciascuna - a doppio binario - sul fiume Ticino presso Pavia. Km. 23+293.
- 3) Km. 14+983 crollato ponte in ferro sul fiume Po presso Pressana Bottarone, (due travate continue per doppio binario in 5 luci ciascuna di m. 76 con sovrastante strada nazionale) Travi maestre a traliccio multiplo).

Linea Pavia-Casalpusterleno

- 4) Km. 17+170 danneggiato ponte in ferro sul fiume Olona. travata a semplice binario a passaggio inferiore con travi di forma trapezia, a grandi maglie triangolari e con montanti. Lunghezza di m. 21 sul retto e di m. 25,95 sull'obbliguo. Riparabile in pochi giorni.
- 5) Distrutto ponte a semplice binario in muratura a tre luci di m. 14,30 ciascuna al Km. 31+436 tra le stazioni di Orio e Lambrinia. Riparabile in un mese di lavoro.

Linea Milano-Piacenza

- 6) Km. 147+918 distrutto ponte sul fiume³⁰ presso Piacenza. Costituito da n° 22 travate indipendenti per semplice binario di cui 10 da metri 61 e 12 da metri 74,50, a passaggio inferiore. Travi maestre semipربولiche a grandi maglie triangolari e montanti.

Linea Coagnolo-Cremona

- 7) Km. 7+963 distrutto ponte in ferro sul fiume Adda presso Pizzighettone. Costituito da tre travate di cui le estreme di m. 45 e la⁸²⁶ media di m. 54, a passaggio inferiore per semplice binario; travi di forma trapezia a grandi maglie triangolari con montanti. Riparabile in 30 giorni

Linea Cremona-Mantova

- 8) Km. 67+270 distrutto ponte in ferro sul fiume Oglio presso Marcaria. Costituito da tre travate: le estreme di m.39 e la centrale di m.48,25 a passaggio inferiore per semplice binario; travi di forma trapezia a maglie triangolari con montanti. Riparabile in 30 giorni.

Linea Cremona-Treviglio

- 9) Km. 42+598 gravemente danneggiato il ponte in muratura a semplice binario sul fiume serio presso Crema. (5 archi di luce m.16 ciascuno) E' già riattivato in via provvisoria.

Linea Olmetta-Brescia

- 10) Km. 6+241 distrutto ponte in muratura sul fiume Oglio presso Robecco (tre arcate a semplice binario di m.22 ciascuna) riattamento dell'opera in 40 giorni.

Linea Parma-S.Zeno

- 11) Km. 42+305 interrotto ponte in ferro sul fiume Oglio presso Canneto (tre travate: le estreme di m.53,70 e la centrale di m.68,50)
- 12) Km. 20+792 distrutto ponte in ferro sul fiume Po presso Casalmaggiore costituito da una travata continua tubolare a passaggio inferiore con travi di forma rettangolari, traliccio multiplo e montanti, costituite 17 campate: di cui le estreme di m. 53,40 e le altre di m.64,70 Non è prevedibile il tempo necessario al ripristino.

Linea Milano-Verona

- 13) Km. 25+941 ponte in muratura a 5 archi di m.25 ciascuno, a doppio binario sul fiume Adda presso Cassano. Danneggiato.
- 14) Km. 42+144 interrotto ponte in muratura a doppio binario sul fiume

9) Km. 42+598 gravemente danneggiato il ponte in muratura a doppio binario sul fiume serio presso Crema. (5 archi di luce m. 16 ciascuno) E' già riattivato in via provvisoria.

Linea Olmetta-Brescia

10) Km. 6+241 distrutto ponte in muratura sul fiume Oglio presso Robecco (tre arcate a semplice binario di m. 22 ciascuna) riattamento dell'opera in 40 giorni.

Linea Parma-S. Zeno

11) Km. 42+305 Interrotto ponte in ferro sul fiume Oglio presso Canneto (tre travate: le estreme di m. 53,70 e la centrale di m. 58,50)

12) Km. 20+792 distrutto ponte in ferro sul fiume Po presso Casalmaggiore costituito da una travata continua tubolare a passaggio inferiore con travi di forma rettangolari, traliccio multiplo e montanti, costituite 17 campate: di cui le estreme di m. 53,40 e le altre di m. 64,70 Non è prevedibile il tempo necessario al ripristino.

