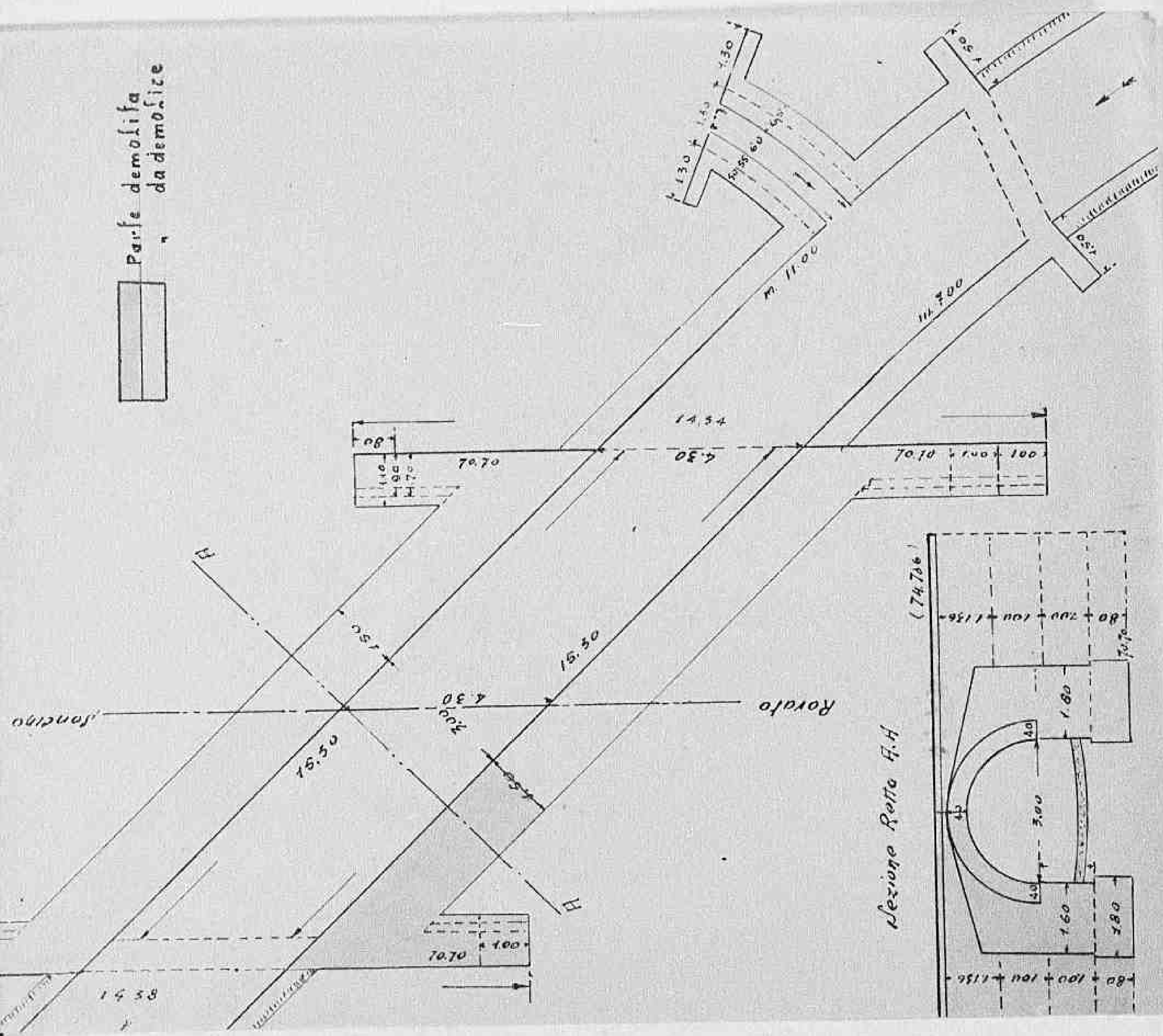
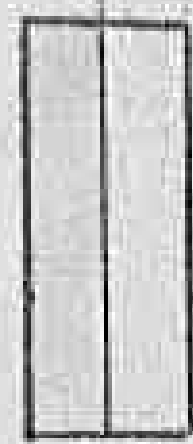


ACC AC.TN. 35. CE 10000/148/1507 (10F2) PRIVATE
JUL.

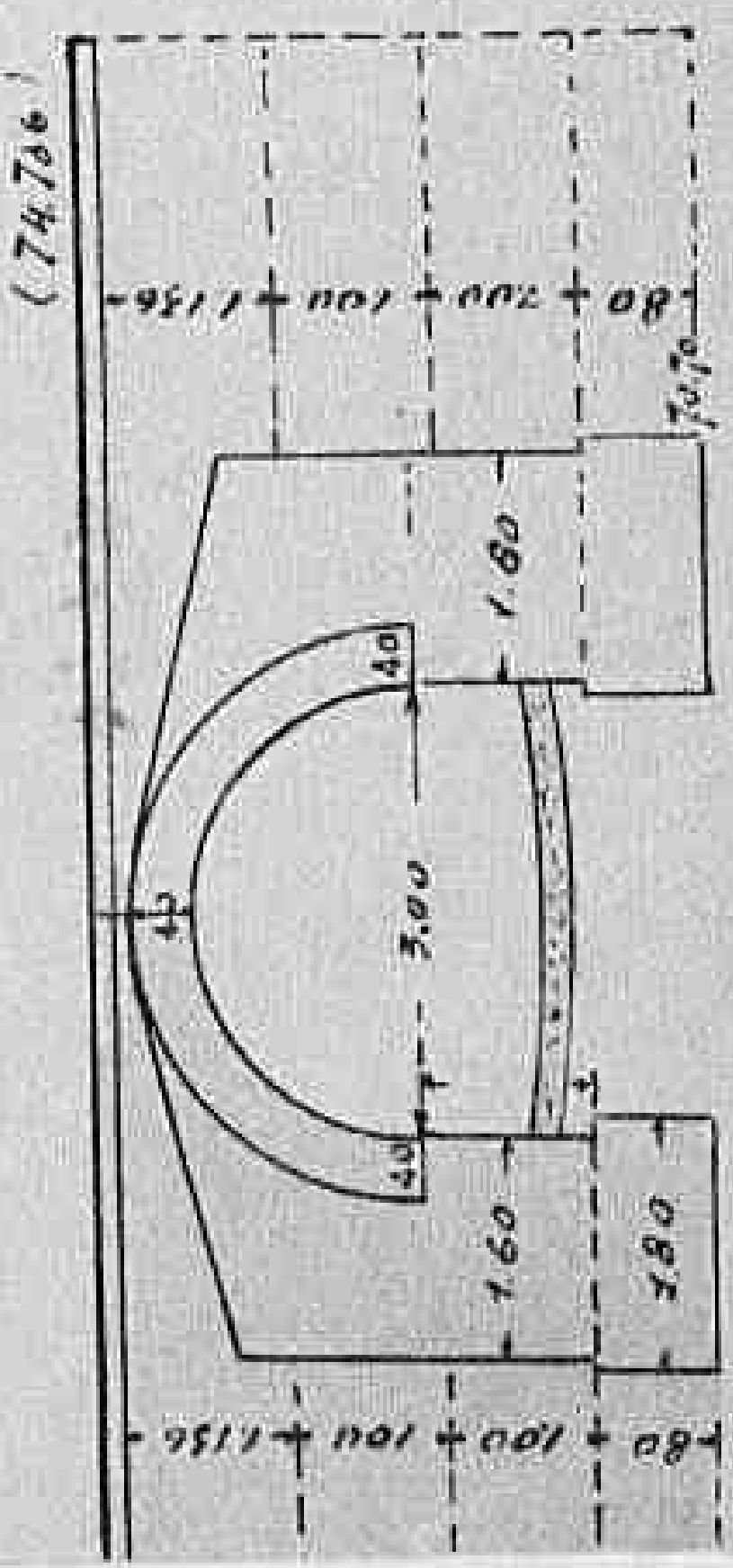
10000/148/1507 (10F2) PRIVATE RAILWAY REPORTS
JUL. 1944 - DEC. 1945

785021

Parte demolita
da demolire



Sezione Retta H.H



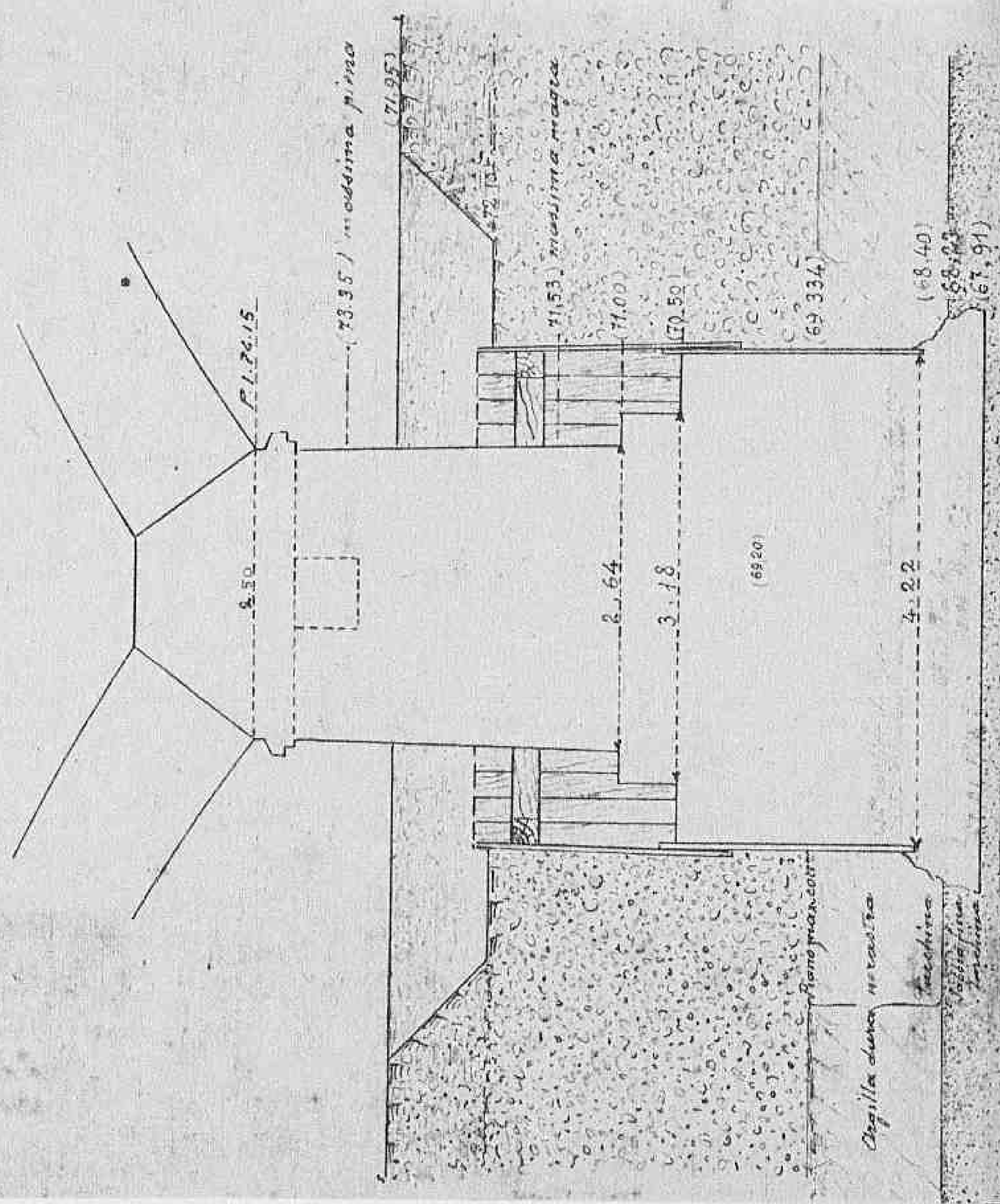
1005

Ponte sul fiume Oglio

Pila alla progr. 2401504

l'ipotesi

Scala di 1:50



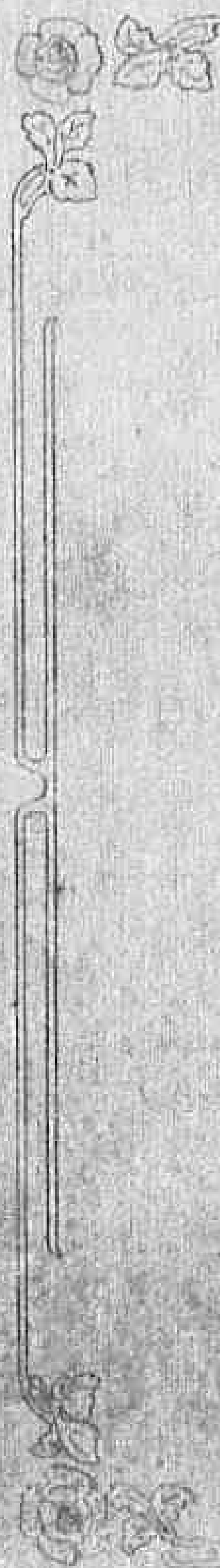
1007

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

6077

1008

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785621



SOCIETÀ NAZIONALE DI FERROVIE E TRANVIE

AGENZIA CON SEDE IN ROMA CAPITALE VERSATO 4.000.000

PROGETTO ESECUTIVO

FERROVIA ROVATO - SONCINO

TIP1

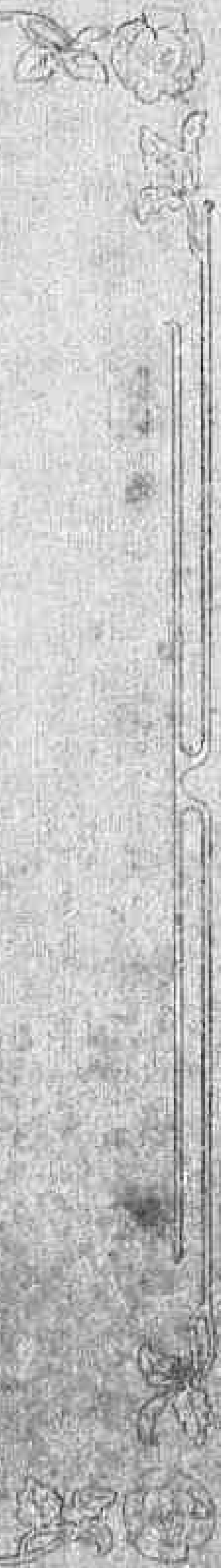
delle opere maggiori in muratura

PROGETTO ESECUTIVO

FERROVIA ROVATO - SONCINO

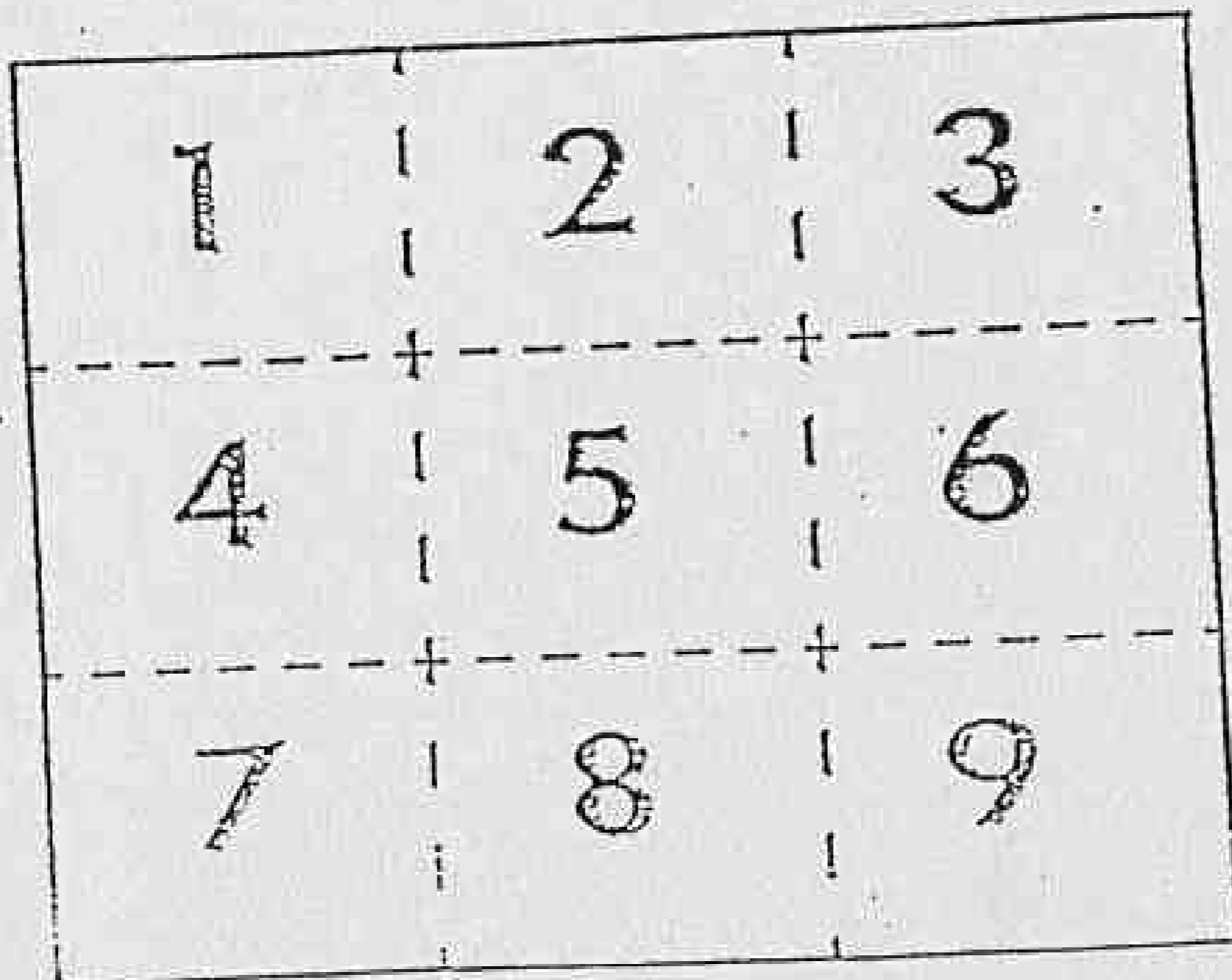
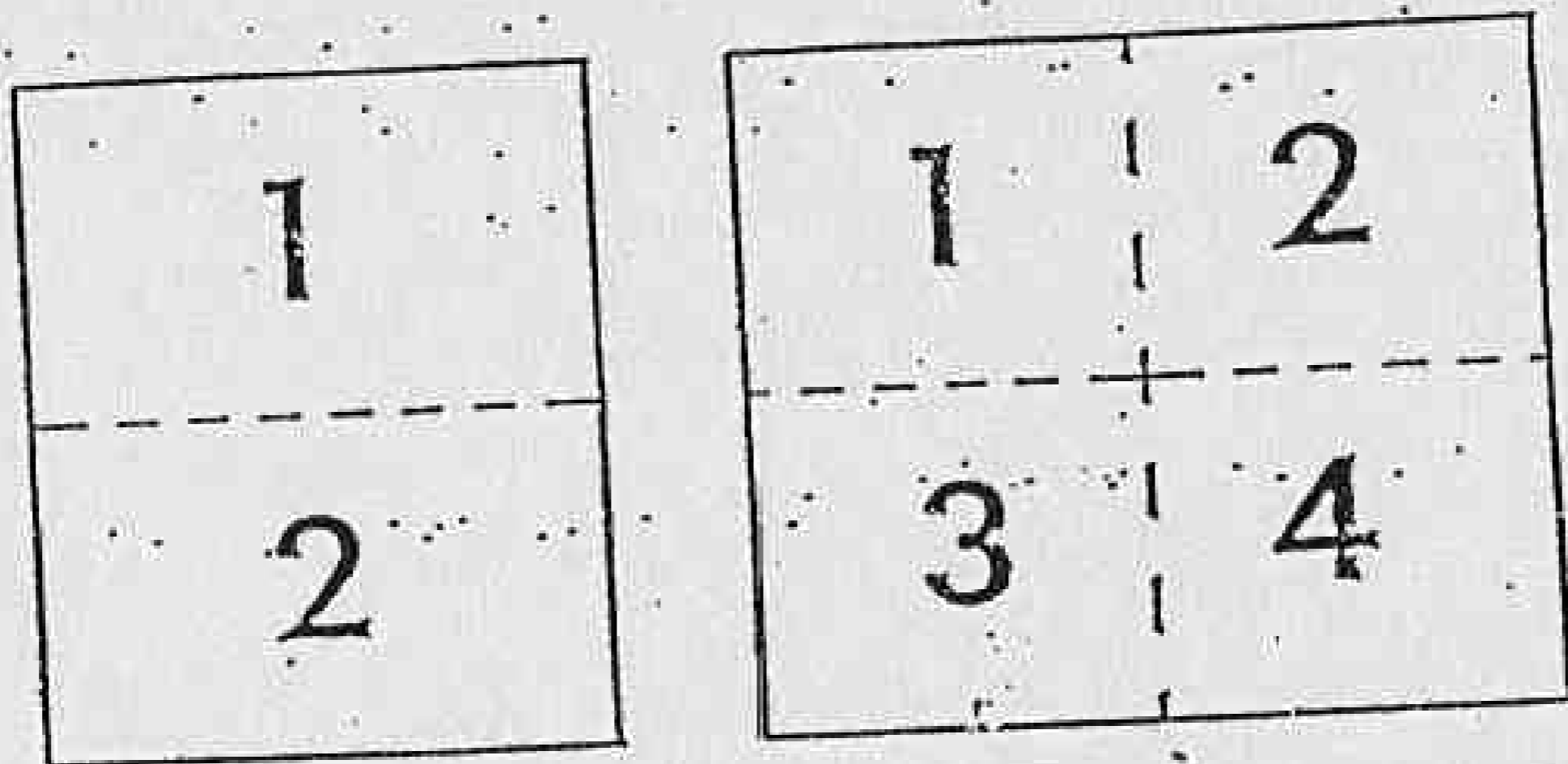
TIPI

delle opere maggiori in muratura



MAPS AND CHARTS TOO LARGE TO FILM
ON ONE EXPOSURE ARE FILMED CLOCKWISE
BEGINNING IN THE UPPER LEFT CORNER,
LEFT TO RIGHT, AND TOP TO BOTTOM.

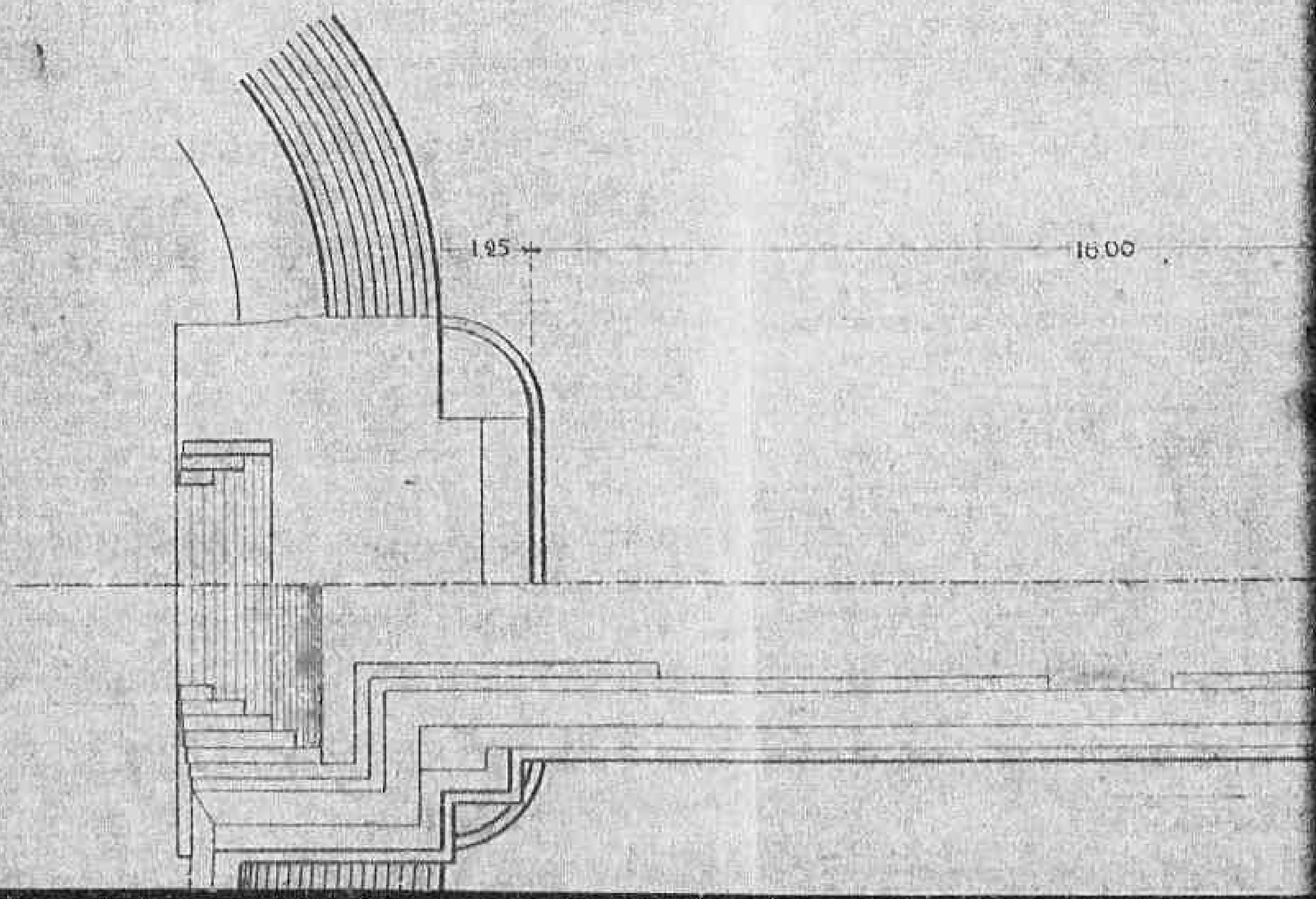
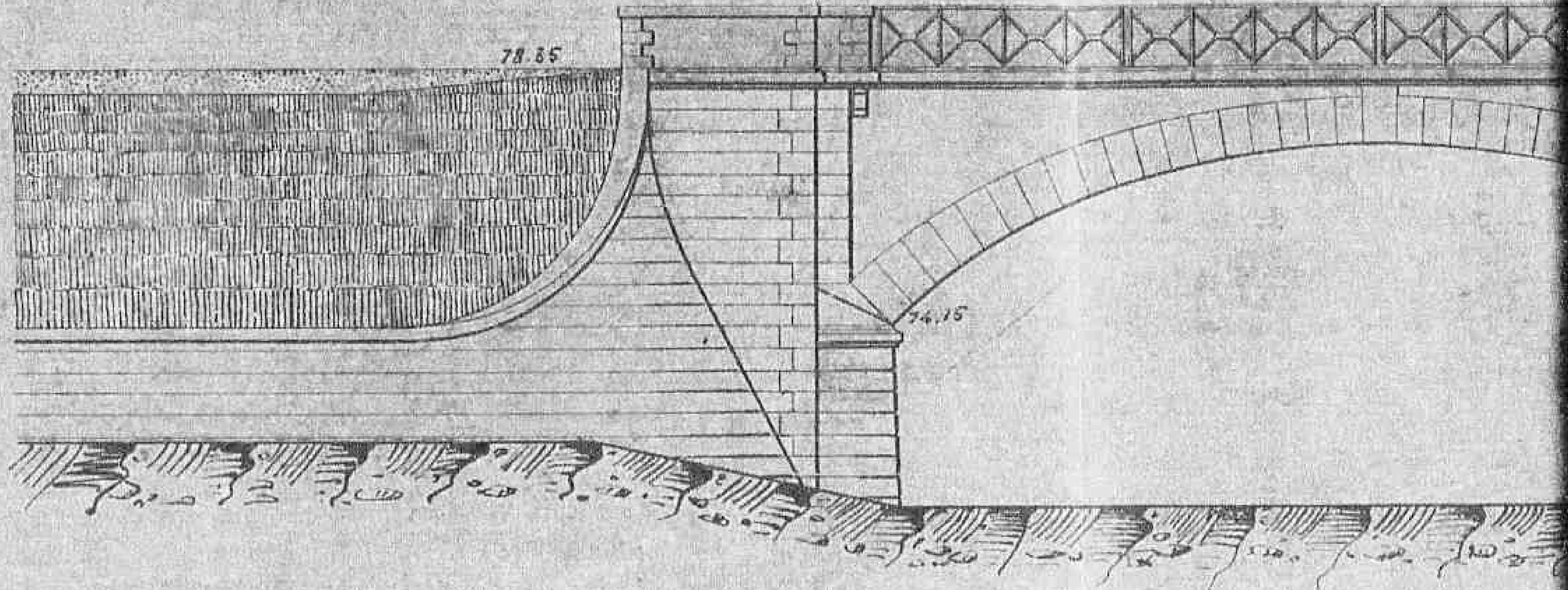
SEE DIAGRAMS BELOW.



1011

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

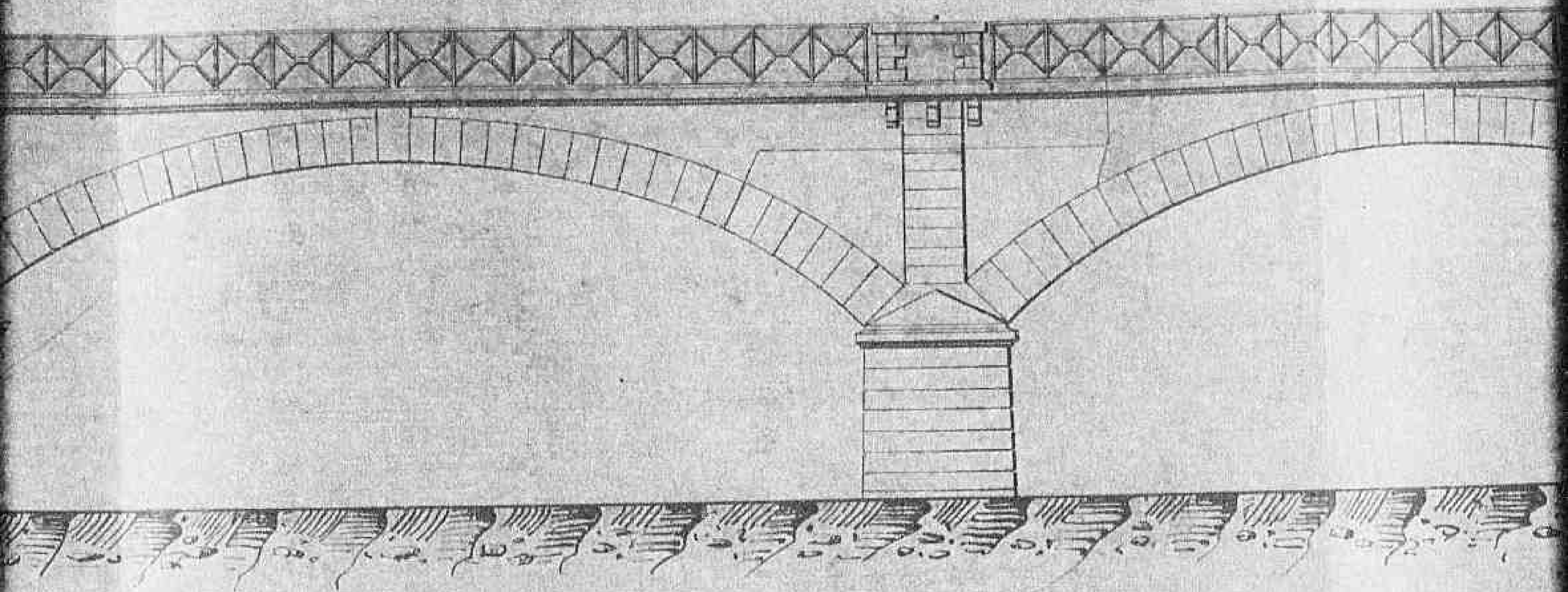
Parte demolita
" da demolire



1012

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

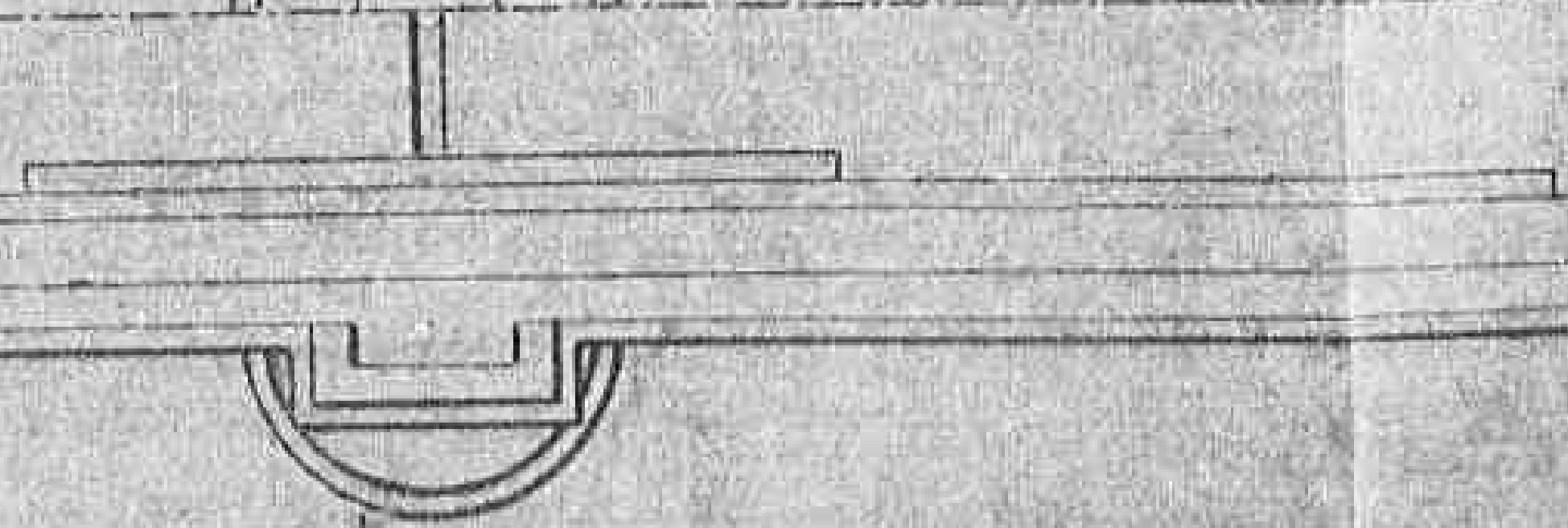
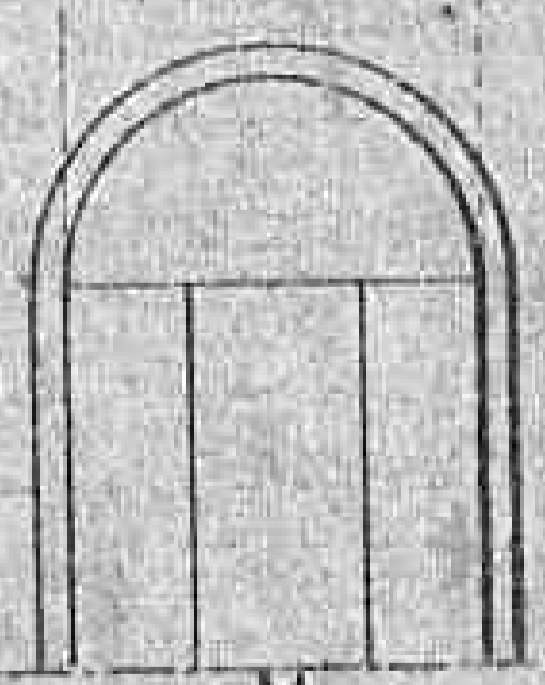
 Parte demolita.
" da demolire.



1600

250

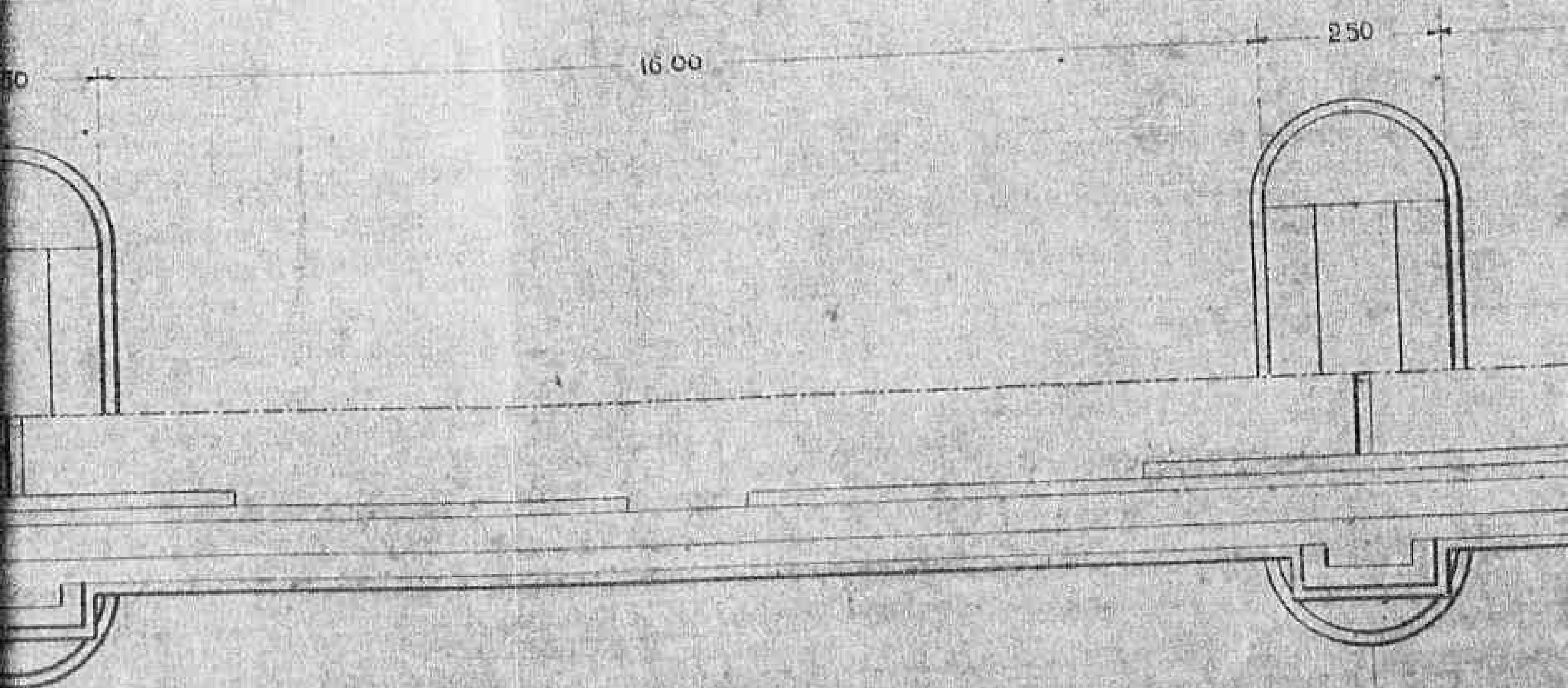
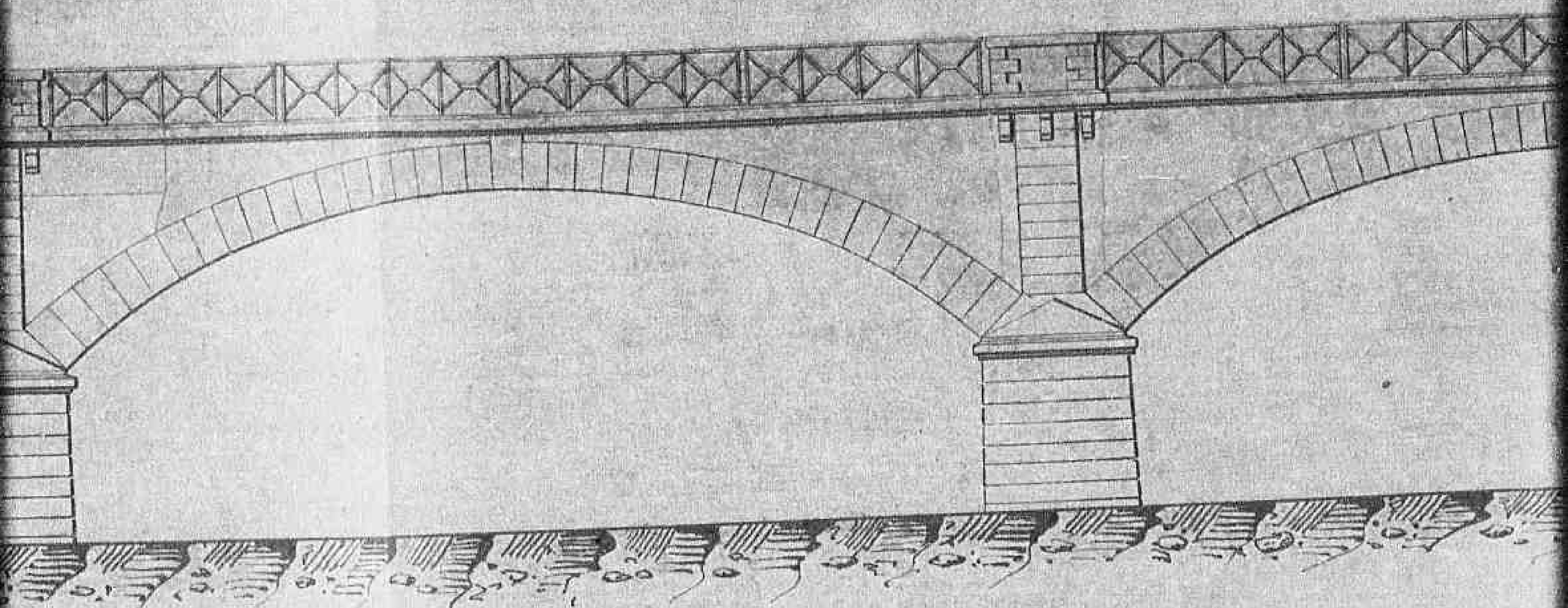
1600



1013

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

PONTE IN MURATURA DI 6



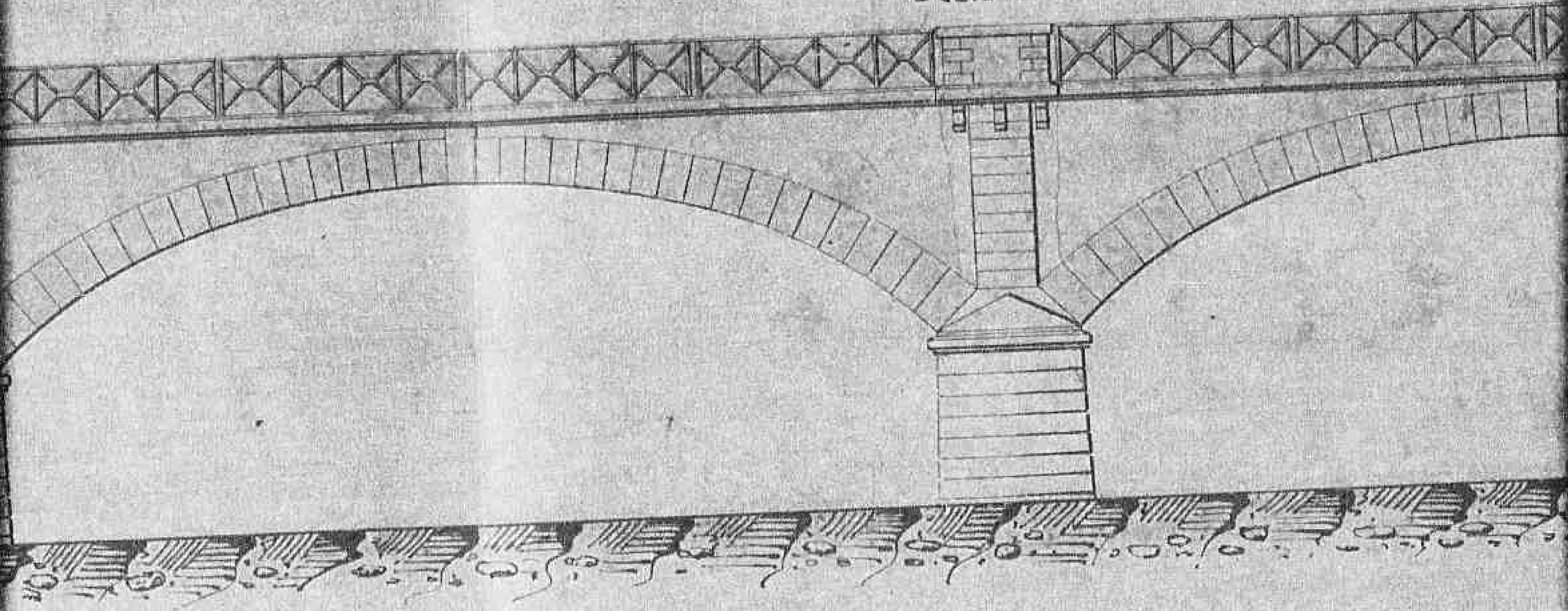
1014

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

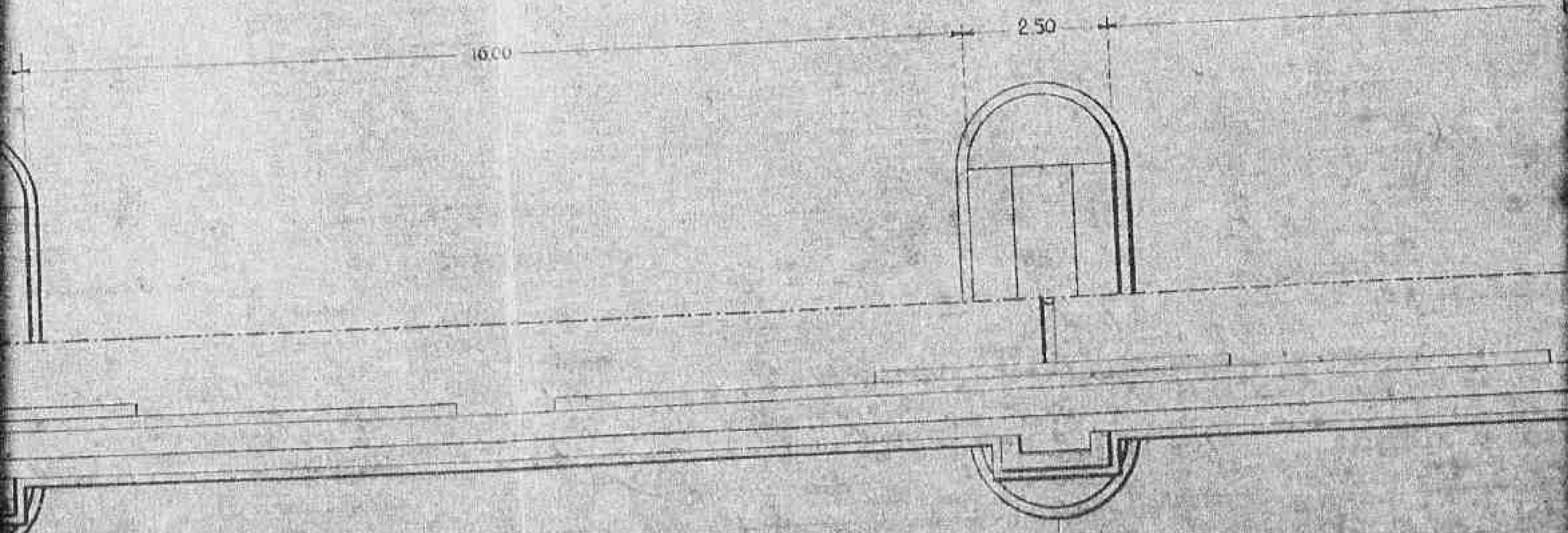
RATURA DI 6 LUCI DI 16 METRI CON VOLTI A SEST

PROSPETTO

Scala 1:100



1/2 Pianta al piano d'imposta



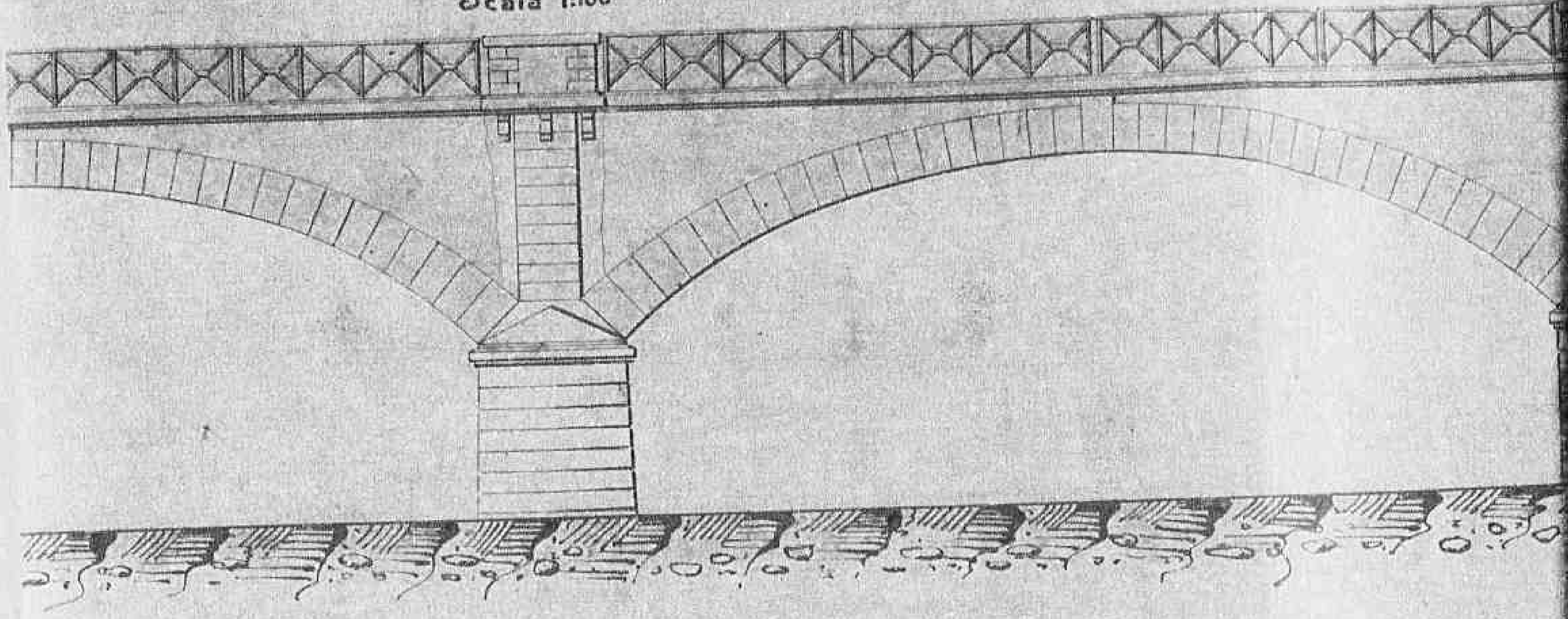
10151

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

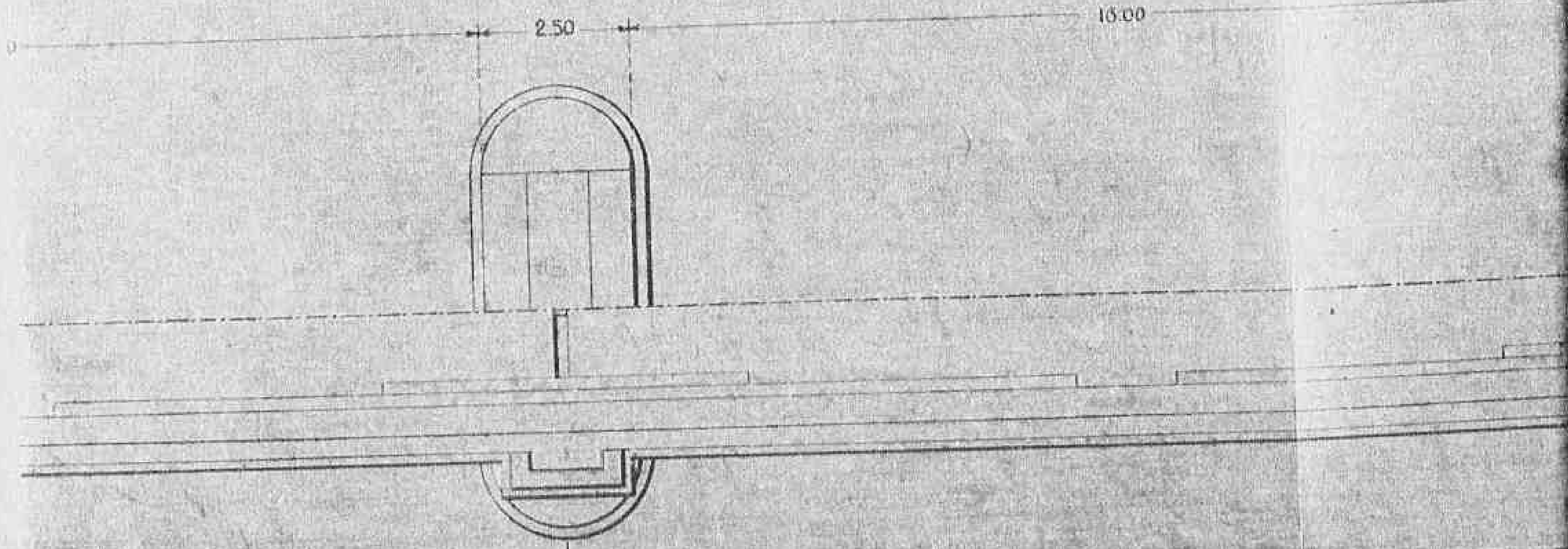
LUCI DI 16 METRI CON VOLTI A SESTO RIBASSATO S