Linea Milano-Varona

13) Km. 25+941 ponte in muratura a 5 archi di m. 25 ciascuno, a doppio binario sul fiume Adda presso Cassano. Danneggiato.

14) Km. 42+144 interrotto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Serio tra Morengo e Romano (sette luci di m. 16 ciascuna).

15) Km. 52+205 interrotto ponte in muratura sul fiume Oglio fra Calcio e Ghiari (sette luci di cui la centrale di m. 42 e le altre di m. 8)

Linea Treviglio-Bergamo-Rovato

16) Km. 43+049 interrotto viadotto in muratura a semplice binario sul fiume Oglio presso Palazzolo (novè luci di m. 20 ciascuna). Riattivazione prevista in un mese di lavoro.

825

Linea Lecco-Colico

- 17) Km. 2 + 249 crollato terzo arco del viadotto in muratura a semplice binario a 6 archi di m.8 ciascuno posto fra Lecco e Abbazia. Riparazione prevista in 15 giorni.

Linea Colico-Chiverna

- 18) Km. 3+372 gravemente danneggiato ponte in muratura a semplice binario a 5 archi di m.18 ciascuna sul fiume Adde presso Colico. Riparato in via provvisoria.

1

Linea Monza-Calolzio

- 19) Km. 28+629 danneggiato ponte in ferro sul fiume Adde presso Calolzio. Costituito da tre luci di m.31,40 le laterali e m.37,20 la centrale; travate continue a passaggio superiore della lunghezza complessiva di m.109; travi a traliccio multiplo con montanti; rinforzata con una trave principale intermedia.

COMPARTIMENTO DI VENEZIA

Linea Mestre-Verona

- 20) Km. 233+454 interrotto ponte in ferro sul fiume Brenta. tre travate indipendenti a semplice binario a passaggio inferiore di luce di m.25,50 le laterali e di m.50 la centrale. la travata centrale tubolare; le laterali aperte superiormente; le travi di forma trapezia a grandi maglie triangolari con montanti.

- 21) Km. 223+216 interrotto ponte in muratura a doppio binario a tre arcate di m.8 la centrale e di m.6 ciascuna le laterali sul torrente Brentelle. Ripristinato in via provvisoria.

Riparato in via provvisoria.

Linea Monza-Calolzio

- 19) Km. 28+629 danneggiato ponte in ferro sul fiume Adia presso Calolzio. Costituito da tre luci di m.31,40 le laterali e m.37,20 la centrale: travata continua a passaggio superiore della lunghezza complessiva di m.109; travi a traliccio multiplo con montanti; rinforzata con una trave principale intermedia.

COMPARTIMENTO DI VENEZIA

Linea Mestre-Verona

- 20) Km. 233+454 interrotto ponte in ferro sul fiume Brenta. tre travate indipendenti a semplice binario a passaggio inferiore di luce di m.25,50 le laterali e di m.50 la centrale. Le travate centrale tubolare; le laterali aperte superiormente; le travi di forma trapezia a grandi maglie triangolari con montanti.
- 21) Km. 223+216 interrotto ponte in muratura a doppio binario a tre arcate di m.8 la centrale e di m.6 ciascuna le laterali sul torrente Brentelle. Ripristinato in via provvisoria.
- 22) Km. 203+798 interrotto ponte in muratura a doppio binario a tre arcate di m.14,50 ciascuna sul fiume Tesina.
- 23) Km. 162+281 interrotto ponte in ferro obliquo sul torrente Guà. Costituito da quattro campate di luce retta di m.9, 08. Otto travate del tipo a travi gemelle con travi maestre a ventre di pesce.

Linea Vicenza-Treviso

24) Interrotto ponte sul fiume Tesina. n° 7 archi in muratura di m. 9,25 ciascuno a doppio binario.

25) Interrotto ponte in ferro sul fiume Brenta (30 luci di m. 10)

Linea Grignano-Treviso

26) Interrotto ponte in ferro sul fiume Brenta e tre luci di m. 35,50 la centrale e m. 35,75 le laterali. A semplice binario.