PROSPETTO

Scala 1:100



1/2 Pianta al piano d'imposta



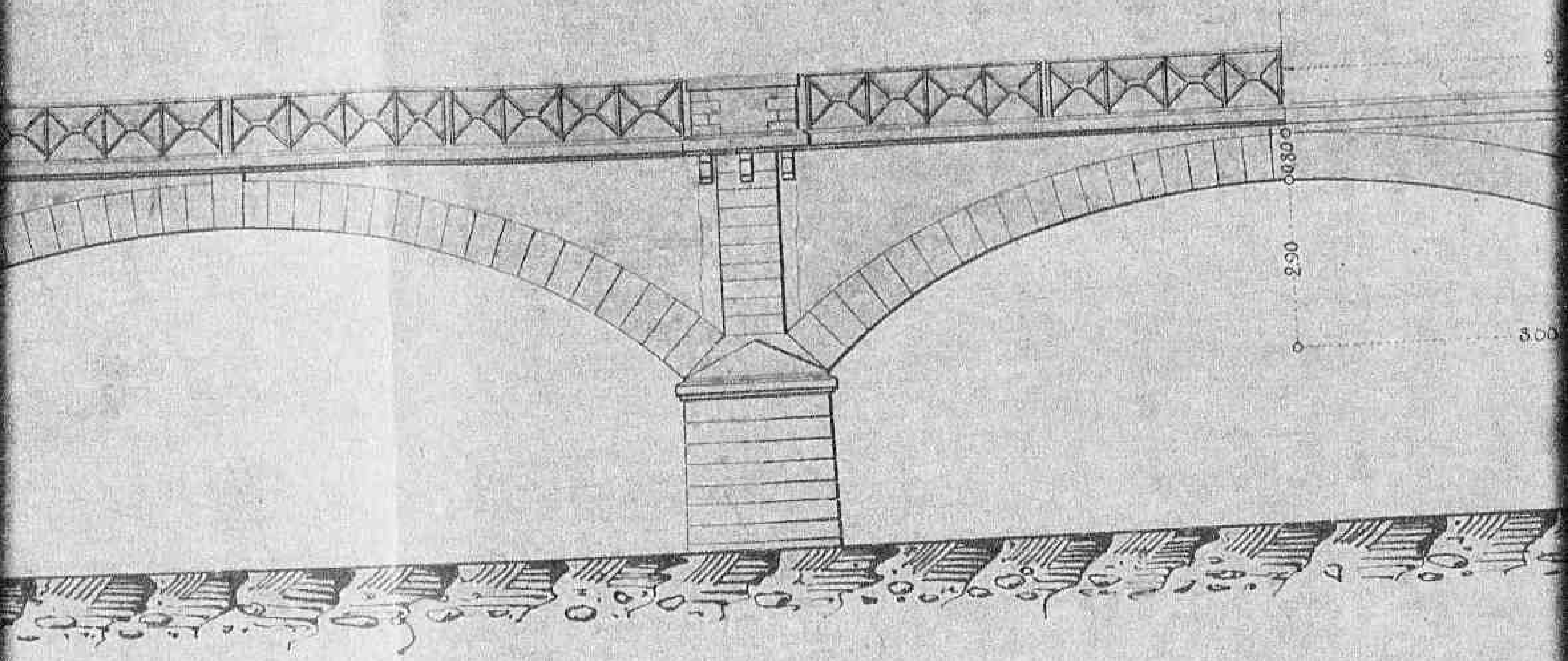
2.50

16.00

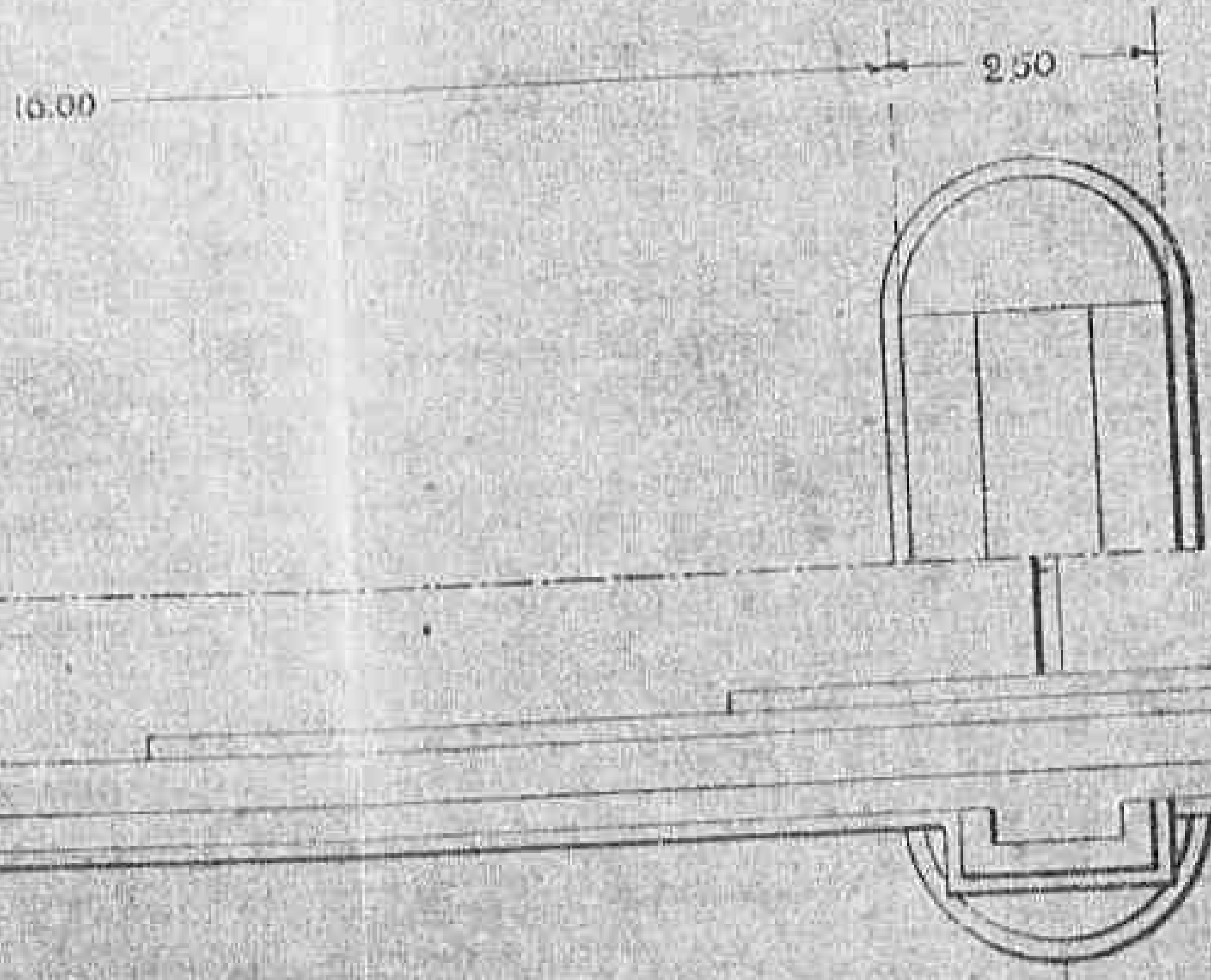
1016

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 735021

A SESTO RIBASSATO SUL FIUME OGLIO

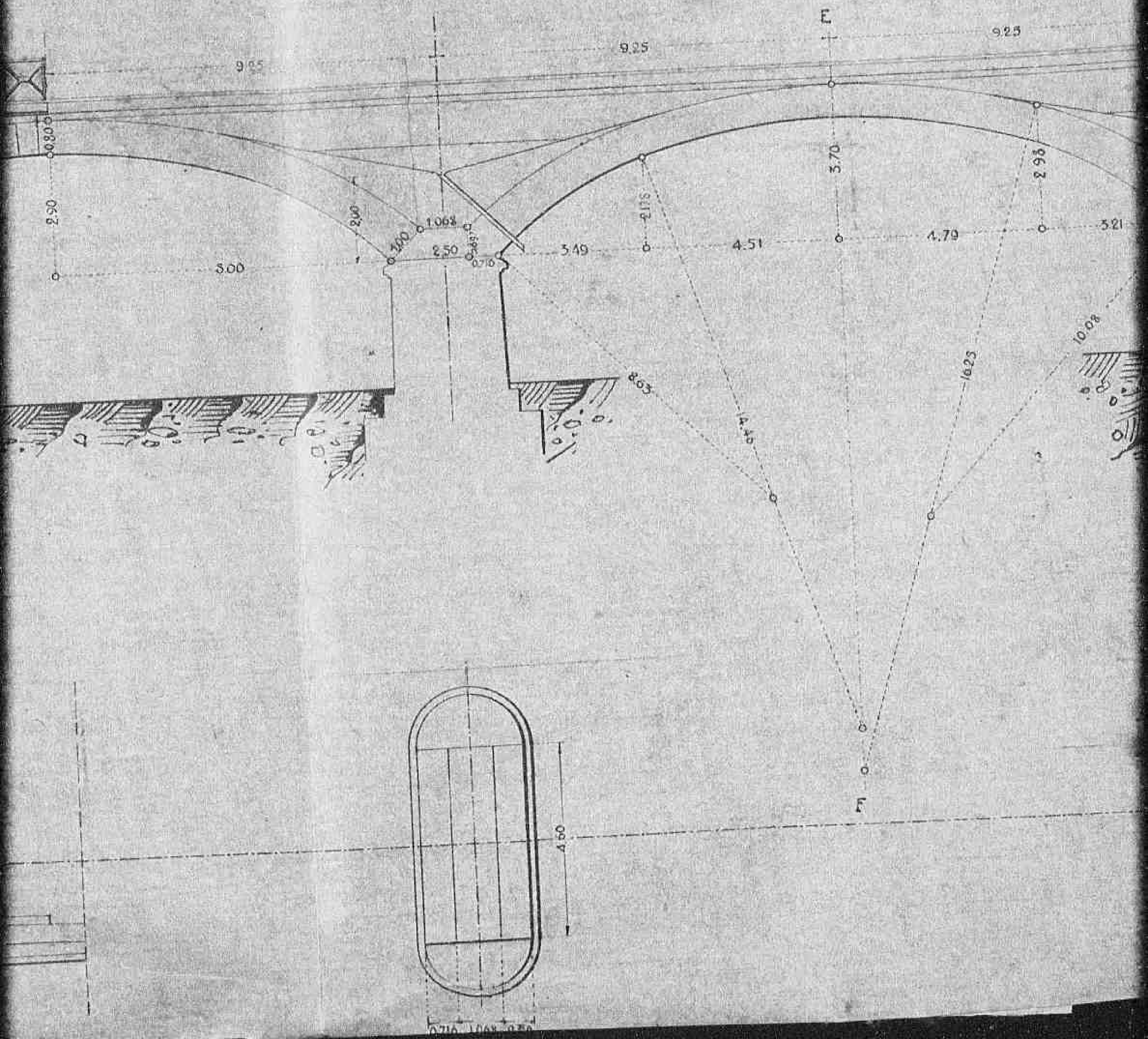


sta



10171

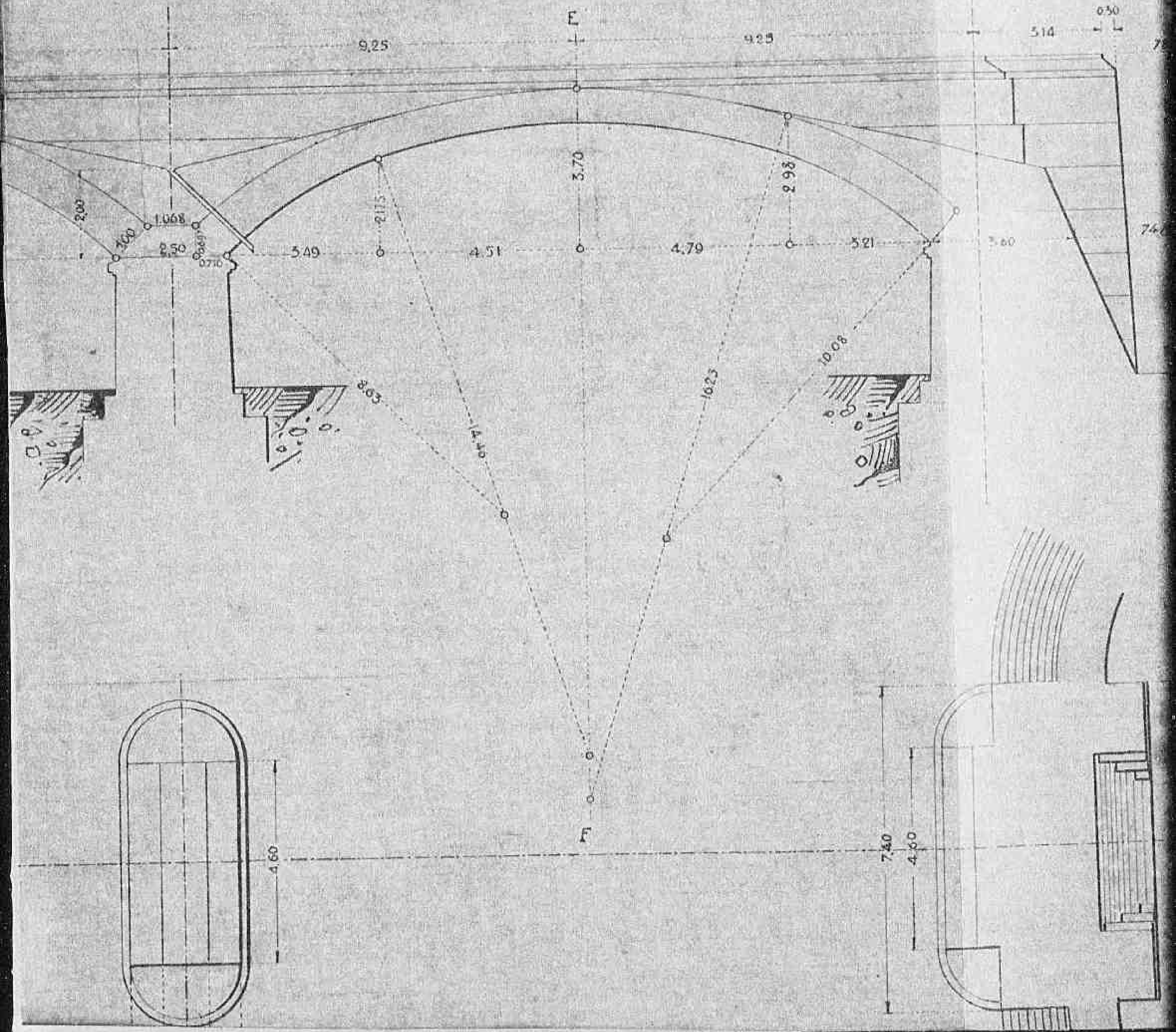
Dettaglio dei rinfianchi sulla pila e sulla spalla



1018

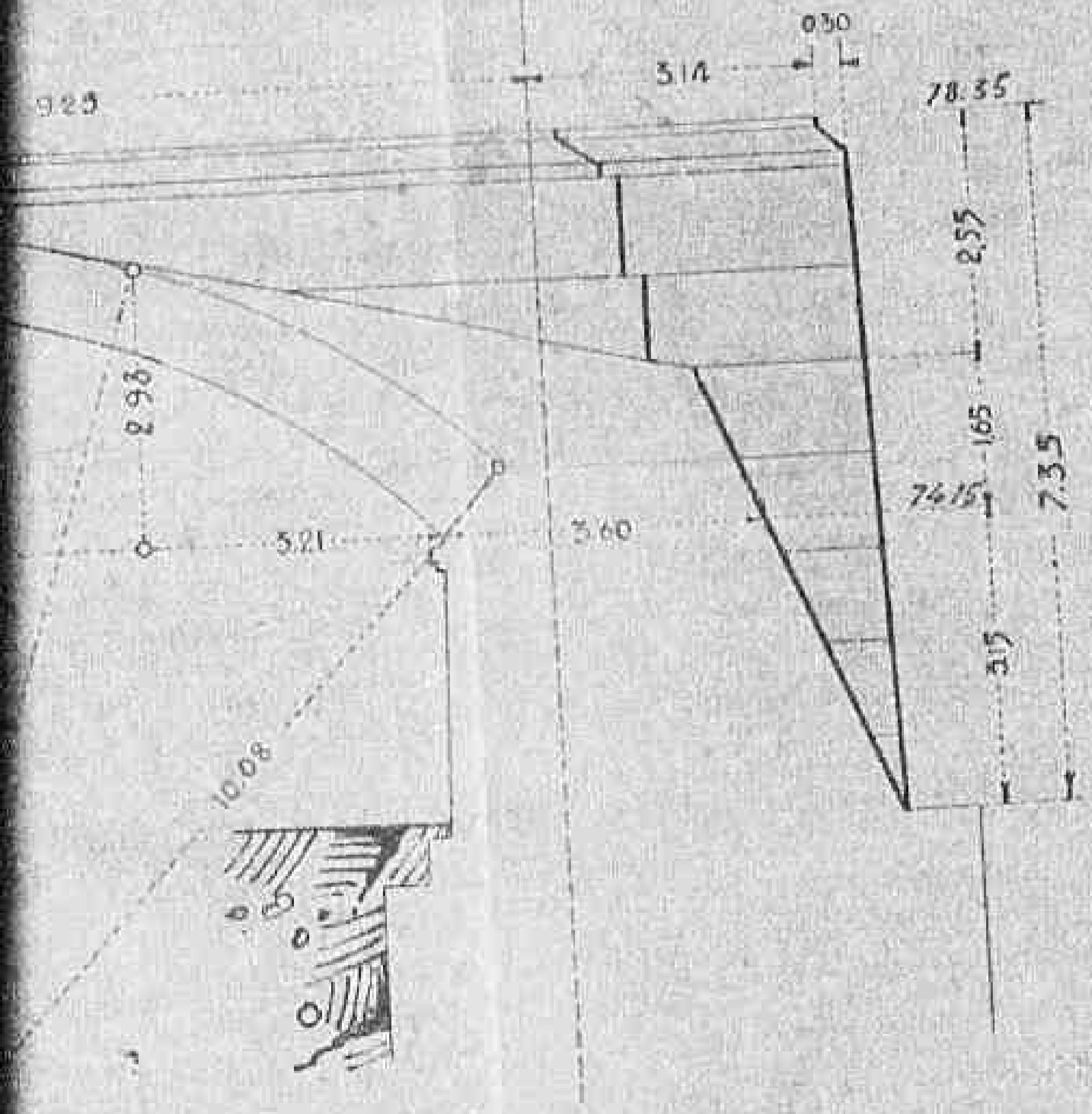
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Dettaglio dei rinfianchi sulla pila e sulla spalla

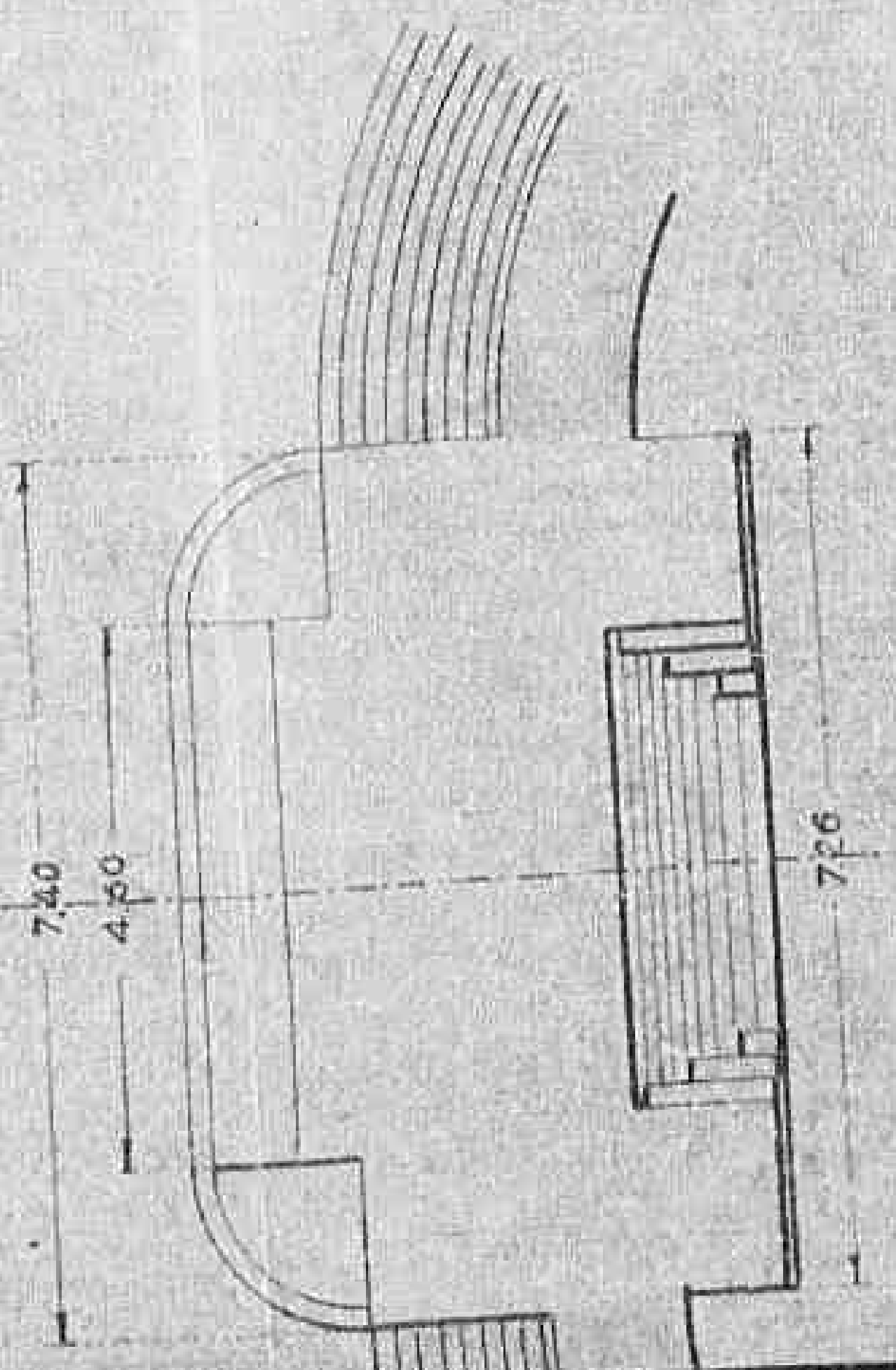
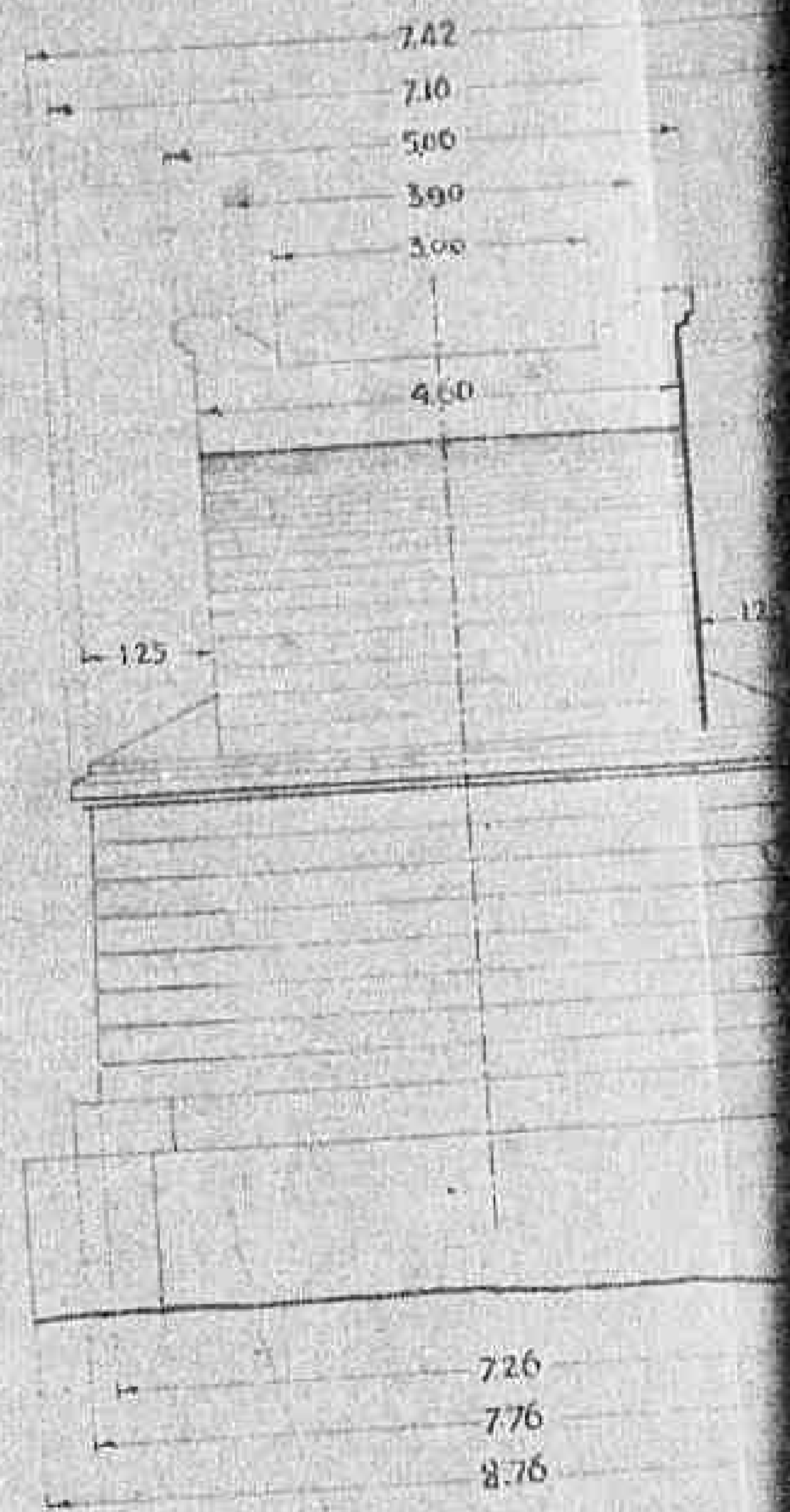


1019

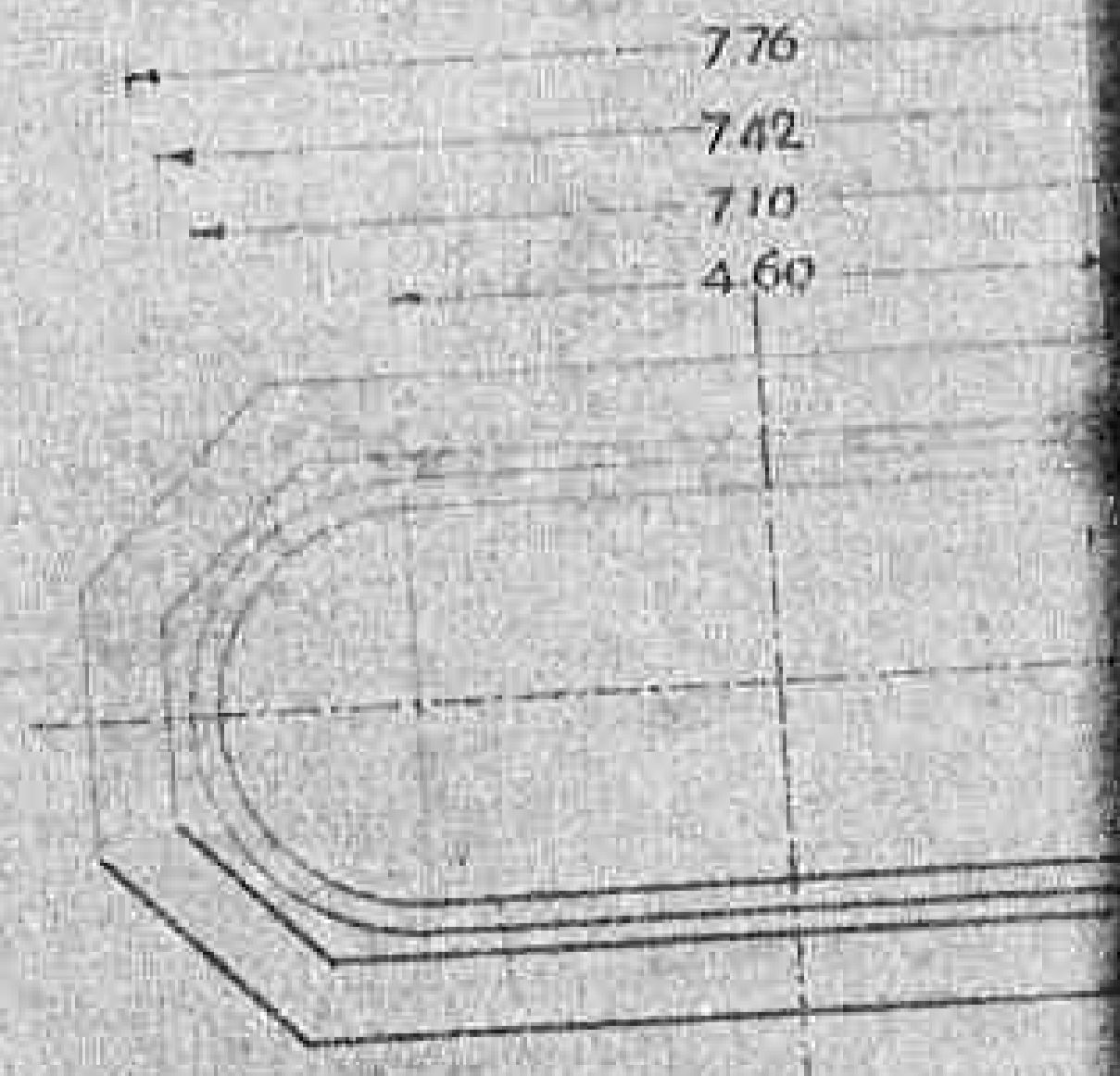
nchi
la



Sez. E.F.

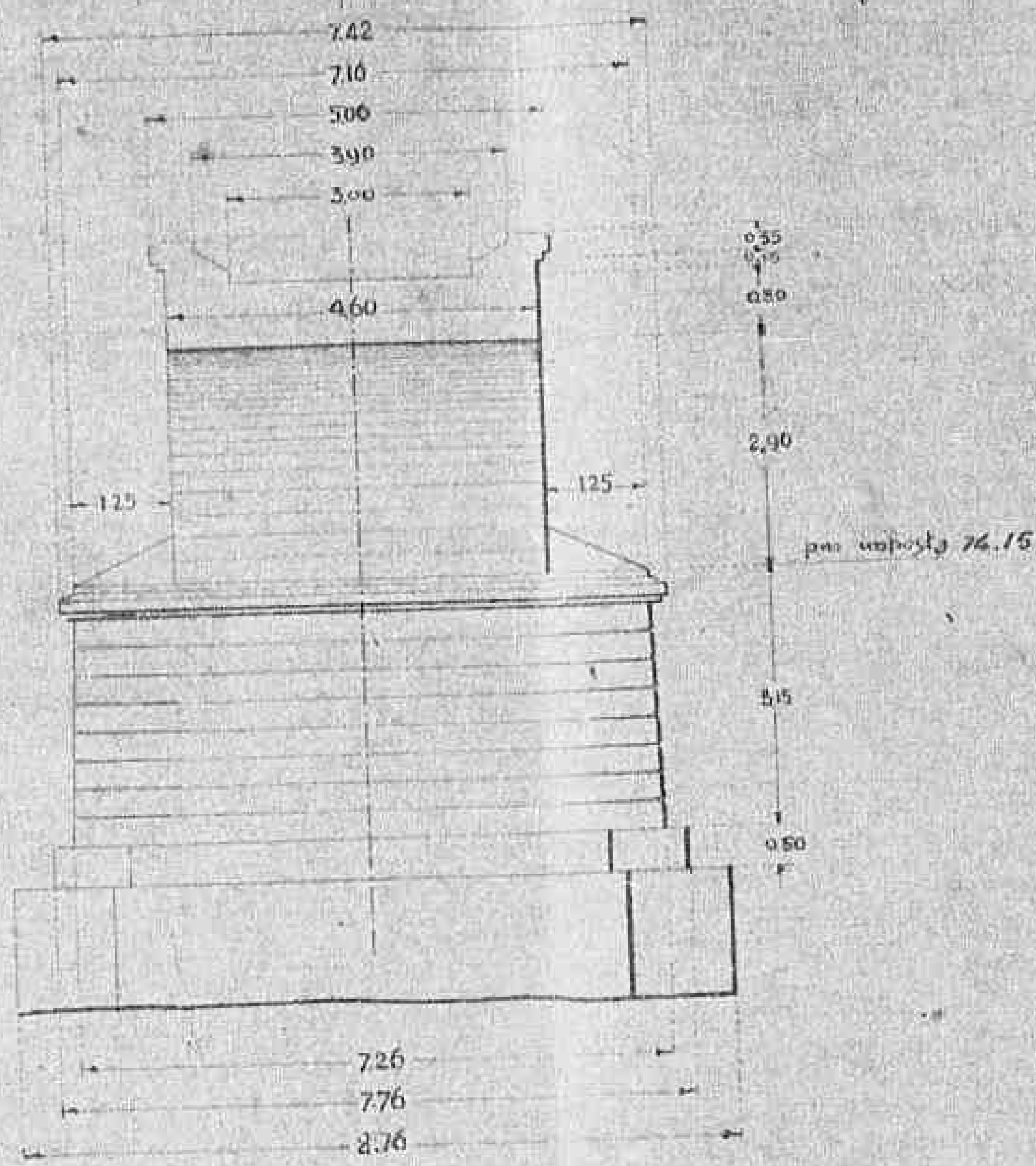


Pianta della pila al piano

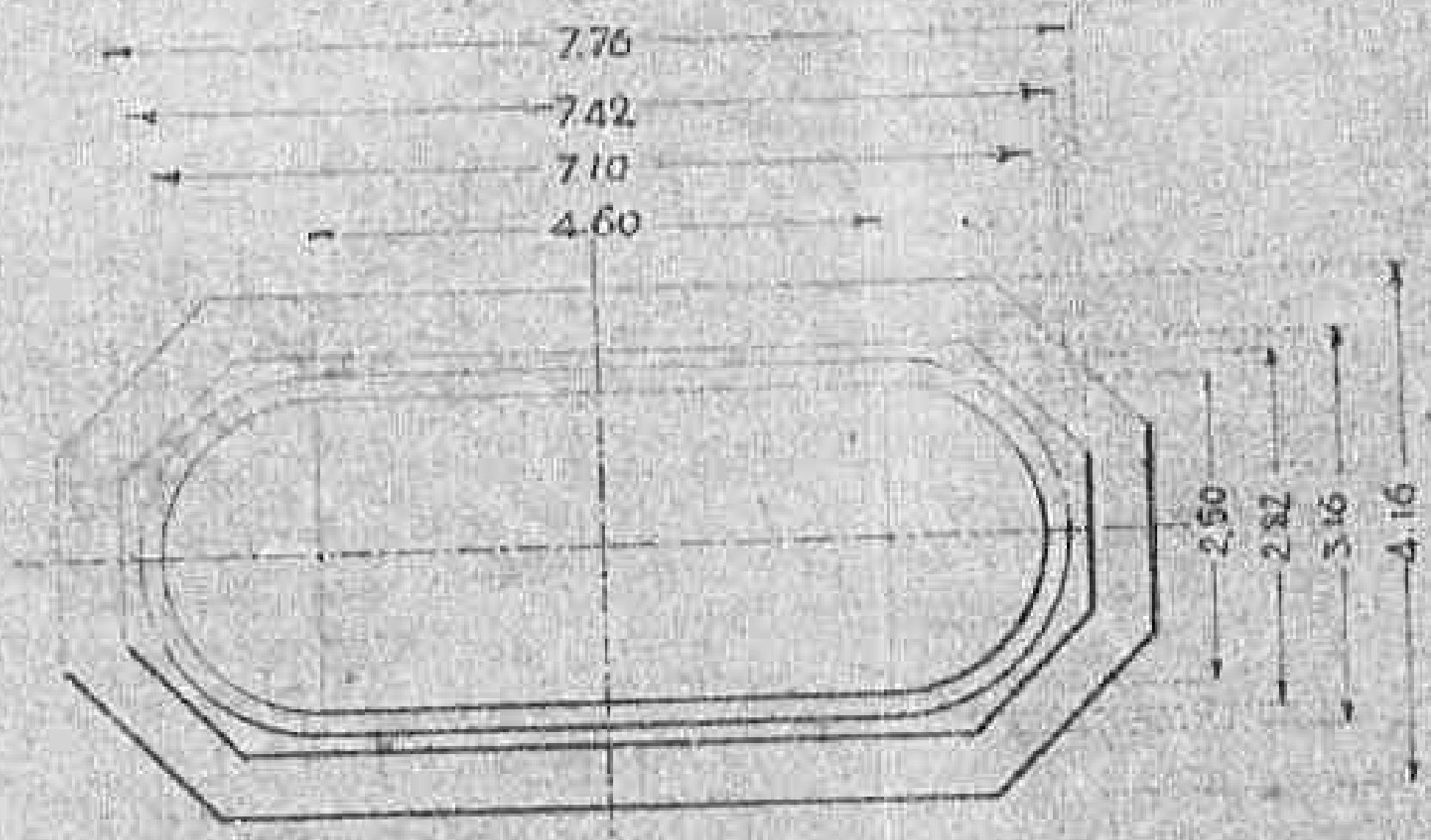


1020

Sez. E.F.

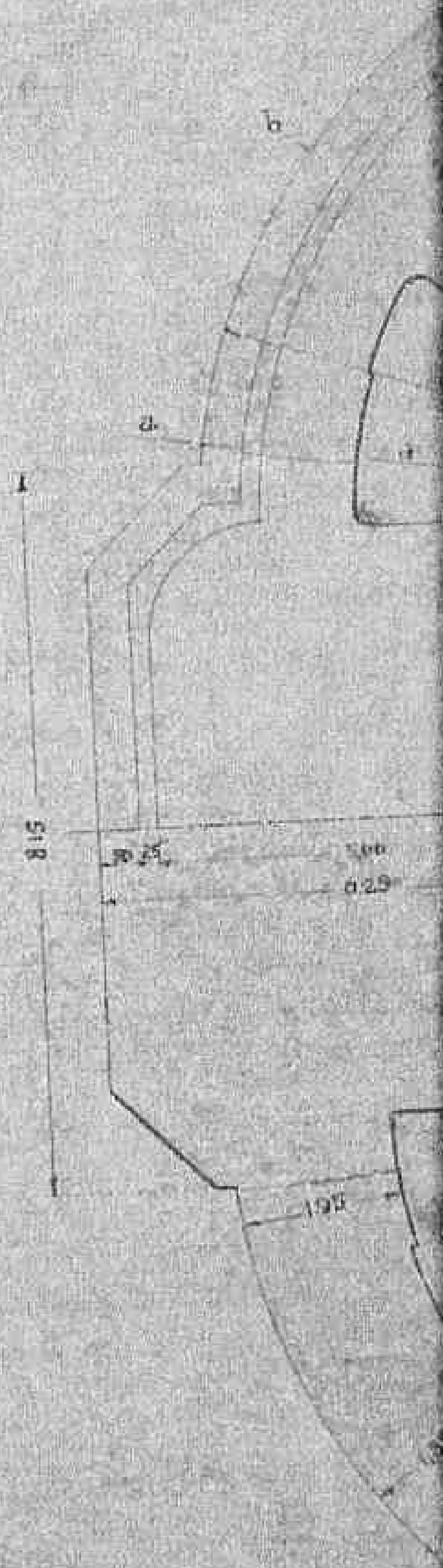


Pianta della pila al piano d' imposta

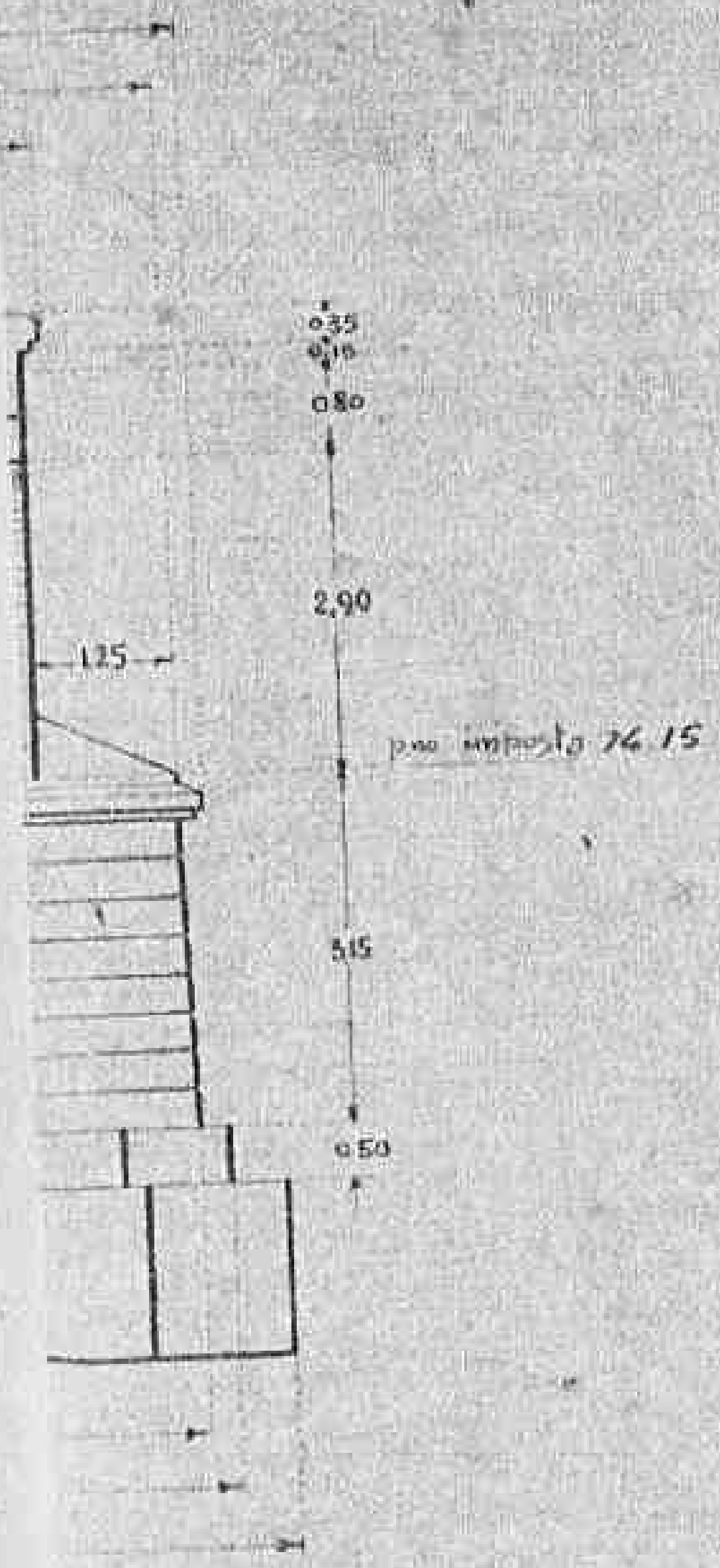


al piano dello spiccalo

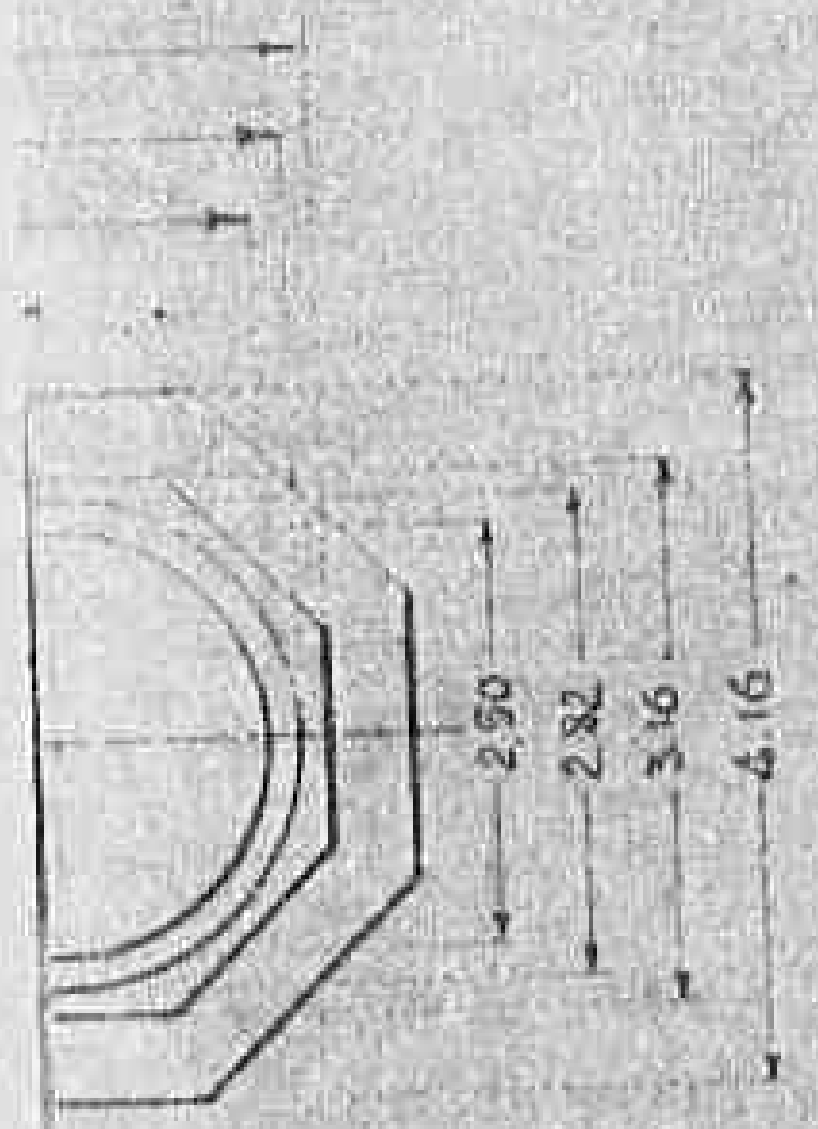
al piano di fondazione



1021

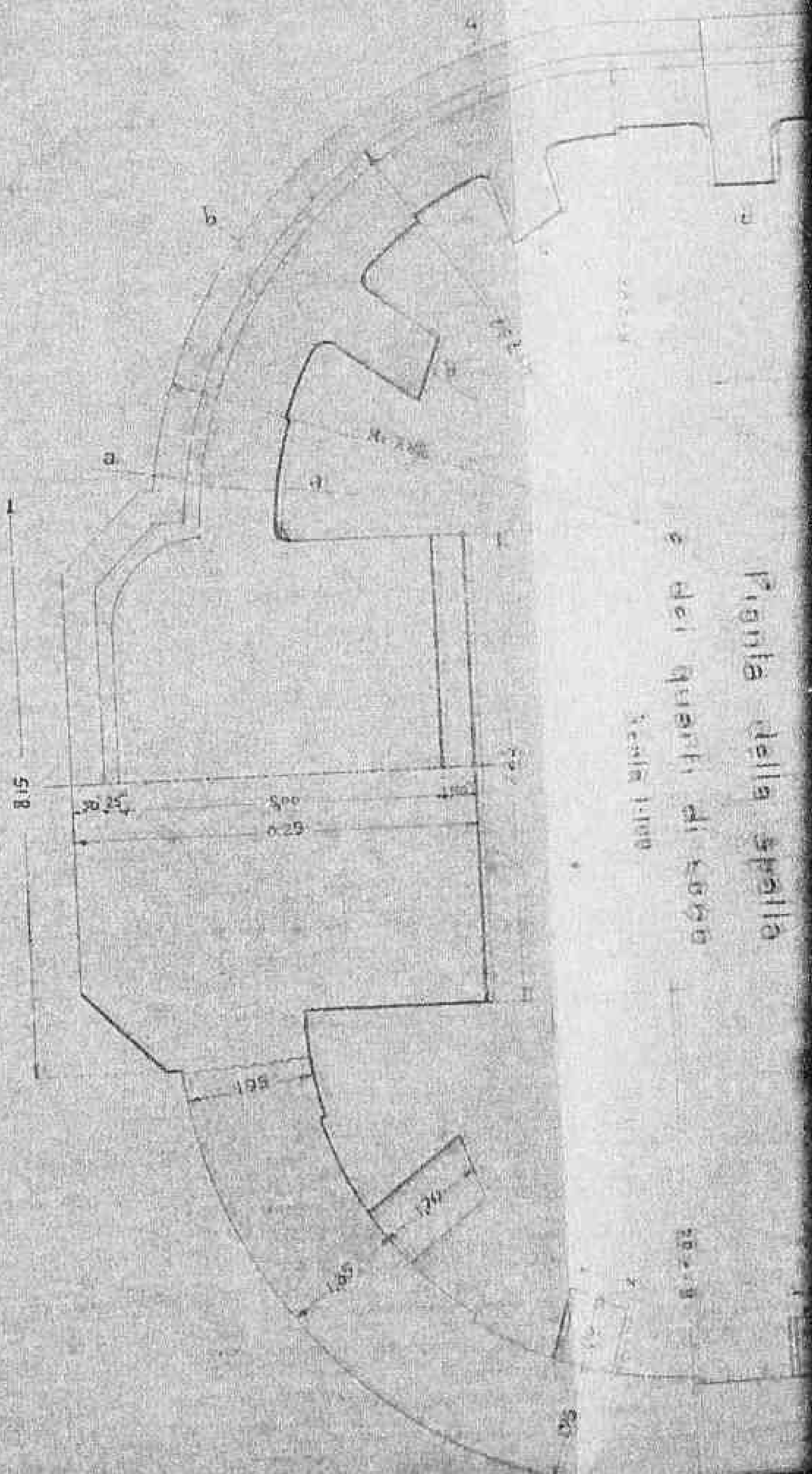


o d'imposta



al piano dello spiccalo

al piano di fondazione



Fronta della spalla
e dei quarti di corpo
Scala 1:100

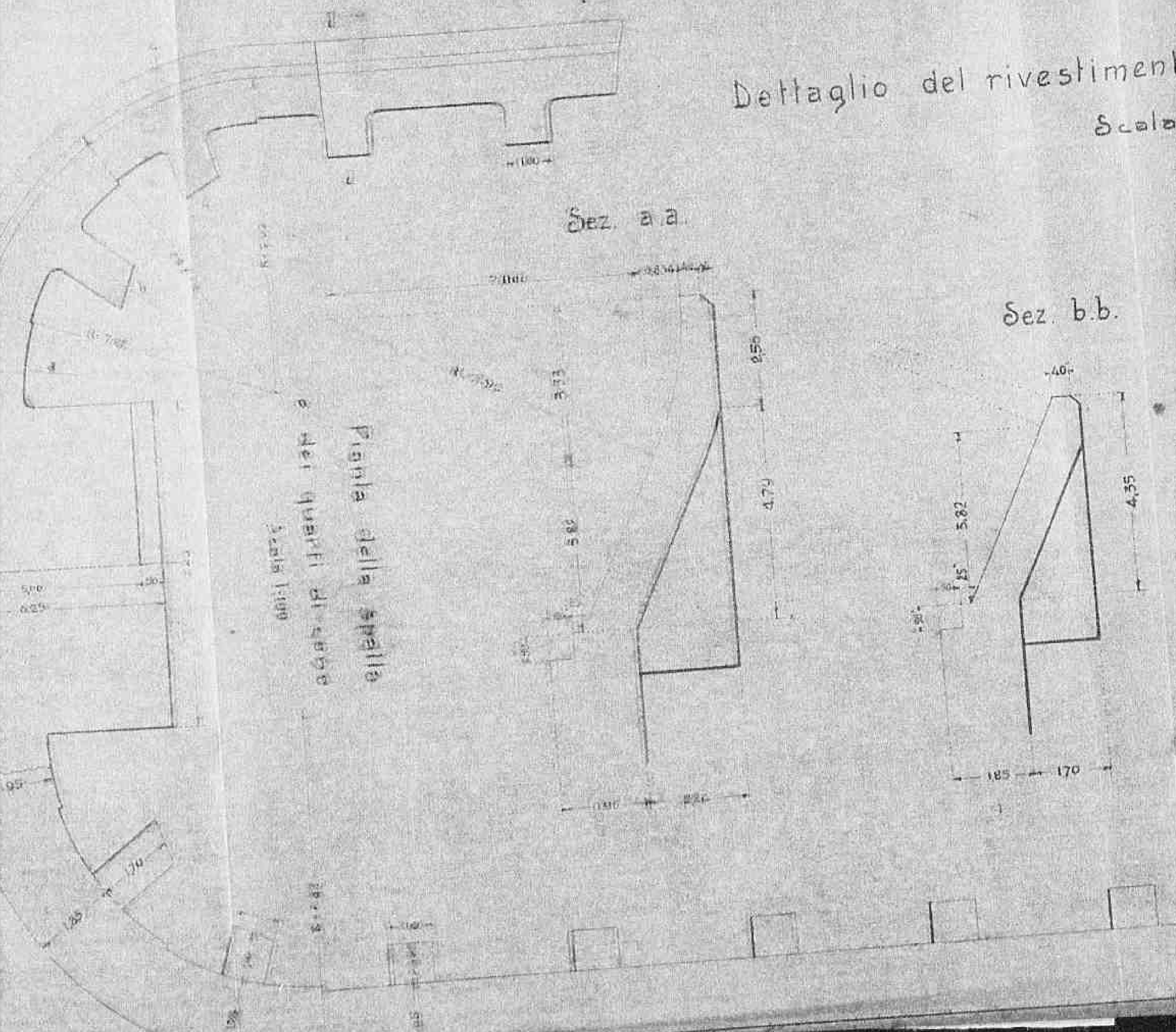
20-13

1022

Dettaglio del rivestimento
Scala

Sez. a.a.

Sez. b.b.



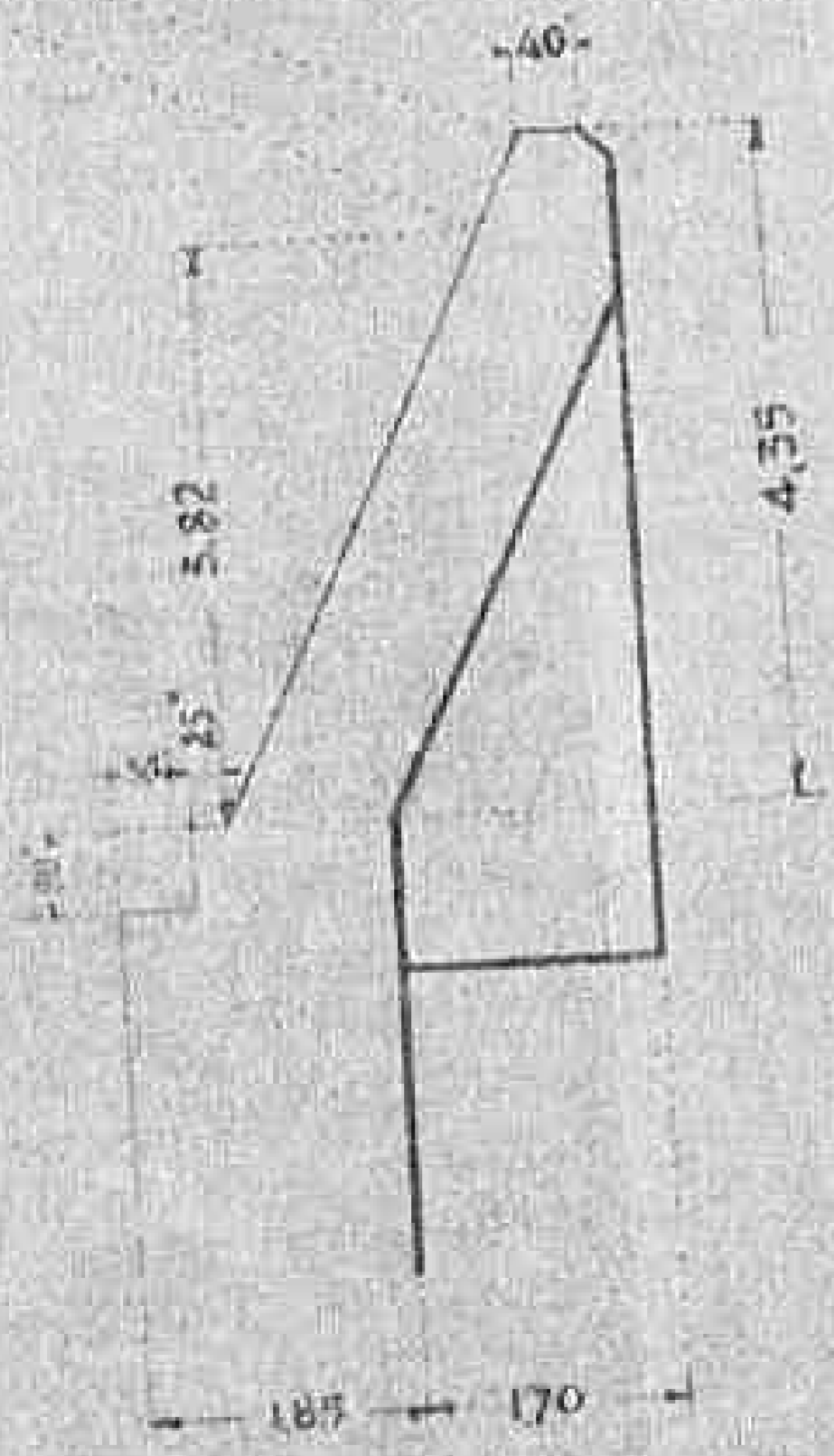
Piatta della spalla
e dei quarti di sabbia

1023

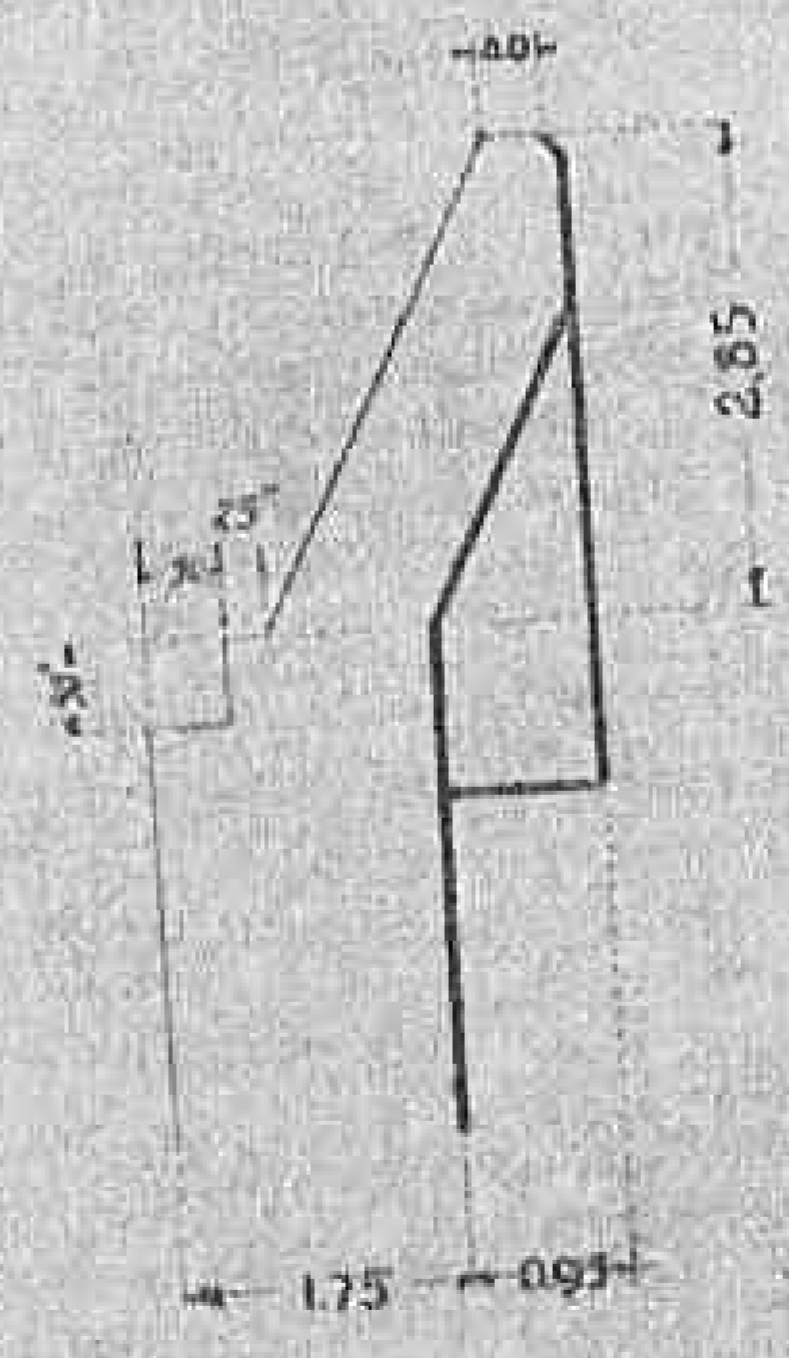
Dettaglio del rivestimento dei quarti di cono

Scala 1:100

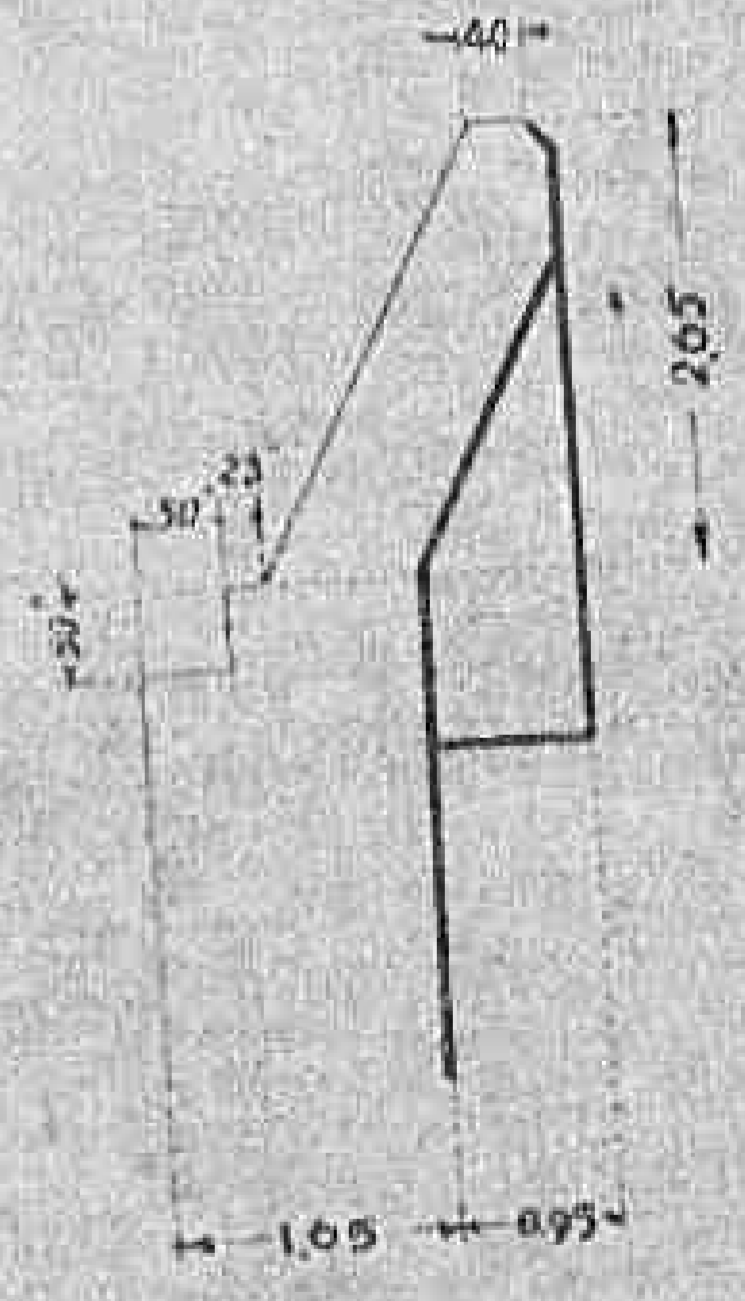
Sez. b.b.



Sez. c.c.

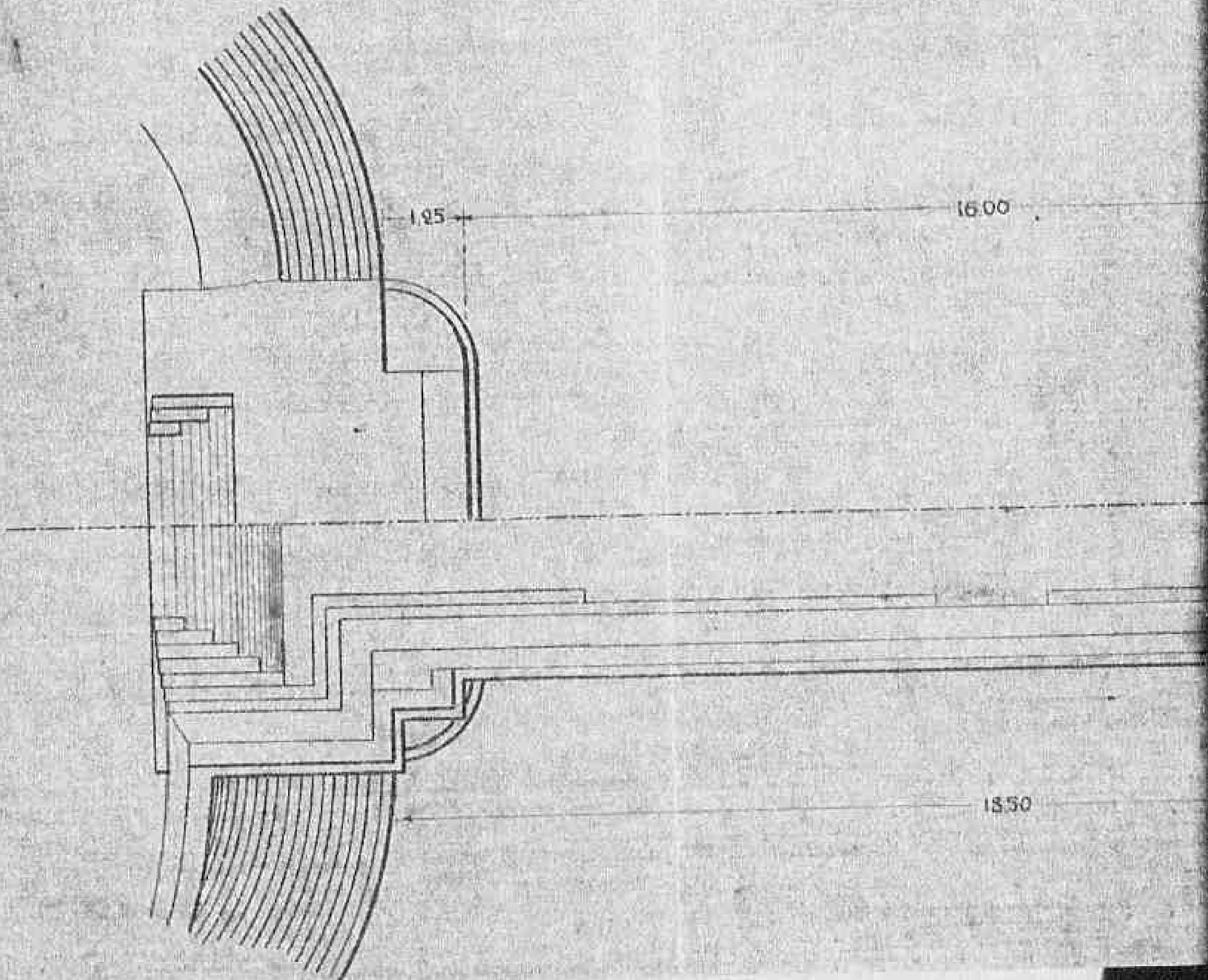
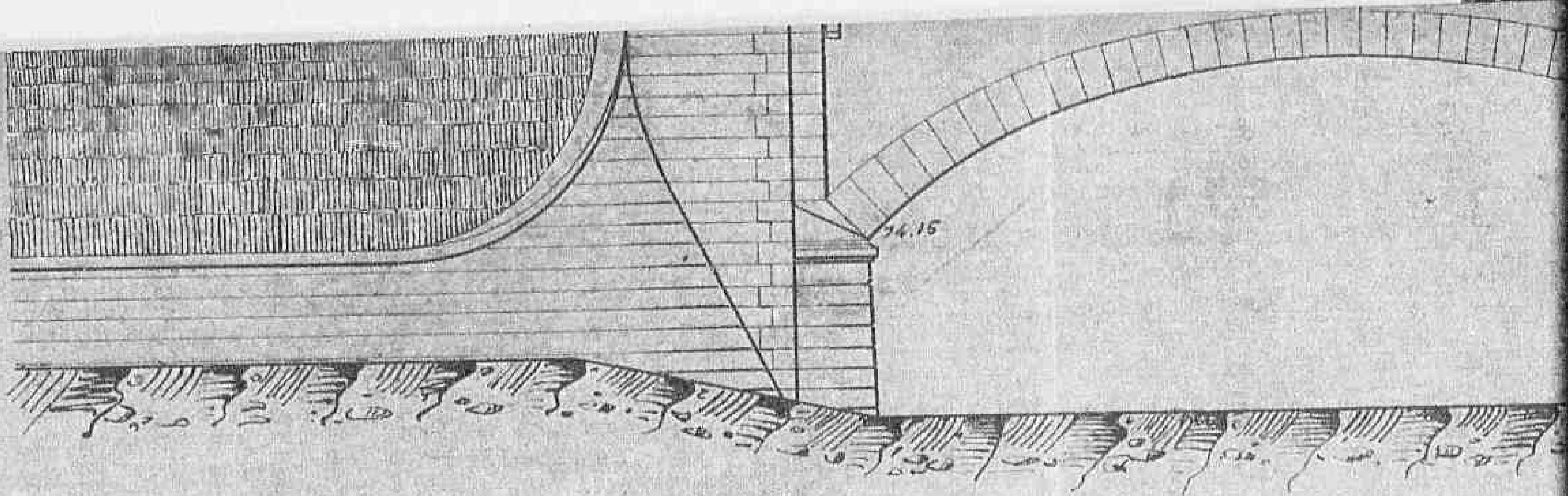


Sez. d.d.



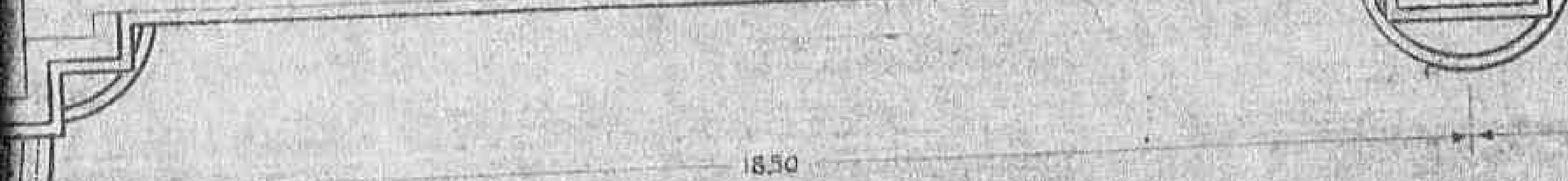
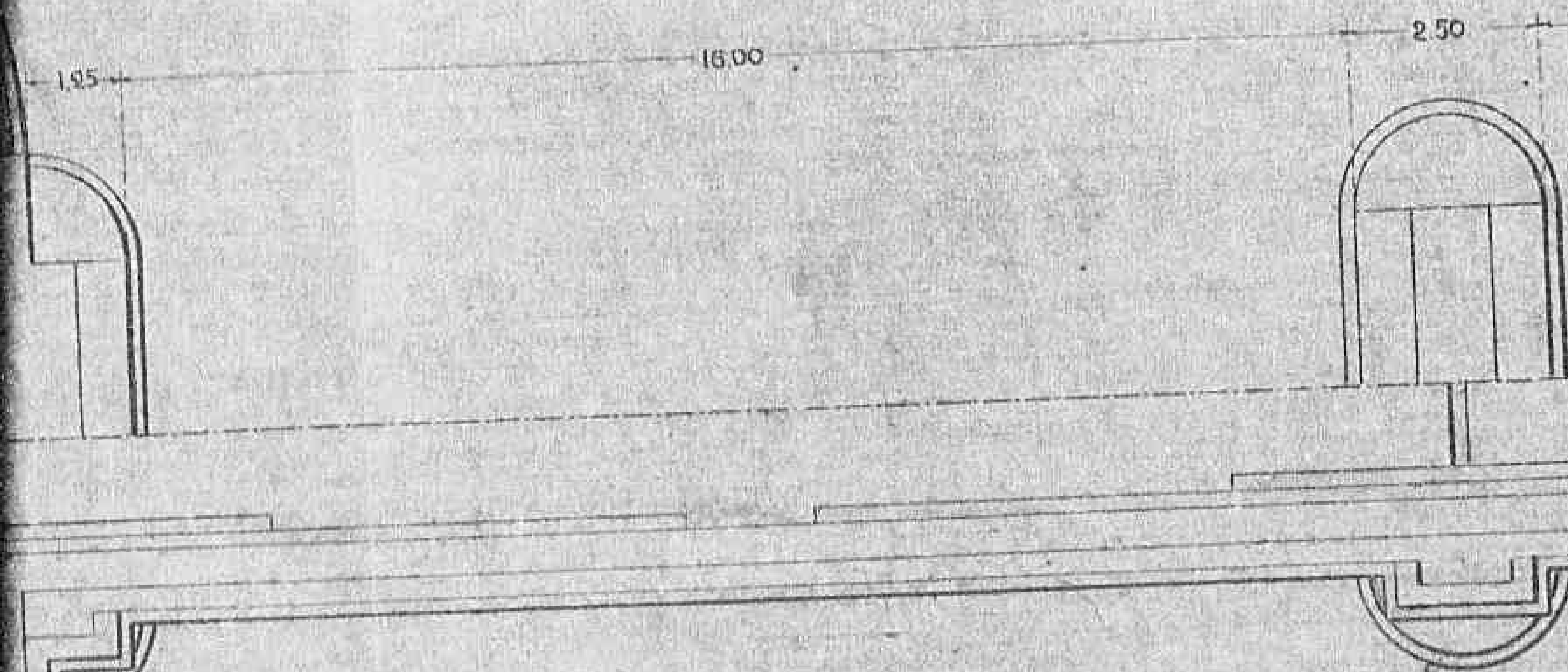
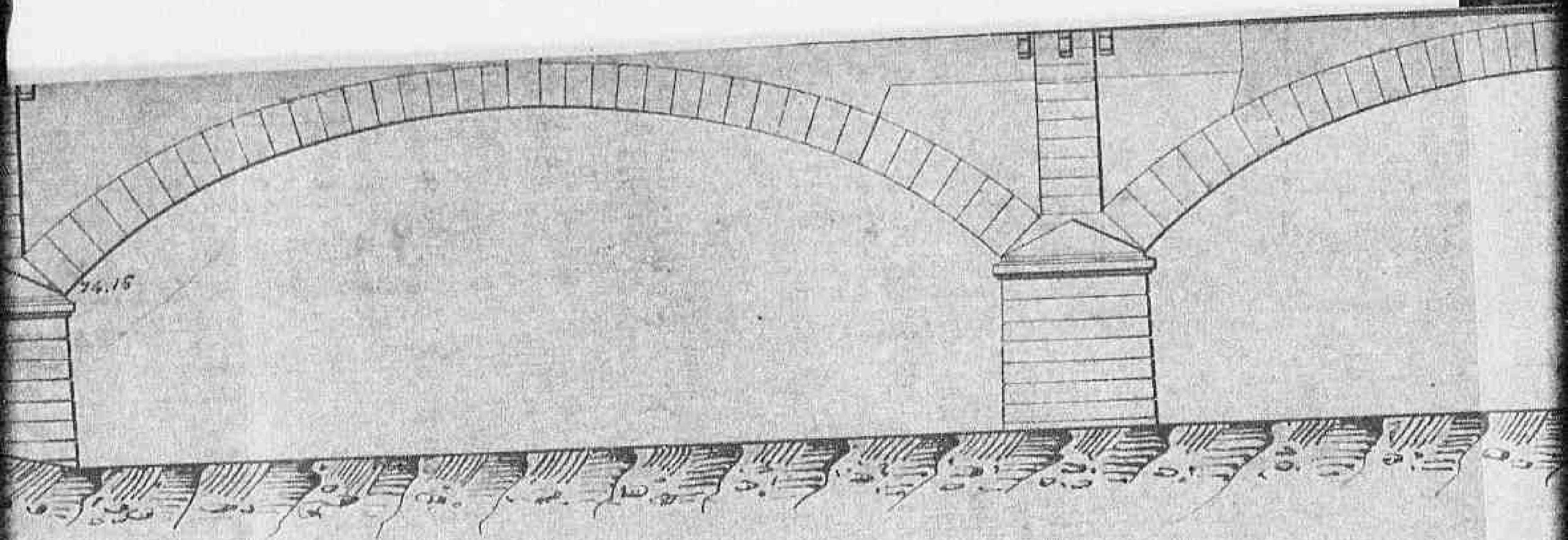
1024

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 735021



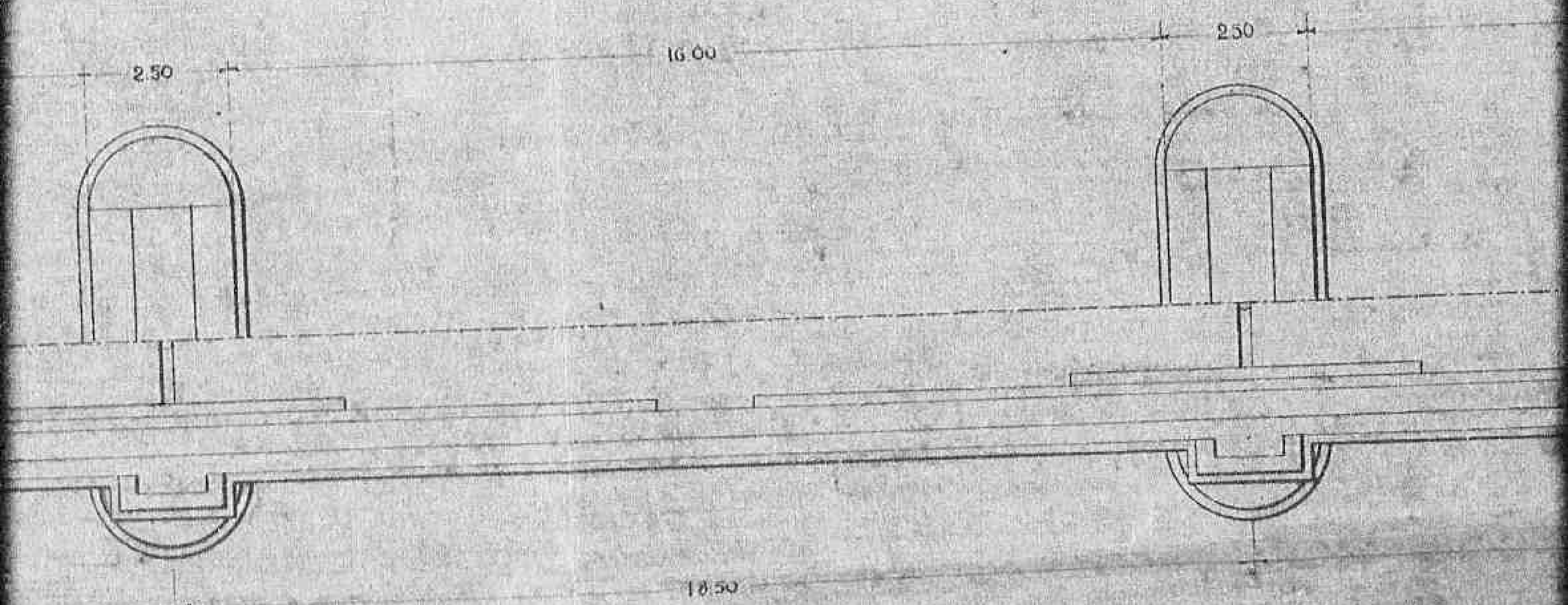
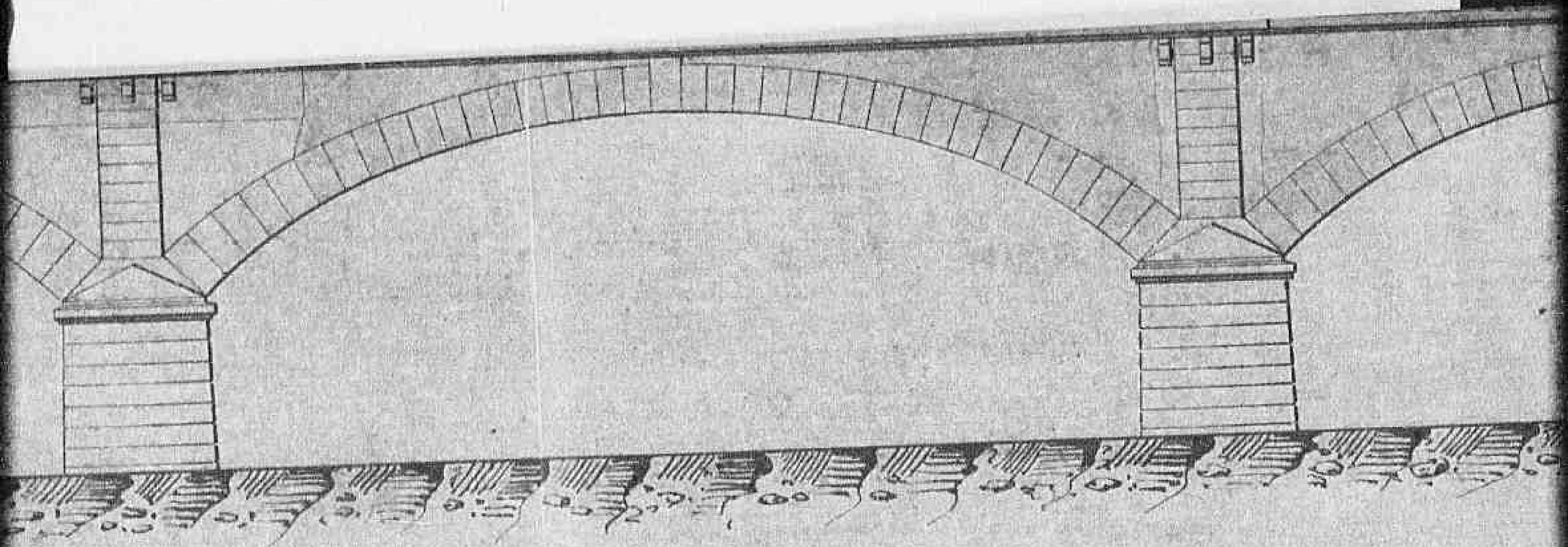
1025

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



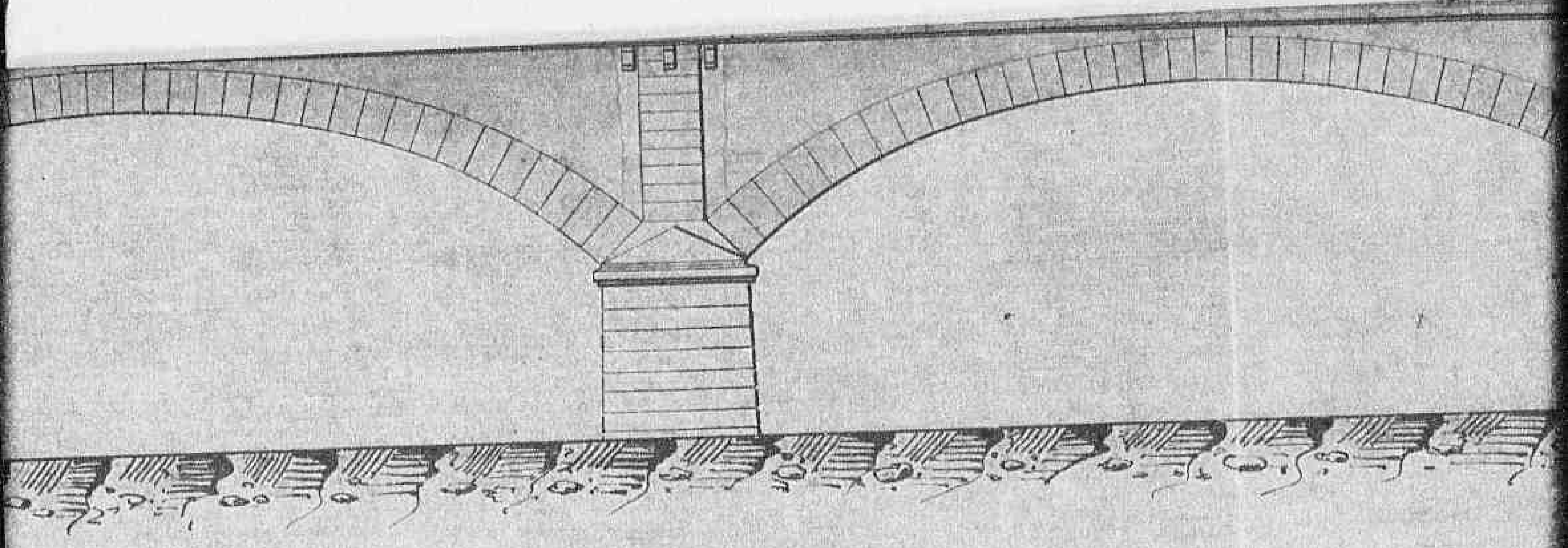
1026

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



1027

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

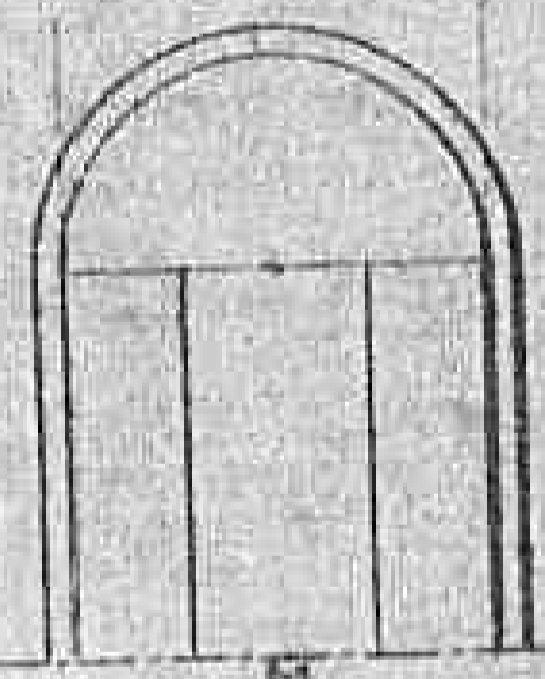


1/2 Piar

16.00

2.50

10.00



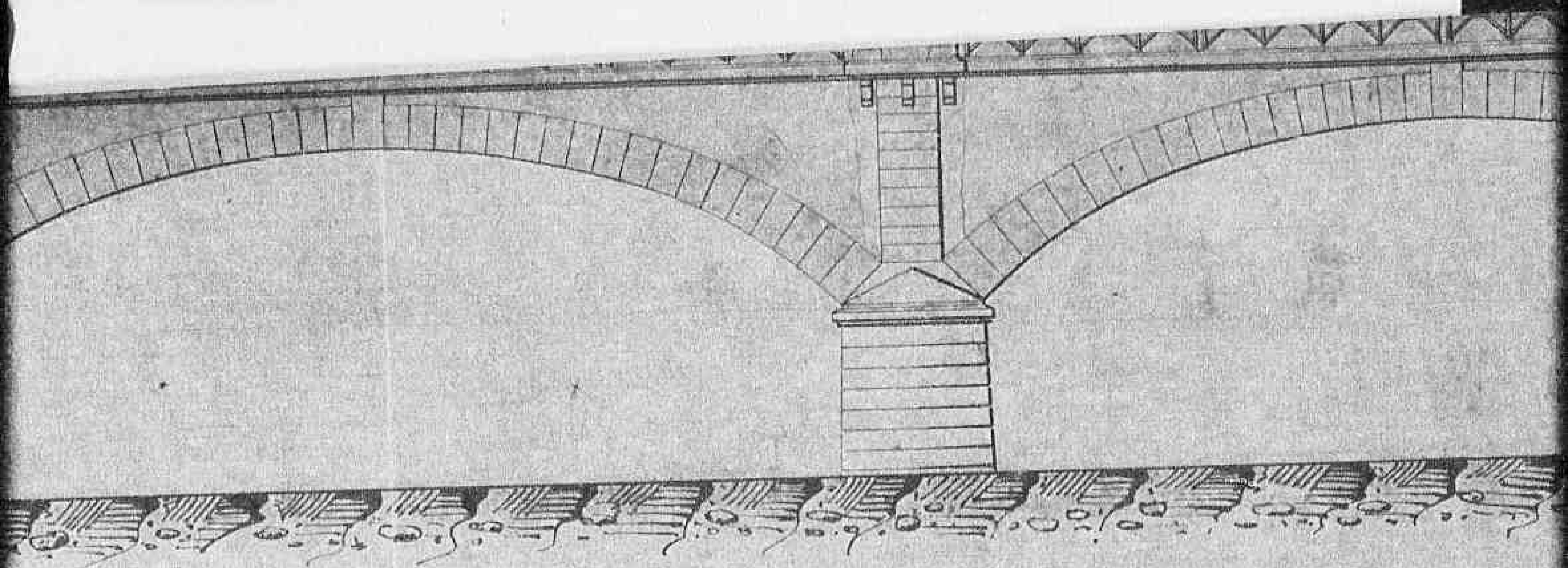
18.50

18.50

1/2 P

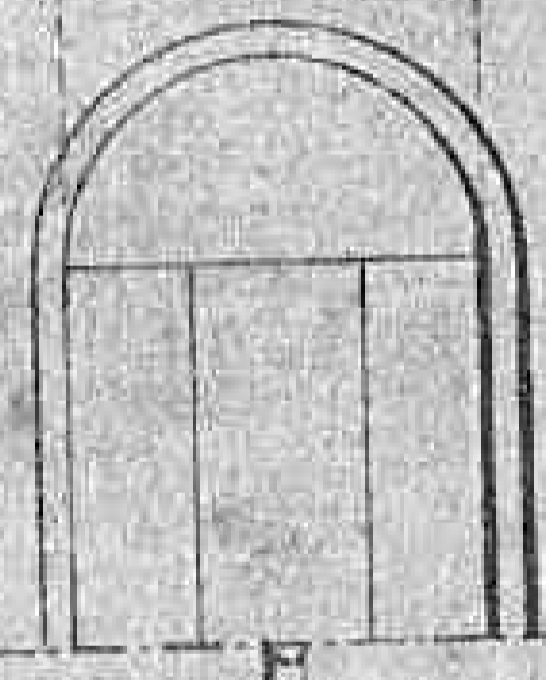
1028

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 735021



1/2 Pianta al piano d'imposta

16.00 2.50 16.00

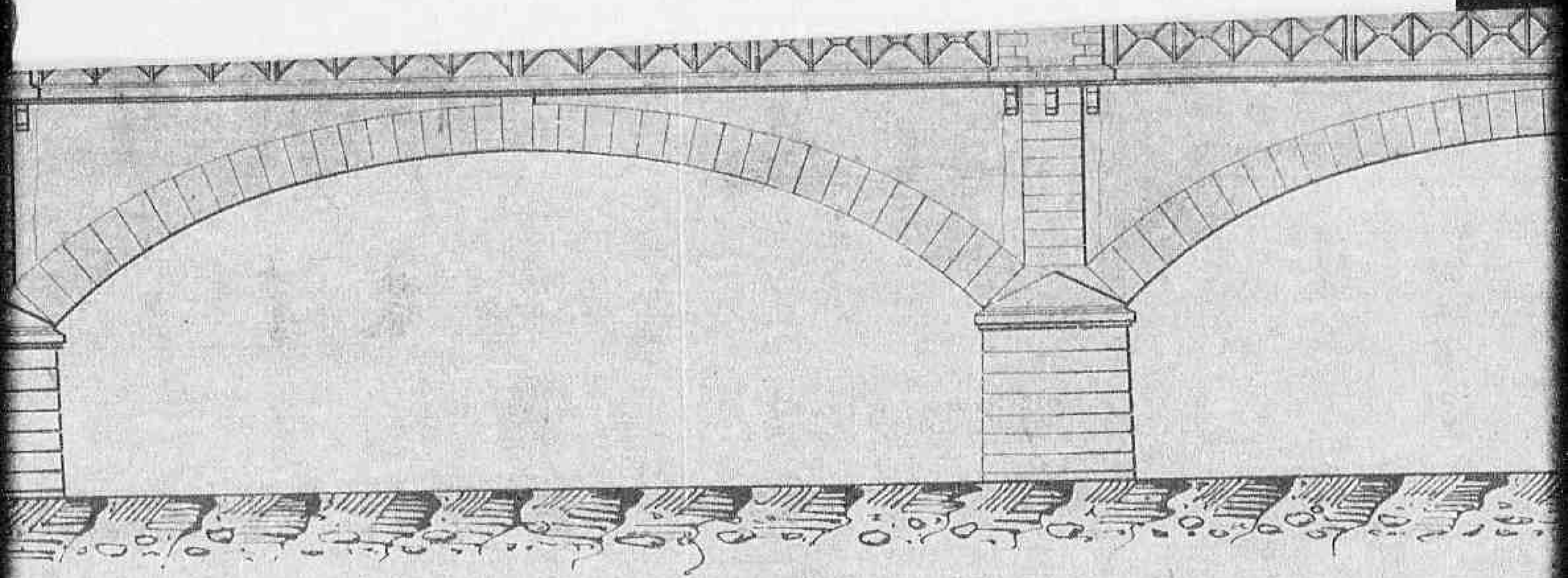


14.50 18.50

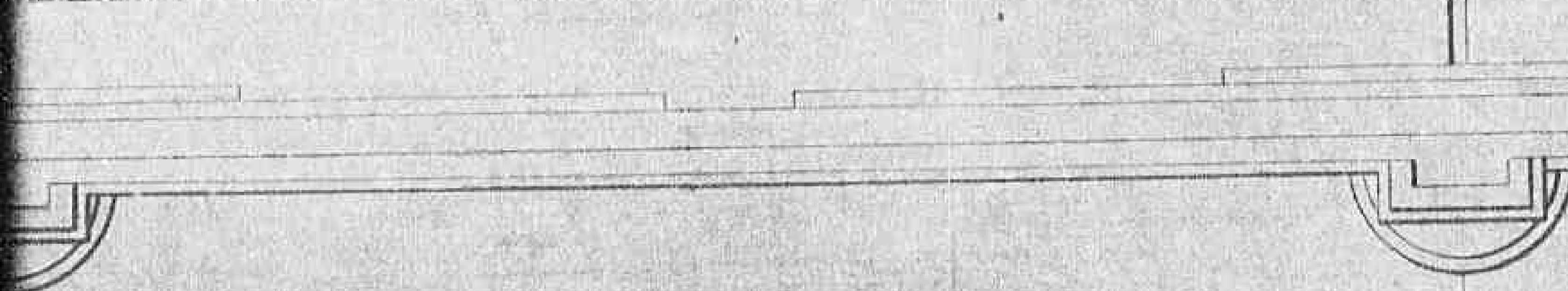
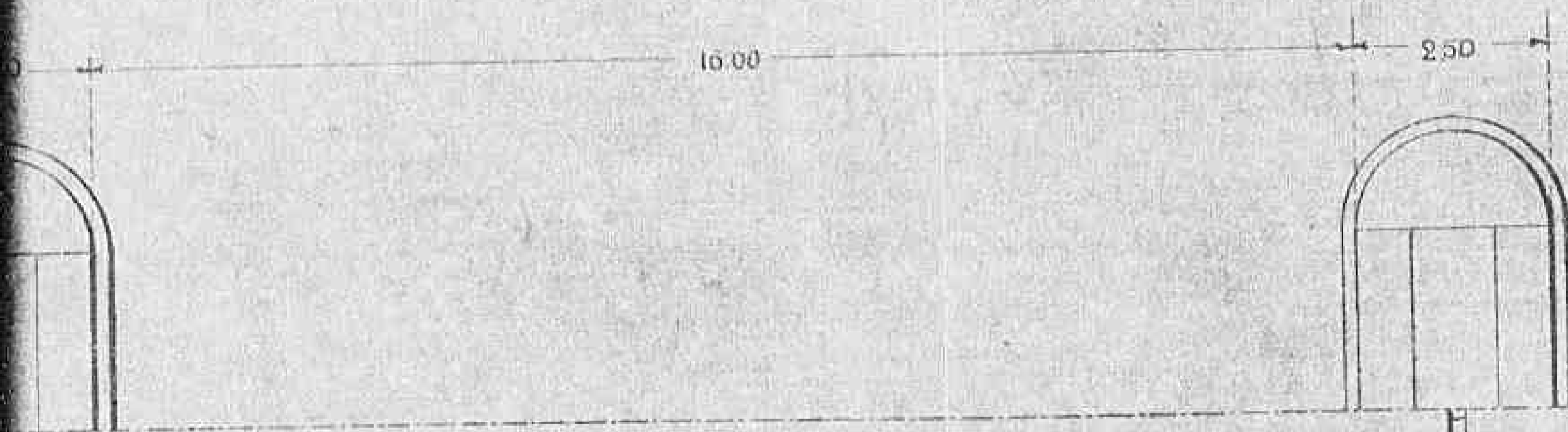
1/2 Pianta ad opera finita

1029

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



no d'imposta

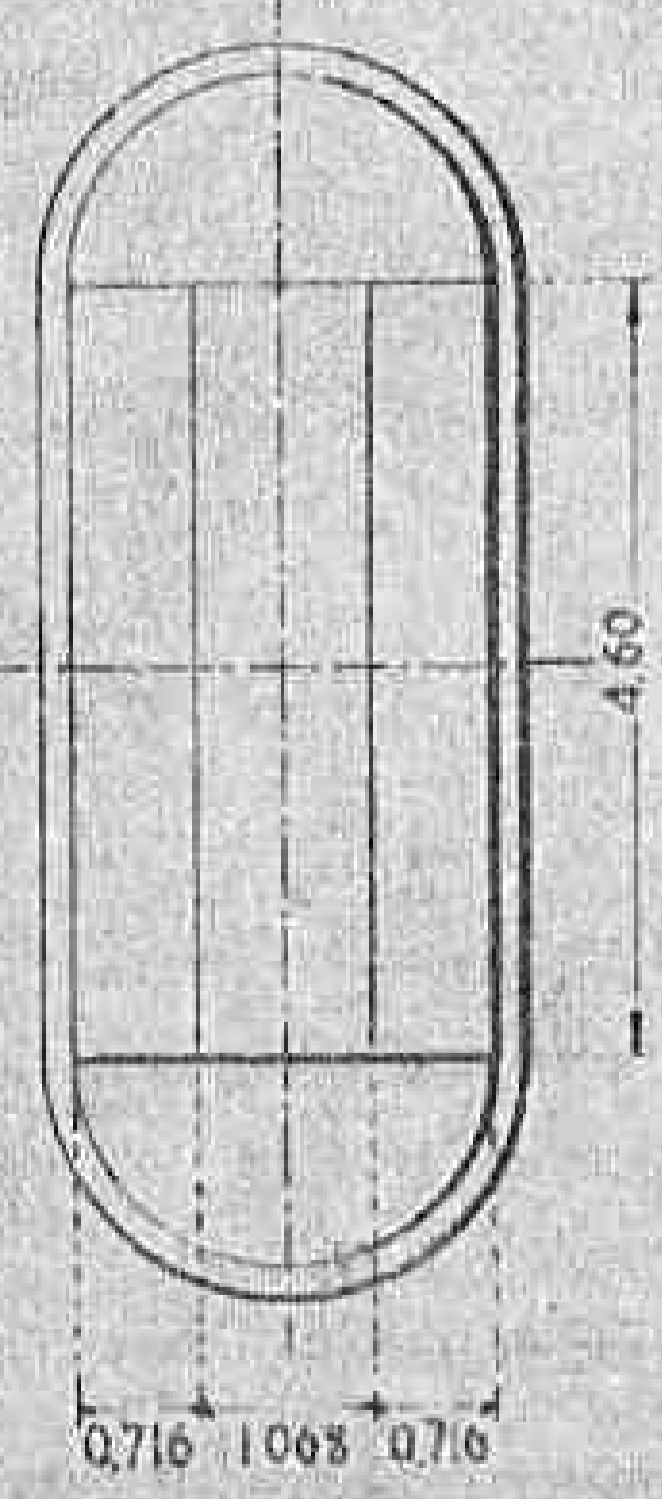
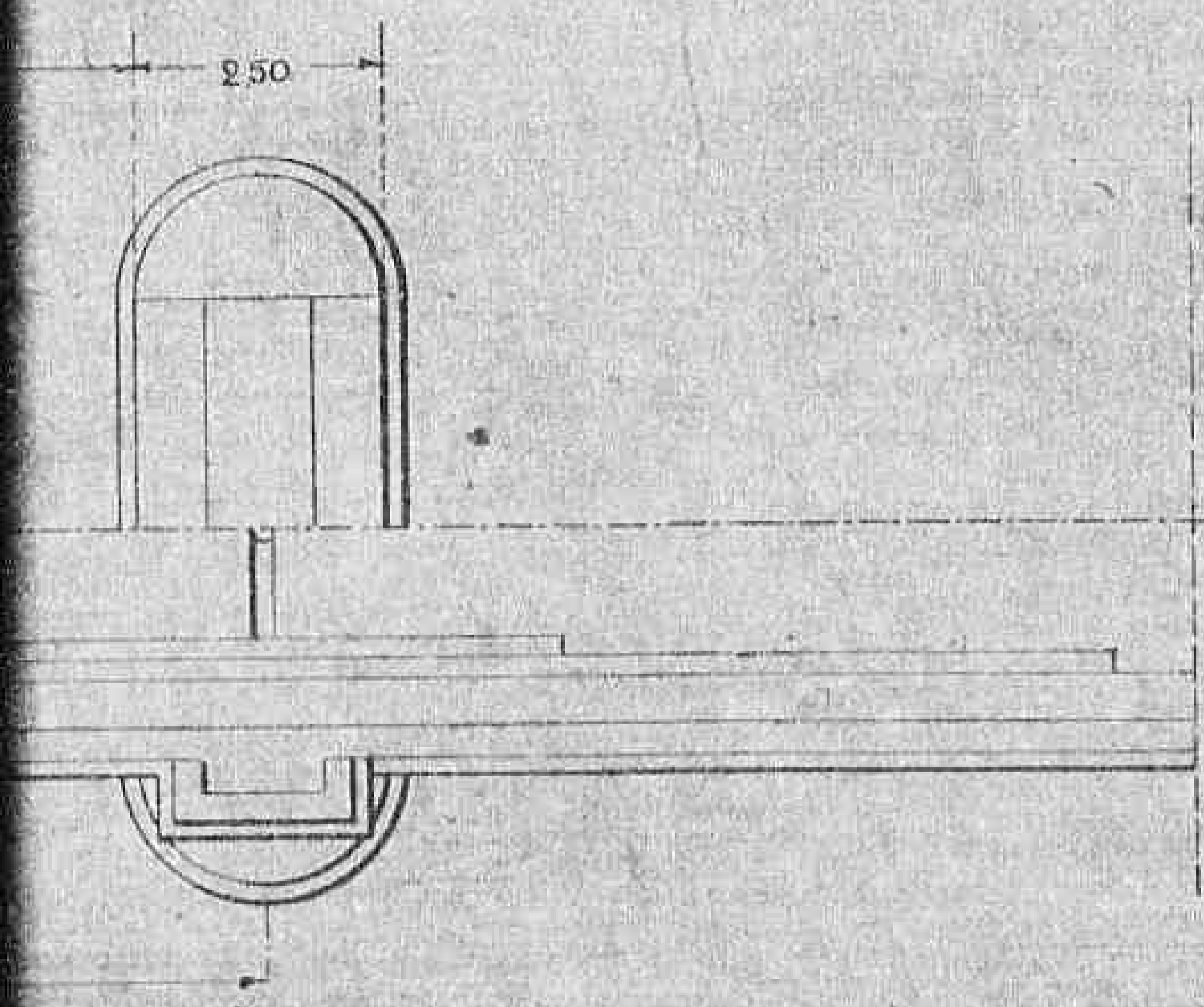
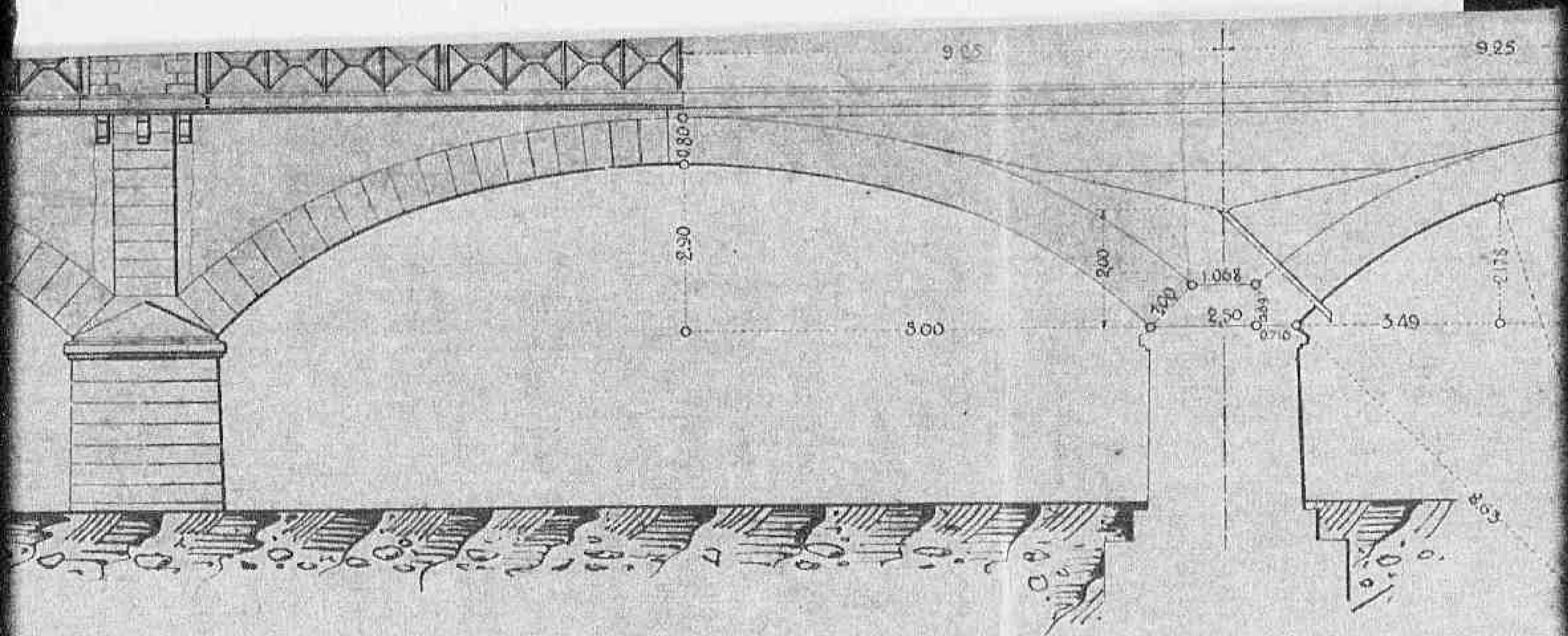