27) Interrotto ponte in ferro sul Muson dei Sassi. Luce retta di m. 21,87

28) Interrotta sottovia in ferro di luce m. 9 sulla strada provinciale Padova Castelfranco.

29) Interrotto ponte in ferro di luce m. 7 sul canale Marsenego.

Linea Padova-Camporampiero

30) Interrotto ponte in ferro sul fiume Brenta (9 luci di m. 10 ciascuna)

Linea Vicenza-Schio

31) Interrotto ponte in ferro di m. 17

Linea Treviso-Belluno-Caldalzo

32) Km. 62+390 interrotto viadotto in muratura a semplice binario a 9 arcate di m. 15 ciascuna sul Viera.

33) Km. 72+430 interrotto viadotto a semplice binario a 9 arcate di m. 16 ciascuna sul Gorbavole.

34) Interrotto ponte in muratura a semplice binario a sette arcate (4 da m. 14 e tre da m. 8 ciascuna) sul Maè.

35) Interrotto ponte in muratura a semplice binario a due luci una di m. 20 e l'altra di m. 8 sul Gardona.

26) Interrotto ponte in ferro sul Muson dei Sessi. Luce retta di m.21,87 la centrale e m.35,75 le laterali. A semplice binario.

- 27) Interrotto ponte in ferro sul Muson dei Sessi. Luce retta di m.21,87
- 28) Interrotto sottovia in ferro di luce m.9 sulla strada provinciale Padova Castelfrenco.
- 29) Interrotto ponte in ferro di luce m.7 sul canale Marsenese.

Linea Padova-Camposampiero

- 30) Interrotto ponte in ferro sul fiume Brenta (9 luci di m.10 ciascuna)

Linea Vicenza-Schio

- 31) Interrotto ponte in ferro di m.17

Linea Treviso-Belluno-Calalzo

- 32) Km. 62+399 interrotto viadotto in muratura a semplice binario a 9 arcate di m.15 ciascuna sul Viera.
- 33) Km. 72+430 interrotto viadotto a semplice binario a 9 arcate di m.16 ciascuna sul Gorbevole.
- 34) Interrotto ponte in muratura a semplice binario a sette arcate (4 da m.14 e tre da m.8 ciascuna) sul Maè.
- 35) Interrotto ponte in muratura a semplice binario a due luci una di m.20 e l'altra di m.8 sul Gardona.

Linea Mestre-Trento

- 36) Interrotto ponte in ferro a tre luci sul fiume Ciamon. Tre travate indipendenti tubolari a passaggio inferiore; portata teorica di m.48 la centrale e di m.40,30 le laterali. Travi a contorno trapezio a grandi maglie triangolari e montanti.
- 37) Interrotto ponte in ferro di luce retta m.10 sul canale di fognatura (Roggia Negretto).

Linea Conegliano-Ponte delle Alpi

Interrotto ponte sul torrente Mestia.

- 38) Interrotto ponte in muratura a semplice binario sul torrente Mestia.
(12 arcate di cui 3 da m.20 e 3 da m.12 ciascuna)
- 39) Interrotto ponte in muratura a semplice binario sul fiume Piave.
(9 arcate da m.24 ciascuna).

Linea Treviso -Portogruaro

Interrotto ponte in ferro sul fiume Piave presso Regarè. Costi-

- 40) Km. 17+679 interrotto ponte in ferro sul fiume Piave presso Regarè. Costi-
tuito da 5 travate tubolari indipendenti: le estreme di m.35,61 e
le tre intermedie di m.59, a passaggio inferiore, travi di forma
trapezia a grandi maglie triangolari e montanti.

- 41) Interrotto vecchio ponte in ferro sul fiume Livenza presso la sta-
zione di Motta. Una luce di m.46,50 (vecchio alveo). Travate tubola-
re a passaggio inferiore per semplice binario con travi di forma tra-
pezia a grandi maglie triangolari e montanti.

- 42) Interrotto nuovo ponte in ferro sul fiume Livenza. A doppio binario.
Tre luci: le estreme di m.32 e la centrale di m.38 (nuovo alveo)
travate tubolare in dipendente a passaggio inferiori con travi di
forma trapezia, a grandi maglie triangolari e montanti.