18.50

opera finita

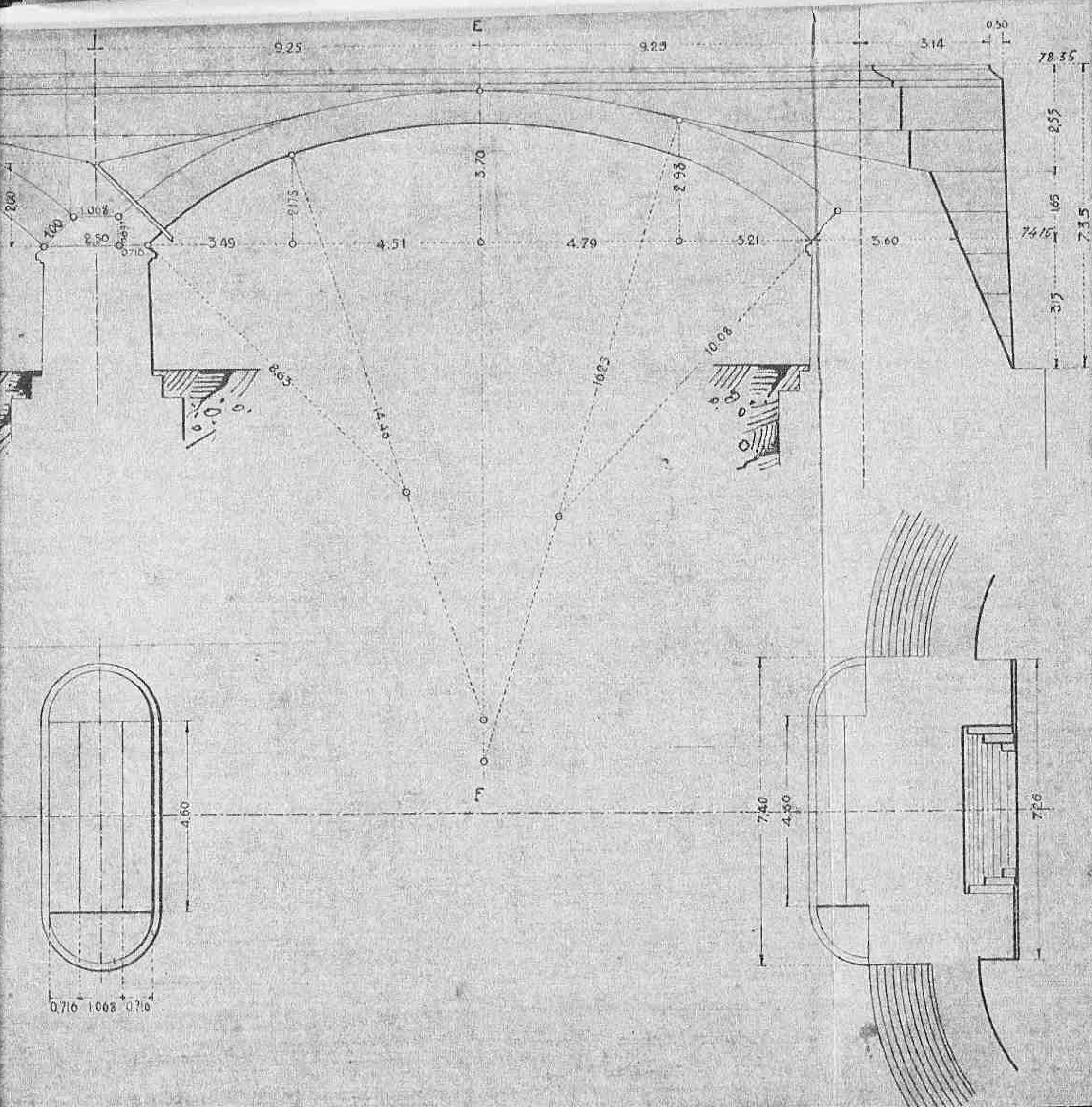
1030

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



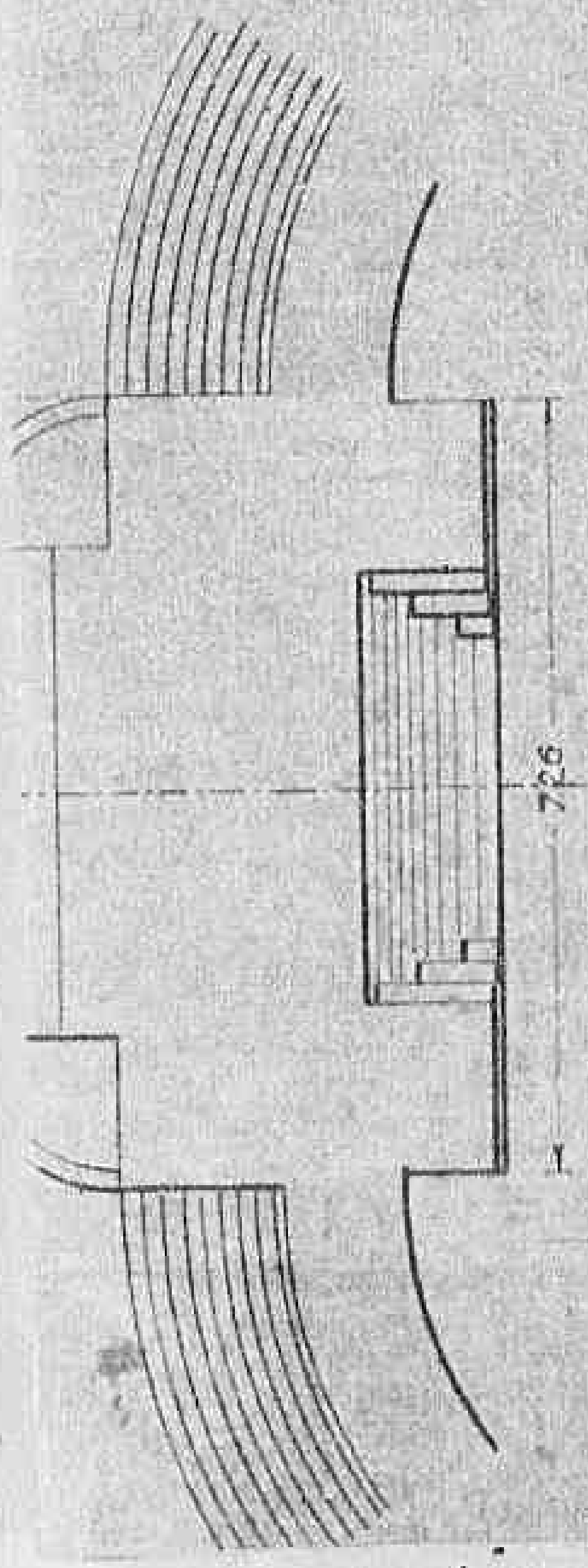
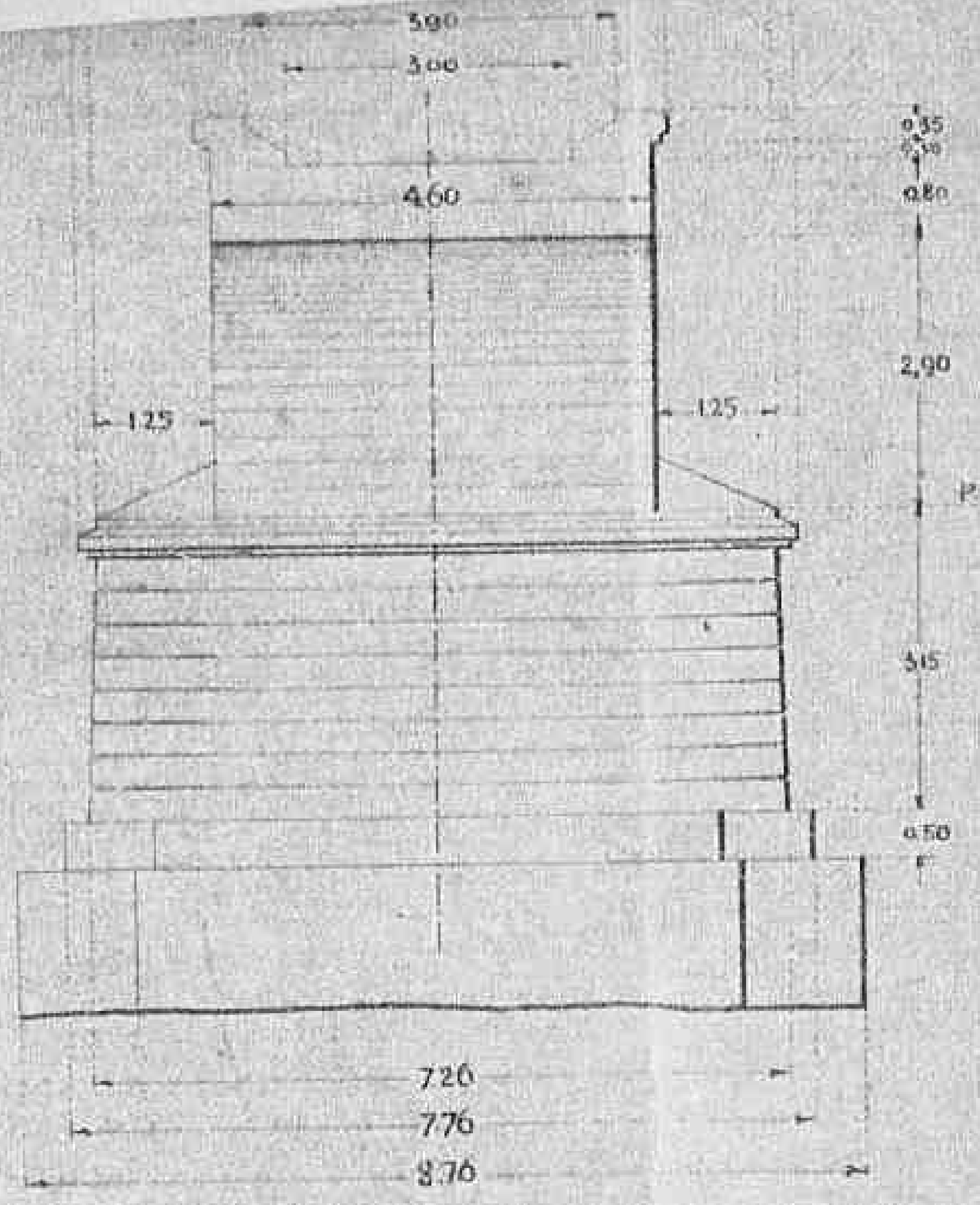
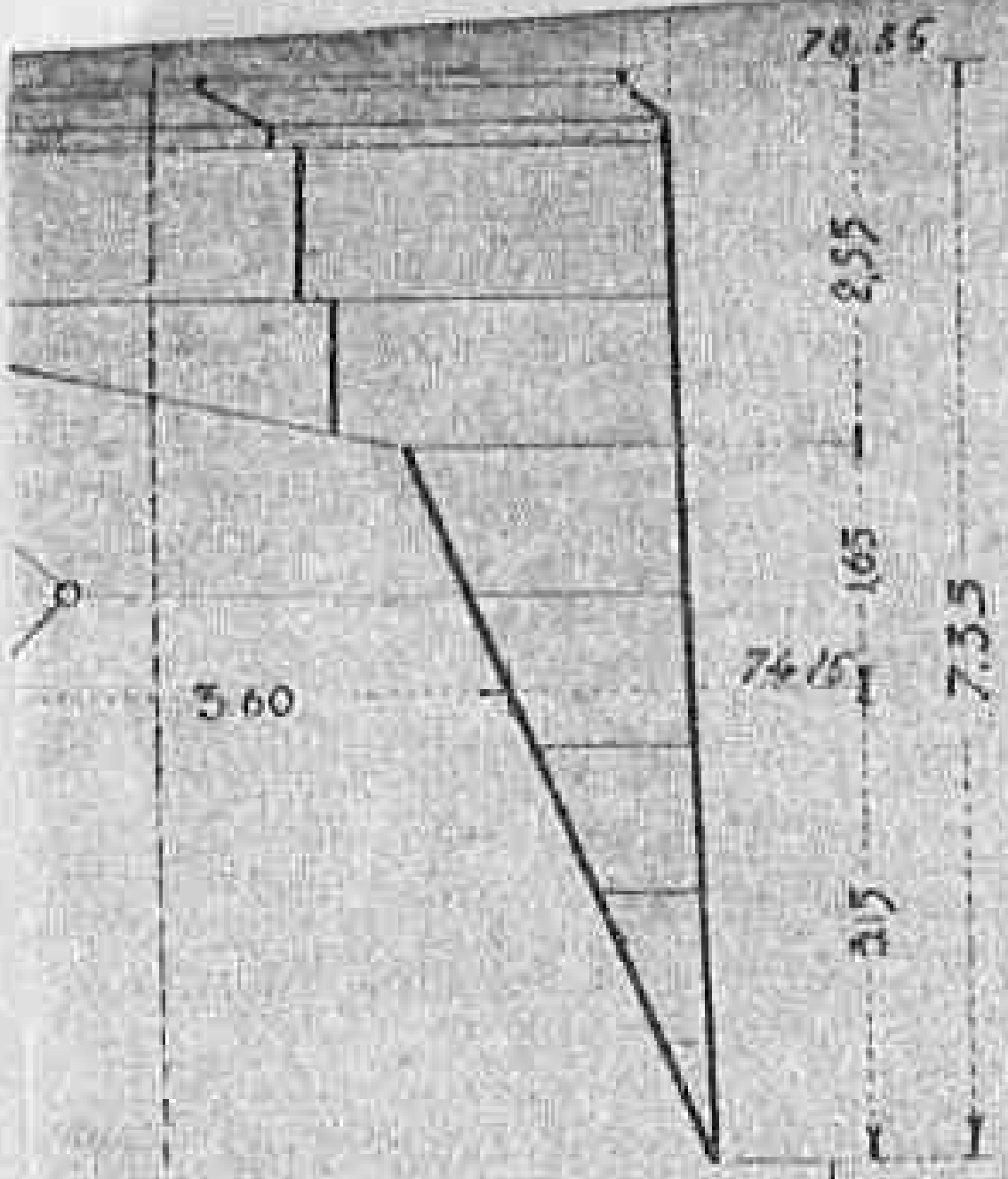
1031

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

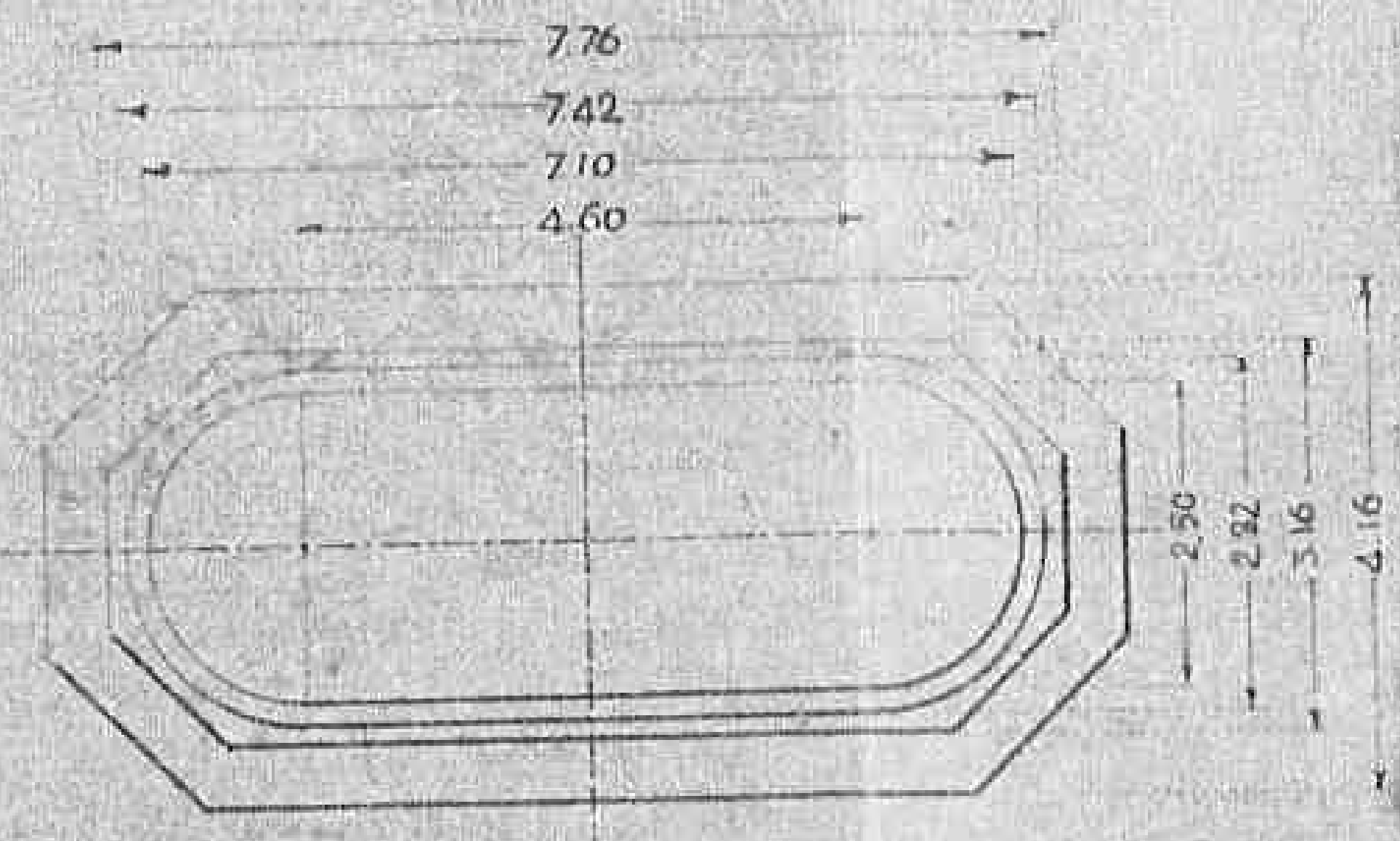


10321

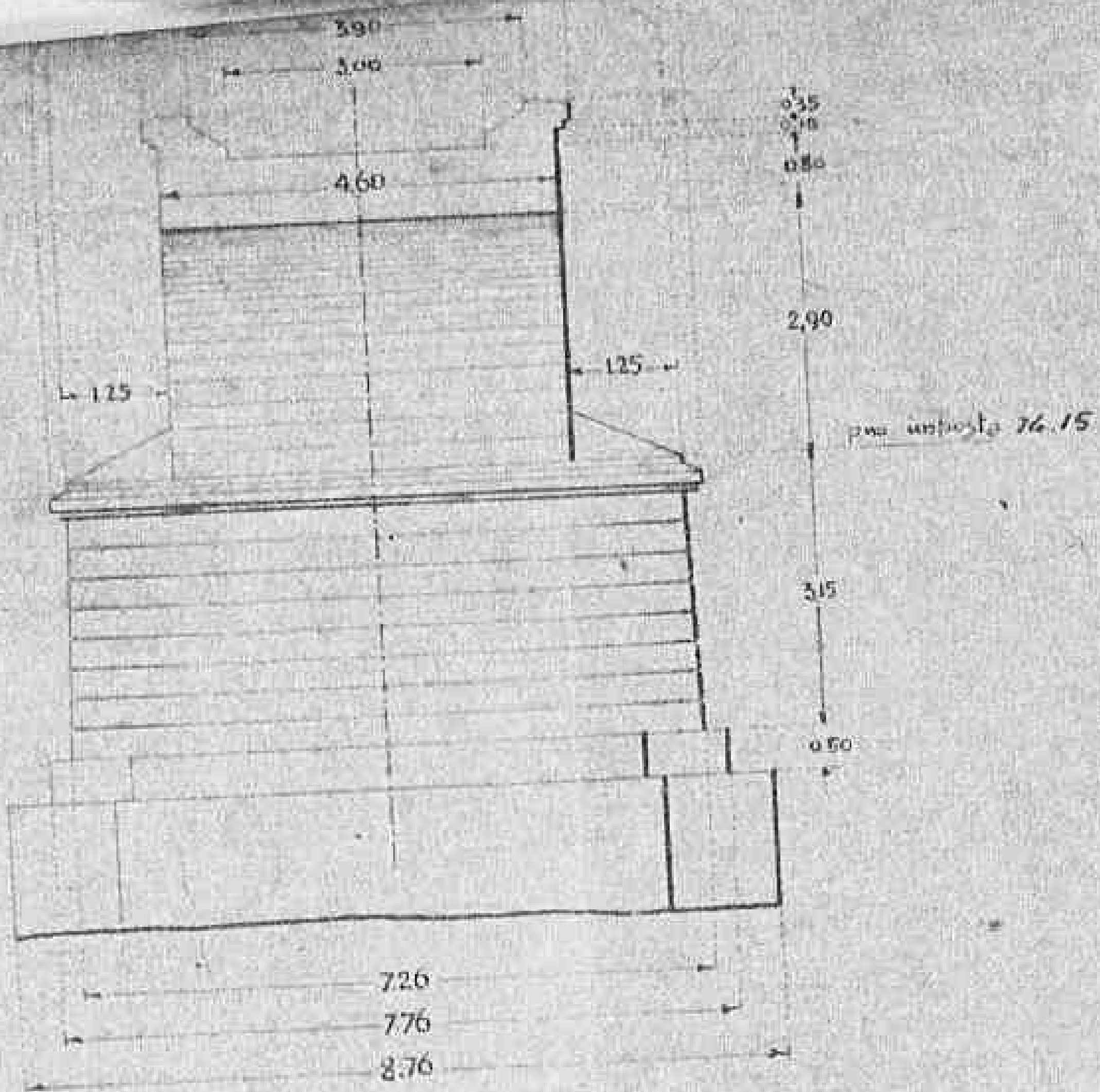
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



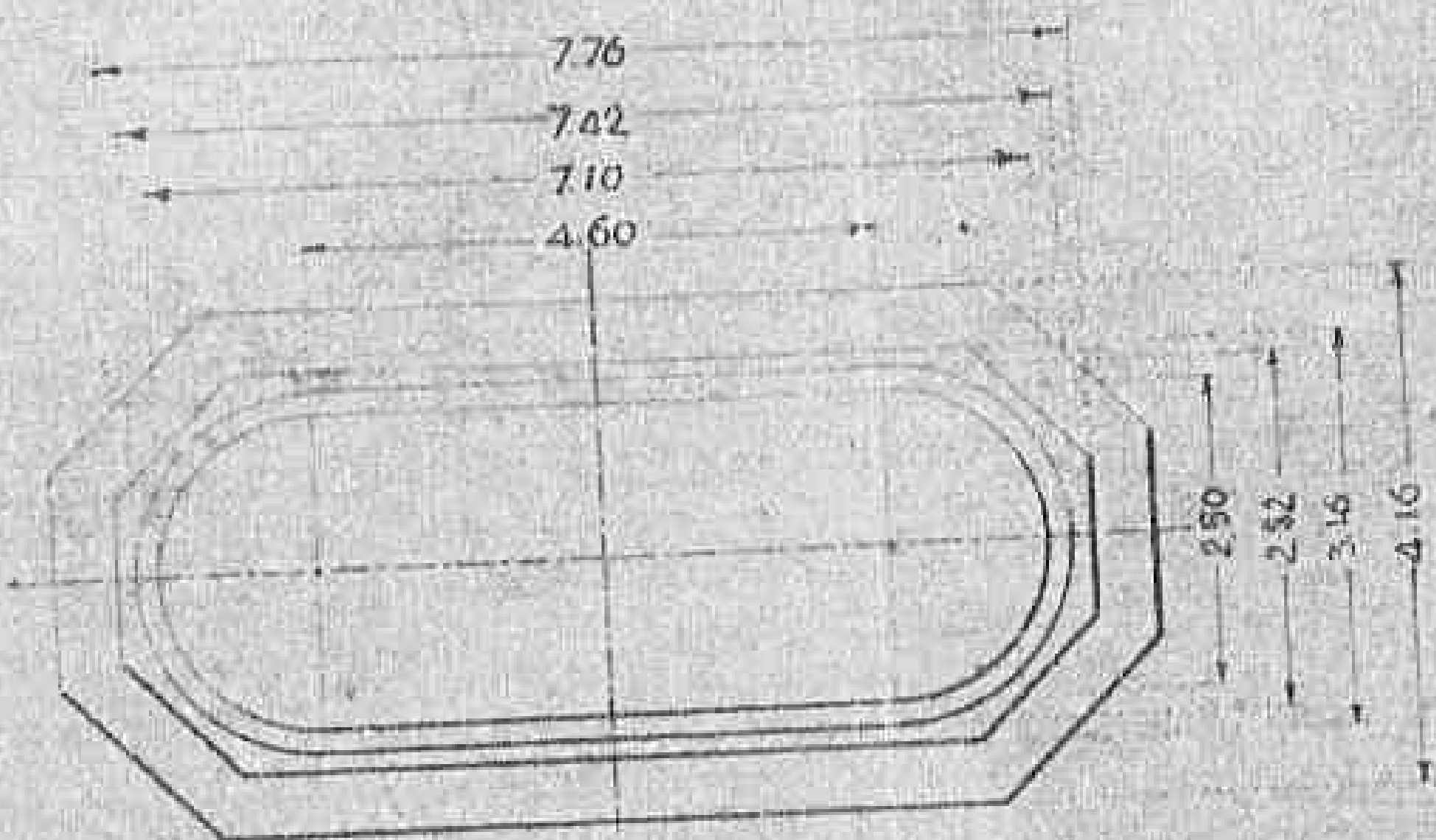
Pianta della pila al piano d'imposta



1033

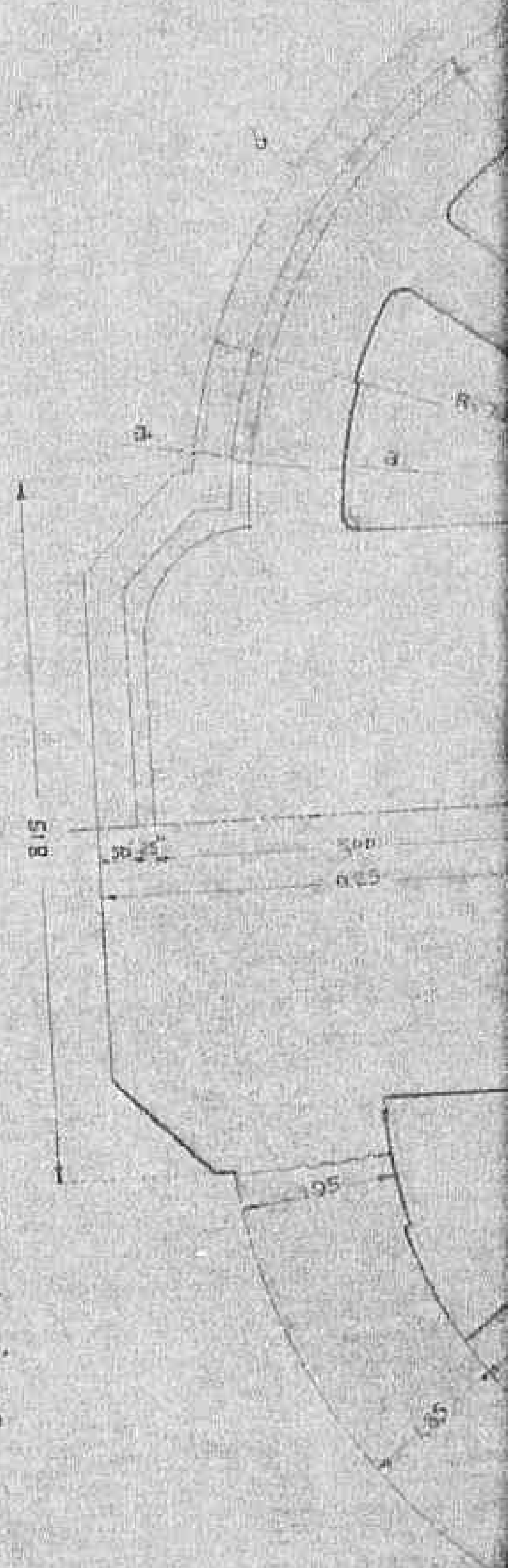


anta della pila al piano d'imposta

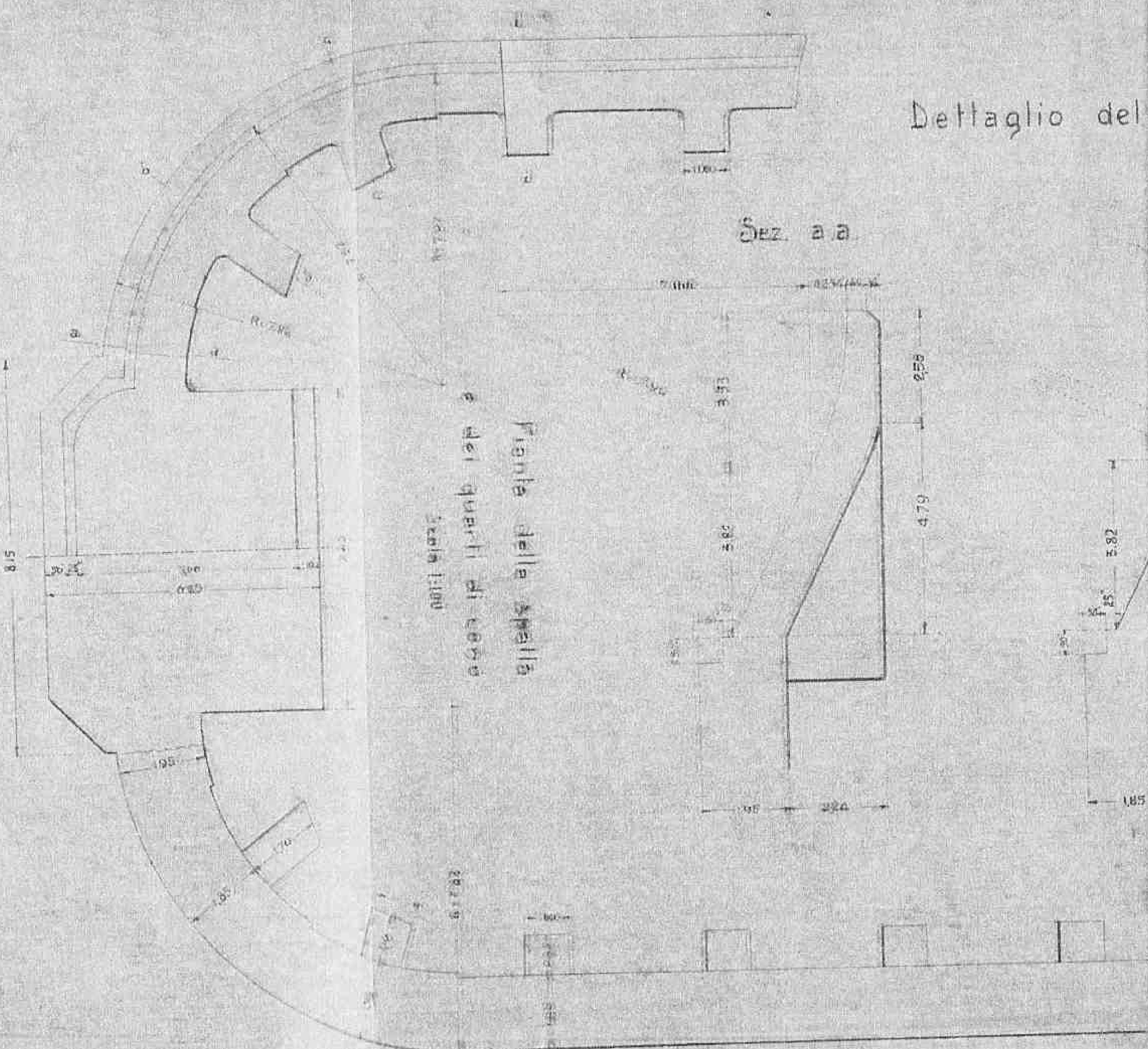


al piano dello spiccalo

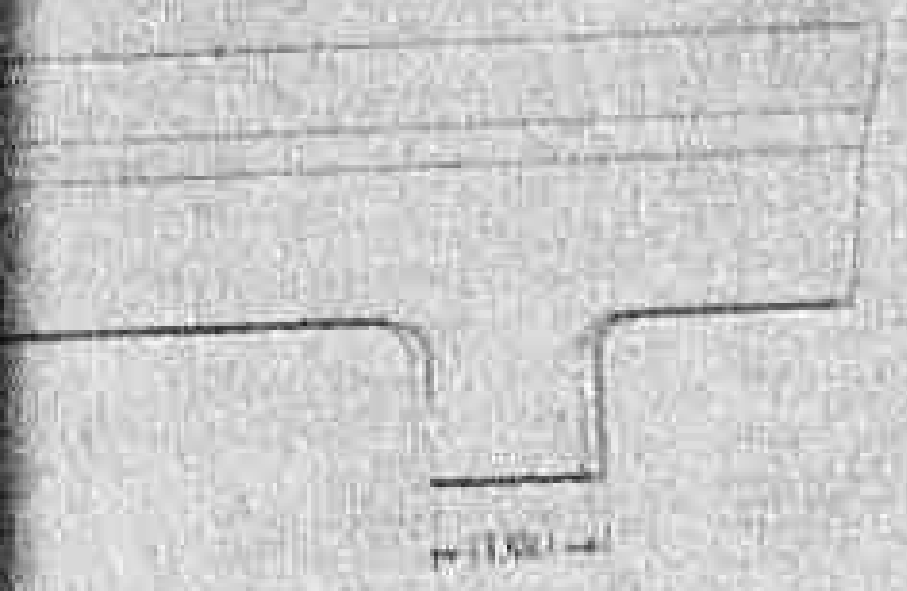
al piano di fondazione



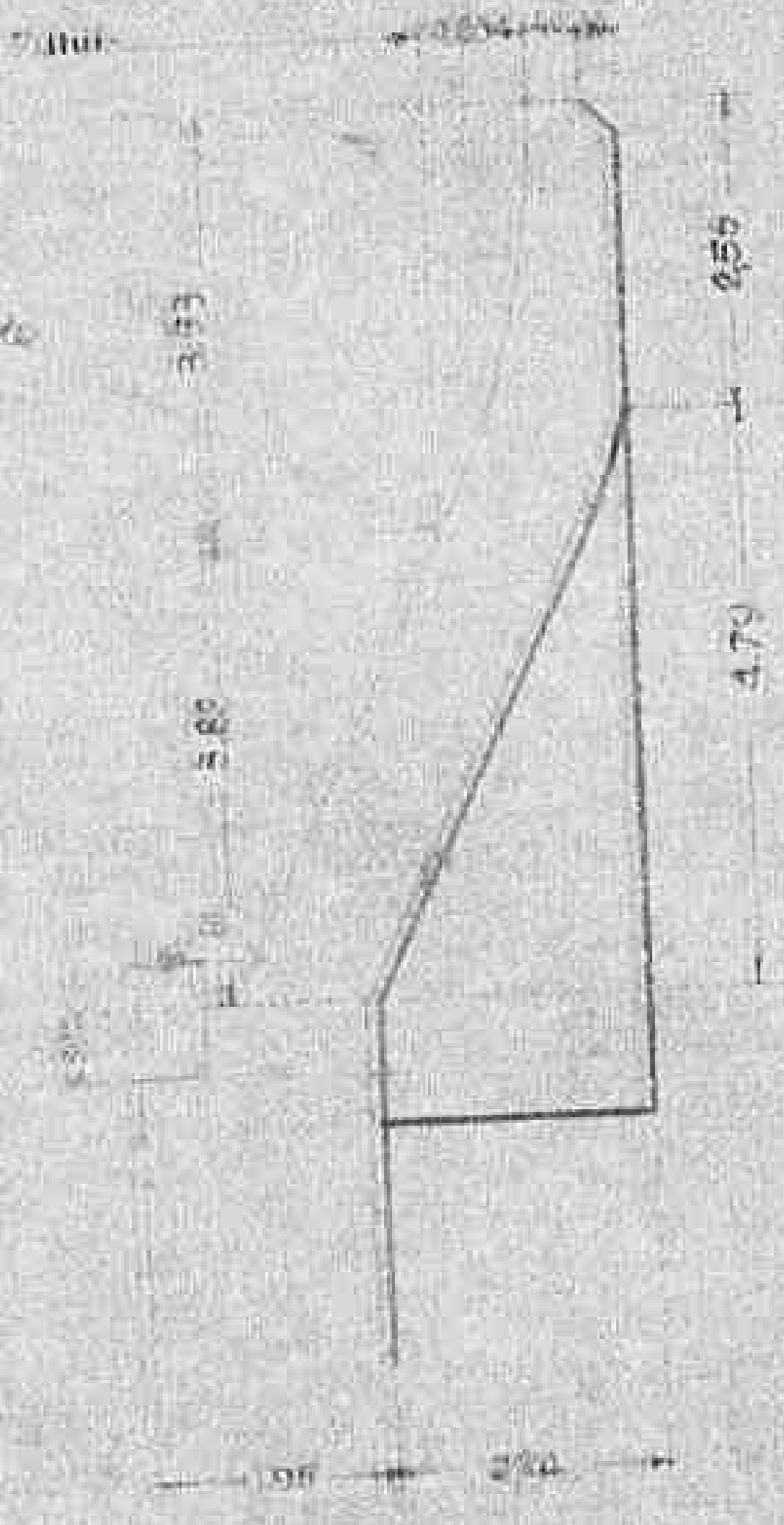
1034



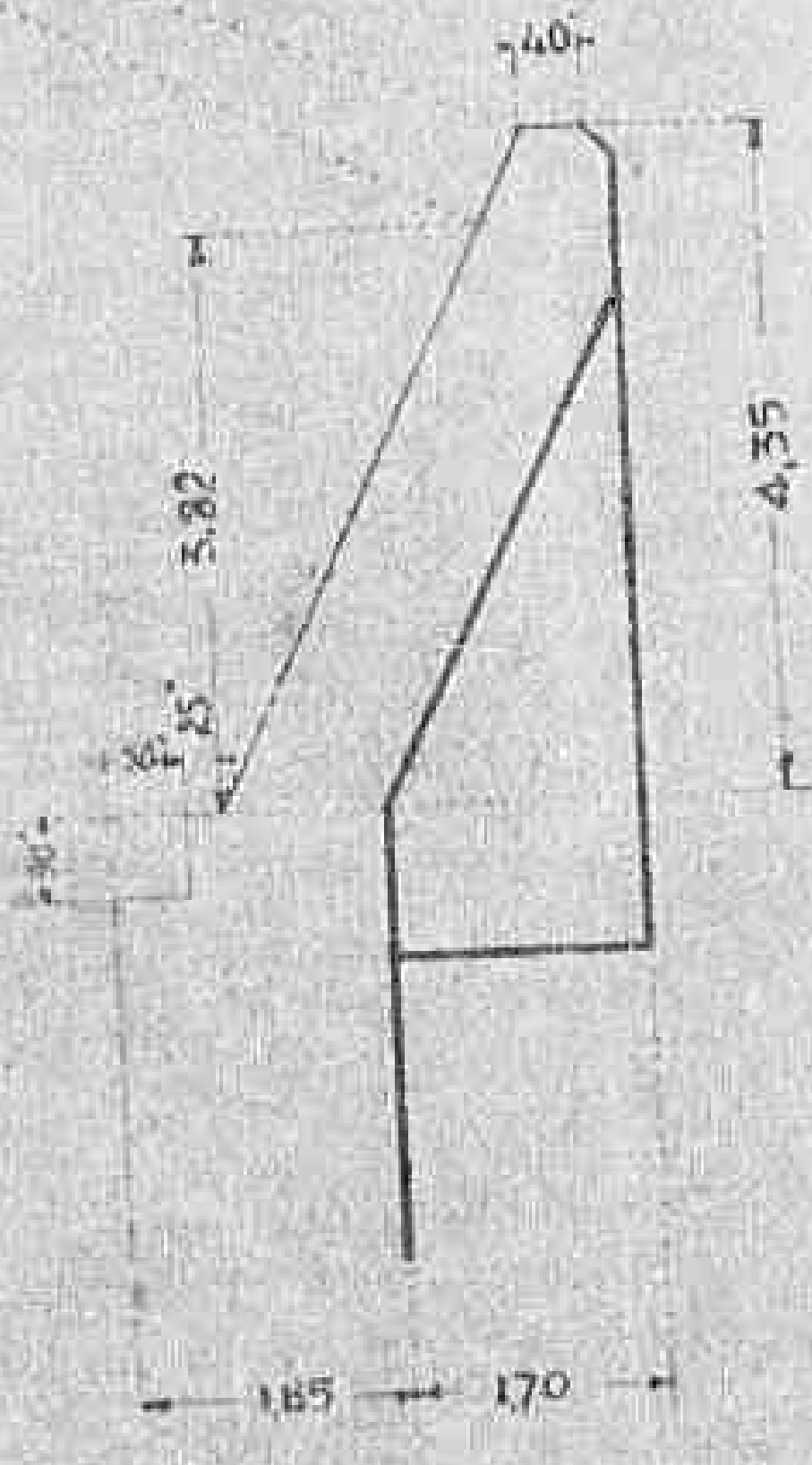
Dettaglio del rivestimento dei quarti di cono Scala 1:100



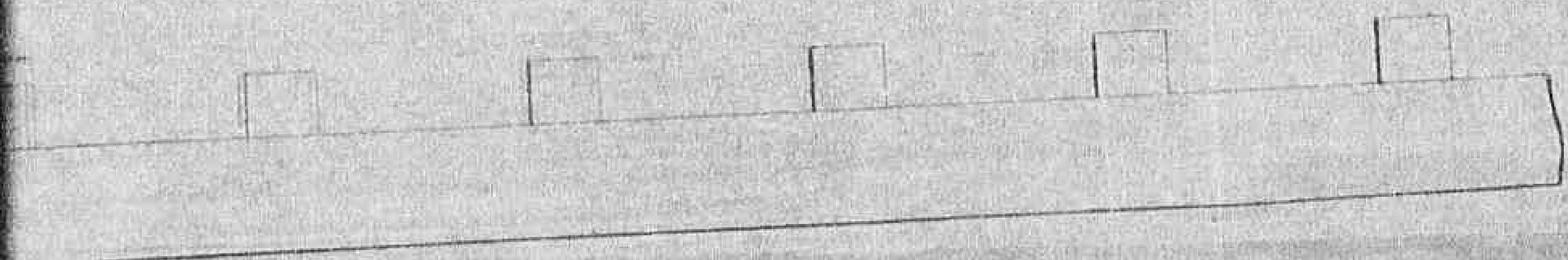
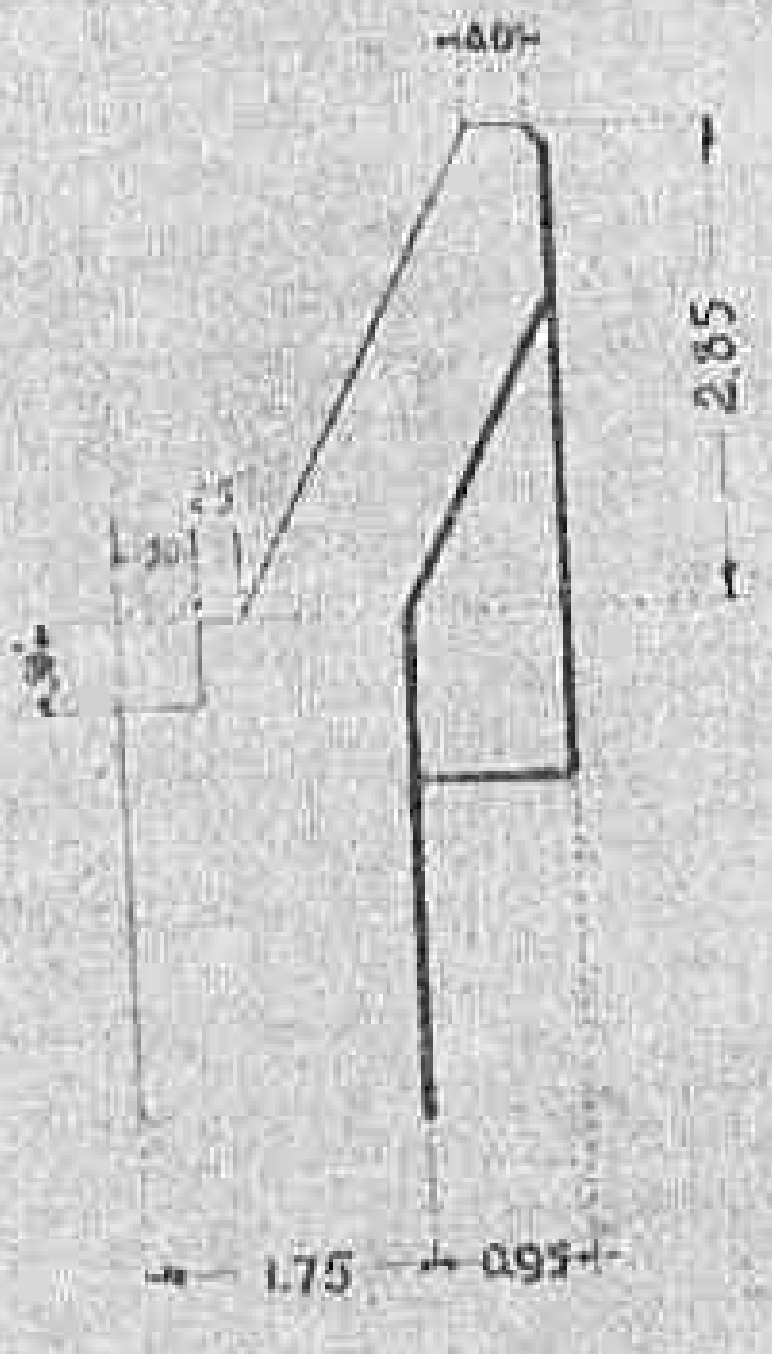
Sez. a a.



Sez. b.b.

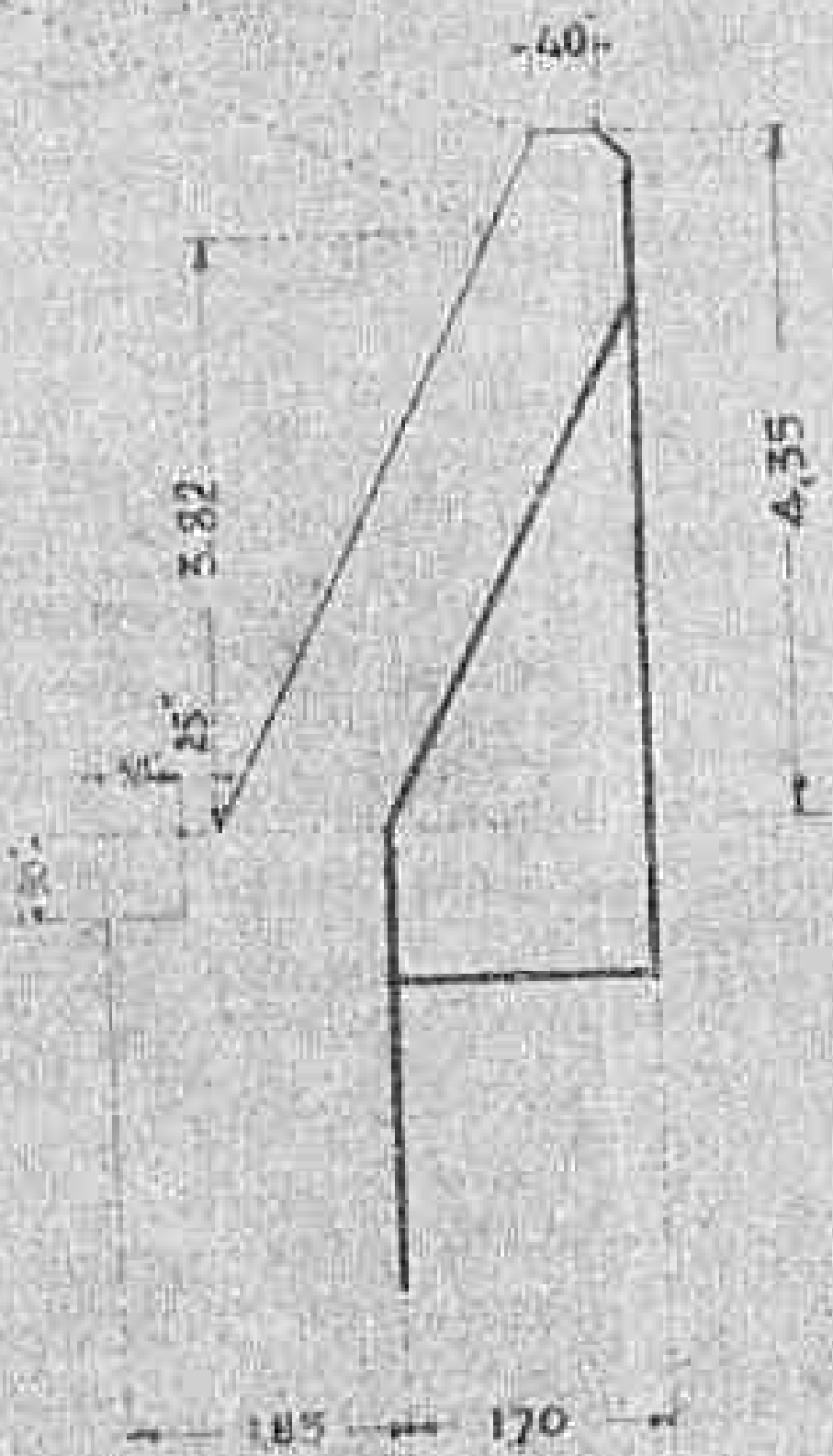


Sez. c.c.

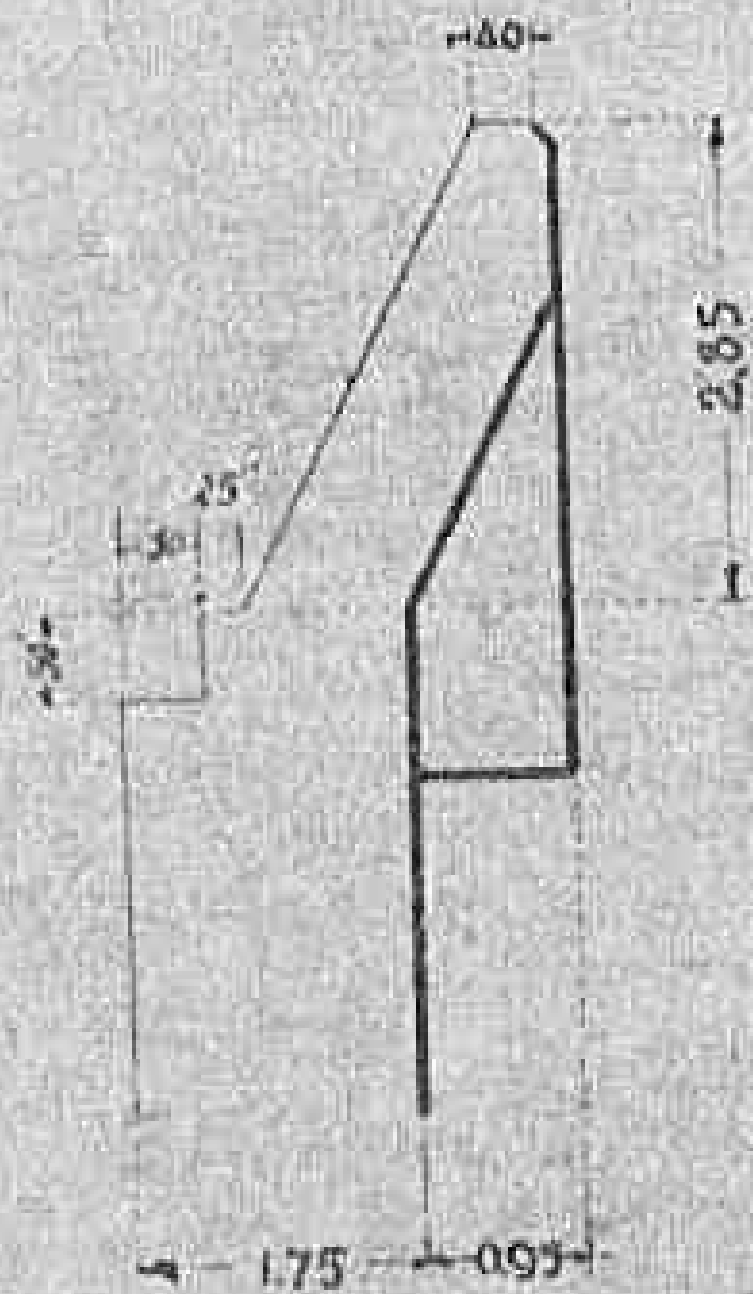


Dettaglio del rivestimento dei quarti di cono Scala 1:100

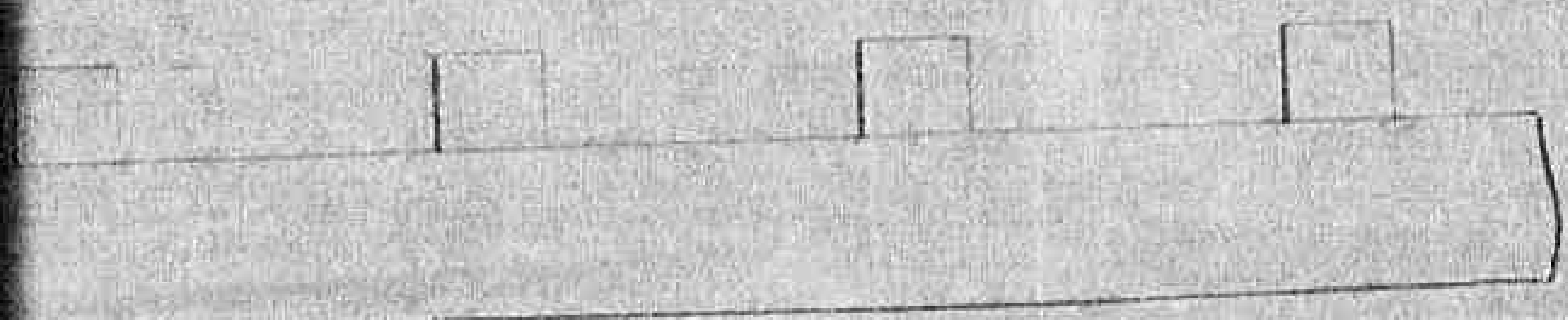
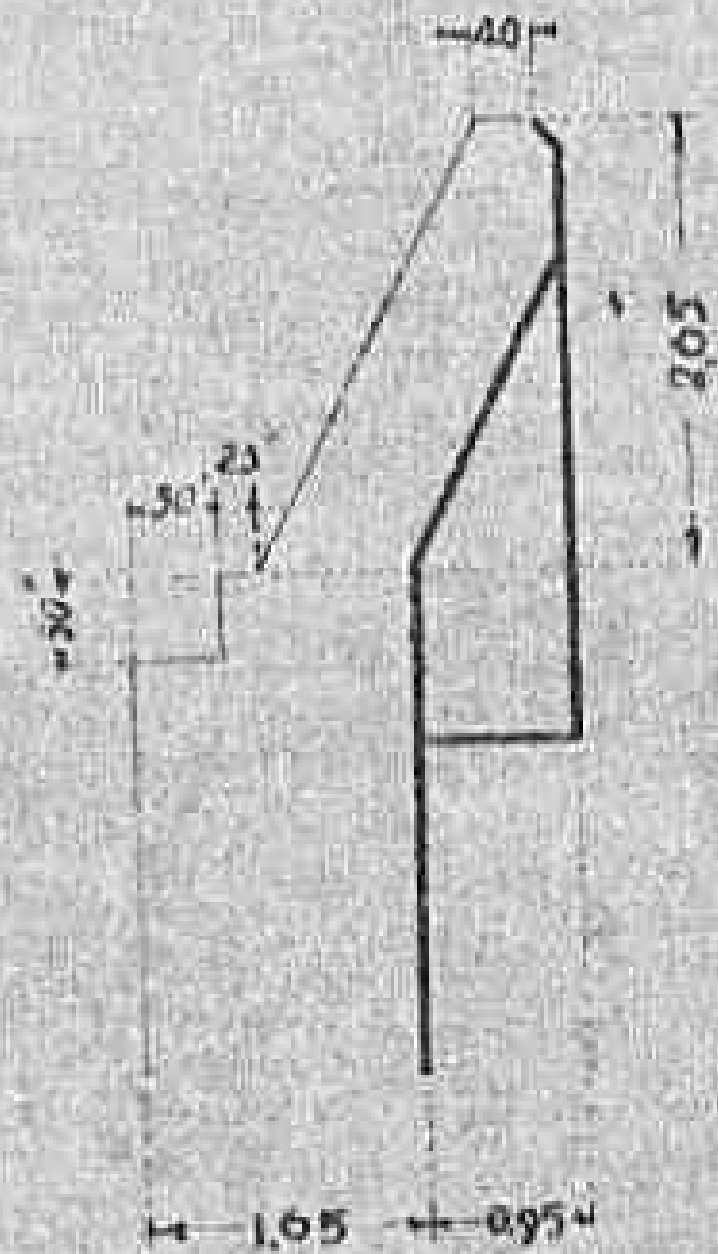
Sez. b.b.



Sez. c.c.



Sez. d.d.



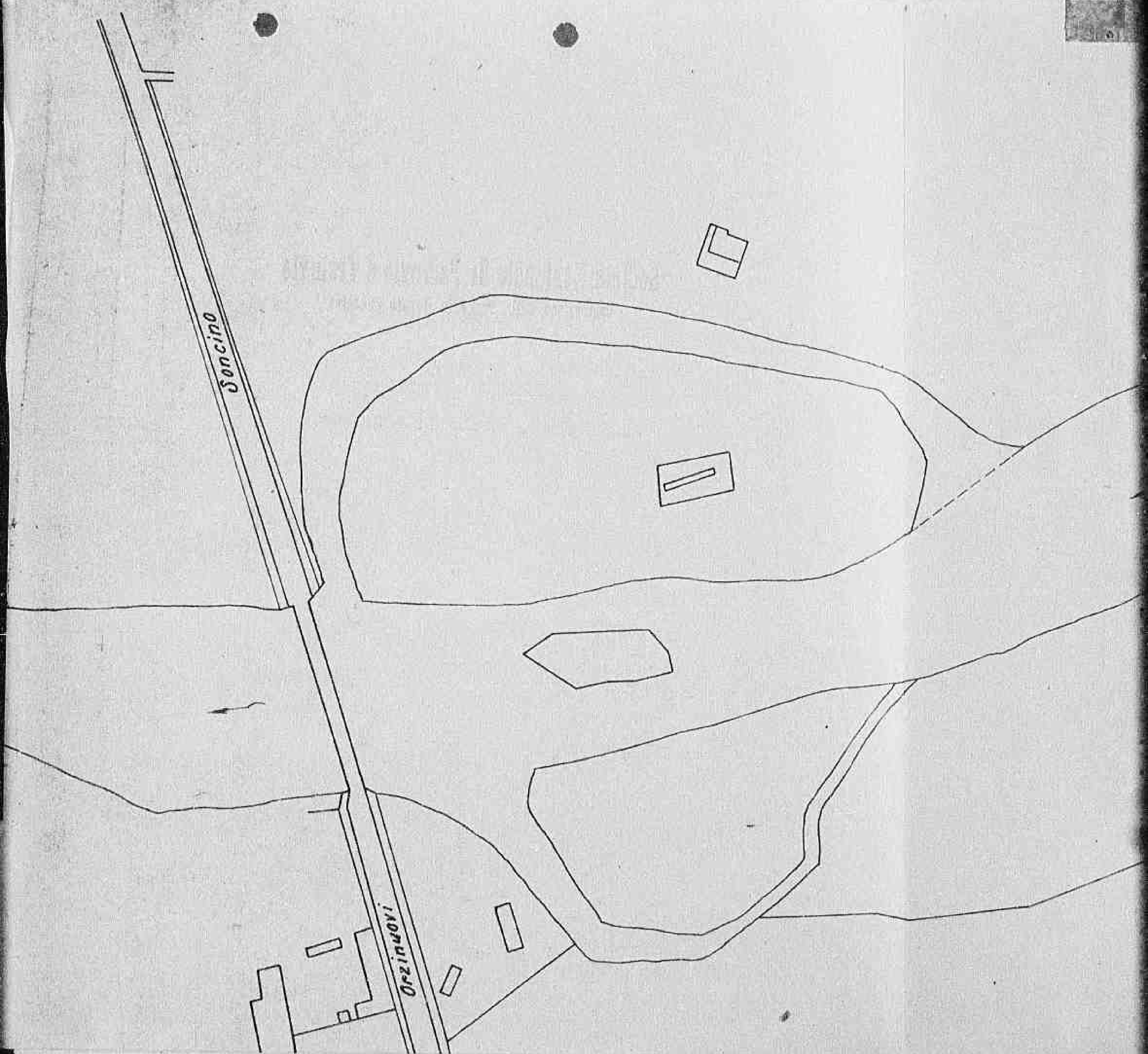
Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie

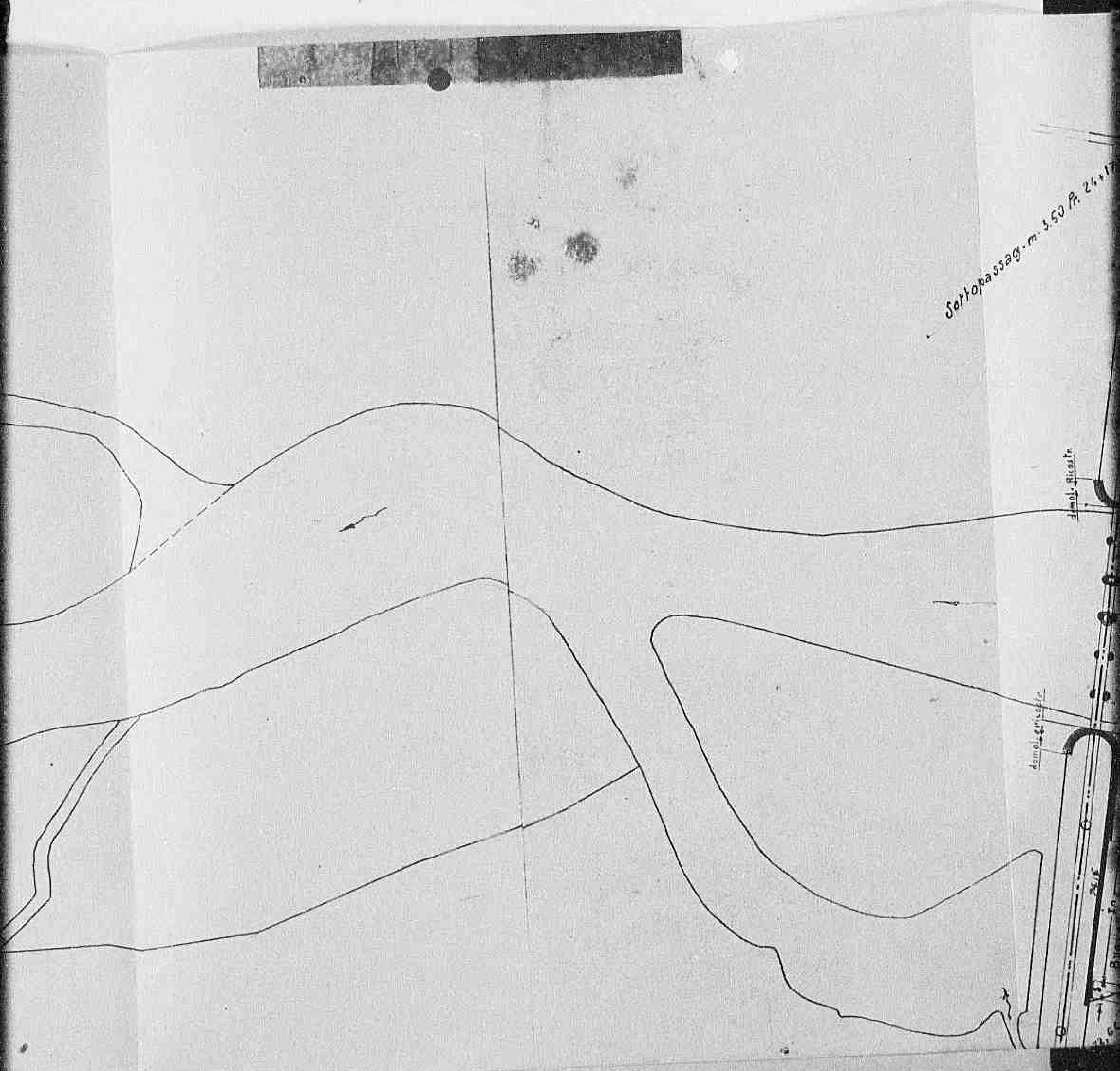
Costruzione della Ferrovia Rovato - Sancino

PLANIMETRIA scala 1: 2000.=====
.....

1038

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021





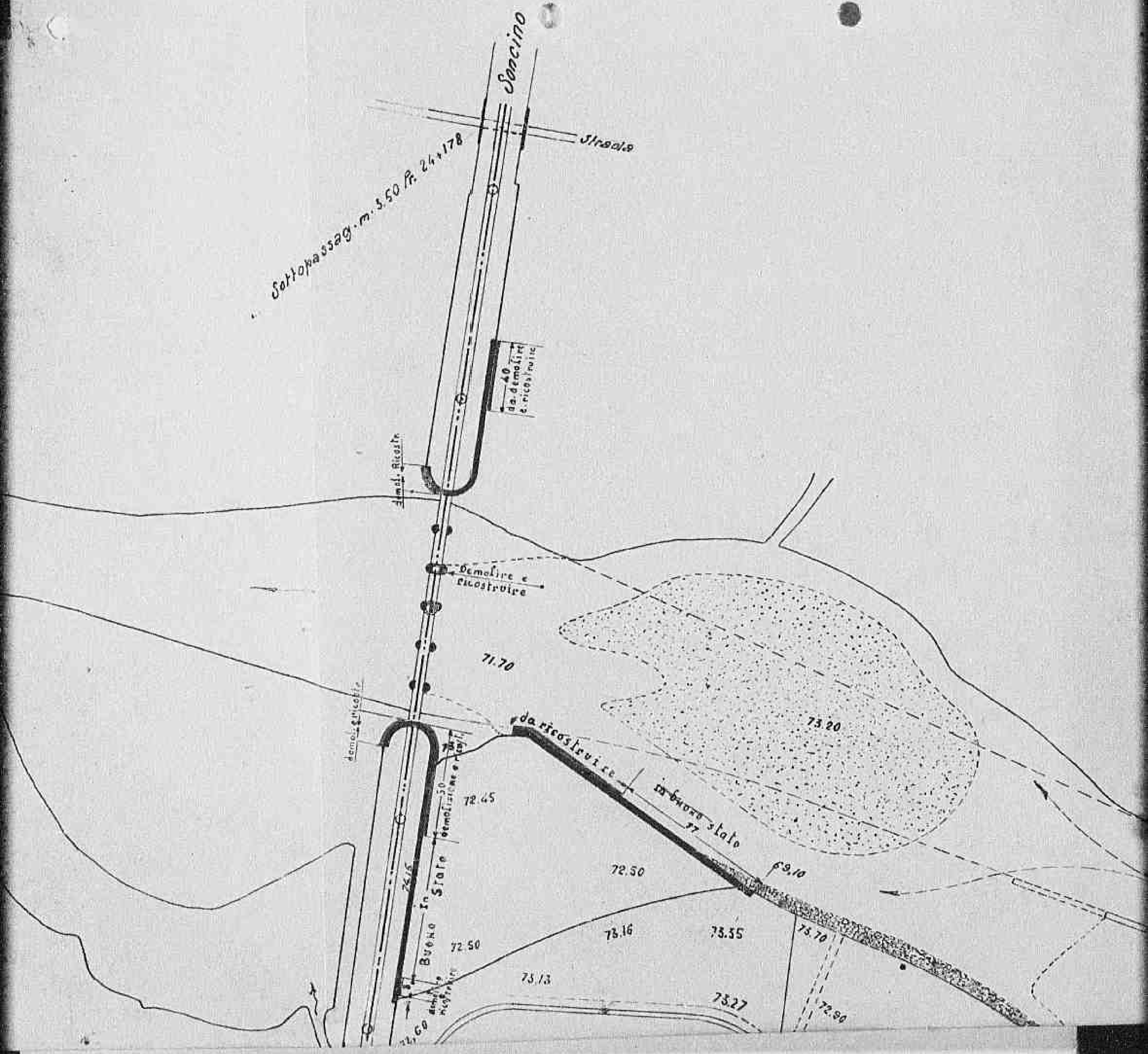
Sotlopassag m 3.50 R. 24.17

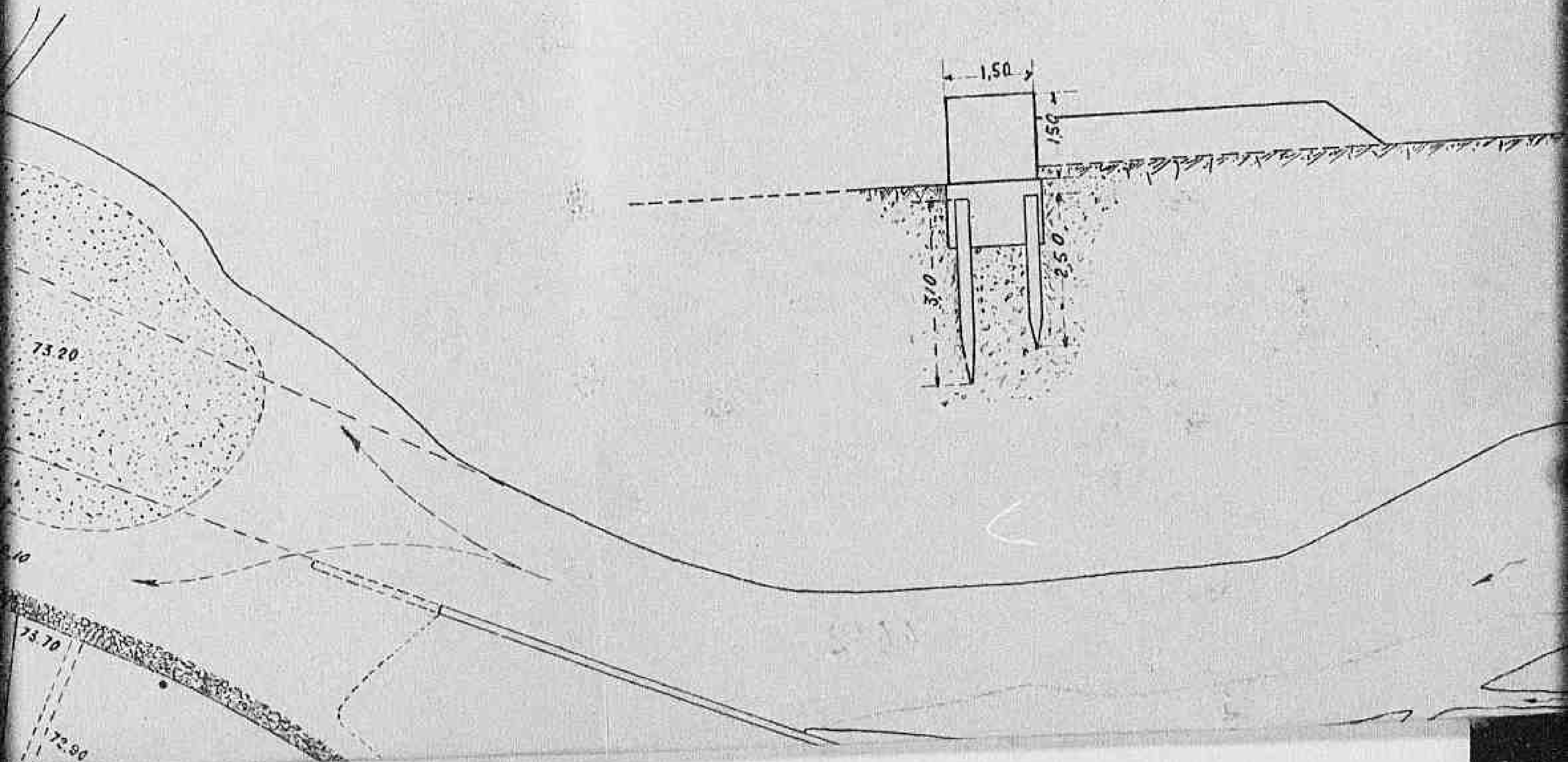
Amol-Rikain

Amol-Rikain

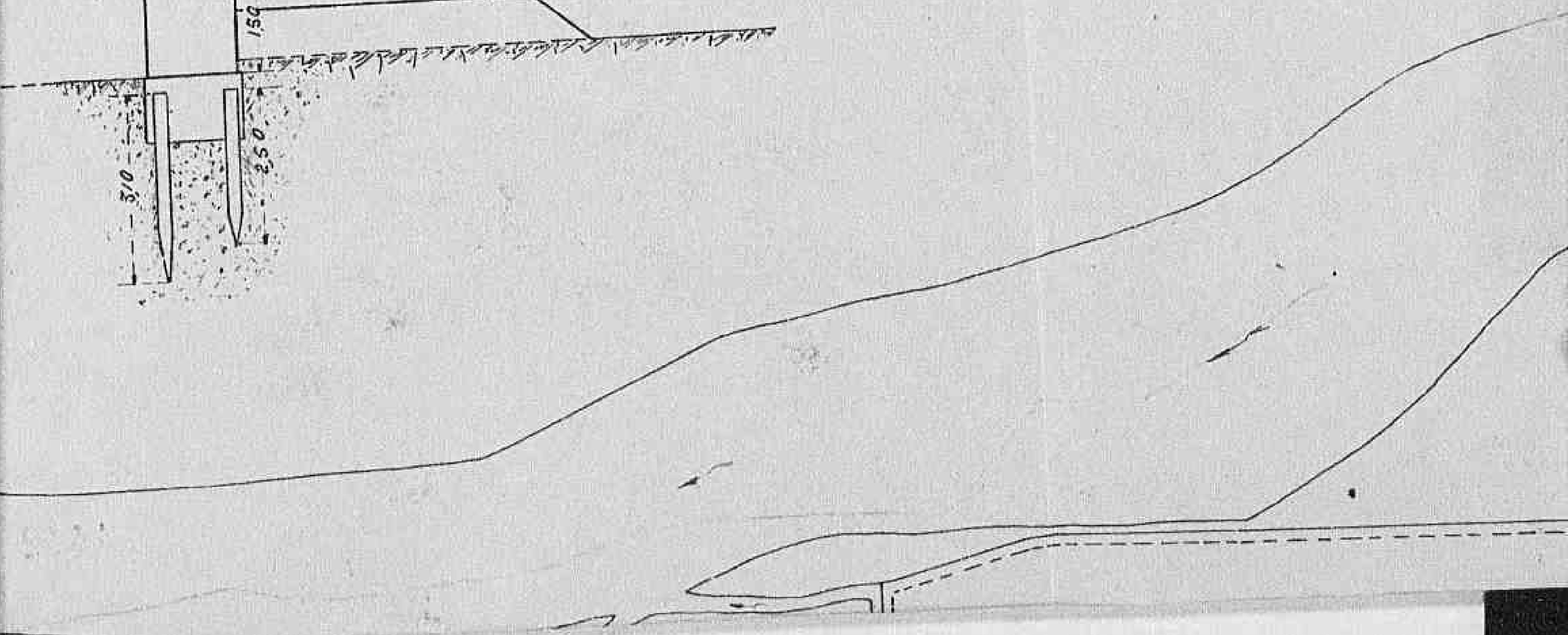
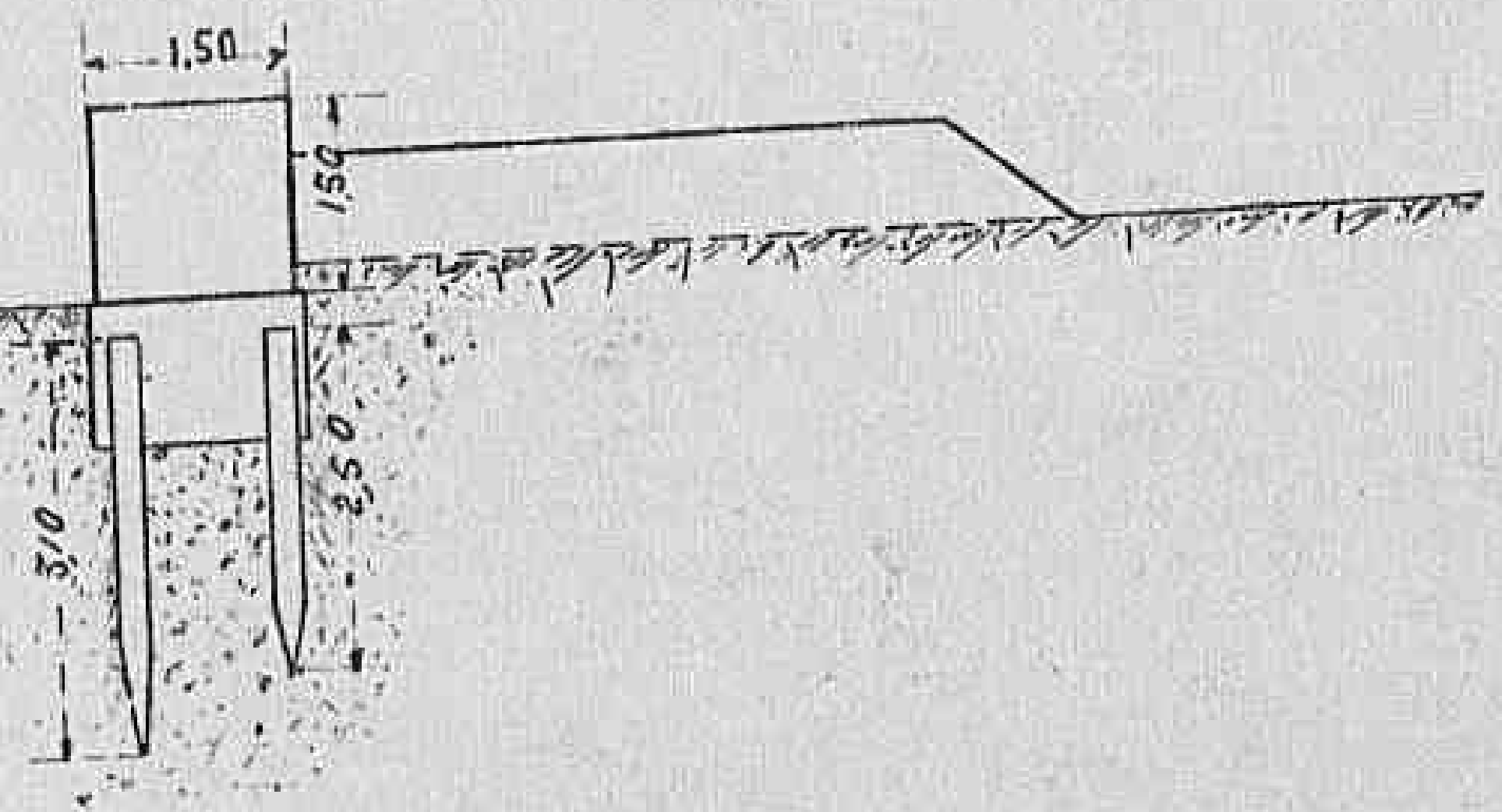
Amol-Rikain

10401





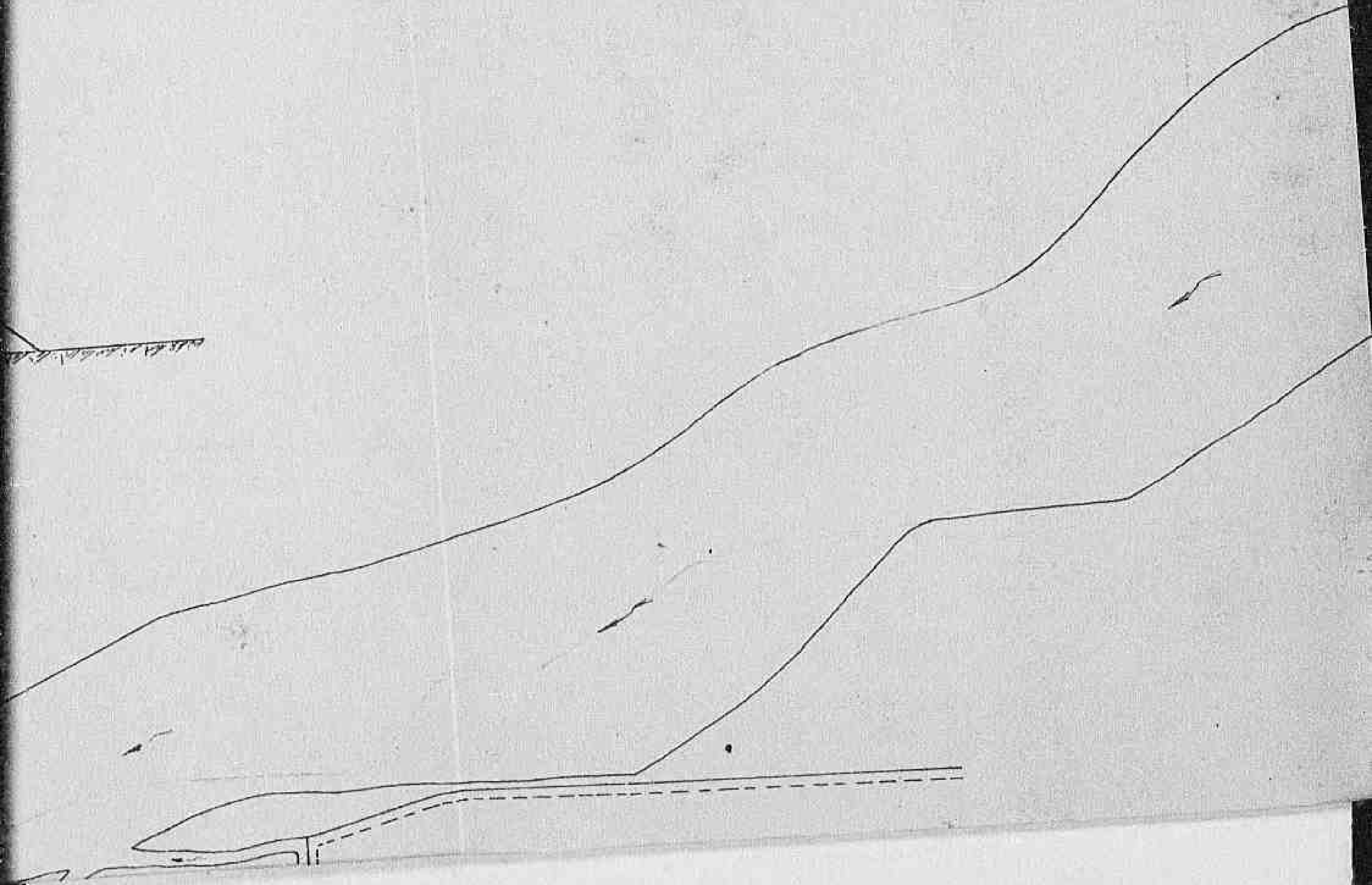
Orzinuovi 5 Maggio 1936. XIV.



1043

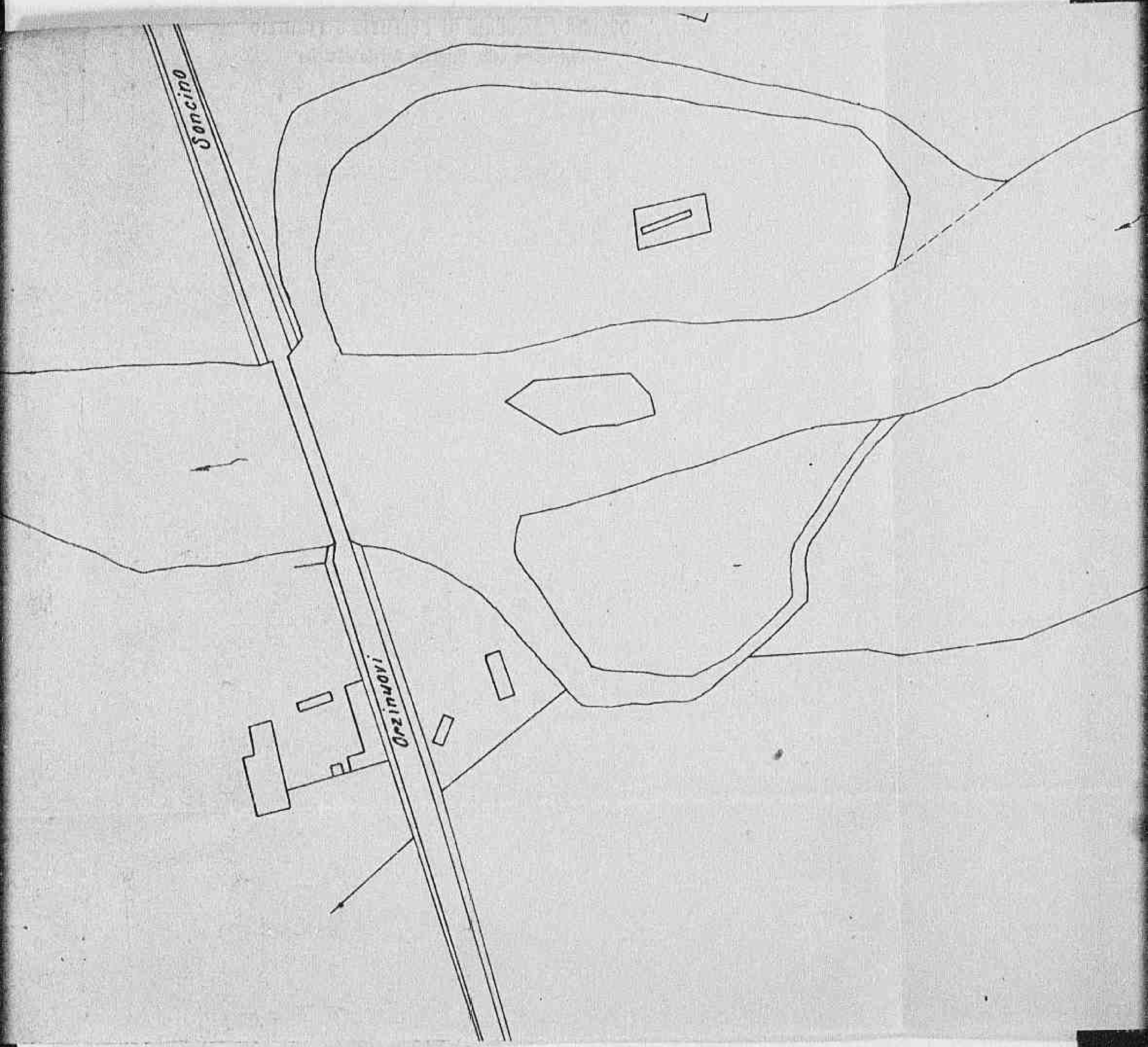
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

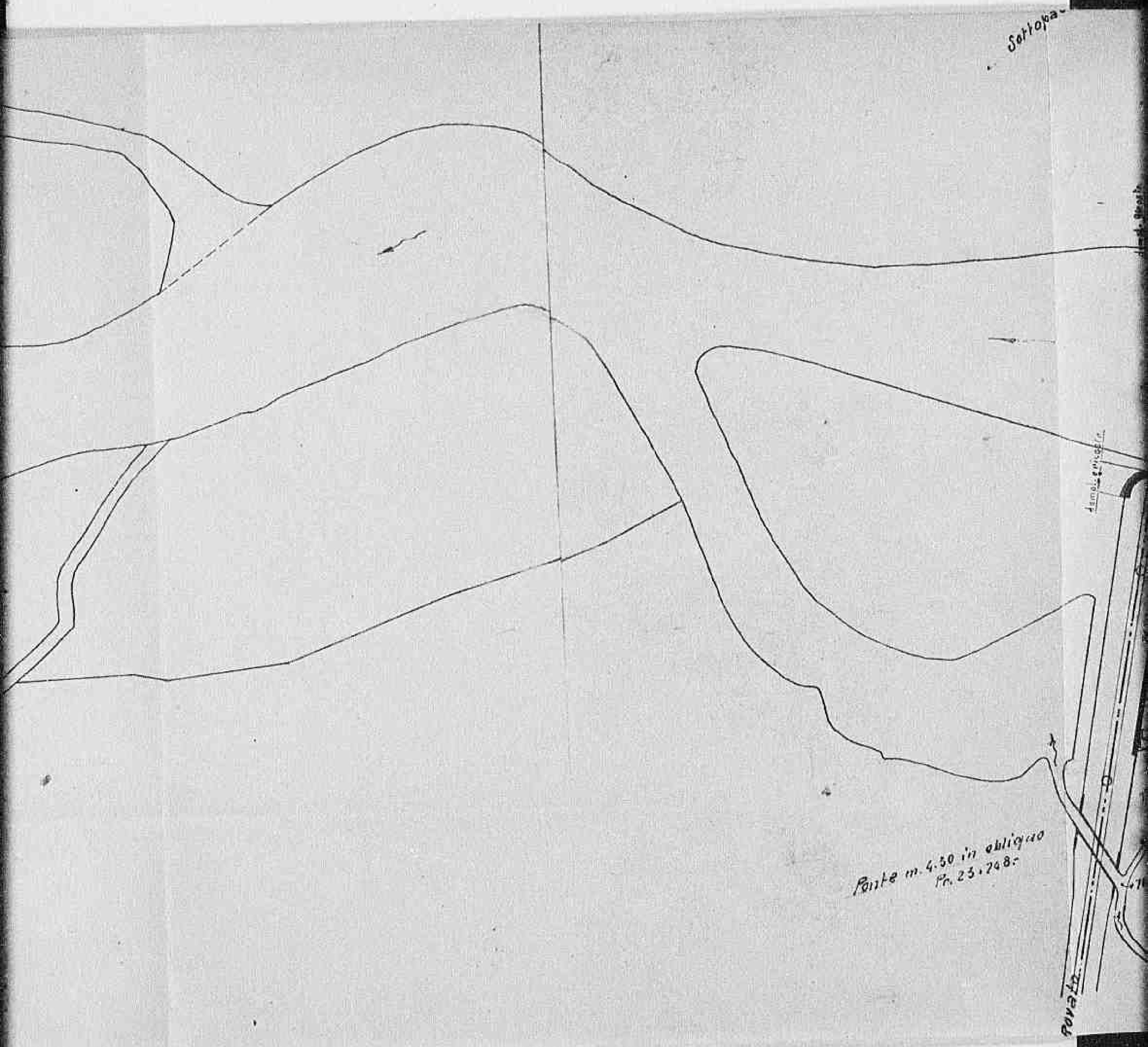
Orzinuovi 5 Maggio 1936. XIV.



1044

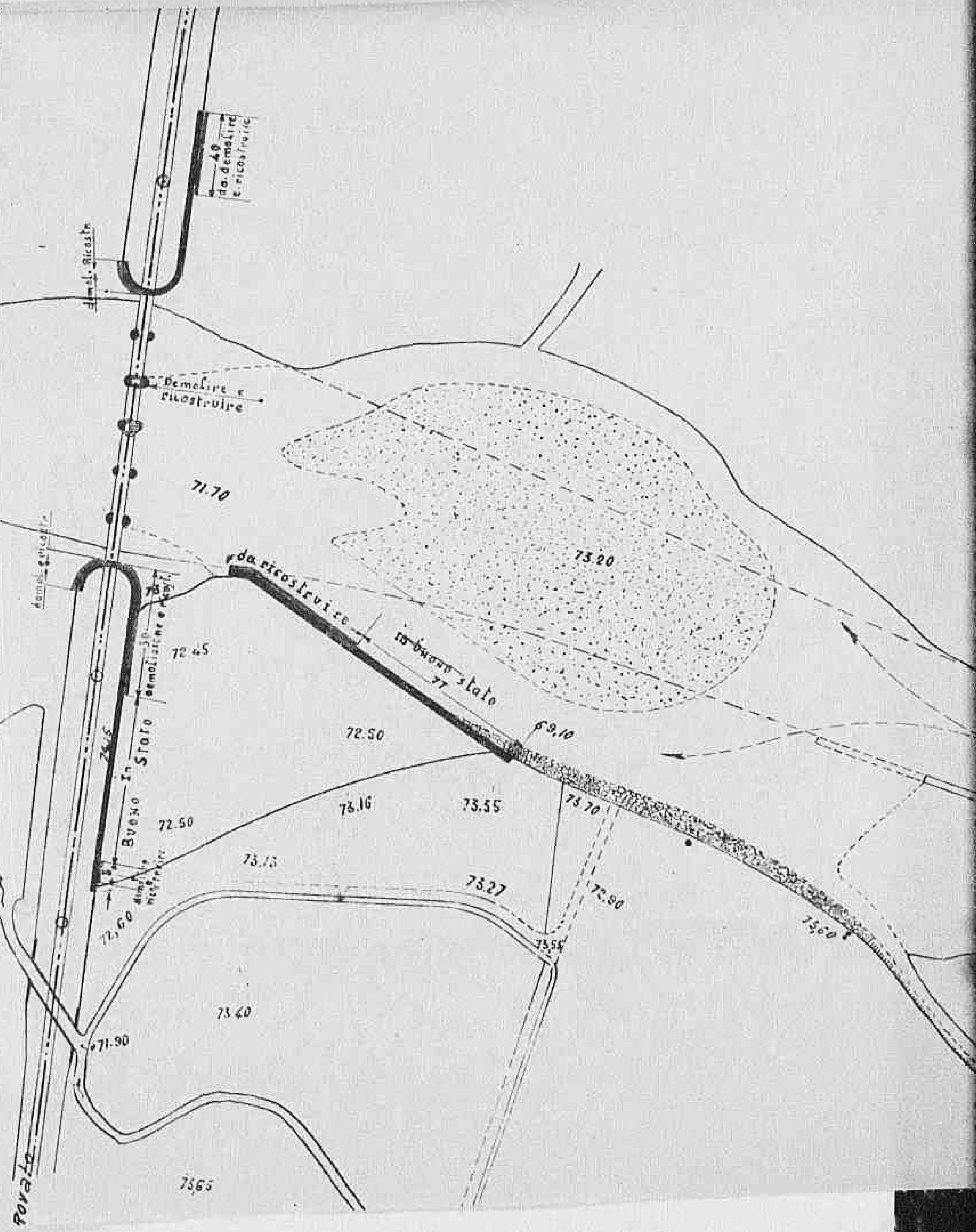
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021





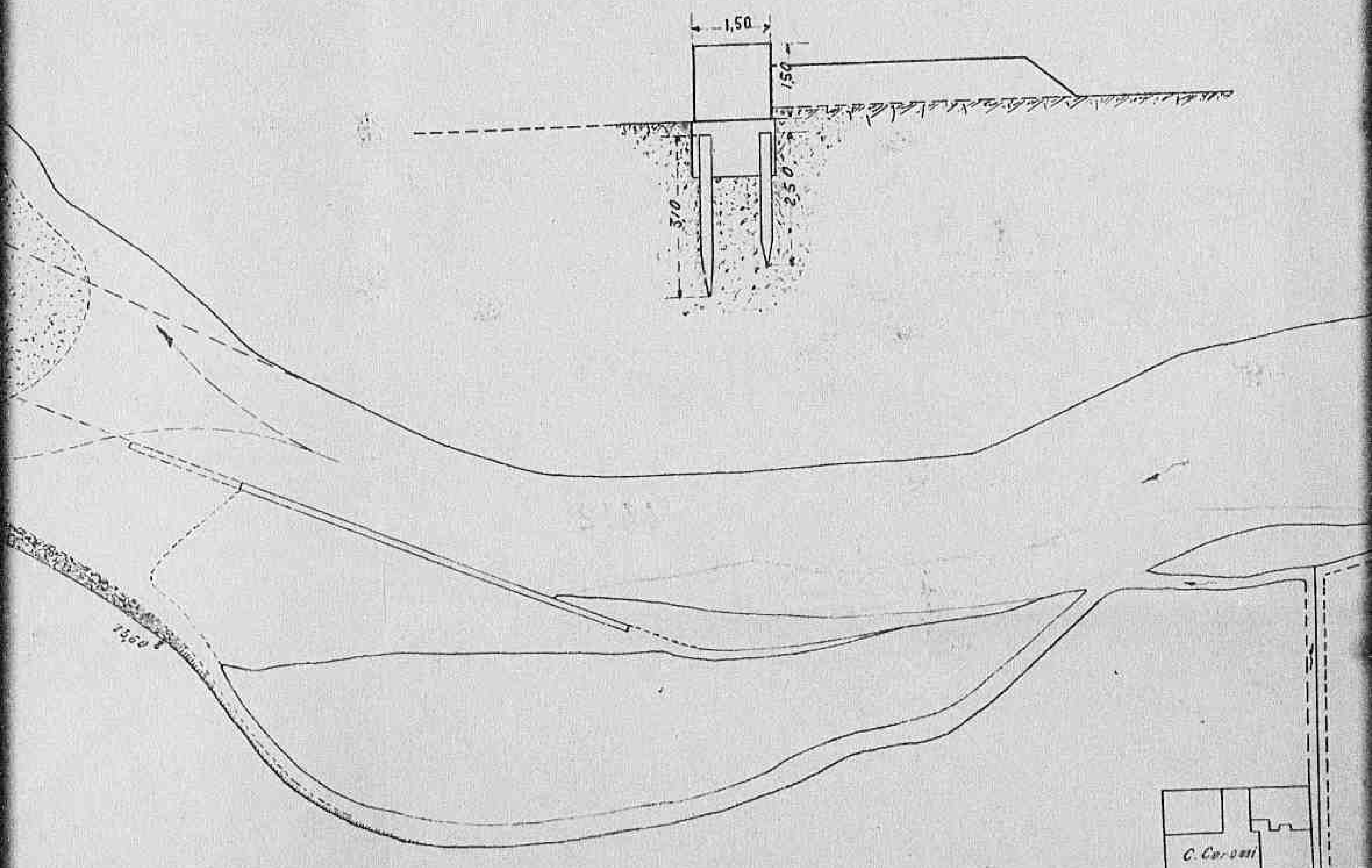
7046

Sottopa



Ponte m. 4.30 in obliquo n. 23.748

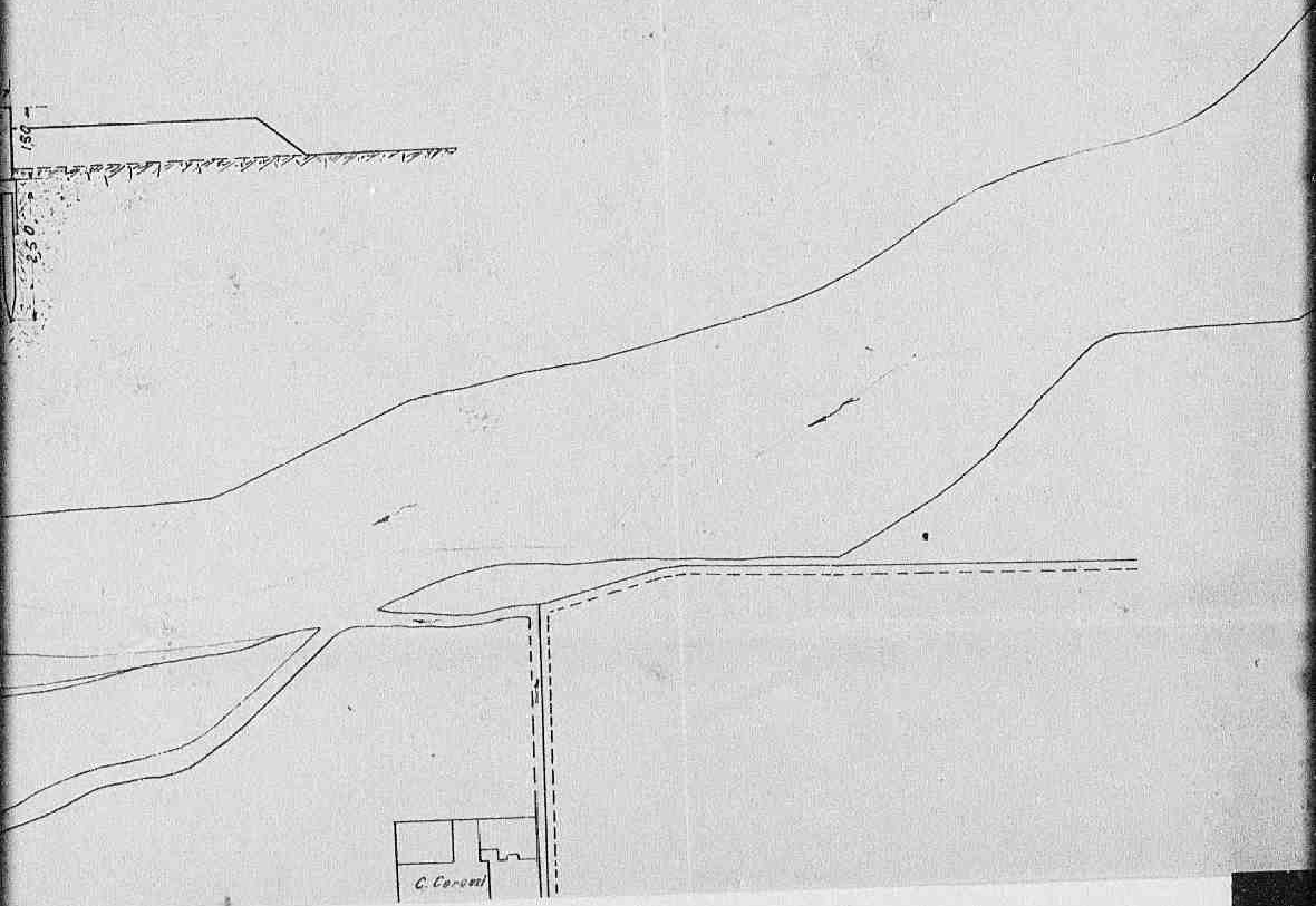
Rovato



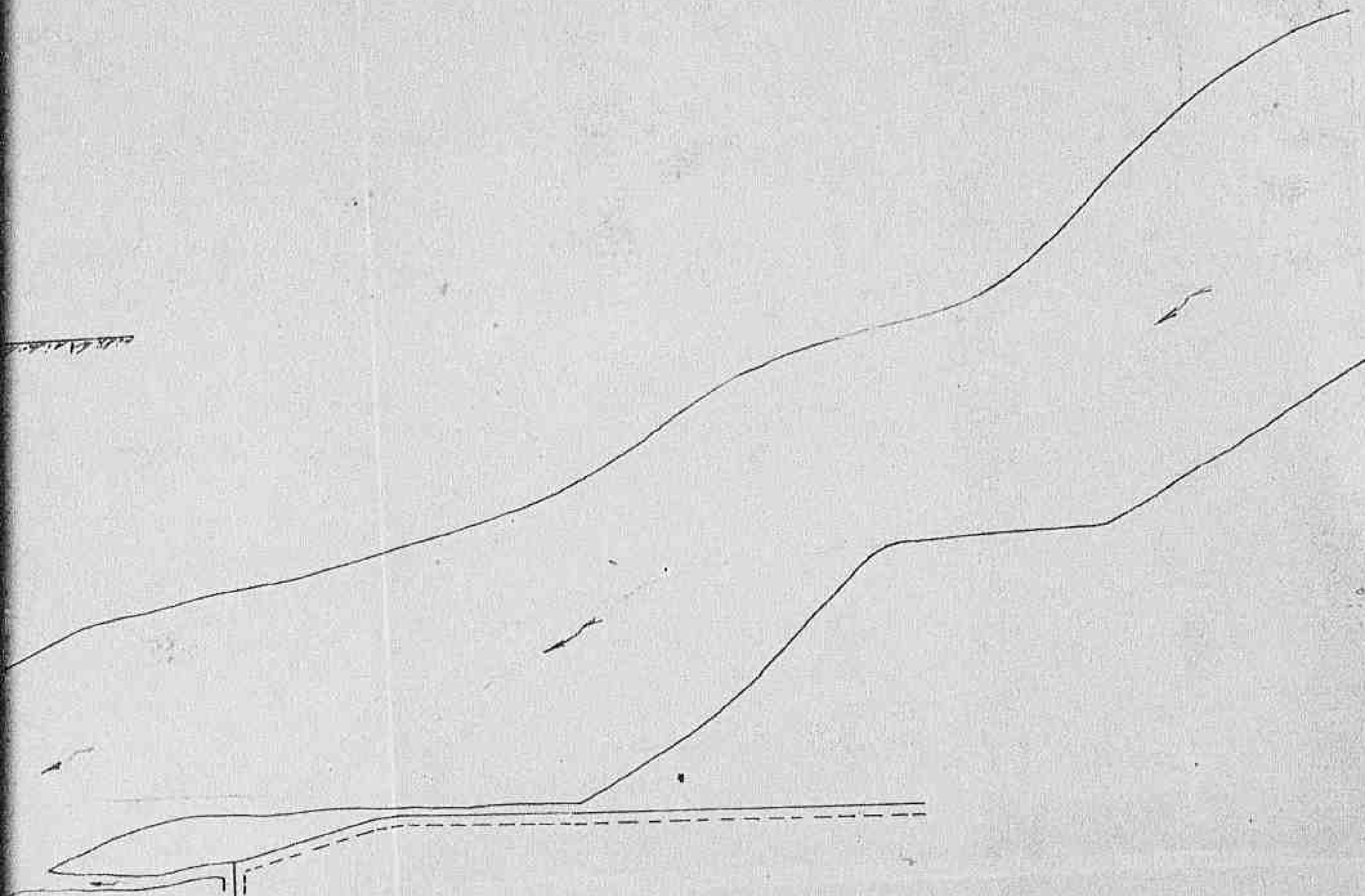
1048

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Orzinuovi 5 Maggio 1936. XIV.



Orzinuovi 5 Maggio 1936. XIV.