- 43) Km. 37+091 interrotto ponte in ferro sul fiume Bariga. Una luce di
m.41,50 a doppio binario.

Linea Mestre-Portogruaro

Interrotto ponte in ferro sul fiume Piave presso S.Donà.

- 44) Km.31+177 interrotto ponte in ferro sul fiume Piave presso S.Donà.
tre travate: le estreme di m.41,60 e la centrale di m.49,60, trave-
te indipendenti a semplice binario a passaggi inferiori con travi a
tirangolazione semplice e montante.

Interrotto ponte in ferro sul fiume Livenza presso la
stazione di Motta. Una luce di m.46,50 (vecchio alveo). Travate tubola-
re a passaggio inferiore per semplice binario con travi di forma tra-
pezia a grandi maglie triangolari e montanti.

1 5 6 6

tuito da 5 travate tubolari indipendenti: le estreme di m.33,50 e le tre intermedie di m.59, a passaggio inferiore, travi di forma trapezia a grandi maglie triangolari e montanti.

41) Interrotto vecchio ponte in ferro sul fiume Livenza presso la stazione di Motta. Una luce di m.46,50 (vecchio alveo). Travate tubolari a passaggio inferiore per semplice binario con travi di forma trapezia a grandi maglie triangolari e montanti.

42) Interrotto nuovo ponte in ferro sul fiume Livenza. A doppio binario. Tre luci: le estreme di m.32 e la centrale di m.38 (nuovo alveo) travate tubolari in dipendente a passaggio inferiori con travi di forma trapezia, a grandi maglie triangolari e montanti.

43) Km. 37+091 interrotto ponte in ferro sul fiume Bariga. Una luce di m.41,50 a doppio binario.

Linea Mestre-Portogruaro

44) Km.31+177 interrotto ponte in ferro sul fiume Piave presso S.Donà. tre travate: le estreme di m.41,60 e la centrale di m.49,60, travate indipendenti a semplice binario a passaggi inferiori con travi a tirangolazione semplice e montante.

45) Km. 44+858 Interrotto ponte in ferro sul fiume Livenza presso la stazione di S.Stino. Due luci di m.38,50 e m.58,50. Travate indipendenti a semplice binario a passaggi inferiori, con travi a tirangolazione semplice e montanti.

Linea Mestre-Udine

46) Interrotto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Piave presso Susegana (20 archi da m.20 ciascuno). 822

47) Interrotto ponte in ferro sul fiume Montigano presso Conegliano Veneto. (due luci di m.12 ciascuno) travate a travi gemelle.

- 48) Interrotto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Livenza presso Sacile. Una luce da m.24.
- 49) Interrotto ponte in muratura a doppio binario sul torrente Meduna presso Pordenone. 3 luci di m.20 ciascuna.
- 50) Interrotto ponte in ferro sul fiume Tagliamento presso Casarza della Delizia. 36 luci di m.21,30. Travate a parete piena a passaggio superiore. (Km. 97+954 della linea Mestre Cormons).

COMPARTIMENTO DI BOLOGNA

Linea Bologna-Terrara-Pontelagoscuro

- 51) Km. 31+755 distrutto ponte in ferro sul fiume Reno presso Galliera. Tre campate di m.52,30 la centrale e m.40,50 le laterali. travate indipendenti per semplice binario a passaggio inferiore con travi a traliccio multiplo.
- 52) Km. 52+237 distrutto ponte in ferro sul fiume Po presso Pontelagoscuro. Travata continua per semplice binario in 6 luci di cui le estreme di m.60,55 e le intermedie di m.76,65; passaggio inferiore con travi a traliccio multiplo.
- Linea Modena Pizzarra
- 53) Km. 3+259 Danneggiato ponte in ferro sul fiume Secchia presso Soliera. Numero tre campate di m.23 la centrale e m.27 le laterali. travate indipendenti per semplice binario a passaggio inferiore. Travi di forma trapezia e grandi nelle triangolari e montanti.