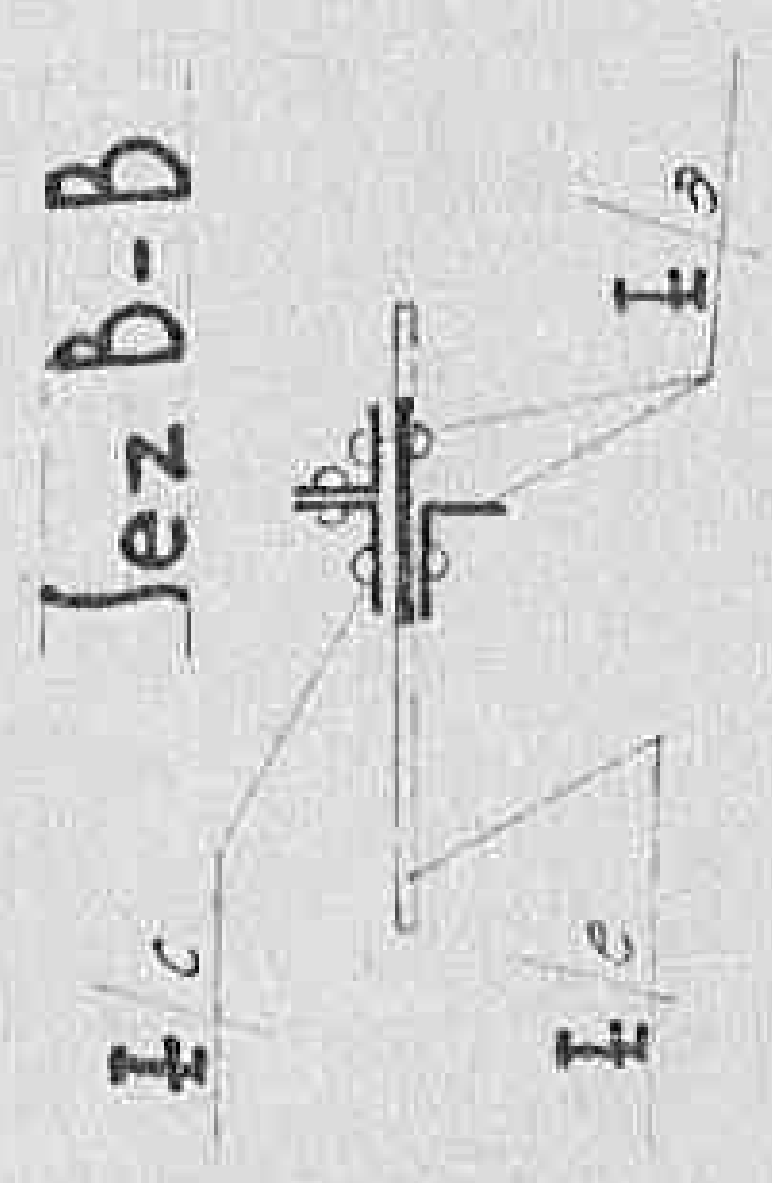


C. Corradi

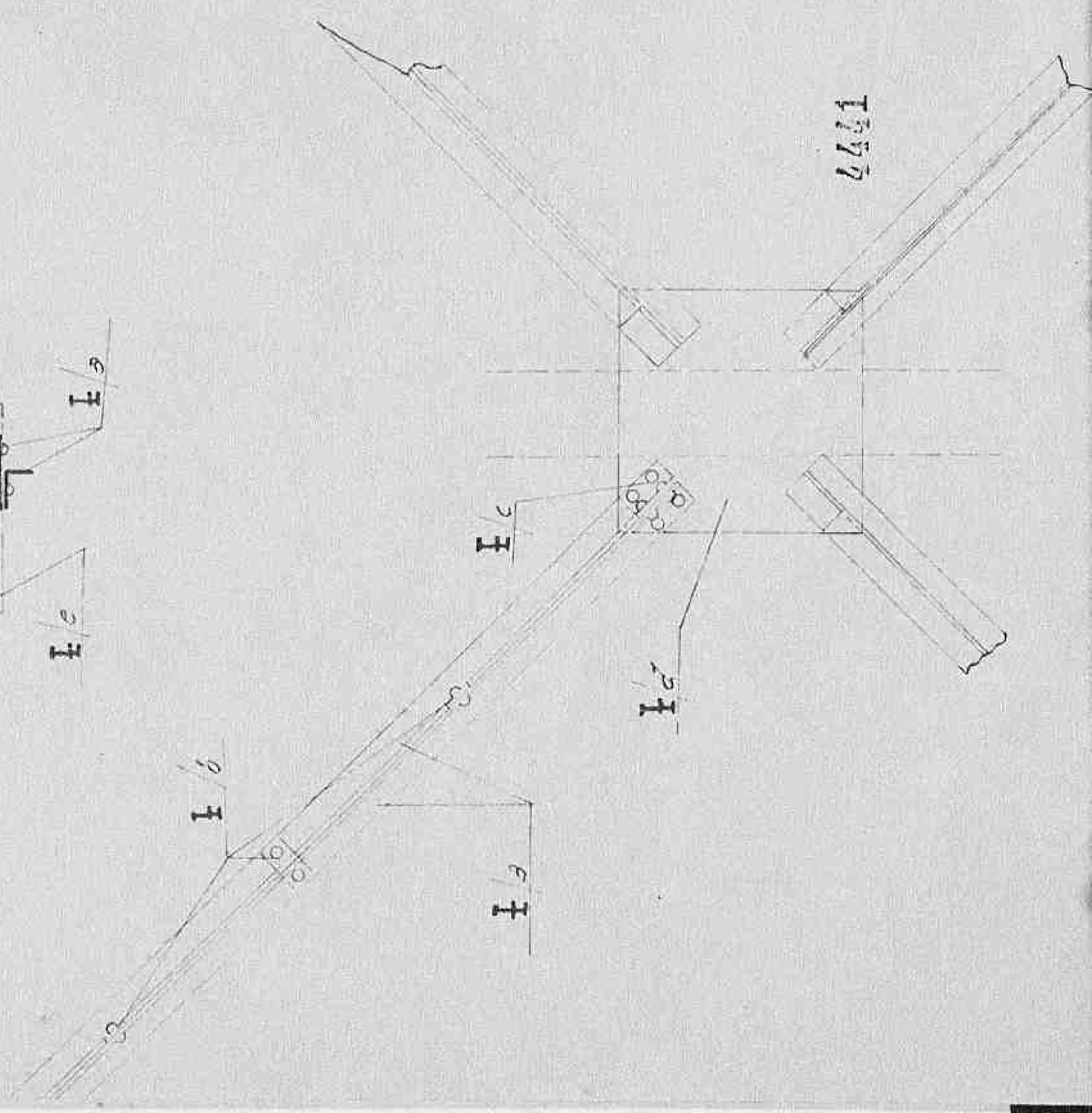
1050

COMPONENTI ALLE TRAVI
DORTANTI

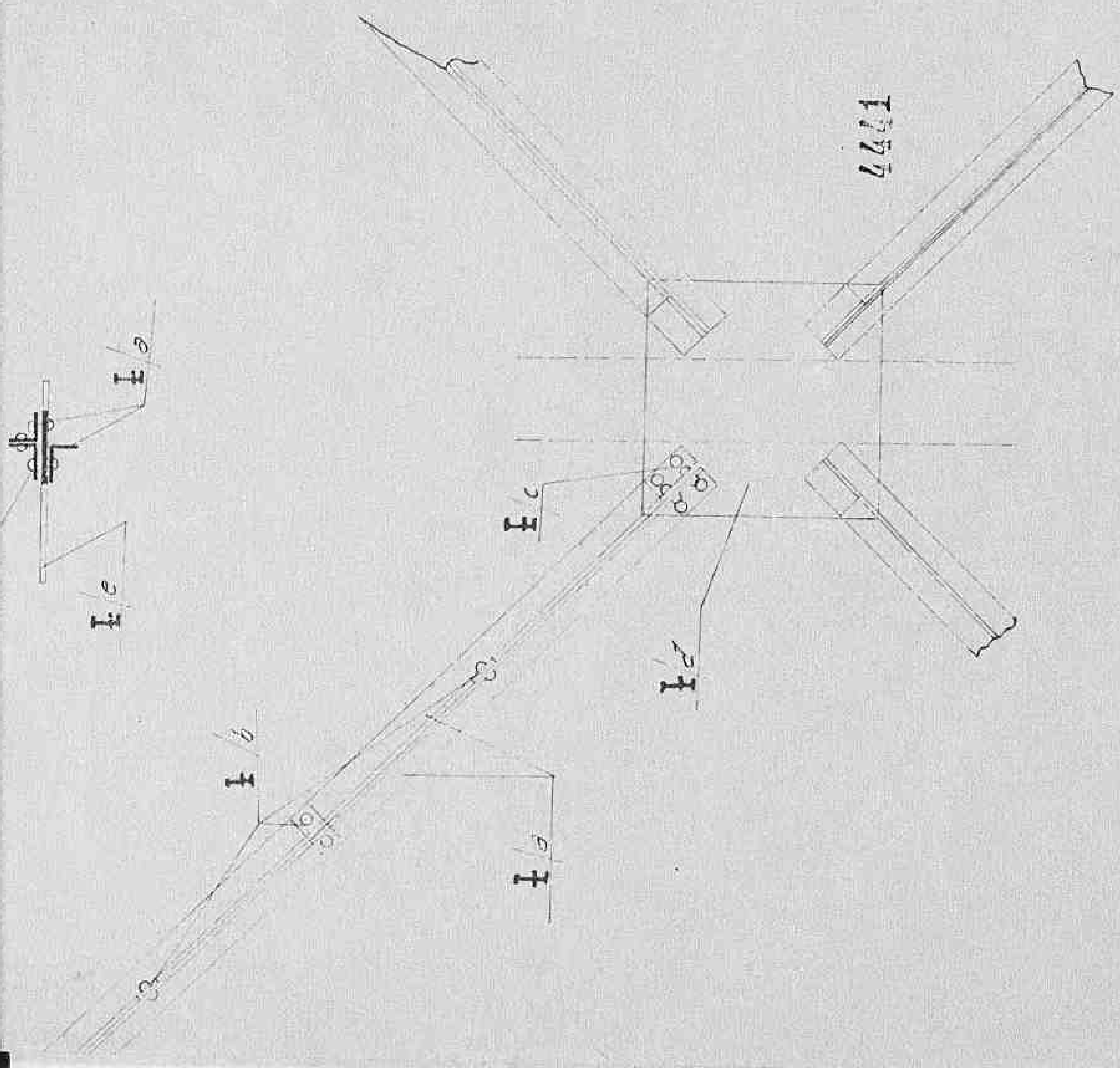
sez B-B



I/c

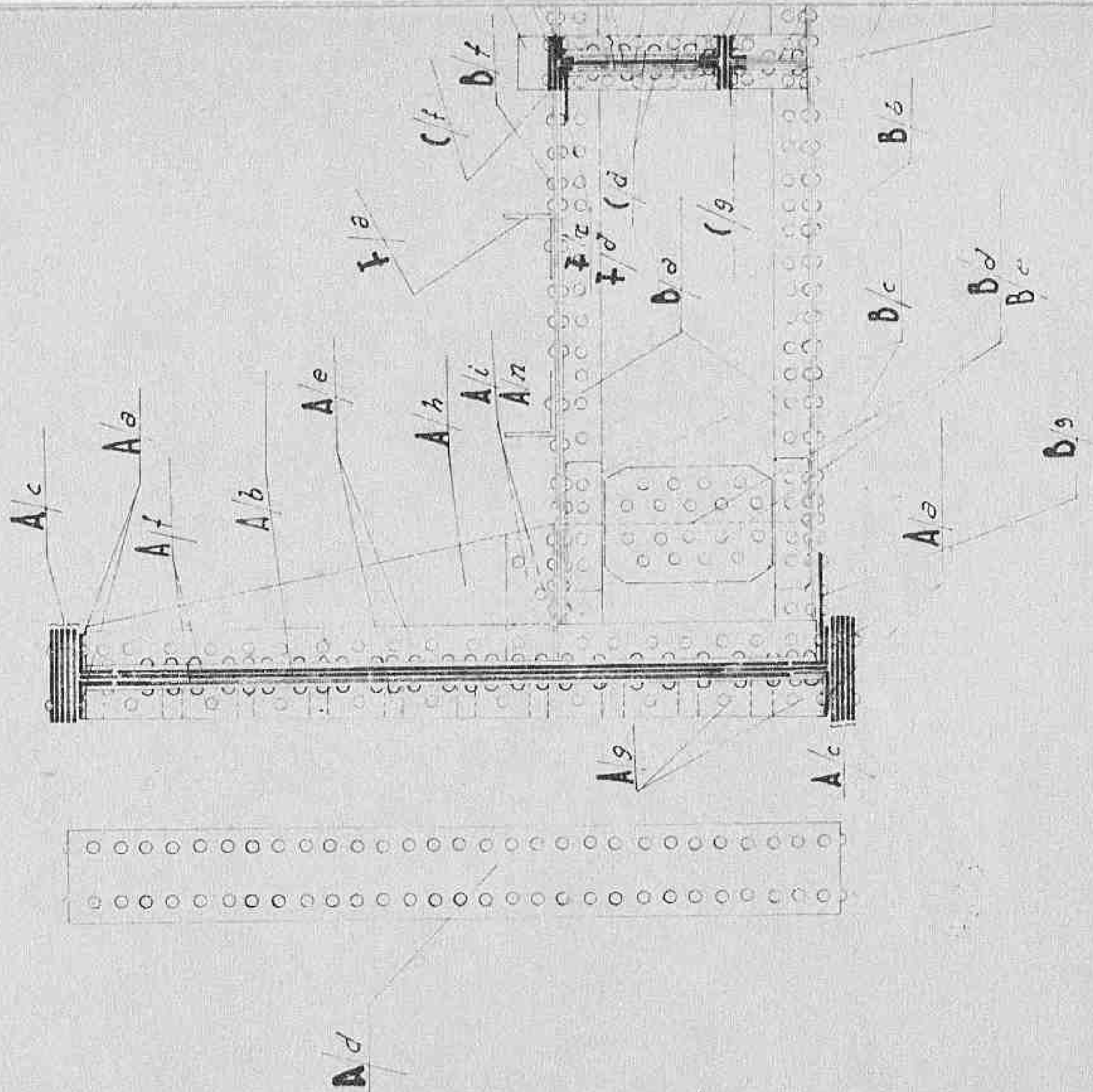


1777



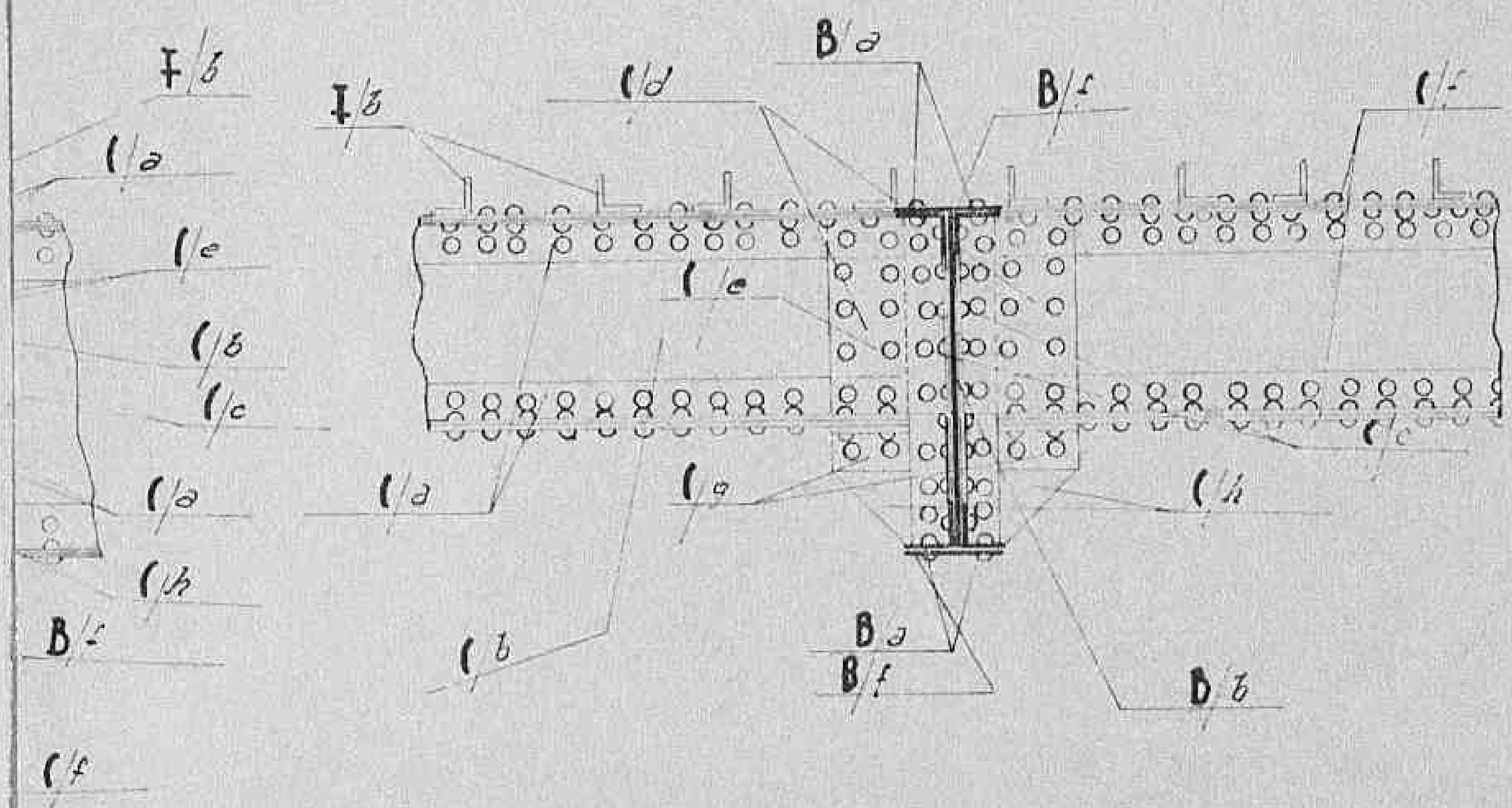
F 0 5 2

Gestione Governativa Ferrovie
 Ferrara-Codigoro; Ostellato-Porto Cervo; Rimini-Novafeltria
ATTACCO TRAVETTI TRASVERSALI
ALLE TRAVI PORTANTI



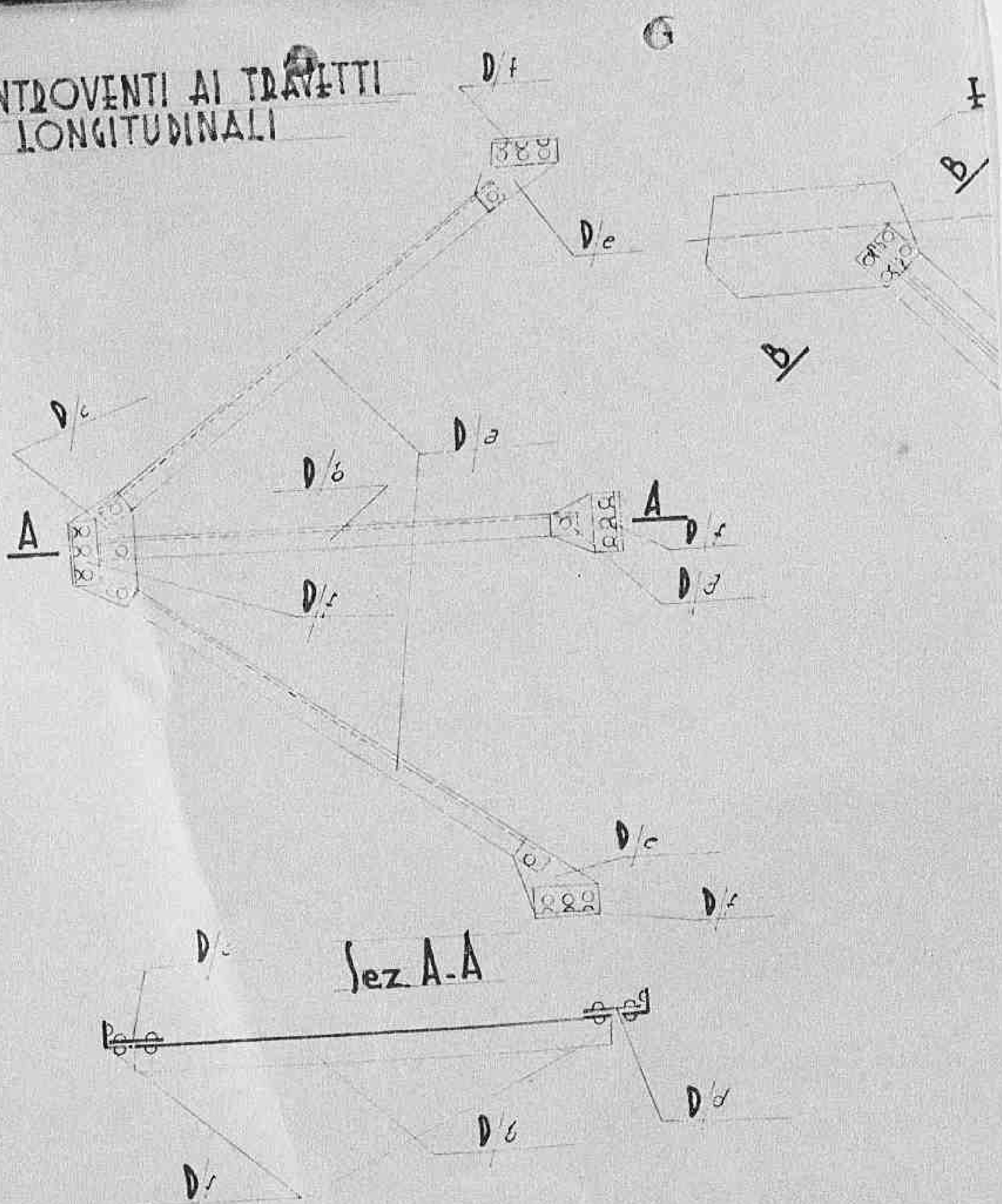
1054

ATTACCO TRAVETTI LONGITUDINALI AI TRAVETTI TRASVERSALI



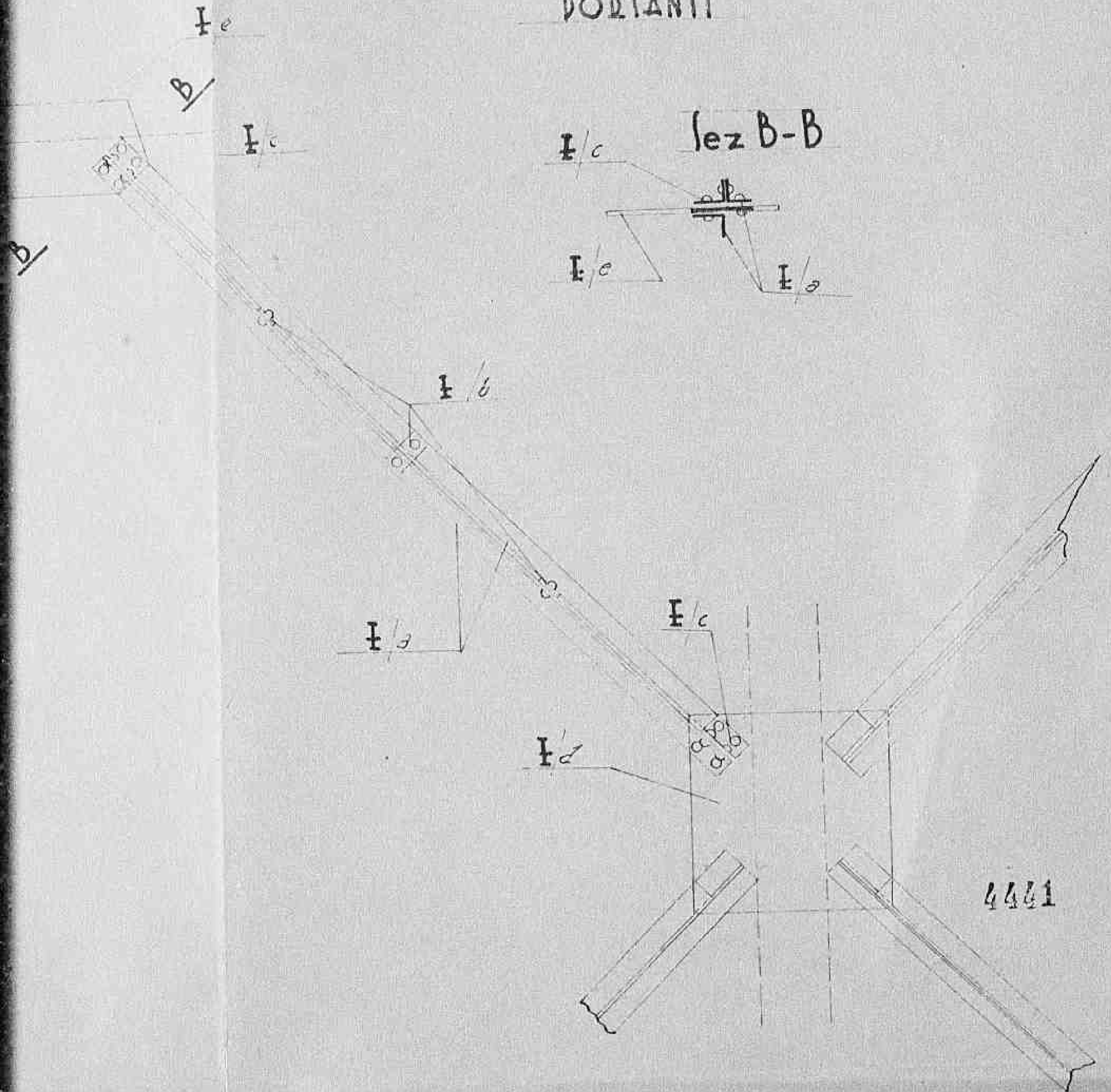
1055

CONTROVENTI AI TRAVETTI LONGITUDINALI



1:15

CONTROVENTI ALLE TRAVI PORTANTI



10571

GESTIONE, GOVERNATIVA, FERROVIE, PADANE
F E R R A D A

D O N T I F
D U L C A N A T I P O D I D I M A D O

PROGRESSIVA KM. 4+317.82

Gestione Governativa Ferrovie
Castellato - Porto Cassolera e Rimini - Novafeltria

Scala 1:50

NOTI
SUL CANALE PO DI PRIMO

PROGRESSIVA KM. 4+317.82

Castione Governativa Ferrovie
Castello - Porto Cervo e Pinerolo - Novafeltria

Scala 1:50

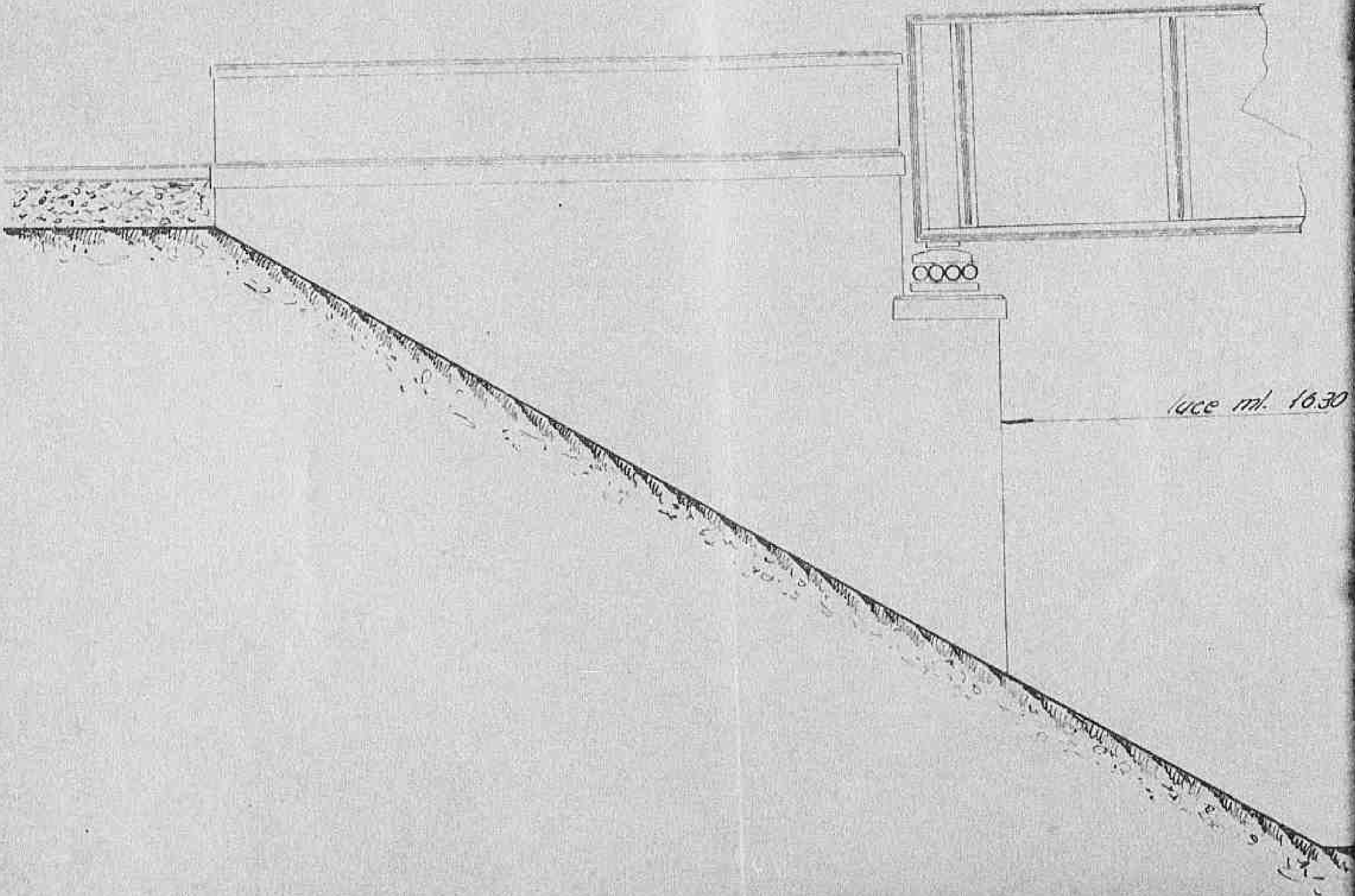
SERVIZIO
LAVORI

1507

1039

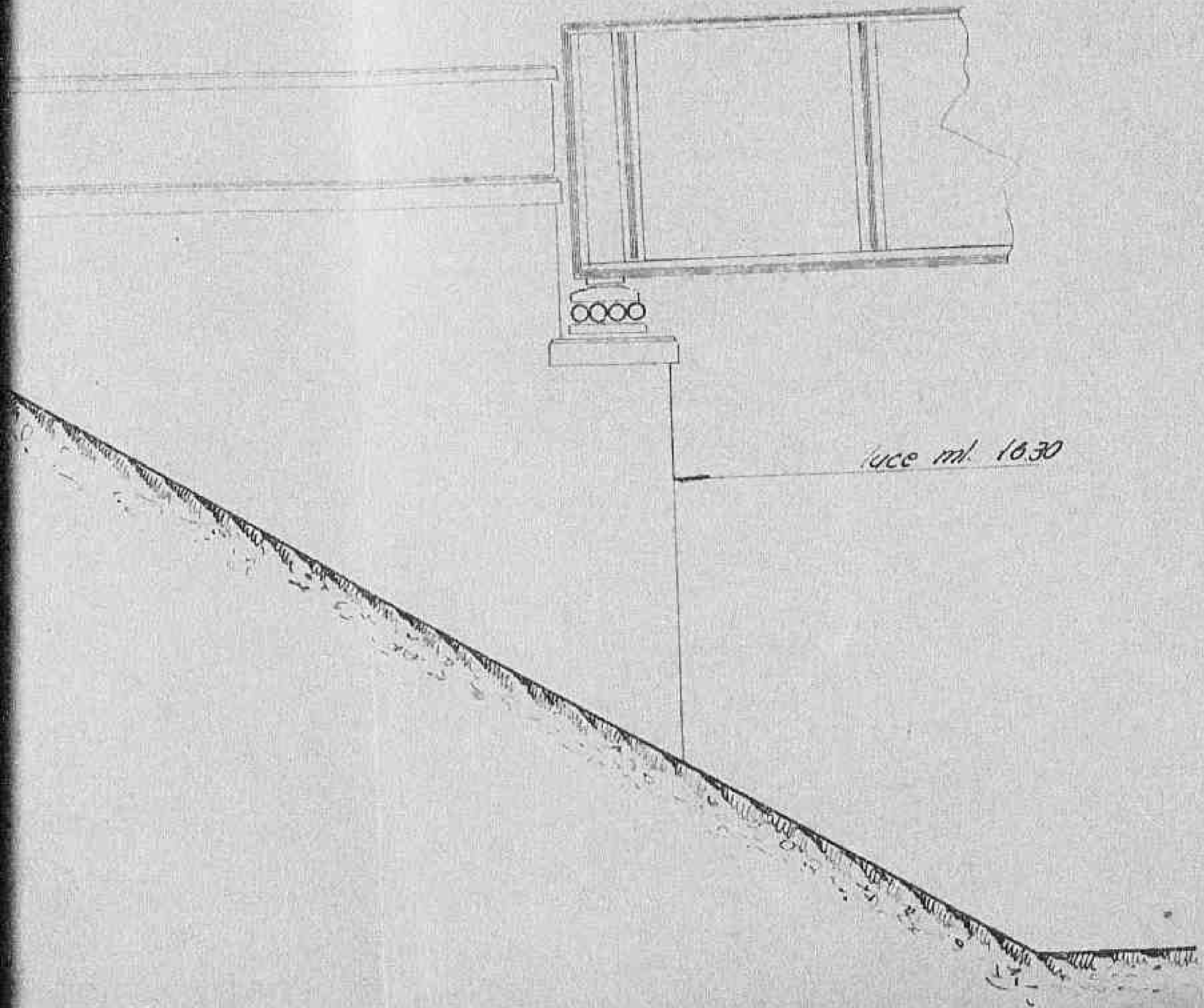
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

DIOSDETTO,



1060

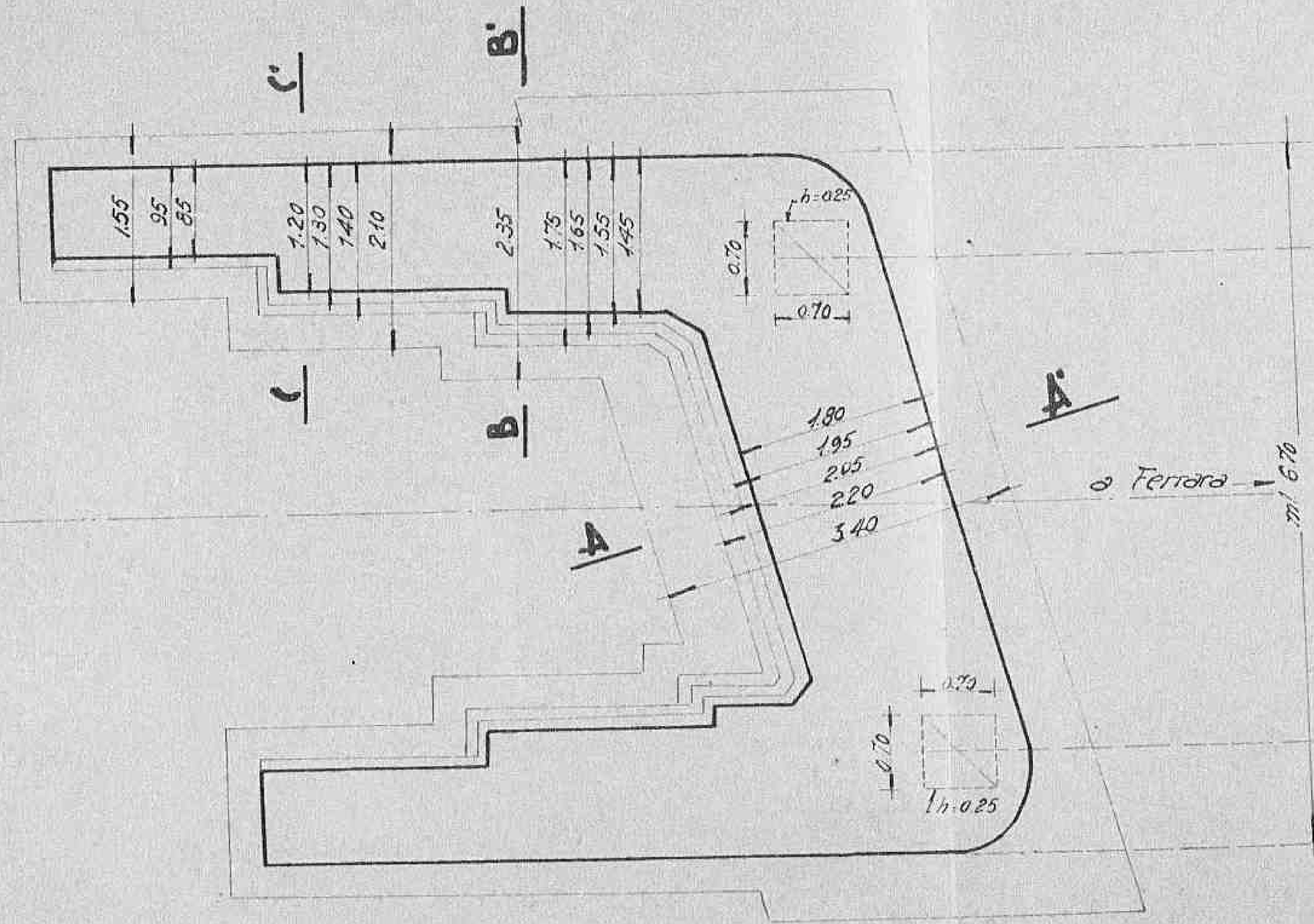
Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



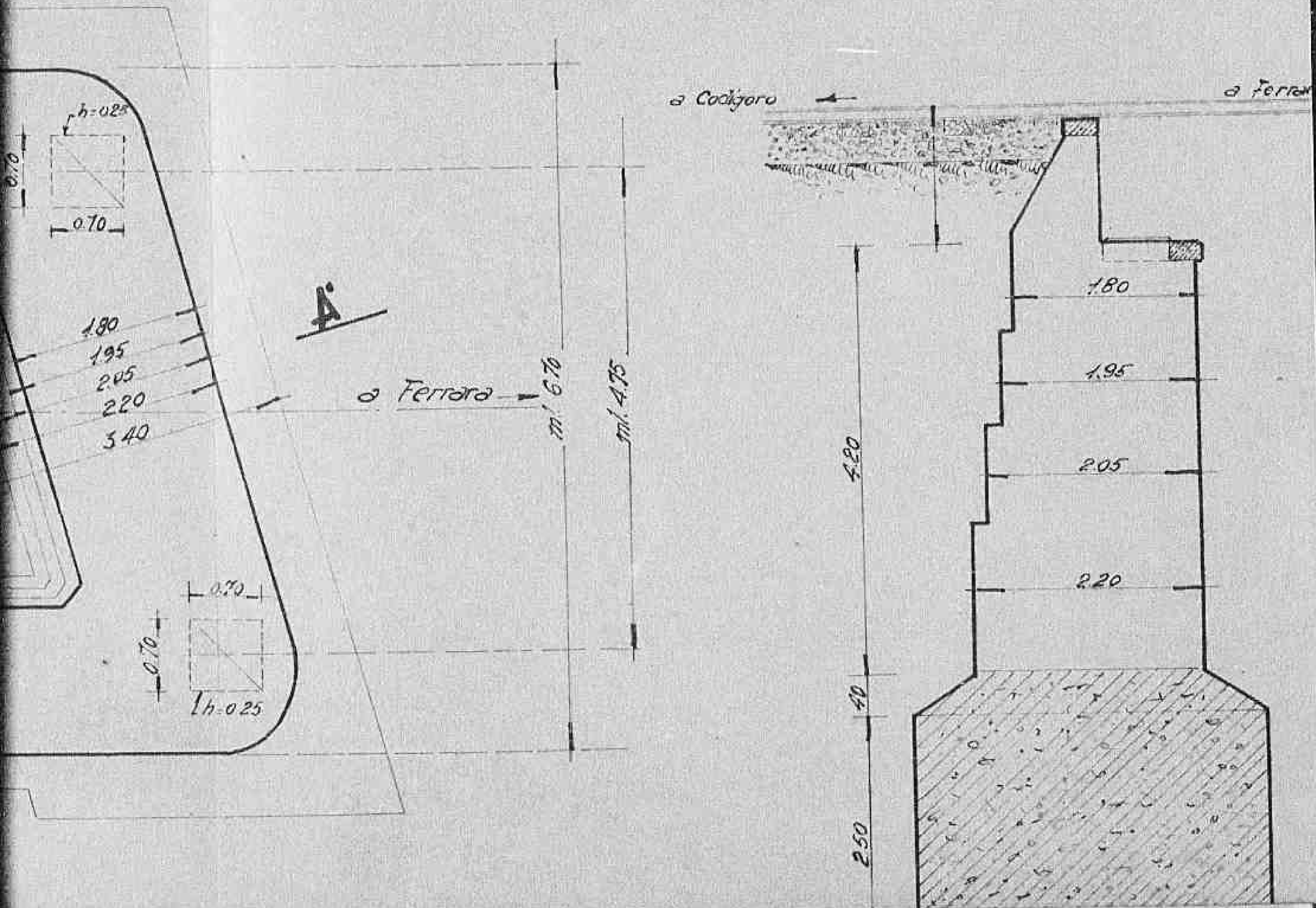
Face mt. 1030

1061

PIANTA



Sezione A-A

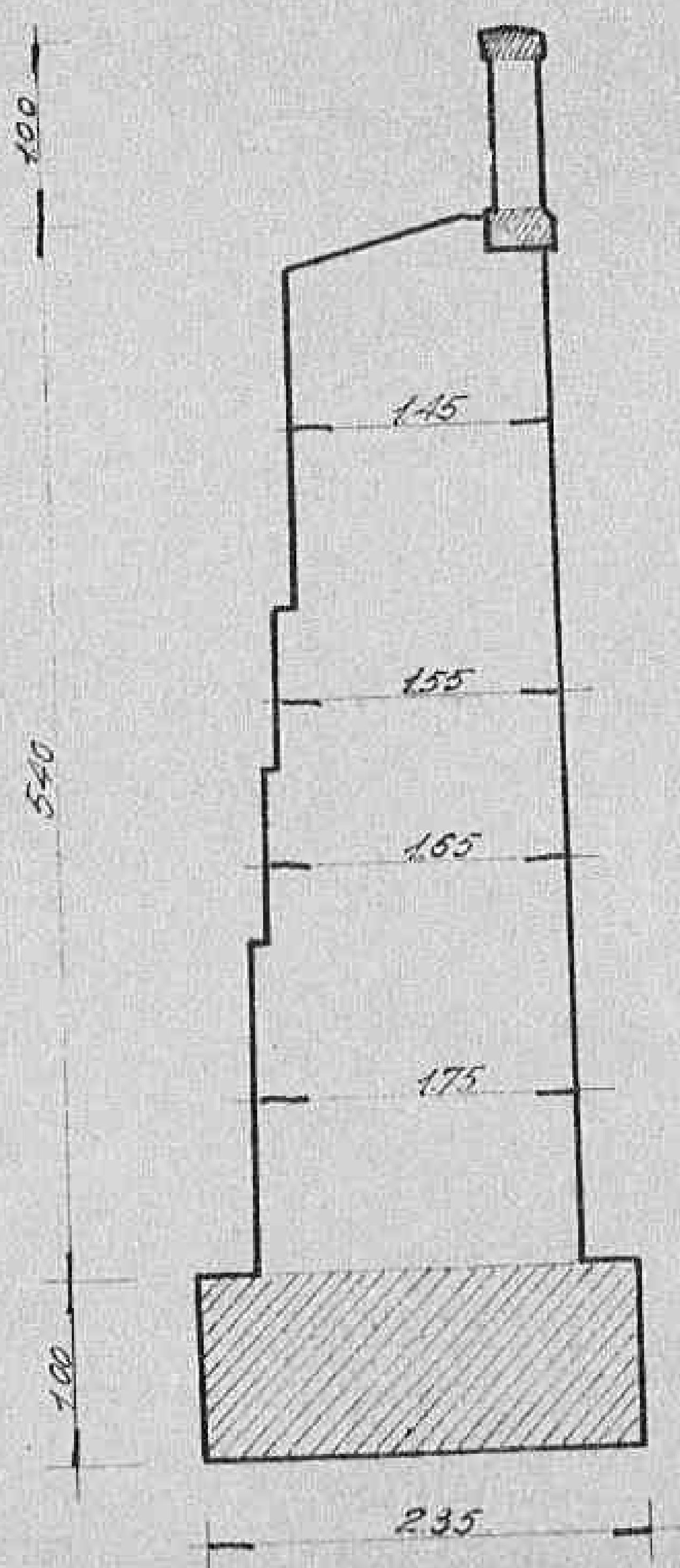


1063

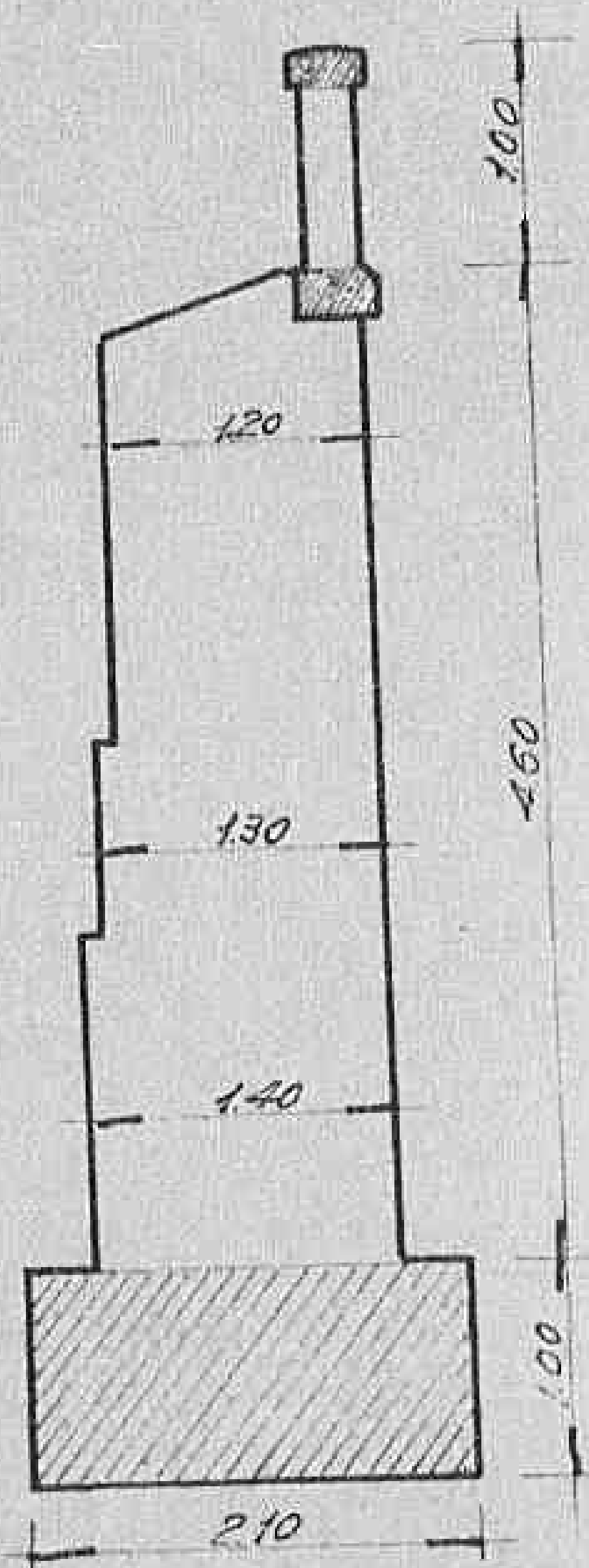
MUDI D'AL-A

(grossezze determinate con la formula $m = 0.27 \cdot h$)

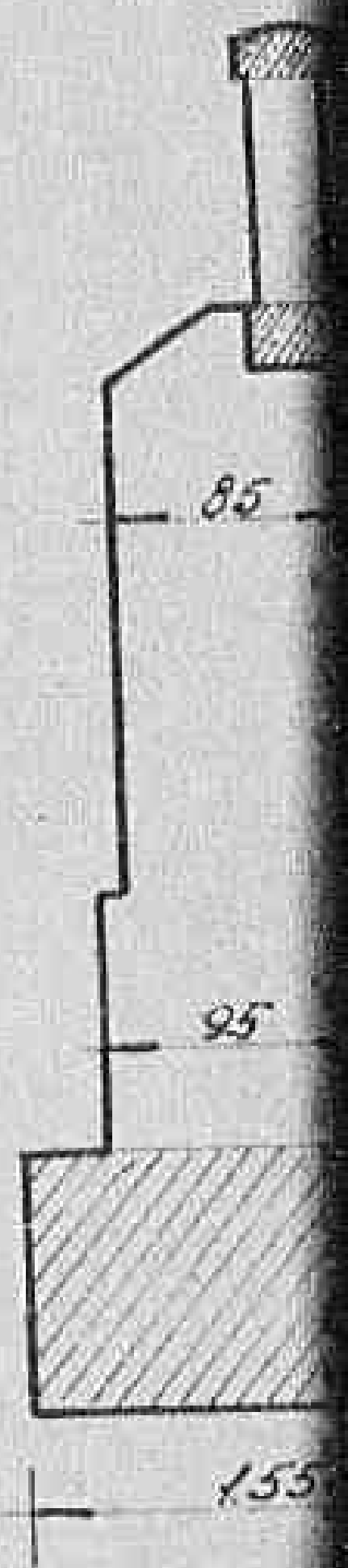
Sez. B-B'



Sez. C-C'



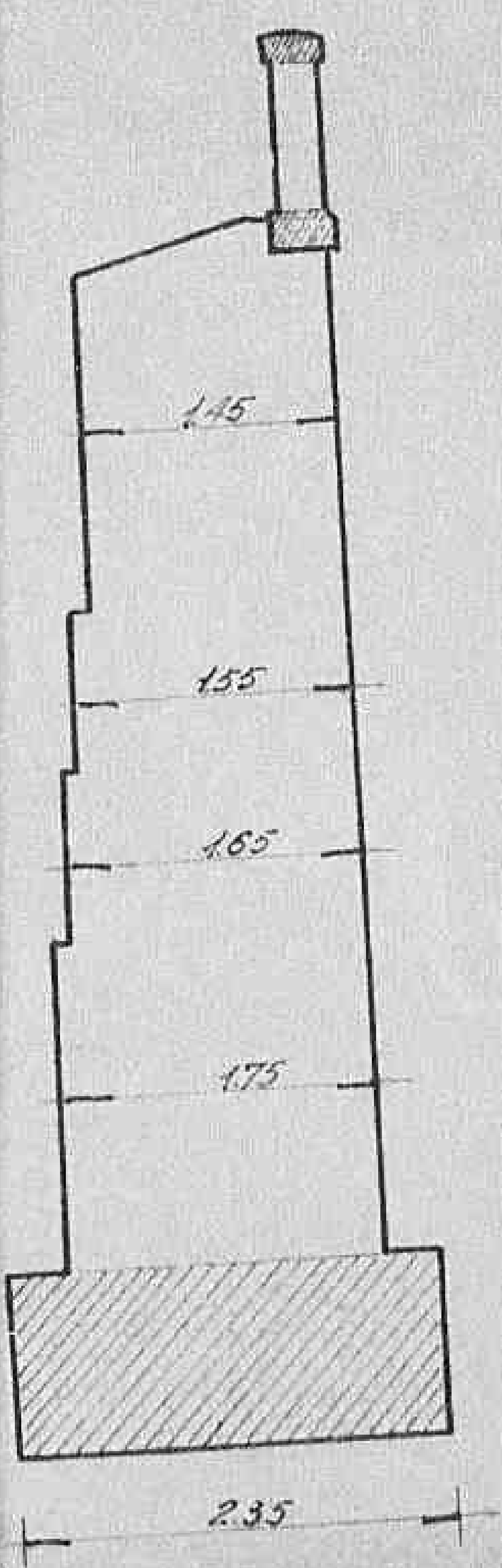
Sez. D-D'



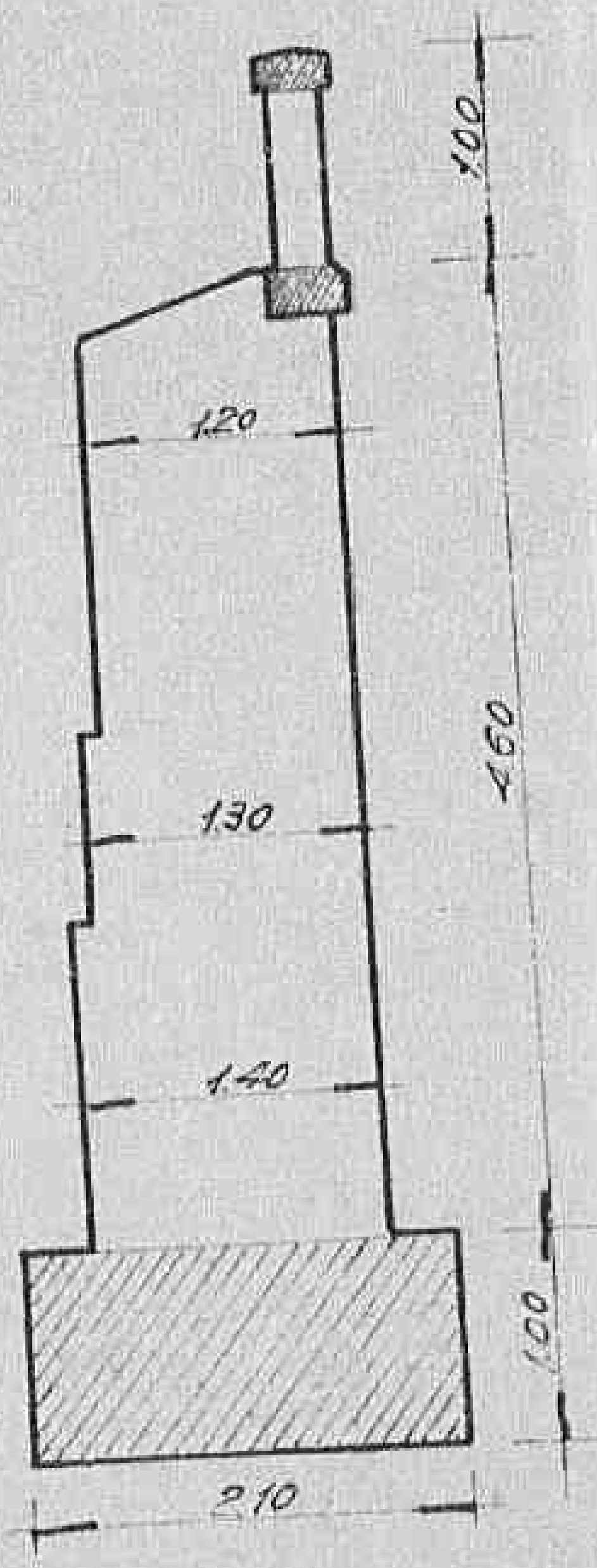
MURI D'ALA

(grossezze determinate con la formula m-027-h)

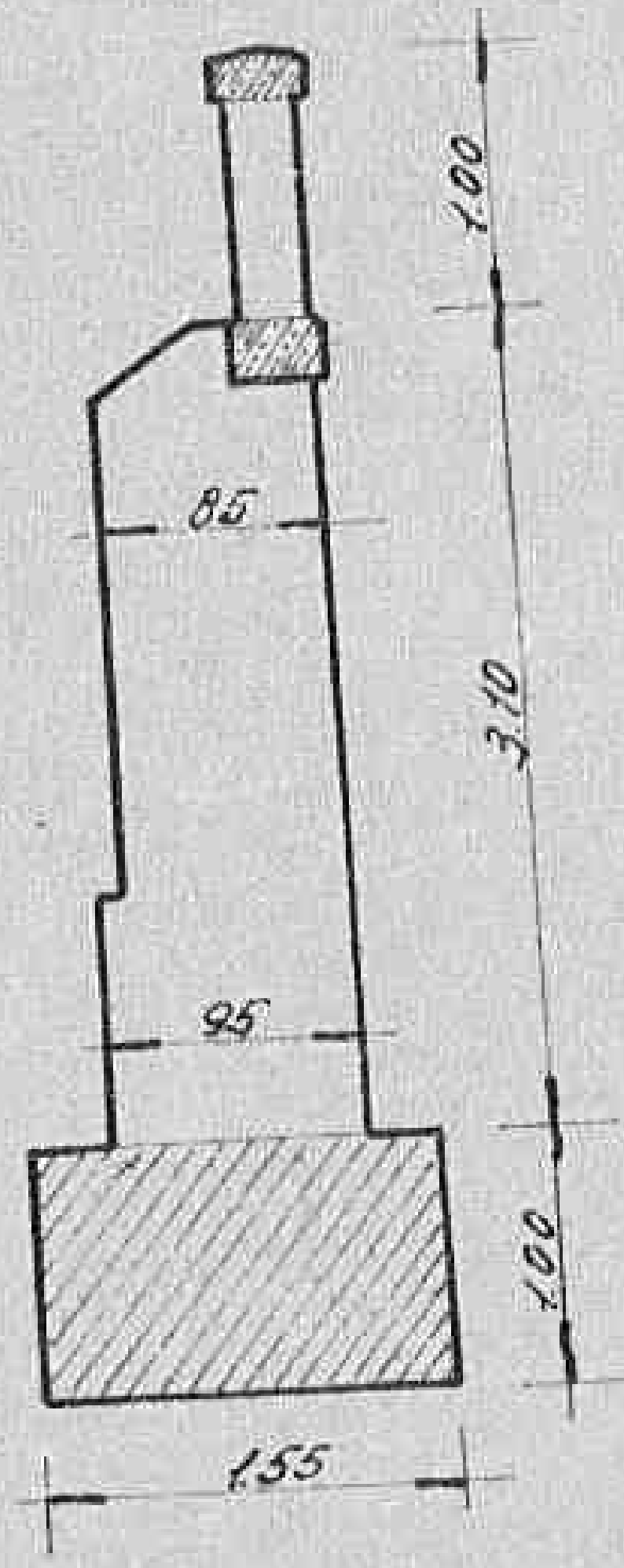
Sez. B-B'



Sez. C-C'



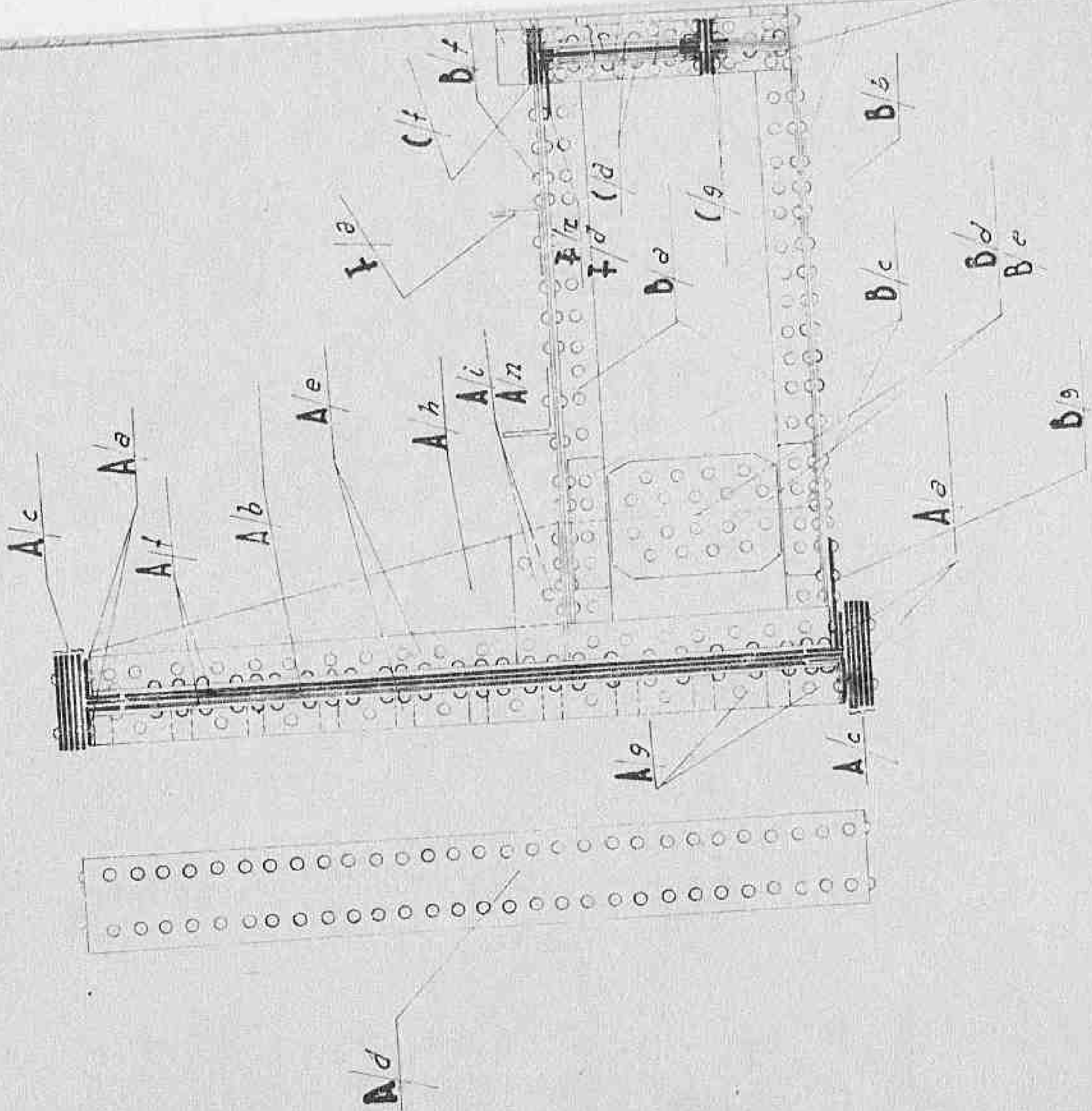
Sez. D-D'



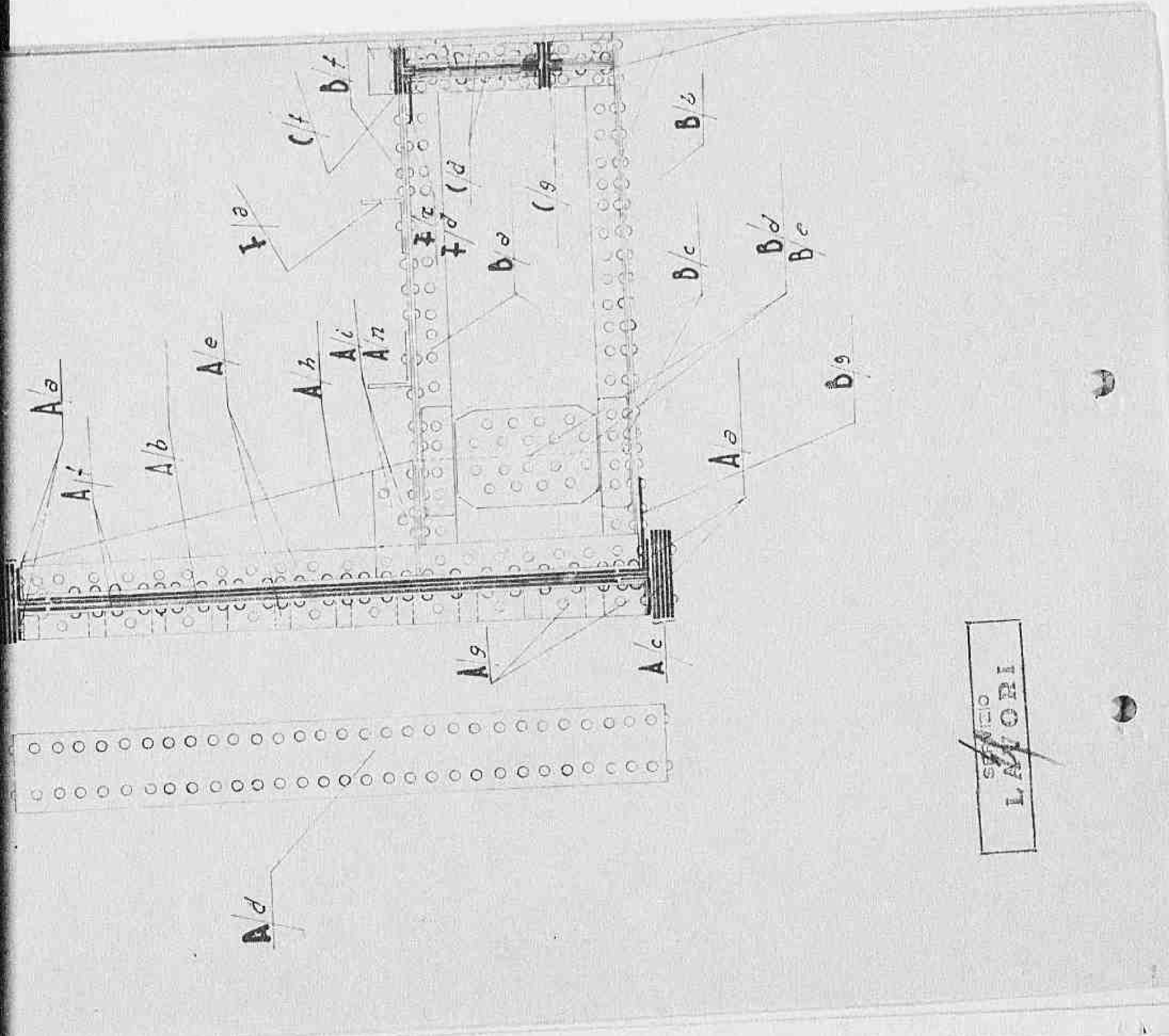
1065

**ATTACCO TRAVETTI TRAVI DI ALI
ALLE TRAVI PORTANTI**

Gestione Governativa Ferrovie
Ferrara-Codigoro; Ostellato-Porto C. - Imola e Rimini - Novafeltria



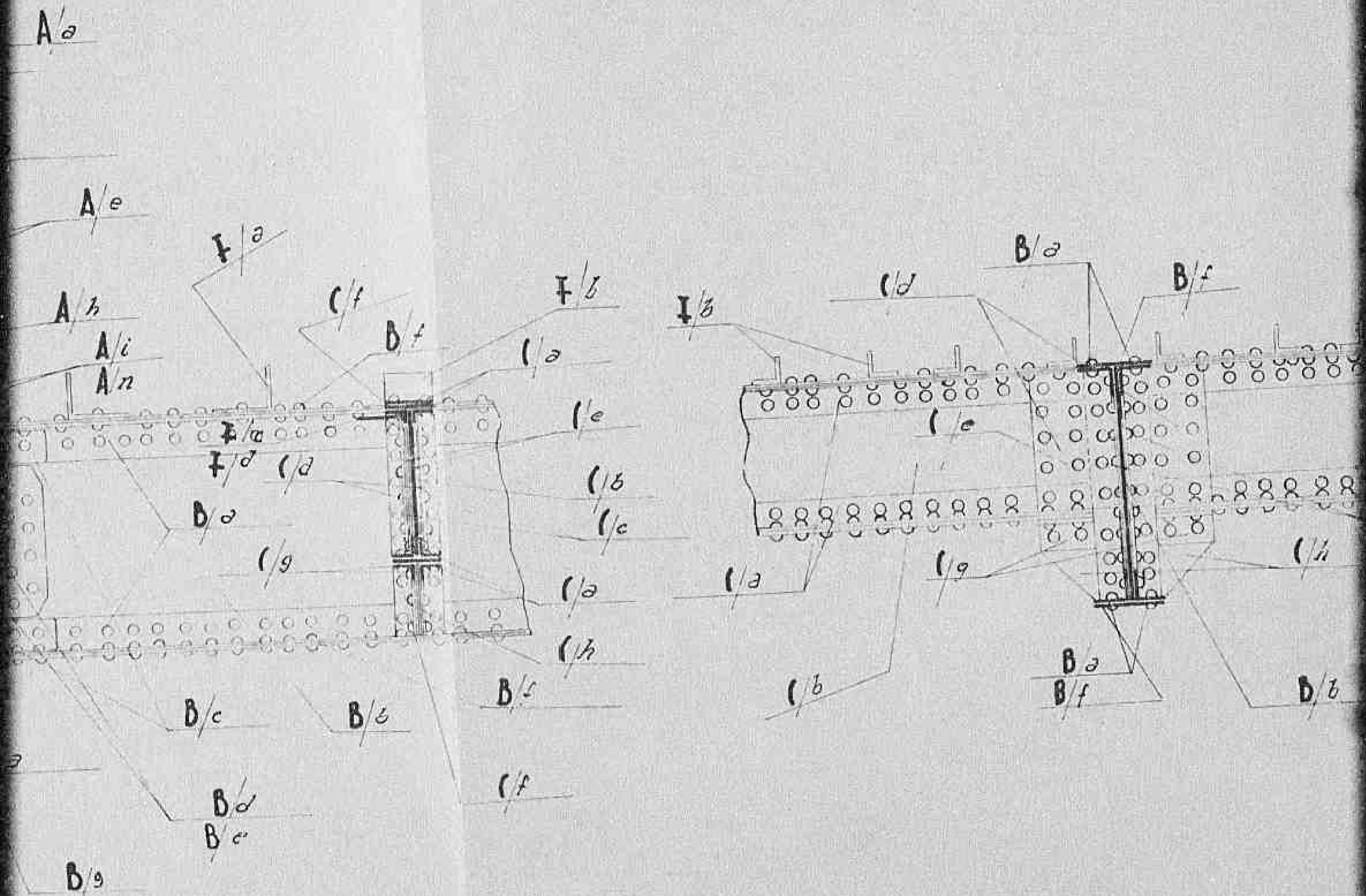
1066



SENEIO
LAVORI

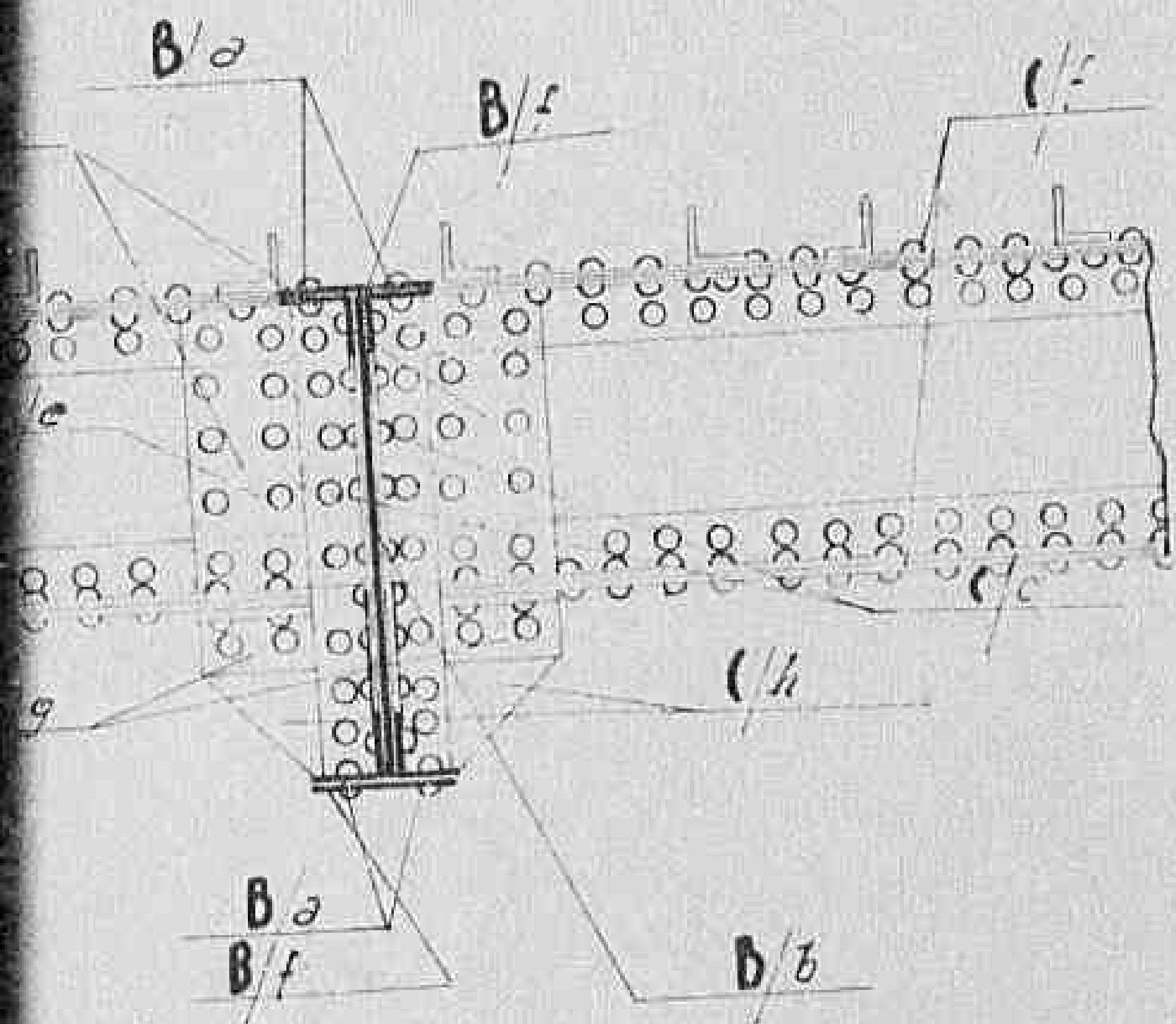
TRAVETTI TRASVERSALI
PORTANTI

ATTACCO TRAVETTI LONGITUDINALI
AI TRAVETTI TRASVERSALI

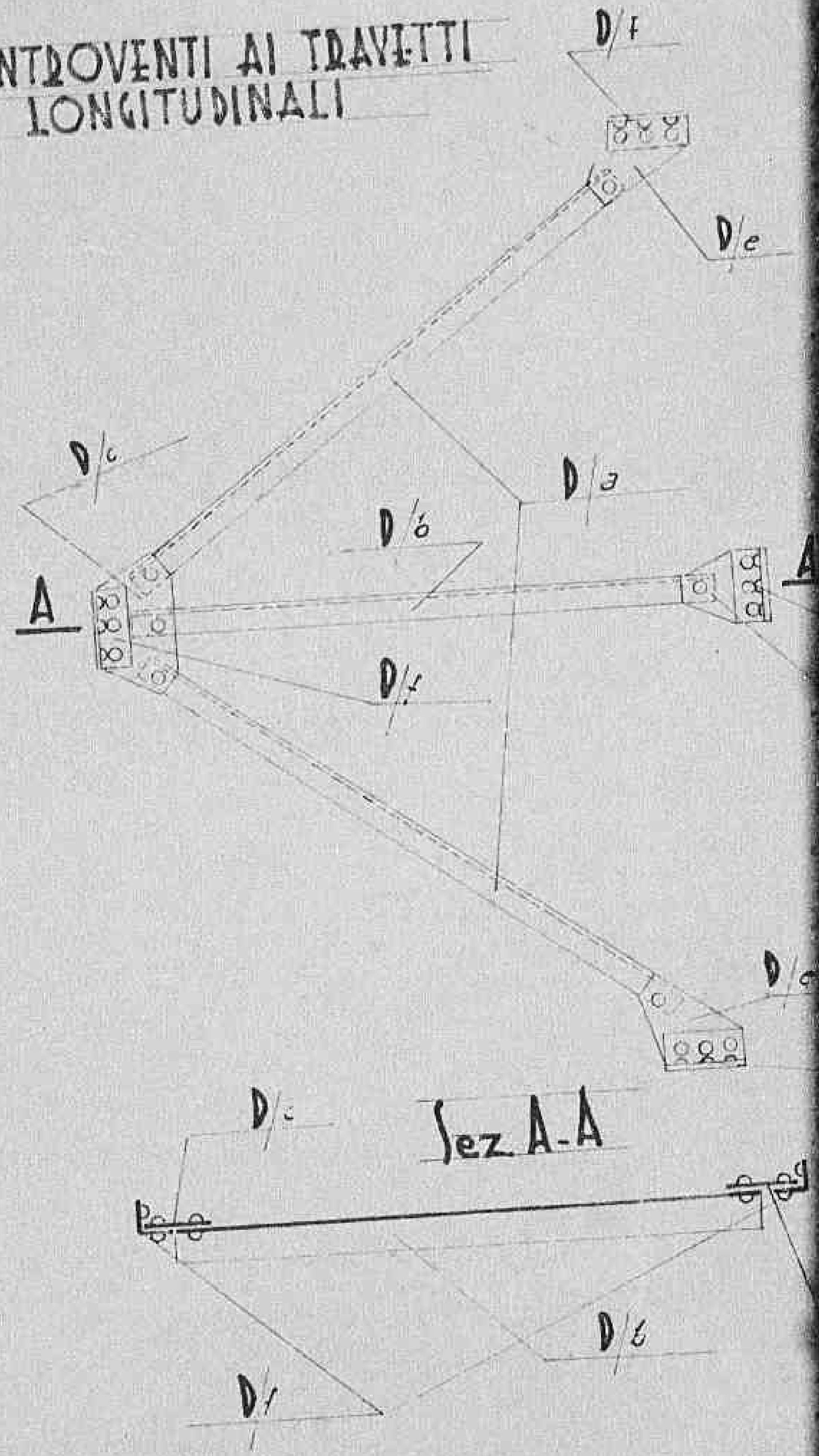


10681

TRAVETTI LONGITUDINALI
TRAVETTI TRASVERSALI



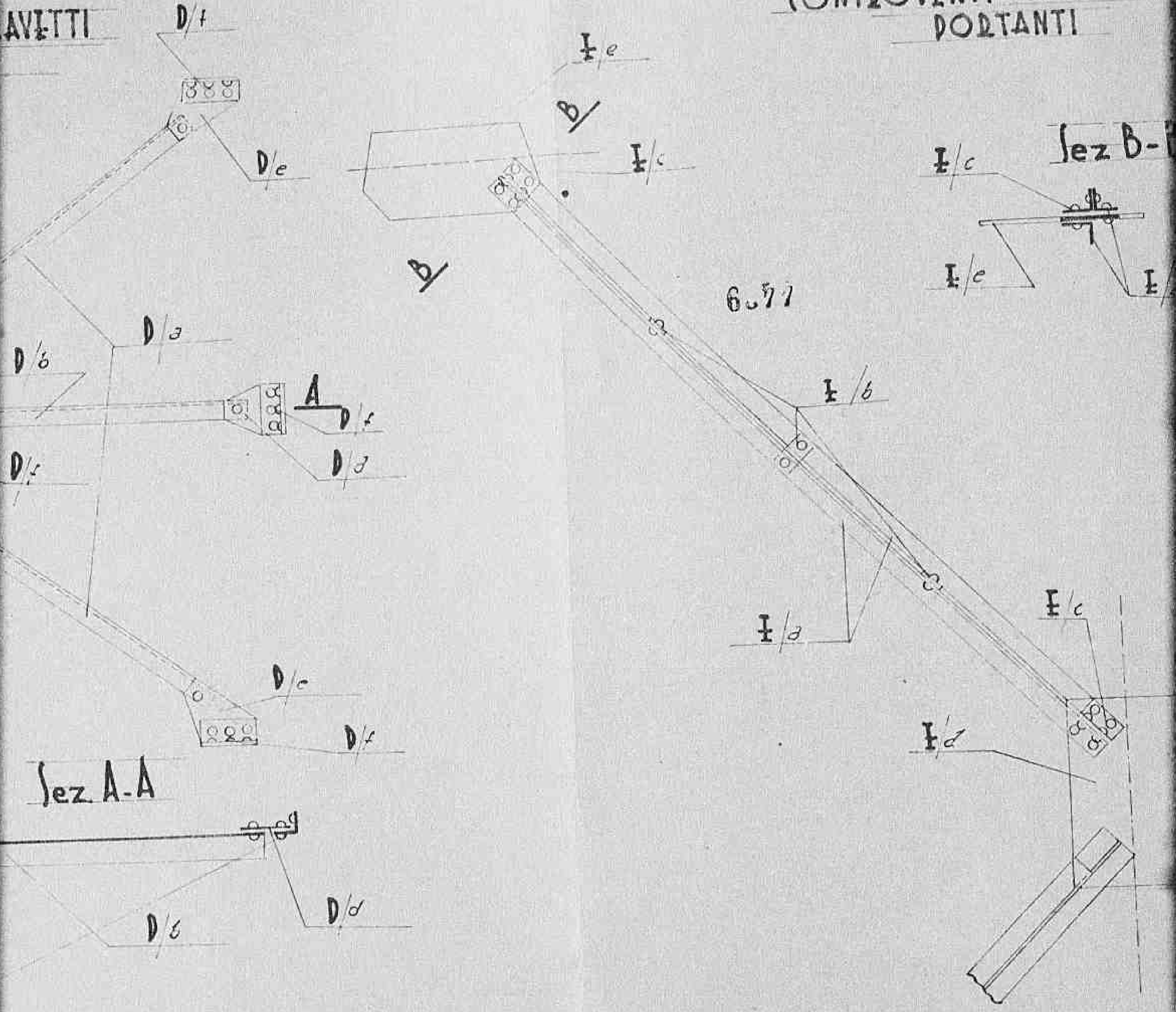
CONTROVENTI AI TRAVETTI
LONGITUDINALI



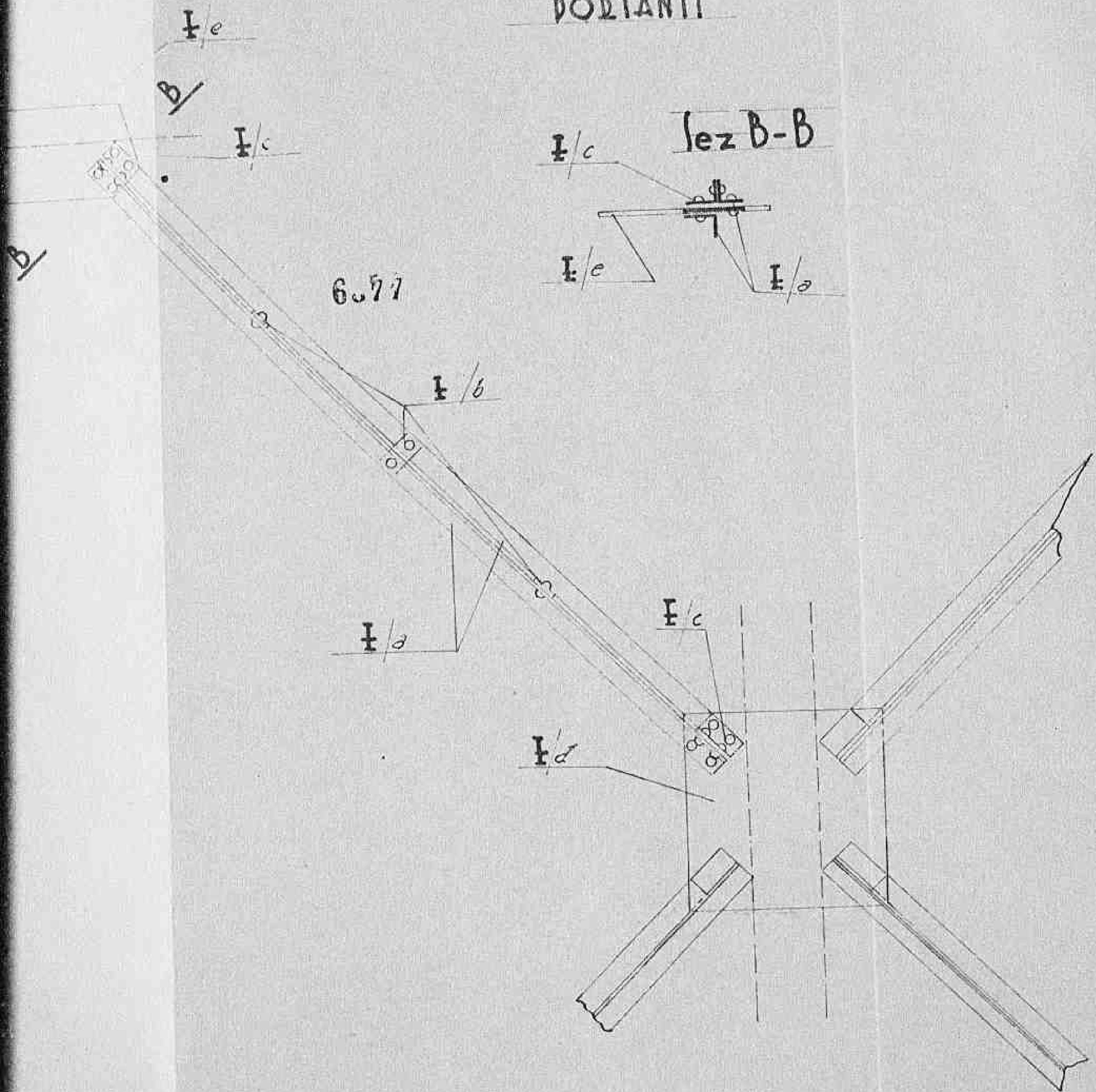
1069

CONTROVENTI ALLE TRAPORTANTI

AVIETTI



CONTROVENTI ALLE TRAVI PORTANTI



1071

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIE, DADANE
FERROVIE

PROONTI
SUL CANALE S. ANTONINO

PROGRESSIVA KM. 9+884.72

Scala 1:50

DO NOT
SUL CANALE S. ANTONINO

PROGRESSIVA KM. 9+894.72

Scala 1:50

Gestione Governativa Ferrovie

Ferrara-Codigoro - Ostellato - Porto Garibaldi e Rimini - Novafeltria

SE
L. A. G. R. I.

1073

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

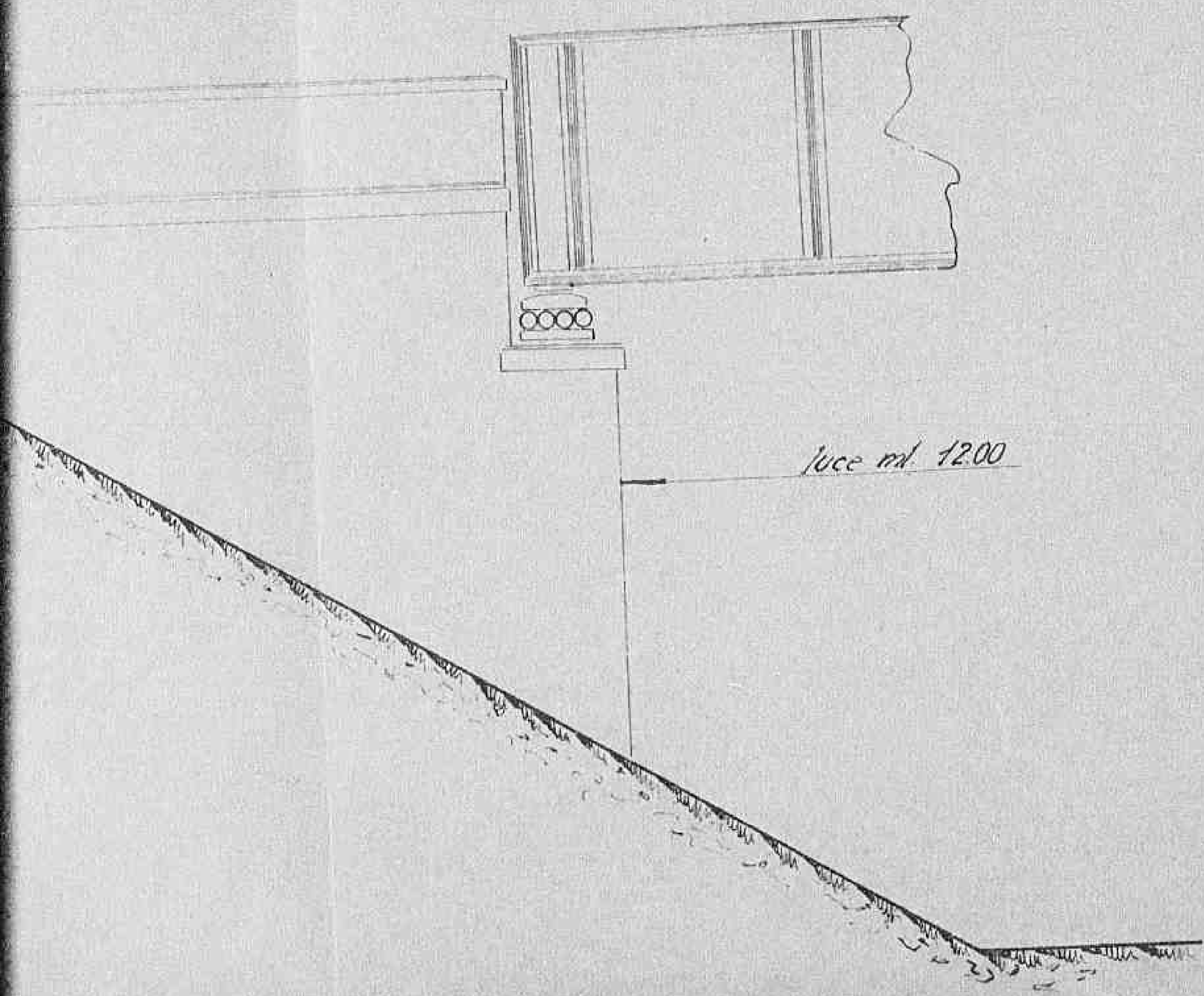
PROSPETTO.



luce mt 1

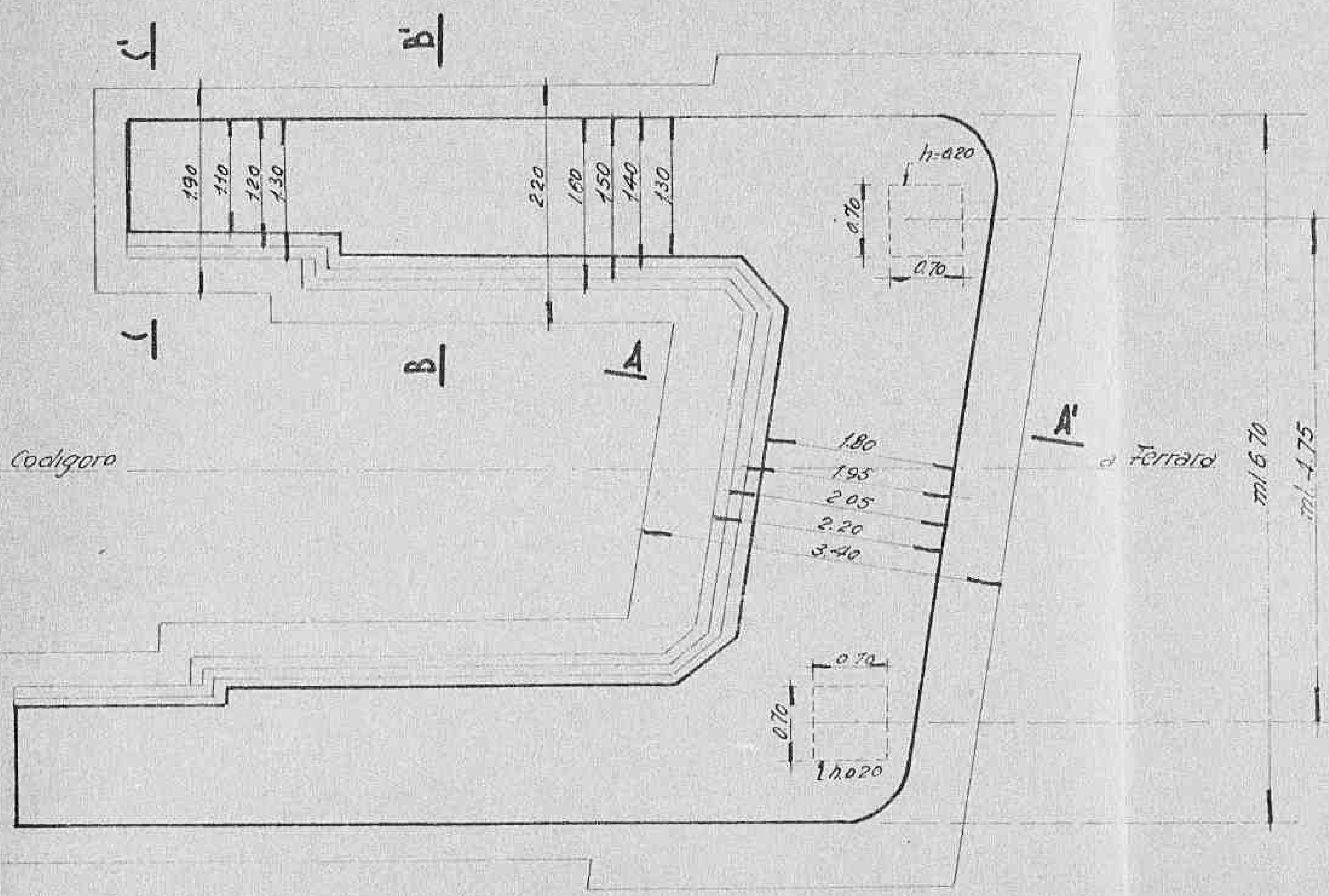
1074

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021



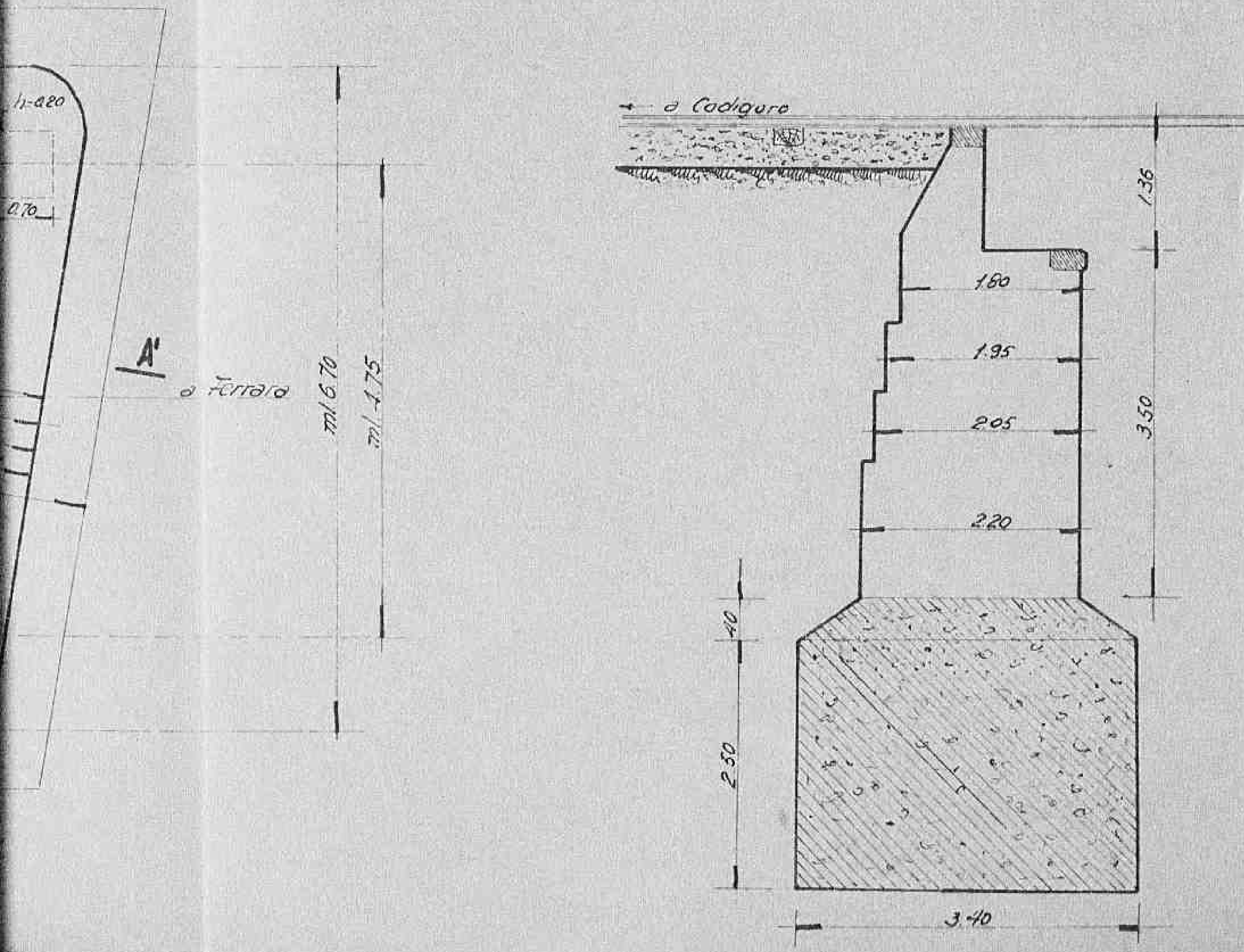
1075

PIANTA



1076

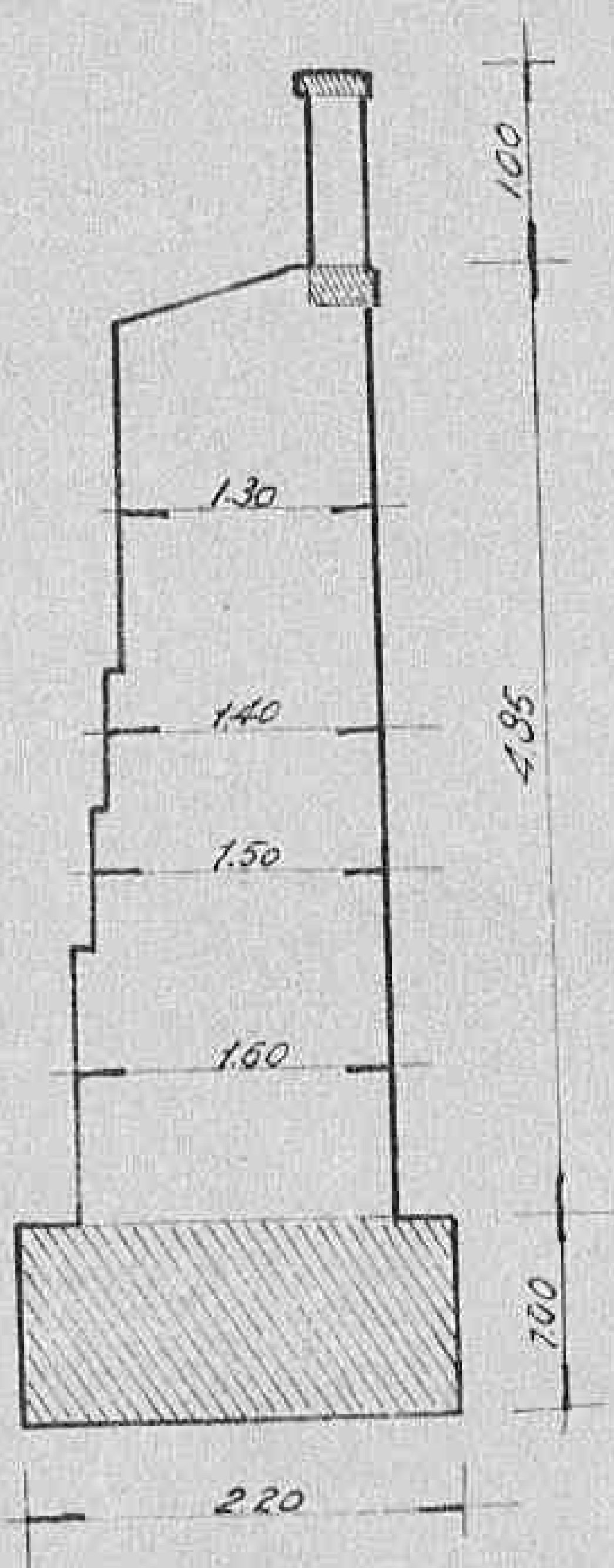
Sezione A-A'



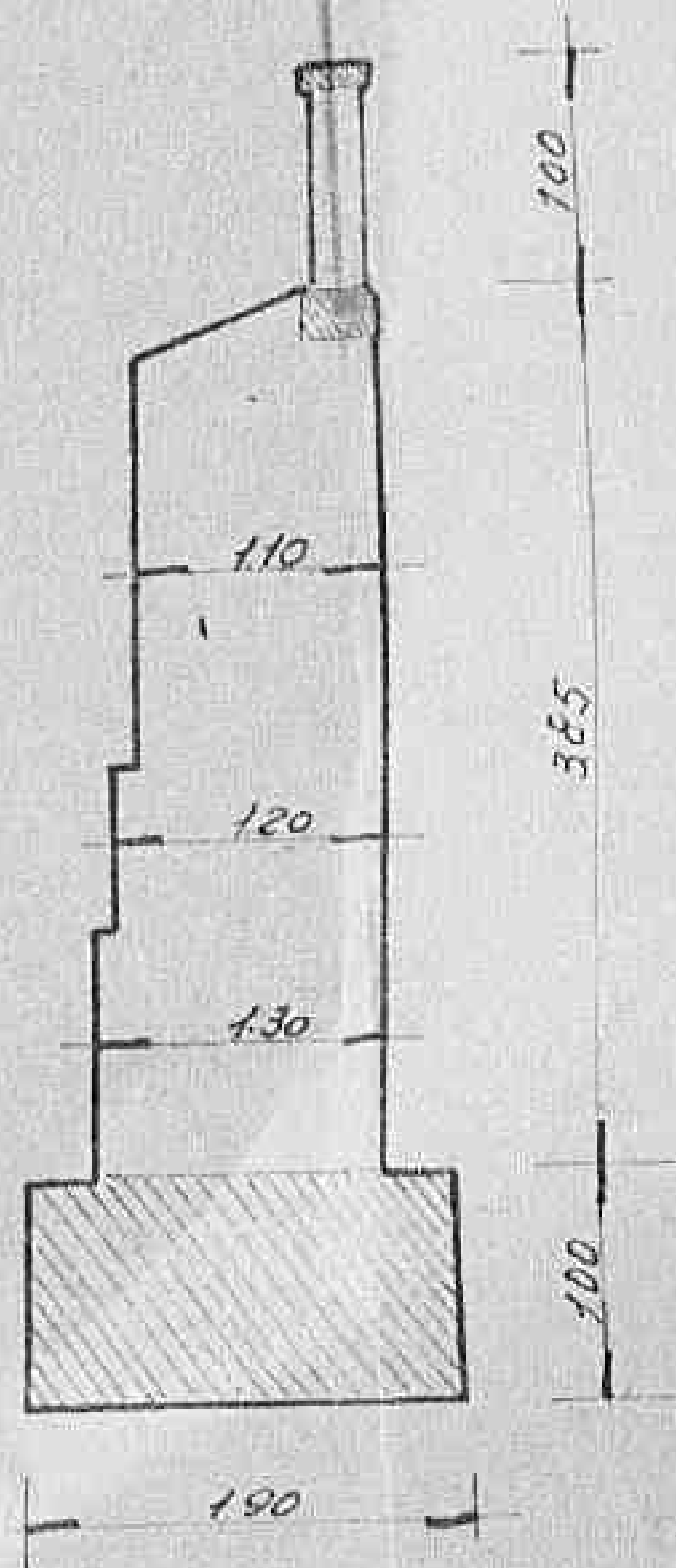
MUDI D'ALA

(grossezze determinate con la formula in 0.27h)

Sezione B-B'



Sezione C-C'

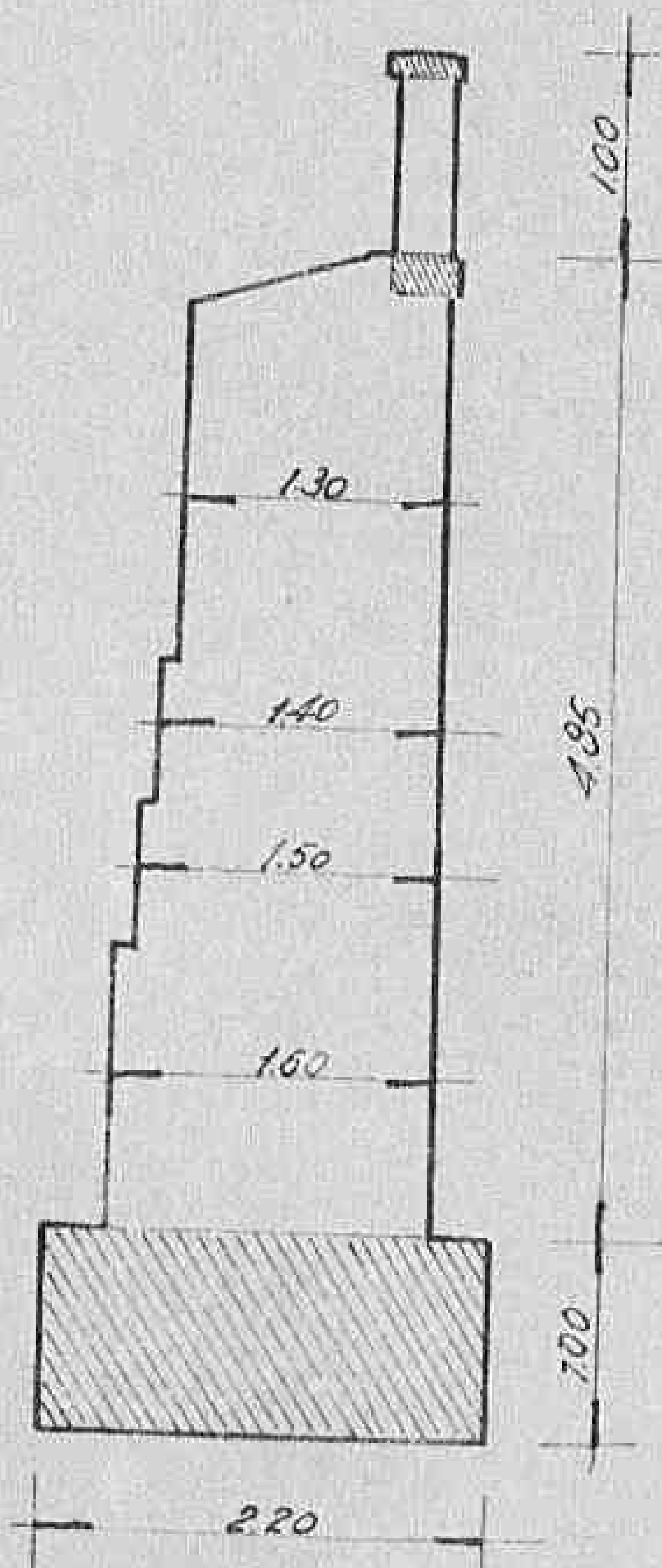


Ferrara →

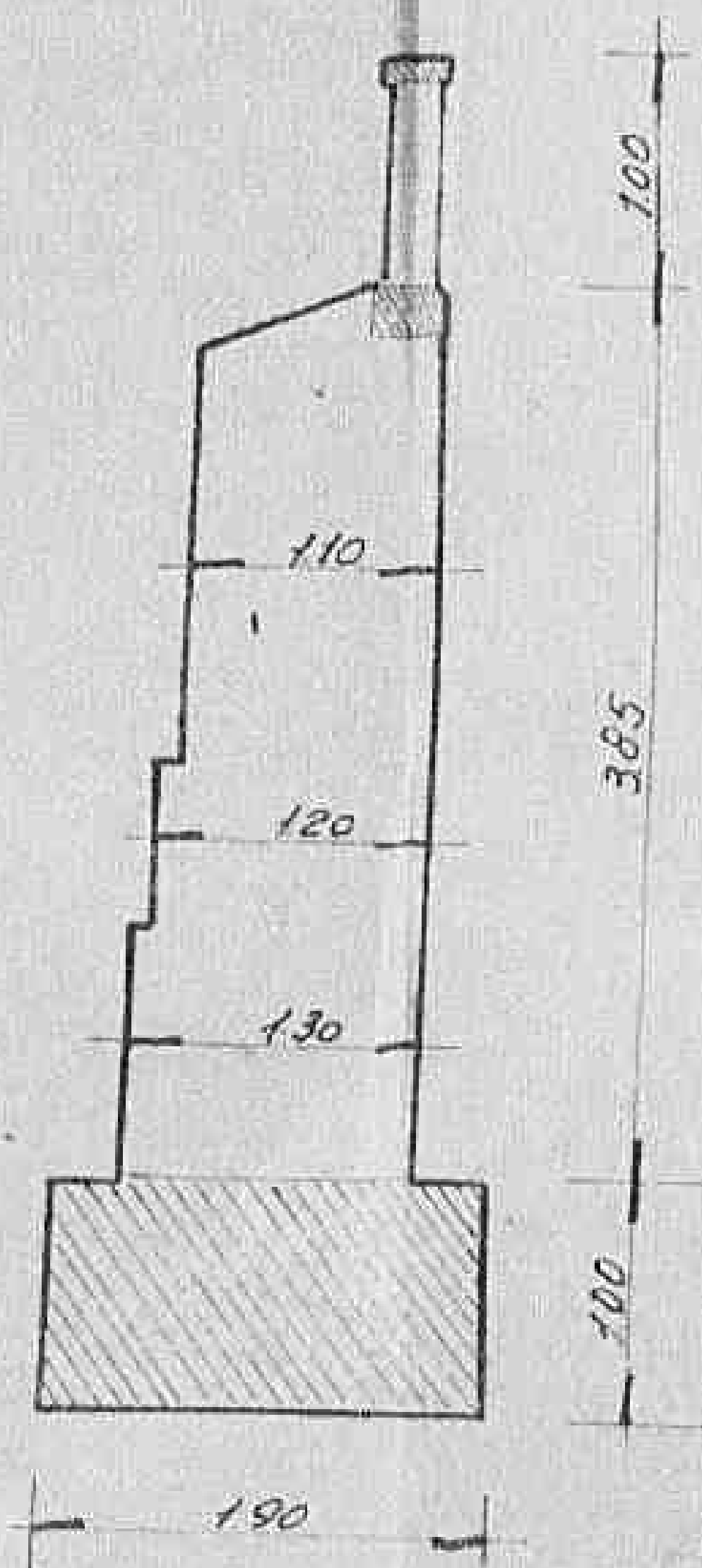
MURI D'ALA

(grossezze determinate con la formula in $0.27 \cdot h$)

Sezione B-B'



Sezione C-C'

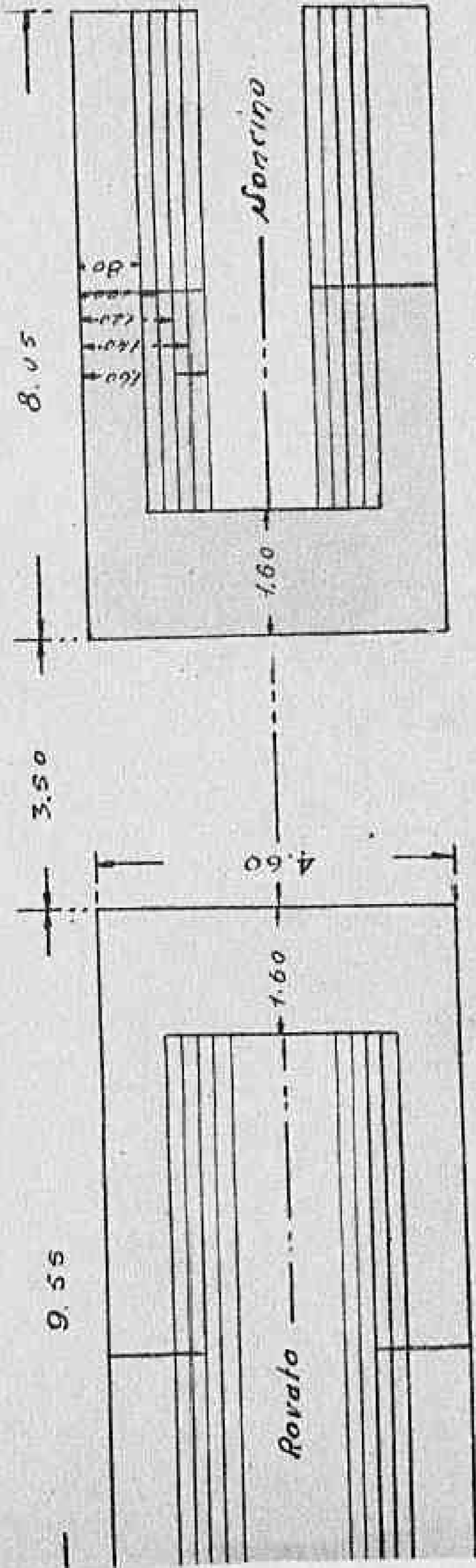


Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie
Costruzione della Ferrovia Rovato - Sencino

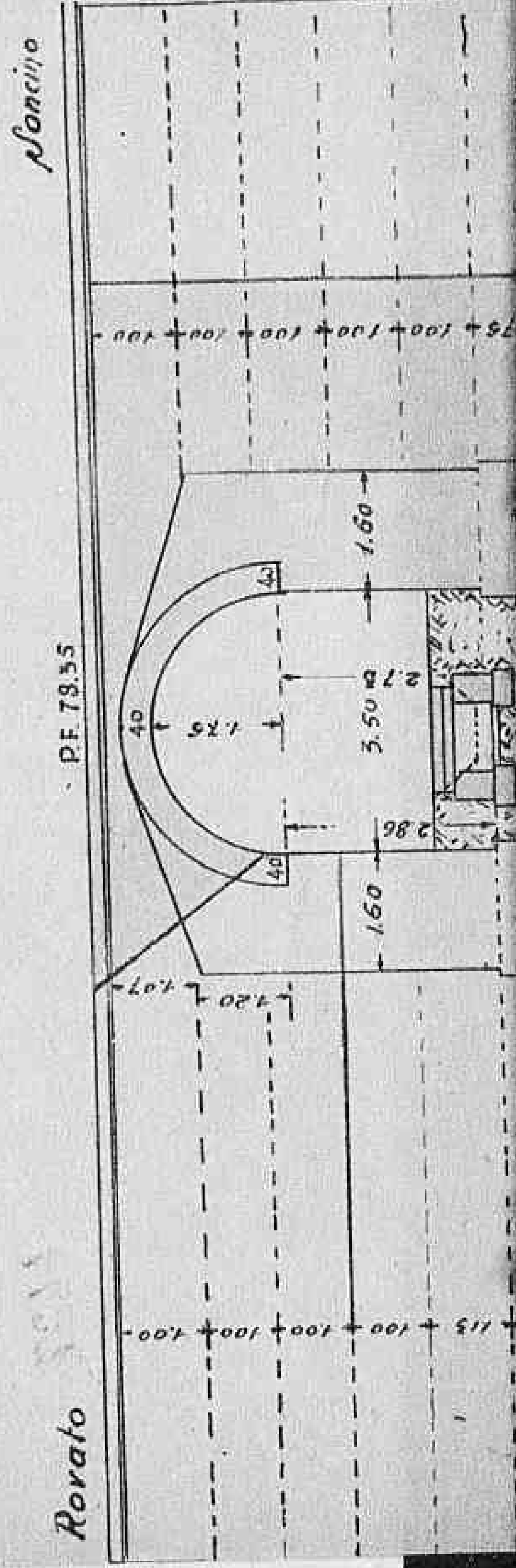
Sottopassaggio di luce 3.50 Progr 24.178,69

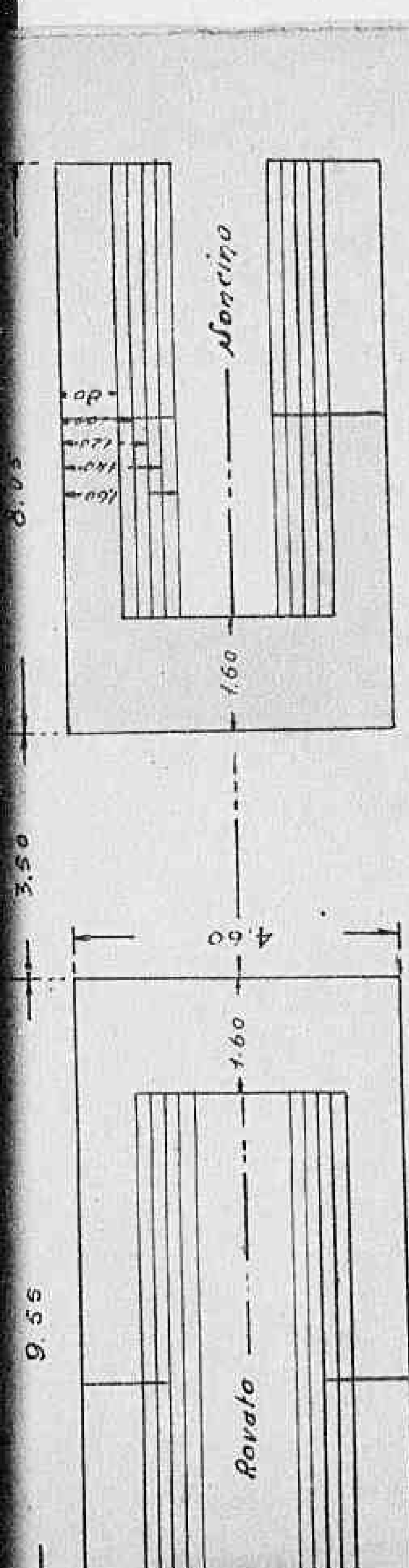
Scala: 1:100

Pianta

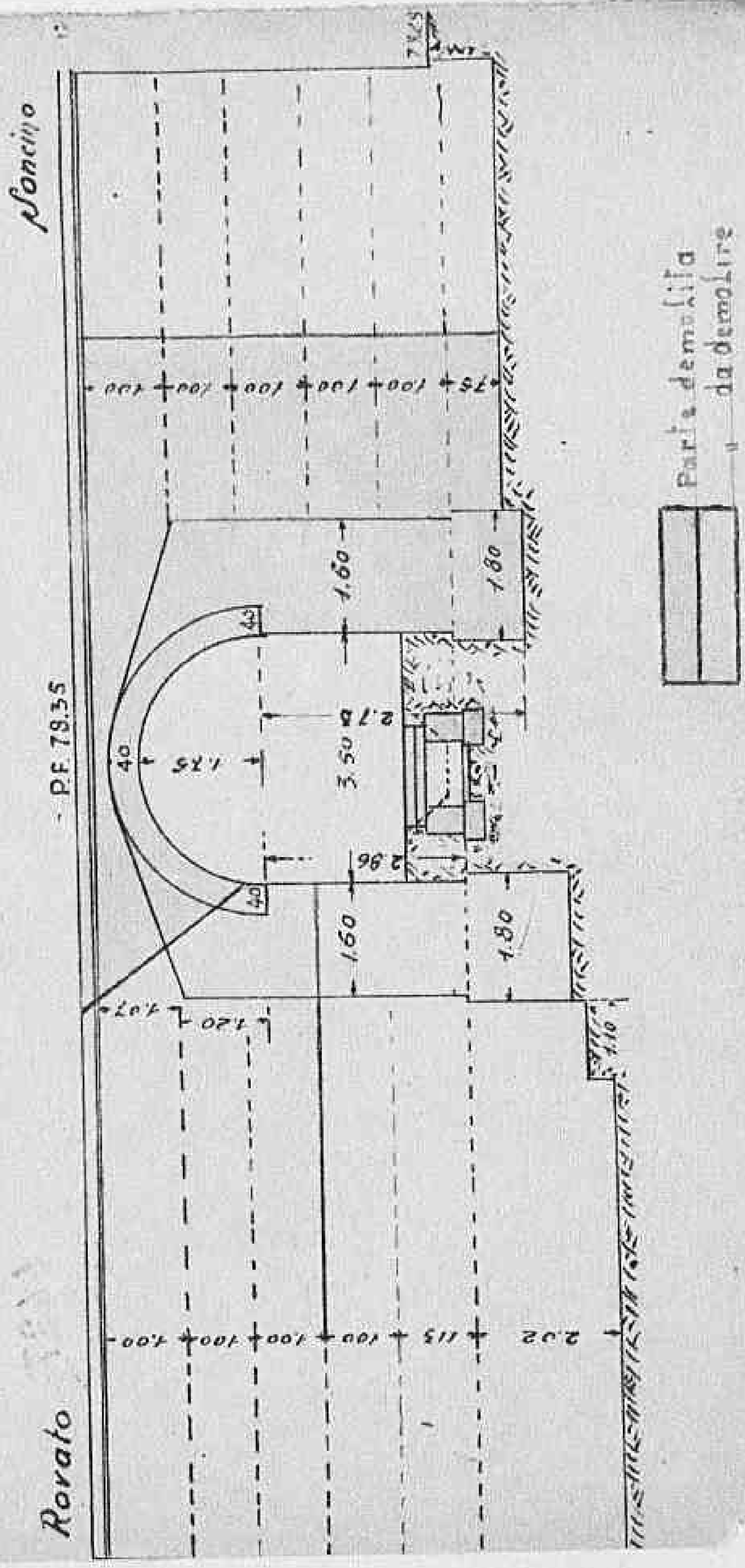


Sezione Trasversale





Sezione Trasversale



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

21st December 1945

Tel : 843239
Ref : AC/Tn/35/10/C.E.