COMPARTIMENTO DI BOLOGNA

Linea Bologna-Ferrara-Pontelagoscuro

51) Km. 31+765 distrutto ponte in ferro sul fiume Reno presso Calliere. Tre campate di m. 32,30 la centrale e m. 40,50 le laterali. travate indipendenti per semplice binario a passaggio inferiore con travi a traliccio multiplo.

52) Km. 52+207 distrutto ponte in ferro sul fiume Po presso Pontelagoscuro. Travata continua per semplice binario in 6 luci di cui le estreme di m. 60,55 e le intermedie di m. 76,65; passaggio inferiore con travi a traliccio multiplo.

Linea Modena-Fuerra

53) Km. 3+259 Danneggiato ponte in ferro sul fiume Secchia presso Soliera. Numero tre campate di m. 28 la centrale e m. 27 le laterali. travate indipendenti per semplice binario a passaggio inferiore. Travi di forma trapezia e grandi pali triangolari e montanti.

Linea Bologna-Rimini

54) Km. 6+156 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Savena presso S. Lazzaro di Savana. Tre arcate di m. 12 ciascuna.

55) Km. 9+161 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Idice presso Castel S. Pietro. 7 arcate di m. 15 ciascuna. **821**

56) Km. 12+027 distrutto ponte in ferro sul torrente Centonara, presso Mirandola. Due luci di m. 7;70 ciascuna travate a travi gemelle per il doppio binario.

- 4 -

57) Km. 35+763 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Santerno presso Imola. 3 arcate da m.15 ciascuna.

Linea Bologna-Nevere-Ostiglia

58) Km. 13+914 distrutto ponte in ferro sul torrente Lavino presso Taver-nelle. Travate passaggio inferiore di portata m.38 a semplice binario. travi di forma trapezia a grandi maglie triangolari e montanti.

59) Km. 16+088 distrutto il ponte in ferro sul torrente Senoglia. Tre luci di m.14,45, 14,15, 14,45. Travate a travi gemelle a semplice binario.

60) Km. 37+155 distrutto il ponte in ferro sul fiume Panaro presso Campo-santo. Tre luci di m.22,55 le laterali e di m.20,70 la centrale. Travate con travi a parete piena e a semplice binario.

61) Crollate due travate contigue del ponte in ferro sul fiume Po presso Ostiglia.esso era costituito da sette luci di m.70. Travate indipendenti a passaggio inferiore e per semplice binario, con travi di forma trapezia e tralicci a triangolazione semplice e montanti.

Linea Bologna-Piacenza

62) Distrutte 5 arcate del ponte in muratura a doppio binario sul Fiume Reno presso Levino. esso era costituito da 15 arcate di m.20 ciascuna.

63) Km. 25+688 Distrutto sottopassaggio in muratura a doppio binario di m. 5 di luce presso Castelfranco Emilia.

64) Km. 32+009 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Panaro presso Castelfranco Emilia. Costituito da due archi di m.23,60 ciascuno.

59) Km. 16+088 distrutto il ponte in ferro sul torrente Samoggia. Tre luci di m. 14,45, 14,15, 14,45. Travate a travi gemelle a semplice binario.

60) Km. 37+153 distrutto il ponte in ferro sul fiume Tanaro presso Campo Santo. Tre luci di m. 22,55 le laterali e di m. 20,70 la centrale. Travate con travi a parete piena e a semplice binario.

61) Crollate due travate contigue del ponte in ferro sul fiume Po presso Ostiglia. Esso era costituito da sette luci di m. 70. Travate indipendenti a passaggio inferiore e per semplice binario, con travi di forma trapezia e tralicci a triangolazione semplice e montanti.

Linea Bologna-Florenza

62) Distrutte 5 arcate del ponte in muratura a doppio binario sul fiume Reno presso Lavino. Esso era costituito da 15 arcate di m. 20 ciascuna.

63) Km. 25+688 Distrutto sottopassaggio in muratura a doppio binario di m. 5 di luce presso Castelfranco Emilia.

64) Km. 32+009 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Tanaro presso Castelfranco Emilia. Costituito da due archi di m. 23,60 ciascuno.

65) Km. 43+247 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Secchia presso Rubiera. Costituito da 12 archi di m. 16,20 ciascuno

66) Km. 64+221 crollato ponte a 4 luci di m. 7,40 ciascuna sul torrente Crostoli, presso Reggio Emilia.

67) Km. 30+890 crollato ponte in muratura a doppio binario sul torrente Enza presso S. Ilario. (8 archi di m. 15 di luce ciascuno).

68) Interrotto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Taro presso ponte Taro. Costituito da 20 arcate di m. 21 ciascuna.

69) Crollato ponte in muratura a doppio binario sul fiume Stirone presso Fidenza. Costituito da 5 arcate di m. 12 ciascuno

COMPARTIMENTO DI VERONA

Linea Verona-Castiglione

70) Km. 99+414 distrutto ponticello in muratura a semplice binario di m. 3 di luce.

Linea Verona-Trento

71) Km. 11+281 distrutto ponte in ferro sul fiume Adige presso Verona a 5 luci di m. 16 ciascuna. Travate indipendenti a semplice binario a passaggio superiore. Travi massice a pareti piene.

Linea Verona-Brescia

72) Km. 122+931 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Mincio presso Peschiera. (7 arcate di cui 3 di m. 22, 25 ciascuna e due di m. 3, 65).

73) Km. 98+169 distrutto ponte in muratura a doppio binario presso S. Marco tre arcate di cui la centrale di m. 8 e le laterali di m. 4, 50.

74) Km. 97,900 Distrutto ponte in muratura a doppio binario ad una luce di m. 30 sul fiume Chiese.

Linea Verona-Vicenza

75) Km. 158+756 distrutto ponte in ferro sul torrente Alpone a tre luci di m. 7 ciascuna.

70) Km. 99+414 distrutto ponticello in muratura a semplice binario di m.3 di luce.

Linea Verona-Trento

71) Km. 11+281 distrutto ponte in ferro sul fiume Adige presso Verona a 5 luci di m.16 ciascuna. Travate indipendenti a semplice binario a passaggio superiore. Travi massera a pareti piena.

Linea Verona-Brescia

72) Km. 122+531 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Mincio presso Peschiera. (7 arcate di cui 3 di m.22,25 ciascuna e due di m.3,55).

73) Km. 98+169 distrutto ponte in muratura a doppio binario presso S.Marco tre arcate di cui la centrale di m.8 e le laterali di m.4,50.

74) Km. 97,900 Distrutto ponte in muratura a doppio binario ad una luce di m.30 sul fiume Chiese.

Linea Verona-Vicenza

75) Km. 168+756 distrutto ponte in ferro sul torrente Alpone a tre luci di m.7 ciascuna.

COMPARTIMENTO DI TORINO

819

Linea Torino-Genova

76) Km. 93+928 distrutto ponte in muratura a doppio binario sul fiume Bormida presso Alessandria. 9 arcate di m.13 di luce ciascuna.

AG/TnA/G Rls-1

1st Ind.

WPS/ml

HQ, Allied Commission, Transportation Sub-Comm., 15 January 1945.

TO : Chief, Rail Division, Transportation Sub-Comm., HQ, AC.

1. Of the eight Officers required, Lt. Strand was accepted as one and Captain Billenstein has been requested. G-1 British has requested AFHQ to supply the six additional.

2. Major Buckley is being transferred in and G-1 British has requested AFHQ to supply two (2) extra Engineers.

3. Your office will be advised as soon as any additional information is available.

For the Director :

WALTER P. SCOGGINS
Lt. Colonel, Q.M.C.
Admin. Officer.

(C/c)

COPYSECRET

/mi

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION, A.C.
(RAIL SECTION),
C/o Transportation Increment,
C.M.F.

Tel: 483238

3 January 1945

Our Reference : AC/164/Tn.

TO : Director,
Transportation Sub-Commission, A.C.

SUBJECT : N.W. Italy Plan.

1. The selection of officers for the new territory is held up due to failure of fulfillment of Manpower Board's agreement for 8 extra officers and 3 extra engineers.
2. It is impossible to select officers until the merits of those sent to replace others have been tested.
3. These additional officers were asked for when first operational plan was submitted to Economic Section on 21 October, 1944.

Sga.

O.H. LINDBERG,
Lieut-Colonel, R.E.,
Tn. Sub-Comm. (Rails).