SUBJECT : Railway Extension - Crotona Port.

TO : Chief Engineer
3 District - CMF
Attn : J.E. FENNELLOW, Maj. RE

1. Reference your letter dated 18th Dec. 45, regarding a small extension to the 80cm gauge railway on the "GIUNTI" quay at CROTONE Port, Calabria.

2. We are in agreement that his work should proceed as soon as possible.

For A.H. STREET, Lt. Col.

S.P.B.
S.P. BUCKLEY, Major RE

copy to : 9 CRE Works - your B/7301/8092
dated 18 Dec 45 refers.

4426

JECT:- Railway Extension - CROTONE Port.

Chief Engineer.
3 District. CMF.
BASEBALL 89.
CE 4178.

18 Dec 45.

Allied Commission, Transport
Sub-Commission. CMF.

A small extension to the 80cm gauge railway on the 'GIUNTI' quay at CROTONE Port, Calabria is urgently required in connection with the theatre timber-production programme.

Details of the construction and supply of materials have all been arranged mutually between 9 CRE Works and the Calabro Lucano Railway Coy.

Your covering authority would be appreciated for the work to proceed as soon as possible.

(J.E. FENNELLOW)
Major, RE.
for Brigadier.
Chief Engineer.

Copy to 9 CRE Works. - your E/7301/8092
dated 8 Dec 45 refers.

JEF/LC.

*We are in agreement that
this work should proceed
as far as possible 445*

Ch. J. CREW

4/80

file 35
Private Railway

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

TO Regional Finance Office
Milan Region

Subject : Railway Bridge at DISONICO
Ref : 44/55.

1st. October /45

1. This Bridge belongs to the Private Railway Società Nazionale delle Ferrovie e Tramvie.
The Genio Civile
2. Their Engineer Sug. Perucchetti, is seeking financial approval for this project which within Milan Region.
3. The project has been approved by the Genio Civile, and the Local Commission for Private Rlys.
4. This Division does not handle private Railways, passed on to you, please.

Copy to

Col. Harris CE.
HQ. Rome
File

SPB
S. P. Buckley
Major R.E.

Phone 13844 Palazzo Litte. Corso Magenta.
" 92307 Central Station } Milan.

1/51

Subject : Railway Bridge at DISONICO
Ref : 44/GE.

1st. October /45

1. This Bridge belongs to the Private Railway Società Nazionale delle Ferrovie e Tranvie.
2. Their Engineer Sug. Perucchetti, is seeking financial approval for this project which within Milan Region.
3. The project has been approved by the Genio Civile, and the Local Commission for Private Rlys.
4. This Division does not handle private Railways, passed on to you, please.

Copy to
 Col. Harris CE.
 HQ. Rome
 File

S.P. Buckney
 Major R.E.

Phone 13844 Palazzo Litt. Corso Magenta.
 " 92307 Central Station

6791

AC/197/Tn 4 (in Mois)

Private Railways

NORD. FERROVIA 26 Mar.

Materials for special spur into Milan
for sand & gravel for rehabilitation
of Milan City -

2000m Track type 36.

* spacing 0.666m x 3000 Ties

6 Left deviators 012 Type 36

3 R " " "

100 " Big for deviators

1800 Mats

1800 Rivets type Graver.

900 fish plates 4 hole

18,000 Spikes

600 plates type 36. 3 hole

Map Ref W. 0813 Campo du

E+ capture enemy materials at Campo
di Traus - Bolzano. 4433

letter sent to D.G. I.S.R. to OK that
I.S.R. do not require this material
themselves

RELEASE ORDER N°.....110.....

DISTRIBUTION:

| | | <u>With Annexures</u> |
|------------|--|-----------------------|
| Copy N° 1. | URMIT _____ | A |
| " " 2. | URMIT for Italian Gvt _____ | A |
| " " 3. | WMD S/C HQ. AC. Milan Office - for records | A |
| " " 4. | GHQ. CMF. Q(AE) per Dis 2 - for records | - |
| " " 5. | Commerce S/C HQ AC.Milan)for inf and on ward | - |
| | Industry S/C HQ AC Milan)Trasmiss.to HQ AC.Rome | A |
| " " 6. | W.M.D. ALCOM CEM SECT. BOLZANO for inf | - |
| | (Unit or org controllig material) | |
| " " 7. | WMD S/C HQ AC Milan Office _____ for file | - |
| " " 8. | HQ N°2 District _____ for file | - |
| " " 9. | P.W. & U.O. Lombarddia Region for Eng.Dep. City of Milan | |

NOTES

- (a) Copies 1.2.3. and 4. to be channelled by WMD S/C Milan to URMIT. Copies 3 & 4 returned to WMD S/C on completion of "Receiving Report".
- (b) Copies 5 & 6 TO S/C and Unit concerned concurrently with despatch of copies 1to 4 to URMIT, and without completed "Receiving Report" section.
- (c) Copy 7 retained by WMD S/C on completion of "Release" section.
- (d) Copy 8 retained by HQ N° 2 District on completion of "Availability" section.



SOCIETA' NAZIONALE DI FERROVIE E TRANVIE

Anonima con Sede in Roma - Cap. L. 2.497.194 in corso d'ammortamento

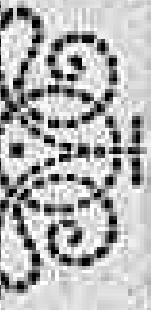
Rete Ferroviaria: BRESCIA - ISEO - EDOLO - CREMONA - ROVATO - ISEO

DIREZIONE ESERCIZIO - ISEO

Oggetto: Ricostruzione ponte sul fiume Oglio prog. 23+950 della ferrovia

Rovato - Soncino. =

Allegati: I perizia più 4 disegni di cui: Ponte sul F. Oglio a 6 luci;
Ponte di m. 4,30 Km; 23+748; Sottopassaggio Km. 24+178; planimetria della zona ed una relazione Tecnica. =



File No. 26

1088

Oggetto: Ricostruzione ponte sul fiume Celio prog. 23+950 della ferrovia

Rovato - Soncino . =

Allegati: I perizia più 4 disegni di cui: Ponte sul F. Celio a 6 luci;
Ponte di m. 4,30 Km; 23+748; Sottopassaggio Km. 24+178; piani =
metria della zona ed una relazione Tecnica. =



SOCIETÀ NAZIONALE DI FERROVIE E TRANVIE

Azienda con Sede in Roma - Capitale versato L. 2.477.134 - e - unico amministratore:

DIREZIONE ESERCIZIO - ISEO

Reti ferroviarie: Brescia-Iseo-Edoia - Cremona-Rovato-Iseo

Progetto di ricostruzione del ponte ferroviario
sul fiume Oglio e manufatti adiacenti, alla prog. 23 + 950
della ferrovia Rovato - Soncino.

TELEGRAFO: NAZIONALFER - ISEO
TELEFONO: NUM. 10 - ISEO

C. P. C. DI BRESCIA N. 6751

Vs. sigle

Vs. lettera
del

Na. sigle

ISEO

il 10 Ottobre 1945.

Oggetto: Ricostruzione ponte sul fiume Oglio.

RELAZIONE Tecnica. - A seguito a varie incursioni aeree avvenute dal
24 luglio al 12 Novembre 1944 il ponte in muratura a 6 luci di m. 16 ciascu-
na sul fiume Oglio alla prog. 23 + 950 della Rovato - Soncino, è stato com-
pletamente demolito nelle sue arcate, nei quarti di vano, inni di sostegno,
diga di difesa ecc. come risulta dagli uniti disegni. Dalle stesse incursio-
ni sono stati inoltre demoliti in parte i due manufatti adiacenti al ponte
suddetto prog. 23 + 748 e 24 + 178.

La scrivente Società ha completato il progetto e la perizia della spesa
per le opere di ricostruzione del ponte, comprendendo anche il rifacimento
dei due manufatti attigui.

L'importo complessivo della perizia è risultato di L. 20.045.784. = cal-
colato sulla base dei prezzi vigenti nella zona come figurano nella perizia
stessa. Naturalmente tale perizia può variare in più o in meno a seconda del
variare, prima dell'inizio o durante i lavori, dei prezzi del materiale e della
mano d'opera.

4431

Il progetto di ricostruzione prevede il ripristino delle opere in tutto
uguali nella forma e nei costi come le opere stesse erano fatte prima della

TELEGRAFO NAZIONALIFER - ISEO
TELEFONO NUM. 10 - ISEO
C. P. C. DI BRESCIA N. 6751

progetto di ricostruzione del ponte ferroviario
sul fiume Oglio e manufatti adiacenti, alla prog. 23 + 950
della ferrovia Rovato - Soncino.=

Vs. sigle
Vs. lettera
del

ISEO

il 10 Ottobre 1945.=

Oggetto: Ricostruzione ponte sul fiume Oglio.=

RELAZIONE Tecnica.= A seguito a varie incursioni aeree avvenute dal
24 Luglio al 12 Novembre 1944 il ponte in muratura a 6 luci di m. 16 ciascu-
ra sul fiume Oglio alla prog. 23 + 950 della Rovato - Soncino, è stato com-
pletamente demolito nelle sue arcate, nei quartri di oono, mri di sostegno,
diga di difesa ecc. come risulta dagli uniti disegni. Dalle stesse incursio-
ni sono stati inoltre demoliti in parte i due manufatti adiacenti al ponte
suddetto prog. 23 + 748 e 24 + 178.

La scrivente Società ha completato il progetto e la perizia della spesa
per le opere di ricostruzione del ponte, comprendendo anche il rifacimento
dei due manufatti attigui.

L'importo complessivo della perizia è risultato di L. 20.045.784.=cal=
colato sulla base dei prezzi vigenti nella zona come figurano nella perizia
stessa. Naturalmente tale perizia può variare in più o in meno a seconda del
variare, prima dell'inizio o durante i lavori, dei prezzi del materiale e della
mano d'opera.

4431

Il progetto di ricostruzione prevede il ripristino delle opere in tutto
uguali nella forma e nei noli come le opere stesse erano fatte prima della
loro demolizione cioè mediante murature di calcestruzzo di cemento e mattoni
senza armature.=

Il Direttore dell'Esercizio
P. Bongelli

| N. Progressivo | INDICAZIONI | Unità di misura | Quantità | Prezzo | IMPORTO | |
|----------------|--|-----------------|----------|----------------|--------------|---------------|
| | | | | | parziale | totale |
| | <i>no usiglio e consumo</i> Riparto | | | | 5.114.125 | 2.169.175 |
| m | Per l'opera corrente per armature | | | £ 6.644.525,00 | 2.707.425,00 | |
| n | salti, ponti di servizio ecc | mc | 185 | 5.000 | 925.000 | |
| o | Per ghiaia da maniciata | | 250 | 250 | 62.500 | |
| | Per parapetto in ferro ml 210, mc | | | | | |
| p | kg 20.000 | kg | 4.200 | 80 | 336.000 | |
| q | Totale ml 240 = kg 6552 | | 6552 | 30 | 196.560 | |
| r | Evolvere sovrac eff 160 | mt | 160 | 700 | 112.000 | |
| s | materiali minuto d'armamento | kg | 1000 | 35 | 35.000 | |
| t | sistemazione scarpata con riparto | | | | | |
| u | materiali, piantagioni ecc. e impo | | | | 125.000 | |
| v | chiodo laminato per trasporto | | | | | |
| w | ghiaia, selenetti, ripartatucci | | | | | |
| x | per linea elettrica ecc a corpo (con <i>sum. a corpo</i>) | | | | 550.000 | |
| y | Per sgombero materiale vario e | | | | | |
| z | quella caduta nel letto del fiume | | | | | |
| aa | quale salti, muratura ecc | mc | 1500 | 175 | 262.500 | |
| ab | Per costruzione cantine e baraccamenti | | | | | |
| ac | vai, a corpo (impugno a corpo) | | | | 250.000 | 824.1685 |
| ad | Totale per la ricostruzione Ponte | | | | | £ 11.329.085- |
| ae | Ricostruzione del sottopassaggio Progr | | | | | |
| af | 24+211 nelle sinistre del ponte sul | | | | | |
| ag | fiume Opico | | | | | 4430 |
| ah | Muratura in elezione in calcestruzzo | | | 1500 | 67.500 | |

| | | | | | | | |
|----|------------------------------------|----|------|---|-------|---|------------|
| n | Per ghiaia da manivata | mc | 185 | - | 15000 | - | 277500 |
| o | Per parapetto in ferro ml 210, acc | | 250 | - | 250 | - | 62.500 |
| p | Per ghiaia da manivata | kg | 4200 | - | 80 | - | 336.000 |
| q | Per ghiaia da manivata | kg | 6582 | - | 30 | - | 196.560 |
| r | Per ghiaia da manivata | kg | 160 | - | 700 | - | 112.000 |
| s | Per ghiaia da manivata | kg | 1000 | - | 35 | - | 35.000 |
| t | Per ghiaia da manivata | | | | | | 125.000 |
| u | Per ghiaia da manivata | | | | | | 520.000 |
| v | Per ghiaia da manivata | mc | 1500 | - | 175 | - | 262.500 |
| w | Per ghiaia da manivata | | | | | | 200.000 |
| x | Per ghiaia da manivata | | | | | | 5891428 |
| y | Per ghiaia da manivata | | | | | | 11.315.085 |
| z | Per ghiaia da manivata | | | | | | 4430 |
| aa | Per ghiaia da manivata | mc | 135 | - | 1500 | - | 57.500 |
| ab | Per ghiaia da manivata | | | | | | 748.500 |
| ac | Per ghiaia da manivata | | | | | | 67500 |
| ad | Per ghiaia da manivata | | | | | | 16.056.510 |

Totale per la ricostruzione Ponte
 £ 11.315.085 -
 £ 16.056.510 -
 £ 748.500 -
 £ 57.500 -
 £ 67.500 -
 £ 10.450.500

A. Ripartire

| | | | | |
|---|---|----|-------------|----------|
| d | Lopustina in cemento a No 300 | mc | 5 - 7500 - | 37500 - |
| e | Carapetto in ferro ml 45 x 13 | kg | 515 - 80 - | 46800 - |
| f | Per armature del volte e parti di servizio a calcolo. | | | 75000 - |
| g | Momenti di trua per ripristino e il costo unitario per la | | | |
| h | riabilitazioni dell'opera | mc | 850 - 150 - | 127500 - |
| i | Per sgomberare sistemazioni sanitarie | | | 12000 - |
| Totale per il sottoprogramma | | | | |
| in cifra tonda | | | | |
| Per imprevisti e varie sistemazioni in ragione del 10% | | | | |
| Per spese generali di progetto, legatili ed oneri alle ditte subappaltanti in ragione del 20% | | | | |
| Totale generale | | | | |

Il Direttore dell'Esercizio

V. Bongelli

949.750

1124.690.00

15.186.200 -

11240000

1.450.000


1.548.680 -

16.704.820 -

12.500.000

3340.964 -

20.045.784 -

| N. Progressivo | INDICAZIONI | Quantità | Prezzo | IMPORTO | |
|----------------|--|----------|--------|----------|--------|
| | | | | parziale | totale |
| | <p>MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI Ufficio del Genio Civile di Cremona</p> <p>Visto e riconosciuta la necessità ed urgenza di esecuzione dei lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Oglio nelle ferrovie Rovato-Sondrio, distrutto da bombardamento aereo, e la regolarità della perizia con le modifiche introdotte in rosso, si approva la perizia stessa per l'importo di L. 12.600.000,00 (diciannove milioni e centomila). Si fa obbligo alla ditta prima di indire l'appalto di presentare all'Ufficio, per l'approvazione, il capitolato speciale e l'alenco delle ditte da invitare alla gara di licitazione, elenco che questo ufficio si riserva di integrare.</p> <p>N. 14589 Cremona 30 OTT. 1945</p> <p>L'INGEGNERE CPO (F. Zappa)</p>  | | | | |

Visto e riconosciuto la necessità ed urgenza di esecuzione dei lavori di ricostruzione del ponte sul fiume Oglio nella ferrovia Rovato-Sondrio, distrutto da bombardamento aereo, e la regolarità della perizia con le modifiche introdotte in rosso, si approva la perizia stessa per l'importo di L. 12.600.000,00 (diciannove milioni e seicentomila). Si fa obbligo alla ditta prima di indire l'appalto di presentare all'Ufficio, per l'approvazione, il capitolato speciale e l'elenco delle ditte da invitare alla gara di licitazione, eleggendo che questo ufficio si riserva di integrare.

N. 11589 Cremona 30 OTT. 1946

L'INGEGNERE CPO

(A. Zappa)



4429

SOCIETÀ NAZIONALE DI FERROVIE E TRANVIE

Autosole spa - Sede in Roma - Capitale versato L. 2.497.154 - in corso d'arricchimento

DIREZIONE ESERCIZIO - ISEO

Rele ferroviaria: Brescia - Iseo - Edoto - Cremona - Rovato - Iseo

MERCHI degli OPERAI (Analisi)

TELEGRAMO NAZIONALIFER - ISEO
TELEFONO: NUM. 10 - ISEO
C. P. C. DI BRESCIA N. 6751

ISEO 8
il 8 Ottobre 1945. =

Vs. sigle Vs. lettera
del Ns. sigle

Oggetto:

1) Operai comuni

- a) Paga oraria £. 14,50
 - b) Oneri sulla paga del 95 % " 13,80
 - c) Indennità di contingenza " 15,00
 - d) Spese ed eventuali sull'indenn. " 2,90
 - e) Mensa " 2,00
- £. 48,20

2) Operai qualificati

- a) Paga oraria £. 16,20
 - b) Oneri sulla paga del 95 % " 15,40
 - c) Indennità di contingenza " 15,00
 - d) Spese ed eventuali sull'indenn. " 3,40
 - e) Mensa " 2,00
- £. 52,00

3) Operai specializzati

- a) Paga oraria £. 17,50
 - b) Oneri sulla paga del 95 % " 16,60
 - c) Indennità di contingenza " 15,00
 - d) Spese sull'indenn. ed eventuali " 3,40
- 4427

HEROLDI (Analisi)

ISEO il 8 Ottobre 1945. =

Vs. sigle Vs. lettere del Nr. sigle

Oggetto:

I) Operai comuni

- a) Paga oraria
- b) Oneri sulla paga del 95 %
- c) Indennità di contingenza
- d) Spese ed eventuali sull'indenn.
- e) Mensa

| |
|----------|
| L. 14,50 |
| " 13,80 |
| " 15,00 |
| " 2,90 |
| " 2,00 |
| ----- |
| L. 48,20 |

2) Operai qualificati

- a) Paga oraria
- b) Oneri sulla paga del 95 %
- c) Indennità di contingenza
- d) Spese ed eventuali sull'indenn.
- e) Mensa

| |
|----------|
| L. 16,20 |
| " 15,40 |
| " 15,00 |
| " 3,40 |
| " 2,00 |
| ----- |
| L. 52,00 |

3) Operai specializzati

- a) Paga oraria
- b) Oneri sulla paga del 95 %
- c) Indennità di contingenza
- d) Spese sull'indenn. ed eventuali
- e) Mensa

| |
|----------|
| L. 17,50 |
| " 16,60 |
| " 15,00 |
| " 3,40 |
| " 2,00 |
| ----- |
| L. 54,50 |

4427

1
Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie
 Costruzione della Ferreria Rovato - Soncino

1930, 8 / 10 / 1945

ANALISI dei prezzi unitari per la ricostruzione del ponte sul fiume Oglio Fog.
 23 + 950 della ROVATO - SONCINO.

(Operaio comune 4.48.20)
 (Operaio qualificato 5.52.00) Vedi analisi a parte.
 (Operaio specializzato 5.54.50)

I° DETTAGLIAMENTI IN GENERALE

- I. Demolizione muratura mista calcestruzzo di cemento e mattoni, volti, muri e
- a) Muratore di 1^a, ore 10 x 52. = 520.00
 - b) Riparazione parte " 75.00
 - c) Allentamento materiale di pochi m. ore 2 x 48.20 = 96.40
 - d) Impalcatura, oppure scavi, esecuzione delle pozze " " 23.50
- 720.00

RICOSTRUZIONE

- I. Ricostruzione spalle e muri siltatori in calcestruzzo a Kg. 450
- e) Cemento 0.11, 2.50 a 6.1.500 = 3.750.00
 - f) Ghiaietto misto no. 1.20 a 2.400 = 480.00
 - g) Mano d'opera, oper. com., ore 12 x 48.20 = 578.40
 - h) " " murat. di 1^a, " 2 x 54.50 = 109.00
- d) Armature
- " " " " 132.60
 - " " " " 5.220.00

2. Volto in cemento a Kg. 300

- a) Cemento Kg. 300 x 1.500 = 4.500.00
 - b) Ghiaietto misto, no. 1.20 a 6.000 = 720.00
 - c) Mano d'opera, operaio comune ore 14 x 48.20 = 674.80
 - " " muratore di 1^a, " 2 x 54.50 = 218.00
- 892.80
- d) Armatura varco con man. d'opera
- " " " " 657.20
 - " " " " 6.770.00
- 4426**

(Operai qualificato 3.52.00) Vedi analisi a parte.
 (Operai specializzato 2.54.50)

I° DALLIACHI IN CANTIERE

I. Demolizione muratura mista calcestruzzo di cemento e mattoni, voltelli, muri FI

| | | |
|--|----------------|--------|
| a) Muratore di II° | ore 10 x 52. = | 520.00 |
| b) Riparazione parte | | 73.00 |
| c) Allontanamento materiale di pochi m. ore 2 x 40.20 = | | 80.40 |
| d) Impalcatura, opere civili, essiccamento della polvere e corvo | | 28.50 |
| | | 720.00 |

RI COSTRUZIONE

I. Ricostruzione spalle e muri ardatori in calcestruzzo a fog. e 50

| | | |
|---|----------|----------|
| a) Cemento qlt. 2.50 a S.I. 500 = | | 3.750.00 |
| b) Ghiaietto misto me. I. 20 a S. 400 = | | 420.00 |
| c) Mano d'opera, oper. com., ore 12 x 48.20 = | 587.40 | |
| " " murat. di Ia. " 2 x 54.50 = | 2.109.00 | |
| d) Armature | | 138.60 |
| | | 5.250.00 |

2. Tollo in cemento a Kg. 300

| | | |
|---|----------|----------|
| a) Cemento Kg. 300 x I. 500. = | | 4.500.00 |
| b) Ghiaietto misto, me. I. 20 a S. 600. = | | 720.00 |
| c) Mano d'opera, operario comune ore 14 x 42.20 = | 2.684.80 | |
| " " muratore di Ia. " 2 x 54.50 = | 2.218.00 | |
| d) Impalcatura vario con mano d'opera | | 657.20 |
| | | 6.770.00 |

4426

1/.

3. Copertina in cemento a 300.

| | | |
|---|----|----------|
| a) Cemento Kg. 300 a s. 1500 | 4. | 4.500.00 |
| b) Chiazietto misto e sabbia mc. I.20 x 600 | " | 700.00 |
| c) Manodopera operale con Ore 15 x 48.20 = 2.733.00 | " | 1.050.00 |
| " muratore di Ia. 6 x 54.50 = 2.327.00 | " | 1.250.00 |
| d) " per armature varie | " | 7.500.00 |
| | | <hr/> |

4? Ricostr. muri di difesa in calcestruzzo a Kg. 200.

| | | |
|---|----|----------------|
| a) Cemento Kg. 200 a s. 1500. = | 4. | 3.000.00 |
| b) Chiazietto misto, mc. I.20 a s. 400. = | " | 480.00 |
| c) Manodopera calcestruzzo e sua messa in opera | " | 687.40 |
| d) " per armature | " | 132.60 |
| | 4. | <hr/> 4.300.00 |

5. Ricostruzione blocchi in cemento a Kg. 150

| | | |
|--|----|----------------|
| a) Cemento Kg. 150 x s. 1500. = | 4. | 2.250.00 |
| b) Chiazietto misto, mc. I.20 a s. 400 | " | 480.00 |
| c) Manodopera per calcestruzzo e sua messa in opera. | " | 687.40 |
| d) " per armature | " | 132.60 |
| | 4. | <hr/> 3.550.00 |

6. Ricostruzione quarzi di cono a Kg. 250

| | | |
|---|----|----------------|
| a) Cemento Kg. 250 x I. 500 | 4. | 3.750.00 |
| b) Chiazietto mc. I.20 x 500 | " | 600.00 |
| c) Manodopera per calcestruzzo e sua messa in opera | " | 687.40 |
| d) " armature | " | 462.00 |
| | 4. | <hr/> 5.500.00 |

7. Ricostruzione muri frontali con calcestruzzo a Kg. 200 e paramani

| | | |
|--|----|----------|
| a) Cemento a Kg. 200 x 1500 | 4. | 3.000.00 |
| b) Chiazietto mc. I.20 x 600 | " | 600.00 |
| c) Paramani spuntati e malta di cemento (110 x 10) a. 1100 | " | 1.250.00 |
| d) Manodopera calcestruzzo e paramani | " | 1.000.00 |
| e) Stillature ed armature | " | 360.00 |

d) " " per armature varie
 e. 1.250.00
 f. 7.500.00

4. Ricostr. muri di difesa in calcestruzzo a Kg. 200.

a) Cemento Kg. 200 a L. 1500. = 3.000.00
 b) Ghiaietto misto, mc. 1.20 a L. 400. = 480.00
 c) Manodopera calcestruzzo e sua messa in opera 687.40
 d) " " per armature 132.60
 e. 4.300.00

5. Ricostruzione blocchi in cemento a Kg. 150

a) Cemento Kg. 150 x L. 1500. = 2.250.00
 b) Ghiaietto misto, mc. 1.20 a L. 400 480.00
 c) Manodopera per calcestruzzo e sua messa in opera. 687.40
 d) " " armature 132.60
 e. 3.550.00

6. Ricostruzione quarti di cono a Kg. 250

a) Cemento Kg. 250 x L. 1500 3.750.00
 b) Ghiaietto mc. 1.20 x 500 600.00
 c) Manodopera per calcestruzzo e sua messa in opera 687.40
 d) " " armature 462.60
 e. 5.500.00

7. Ricostruzione muri frontali con calcestr. a Kg 200 e paramani

a) Cemento a Kg. 200 x 1500 3.000.00
 b) Ghiaietto mc. 1.00 x 600 600.00
 c) Paramani, mattoni e malta di cemento (110 x 10) L. 1100 1.250.00
 d) Manodopera calcestruzzo e paramani 1.000.00
 e) Stalature ed armature 360.00
 e. 6.210.00

L'Ispettore dei Lavori

F. Bongioanni

SOCIETÀ NAZIONALE DI FERROVIE E TRANVIE

Arredatori - Installatori - Ristrutturatori - Capilista - Artista U. 2.400.194 in corso d'Amministrazione

DIREZIONE ESERCIZIO - ISEO

Reti ferroviarie: Brescia - Iseo - Edölo - Cremona - Rovato - Iseo

TELEGRAFO: NAZIONALFER - ISEO
TELEFONO: NUM. 110 - ISEO
C. P. C. DI BRESCIA N. 6751

Legname per armature volti, ponti di servizio, ecc.
occorrente per la ricostruzione del Ponte su fiume OGILIO,
Progressiva 23 + 950 della ferrovia ROVATO - SONDRIO . =

ISEO : 8 / 10 / 1945/.

Vs. sigle Vs. lettera Ns. sigle
del

Oggetto: LEGNAMI.

| | |
|--|----------------------------------|
| Travetti per manto: ml. 18 x 6.00 x 0.10 = | mc. 10.80 |
| Centini ml. 18 x 0.50 x 0.20 = mc. 1.80 x 5. = | " 9.00 |
| Omerti ml. 4 x 0.25 x 0.20 = mc. 0.20 x 5. = | " 1.00 |
| Banchina imposta sostegni centine 5 x 0.30 x 0.15 x 20. = | 4.50 |
| Gunei ml. 0.50 x 0.40 x 0.30 = mc. 0.06 x 10. = | " 0.60 |
| Lanchine di appoggio 5 x 0.30 x 0.20 = mc. 0.30 x 5. = | " 1.50 |
| Frontali ml. 18 + 18 = 36 x 1 = 36 x 0.05 . = | " 1.80 |
| Legname vario per puntell. frontali ecc. | " 0.85 |
| Totale legname uso trieste e tavolame per 1. solo volto mc. 30.05 x 4 = mc. 120.20 | |
| Tondoni infissi nel terreno N° 2 x 3 = 6 x 5 = ml. 30. d. 0.20 | |
| " a sostegno delle centine N° 8 x 5 = 40 x 5. " 200. " | |
| " a collegamento N° 6 x 6 = 36 | ml. 36. " |
| | ----- 266 x 0.0314 = mc. 8.35 |
| | " 1.65 |
| Legname per lavori diversi a corpo | ----- 40.00 |
| Totale legname per un solo volto..... | mc. 10.00 x 4. = |
| Totale legname per centine volti, | mc. 160.20 |
| Legname per armatura muri di difesa | " 3.50 |
| " " " copertine | " 2.50 |
| " " " costruzione blocchi diga | " 3.50 |
| " " " ponti di servizio piani inclinati ecc. | " 15.30 |

4425

TELEGRAFO: NAZIONALIFER - ISEO
 TELEFONO: NUM. 10 - ISEO
 C. P. C. DI BRESCIA N. 6751

Legname per armature volti, ponti di servizio, ecc.
 occorrente per la ricostruzione del Ponte su fiume OGILIO,
 Progressiva 23 + 950 della ferrovia ROVATO - SONCINO. =

ISEO: 8 / IO / 1945/
 il

Vs. sigle Vs. lettera Nr. sigle
 del

Oggetto: LEGNAMI.

| | |
|---|-------------|
| Travetti per manto: ml. 18 x 6.00 x 0.10 = | mc. 10.00 |
| Centini ml. 18 x 0.50 x 0.20 = mc. 1.80 x 5. = | " 9.00 |
| Ormetti ml. 4 x 0.25 x 0.20 = mc. 0.20 x 5. = | " 1.00 |
| Banchina imposta sostegni centine 5 x 0.30 x 0.15 x 20. = | 4.50 |
| Cunei ml. 0.50 x 0.40 x 0.30 = mc. 0.06 x 10. = | " 0.60 |
| Banchine di appoggio 5 x 0.30 x 0.20 = mc. 0.30 x 5. = | " 1.50 |
| Frontali ml. 18 + 18 = 36 x 1 = 36 x 0.05. = | " 1.80 |
| Legname vario per puntell. frontali ecc. | " 0.85 |
| ----- | |
| Totale legname uso Trieste e tavolame per 1. solo volto, mc. 30.05 x 4 = mc. 120.20 | |
| Tondoni infissi nel terreno N° 2 x 3 = 6 x 5 = ml. 30. d. 0.20 | |
| " a sostegno delle centine N° 3 x 5 = 40 x 5. " 200. " " | |
| " a collegamento N° 6 x 6 = 36 | ml. 36. " " |
| ----- | |
| 266 x 0.0314 = mc. 8.35 | |
| " 1.65 | ----- |
| Legname per lavori diversi e corpo | |
| Totale legname per un solo volto.... mc. 10.00 x 4. | 40.00 |
| Totale legname per centine volti, | mc. 160.20 |
| Legname per armatura muri di difesa | " 3.50 |
| " " copertine | " 2.50 |
| " costruzione blocchi diga | " 3.50 |
| " ponti di servizio, piani inclinati ecc. | " 15.30 |
| ----- | |
| TOTALE LEGNAME OCCORRENTE..... | mc. 185.00 |
| ===== | |

4425

L'Ispectore dei Lavori
F. Bargazzi

Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie

Iseo ; 8 / IO / 1945

Co. azione della Ferrovia Rovato - Sencino

COMPUTO metrico relativo alla demolizione ed alla ricostruzione del ponte sul fiume OGLIO progr. 23 + 950 e sue adiacenze della ferrovia Rovato-Sencino

1° DEMOLIZIONI.

1. Ponte al m. 4.30 in obliquo progr. 23 + 748.

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| a) Demolizione in parte della spalla, ml. 1.12 x 60 x 2.00 = | mc. 41.60 | " | mc. 59.60 |
| " " del muretto di ritorno ml. 0.61 x 3 = | " 18.00 | " | |
| b) " " " " " " " " " " " " " " | " | " | 3.00 |

2. Muri di difesa.

a) Muri fino al piano risega mont. l. rovato, ml. 49 x 0.80 x 2.05 =

| | | | |
|--------------------------------|---|---|--------|
| b) " " " " " " " " " " " " " " | " | " | 80.36 |
| " " " " " " " " " " " " " " | " | " | |
| " " " " " " " " " " " " " " | " | " | 110.00 |

c) Copertina ml. 0.9 x 0.50 x 0.25 =

3. Demoliz. blocchi di difesa (l. 50 x 1.50 x 1.50) mp. 3.37 x 1.20 =

4. Demolizioni in parte del ponte sul fiume Oglio.

a) Demolizione completa dei quarti di cono a valle lato Rovato e Sencino =

| | |
|--|-----------------------|
| ml. 10.52 x (1.00 + 0.70 + 1.40 + 0.80) x (7.35 + 4.35 + 2.65) = | mc. 44.20 |
| " 10.52 x 1.35 x 1.00 = | mc. 14.20 |
| " 2.00 x 1.00 x 3.10 = | mc. 6.20 |
| | <u>64.60 x 2.00 =</u> |
| | mc. 129.20 |

b) Demoliz. per circa 1/2 quarti di cono a monte l. Rovato-Sencino =

| | | | |
|--------------------------------|---|---|----------------|
| c) " " " " " " " " " " " " " " | " | " | 70.00 |
| | | | <u>442 1/2</u> |
| | | | mc. 150.68 |

| | | | | | | |
|---|---|--|-----------------|--------------------------------|------------|-------|
| " | " | " | " | def muri di ritorno ml. 6x13 = | mc. 59.60 | |
| " | " | " | " | " | mc. 10.00 | |
| b) | " | " | " | volto, ml. 5.35x0.4x1.40 = | 3.00 | |
| ===== | | | | | | |
| 2. Muri di difesa, | | | | | | |
| a) | demoliz. fino al piano risega mont. | l. rovatò, ml. 49x0.80x3.05 = | " | " | 10.36 | |
| ===== | | | | | | |
| b) | " | " | " | " Roncino" 40x0.60x3.96.00 | | |
| " | " | " | " | " " 40x1.20x0.50x2.4 = | 110.00 | |
| ===== | | | | | | |
| c) | Copertina ml. 89 x 0.50 x 0.25 = | | | | 11.12 | |
| ===== | | | | | | |
| 3. Demoliz. blocchi diga di difesa (I. 50x150x1.50 = mc. 3.375) x 2 = | | | | | | 64.36 |
| ===== | | | | | | |
| 4. Demolizioni in parte del ponte sul fiume Oglio. | | | | | | |
| a) | Demolizione completa dei quarvi di cono a valle lati rovatò e Roncino = | | | | | |
| | ml. 10.52 x (1.00+0.70+1+0.80) x (7.35+4.35+2.65) = | mc. 44.20 | | | | |
| | " | 10.52 x 1.35 x 1.00 = | mc. 14.20 | | | |
| | " | 2.00 x 1.00 x 3.10 = | mc. 6.20 | | | |
| | | | 64.60 x 2.00 = | mc. 129.20 | | |
| b) | Demoliz. per circa 1/2 quarvi di cono a monte Roncino = | | | | 70.00 | |
| ===== | | | | | | |
| c) | " | dei 2 volti ml. 18.20x4.60x0.50 = | mc. 75.54 x 2 = | | 442.4 | |
| ===== | | | | | | |
| d) | " | parte rimasta sopra le pile e volti ml. 16.52 x N° 6 = | | | 99.72 | |
| | mc. 99.72 + (1.50 x 3.50 x N° 9) = | 59.85) ml. 159.57 x 0.90 = | | | mc. 143.60 | |
| ===== | | | | | | |
| e) | demoliz. piano di risega della 4a. pile | | | | | |
| | 2.64 + 250 | x 6.30 = | 16.19 x 7000 = | | mc. 113.33 | |
| | <u>2</u> | | | | | |

r) Demolizione rifianchi e tiranti

$\frac{2.50 + 1.07}{2} \times 4.60 \times 5.73 \times 2 = 26.65$ mc. 26.65
 $\frac{4.60 + 1.07}{2} \times 1.40 = mc. 3.96 + (4.10 \times 0.50 \times 2.25) =$
 $mc. 6.42 \times 2.09 = 17.36 \times 7.7 = 121.60$ " 121.66 = 150.31

5. Demolizioni al sottopassaggio 1200.24 + 178

a) Demolizione muri erdatori:

$3.60 \times 1.00 \times 3.70 = mc. 11.00 \times 2 = 22.20$ mc.
 $4.10 \times 1.00 \times 3.50 = 14.35 \times 2 = 28.60$ " 22.00
 b) Demolizione spalle $1.00 \times 4.00 = 7.16 \times 3.00 =$

II° P I U O J I R U Z J O M I

I. Ponte a vollo +.30 Argo. 13 + 740

a) Ricostruzione spalle e muri erdatori.

spalle ml. 13 x 1.60 x 3.30 = mc. 68.65
 muri spall. ml. 6 x 1. 13.40 = " 19.20
 m.a. bovia vollo e spalle ml.
 $3 \times 0.60 \times 0.40 \times 2.00 = mc. 1.72$ totale mc. 89.77

b) Ricostr. vollo ml. 5.35 x 0.40 x 6.60 =

c) Campa ml. 6.00 x 6.60 = 20.

14.14
 39.60

d) Copertina ml. 14.50 x 0.40 x 0.17 =

0.956

121.66 = 130.31

121.00

17.36 x 17.36 x 17.36

5. Demolizioni al sottopassaggio n. 24 + 173

a) demolizione muri intonaci:
 3.60 x 1.00 x 3.30 = mc. 12.60 x 2 = 25.20 =
 4.10 x 1.00 x 3.50 = " 14.35 x 2 = 28.70
 b) Demolizione spalle 1.60 x 1.60 = 7.25 x 2.00 =

54.00
 22.00

11° 1003 TRUCCI

1. Ponte a volto 4.30 Arge. 23 = 780
 a) Accessorio che spalle e muri armatori
 spalle ml. 13 x 1.60 x 3.30 = mc. 67.65
 muri. gradat. ml. 6.2 x 1. x 3.30 = " 19.26

69.77
 14.12

totale mc.

mc. 1.92

3 x 0.40 x 0.40 x 2.30 =

1.68

b) Acconstr. volto ml. 5.35 x 0.40 x 0.50 =

c) Cappe ml. 0.00 x 0.60 = 16.

39.60

0.984

d) Copertina ml. 14.50 x 0.40 x 0.17 =

0.15.000

35.000.00

e) Armatura volto, si considerano mc. 1.70 di legname, ferramenta ecc.

2.25.540 + 9.500 per lavorazione, ferramenta ecc.

2. Muri di difesa

a) Muri di difesa a monte lati Rovato e Roncino

lato Rovato, ml. 49 x 0.80 x 2.00 mc. 78.40
 " Sordino " 40 x 0.80 x 3.00 mc. 96.00
 " " 40 x 1.15 x 0.50 mc. 23.00
 Per speroni 1.10 x 0.50 x 0.10 = 2.04 Totale mc. 200.04

b) Coperture ml. 29 x 0.50 = 14.50

3. Ricostruzione blocchi in cemento

a) 1.1. 50x1.50x mc. 3.37 x 1.20 = 12.08

4. Ricostruzione bombe sul fianco Opilio
 a) Ricostr. completa dei quarti di conca valle lato Rovato e Sordino vedi compu
 metrico demolizioni

b) S.S. " "

c) Ricostr. dei 6 volti ml. 10.20x4.60x0.50 mc. 73.32x6.45x2.04 = 461.98
 Perdite 2% per le varie riprese su mc. 452.04 = 9.04

d) Ricostruzione rifianco volti, muri andatori, timpani e caryucei
 per rifianco volti (0.52x4.60x1.35) + (3.10x1.10x4.60) + (2.50x0.30x2.60) =
 mc. 8.25 x 1.2 = mc. 9.90
 timpani 2.50x1.07x0.70x4.60 = 5.73x2.7 = mc. 23.65
 caryucei 1.20x1.25x3.14x0.70 x n° 10 = 3.06
 muri andatori 4.00x0.50x3.20 = mc. 6.40 Totale: 179.73

e) Ricostr. muri frontali: (ml. 0.53x3.15x3) + (1.72x7.12) + (0.90x0.15) + (1.70x0.15) +
 (2/40x1.43) + (2.50x0.30) = mq. 11.17x0.60 = 6.94 x 11:14 mc. 103.06
 mq. 1.69 x 0.20 = mc. 7.59 x 4 = 30.36 mc. 173.40

f) Muro di coronamento ml. 235 x 0.10x0.35 = mc 41.72

" quarti di conca ml. 10.50x4.60x0.50x0.20 = mc. 4.95
 mensole: (1.36x0.25x0.70) mc. 0.240 x n° 34 = 8.16
 Perdite 2% per varie riprese mc. 1.07

g) Cappa per volti ml. 9.45 x 12 x 3 = 340.20

h) Muratura paravento niceise e opalle:

nicchie, ml. 1.57x0.48x0.48x ml. 2.53x n° 10 = 7.59x0.82 = 6.22
 Spalle ml. 1.70x0.20 x 0.30 = 1.02 x 10.64 = 10.84
 Totale mc. 6.22 + 10.84 = 17.06

423 " 3.23 10.15

3. Ricostruzione blocchi in cemento
a) 1. I. 50x1.50x1.50 = mc. 3.17 x N° 23 = mc. 74.36

4. Ricostruzione porte sul fiume Cellio
a) Ricostr. completa dei quarti di conca valle lato Novato e Bondino vedi computo metrico demolizioni
b) c.s. " " mc. 461.08

c) Ricostr. dei 6 volti ml. 18.20x4.60x6.90 = mc. 75.3 x 6 = 452.04
Perdite 2% per le varie riprese su mc. 452.04 = mc. 9.04

d) Ricostruzione rifianco volti, muri andatori, timpani e cappucci
Istr. rifianco volti (0.53x4.60x1.35) + (3.10x1.10x1.60) + (2.50x0.30x2.60) =
mc. 8.25 x N° 12 = mc. 99.00
Timpani 2.50x1.07x0.70x4.60 = 5.72x28 = mc. 23.65
Cappucci 1.25x1.25x3.14x0.20 x N° 10 = mc. 6.00
muri andatori 4.00x0.90x3.20 = mc. 46.08 Totale: 178.73

e) Ricostr. muri frontali: (ml. 0.53x3.153) + (17.27x2.22) + (0.50x0.15) + (1.70x0.15) +
(2/40x1.43) + (0.50x0.30) = mq. 11.17x0.80 = 8.94 x mc. 16 = mc. 143.04
mc. 8.89 x 0.80 = mc. 7.59 x 4 = mc. 30.36 mc. 173.40

f) Ferrie di coronamento ml. 235 x 0.50x0.35 = mc. 41.12
" quarti di conca ml. 10.52x4.42.10x0.50x0.20 = mc. 4.25
mensole: (1.36x0.25x0.70) = mc. 0.240 x N° 34 = mc. 8.16
Perdite 2% per varie riprese mc. mc. 1.07
Totale: 34.60

g) Cappa per volti ml. 7.45 x 12 x 3 = mc. 340.20

h) Muratura parapetto nicchie e spalle:
nicchie, ml. 1.57x0.45+0.45=ml. 2.52x N° 10 = 25.20 = 7.59x0.82 = mc. 6.22
Spalle muro a T 7.45x0.45x0.30 = 8.60 x 0.82 = mc. 7.05
Totale: 13.27

i) ml. 250 x 3.50 x 0.23 = mc. mc. 245.00

j) mc. (Vedi perizia) 25x130x70 + 60x175 + 170x55 + 10x60 massicciata mc. 100.4
Materiale sopra i volti mc. 229 = mc. 1.500

4423 " 3.93 10.15

5. Misurazione sottopassaggio.

a) Misura in direzione vista a rettili;

1. 11.4.10 + 3.60 + 3.60 = ml. 15.40 x I = 15.40 x 3.20 = mc. 49.28

2. 11.2.85 + 2.85 = ml. 5.70 x I.20 = mc. 114.60 x 5.75 = mc. 39.33

spalle ml. 4.60 x I.80 = 8.28 x I.00 = mc. 8.28

" ml. 4.60 x I.60 x 4 = mc. 49.68

" ml. 4.60 x I.60 x I.50 = mc. 11.04

Totale mc. 137.37

12. 1. 1945

L'ispettore dei lavori

F. Bignardi

La delegazione d'Esercizio
si è trasferita in **C C C P I A-**
Via Rossetti N.6- Ferrara
Ministero dei Trasporti

Ferrara 22 Giugno 1945

ISPELTOCCATO COMPARTIMENTALE
DELLA M.C.E DEL TC.

Al Commissario Provinciale A.M.G.
Ferrara

GESTIONE GOVERNATIVA FERROVIE
PADANE

Ferrara, Codigoro, Ostellato,
P. Garibaldi, Rimini, Novafeltra

Prot. N. 2954/400 Allegati 2 disegni

OGGETTO: Ferrovie Ferrara-Codigoro
Ponti Militari

Come da Suo invito, ho il pregio di trasmetterle i disegni della sezione del Po di Primaro e del Canale di S. Antonio, attraversati dalla Ferrovia in oggetto, con lo schizzo dei ponti metallici militari, ad elementi scomponibili, la cui costruzione questa Gestione si è permessa di chiedere all'Amministrazione Militare Alleata.

La struttura metallica della travata e dei sostegni è solo accennata, non essendo possibile a noi conoscere esattamente le dimensioni e la composizione dei vari elementi, quali sono in uso presso l'esercizio inglese.

Poichè la costruzione di detti ponti, militari rappresenta l'unica soluzione per una rapida ricostruzione della ferrovia, questa Gestione Governativa fa calda preghiera che la Comanda sia favorevolmente accolta e confida nel Suo benevolo e autorevole appoggio. A giorni le invierò i disegni dei ponti metallici, da costruirsi sui medesimi corsi d'acqua qualora non potesse assolutamente ottenersi la costruzione dei ponti militari.

Ringrazio e ossequio.

IL DELEGATO ALL'ESERCIZIO
DELLE LINEE FERRARESI

/s/ Ing. Ficcini

LB/

4422

Tel. 489081. Ext. 339

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
Public Works and Utilities Sub-Commission

RWS/rlv

Ref: 078/7/PWU

26 July 1945


Subject: Railway Reconstruction.

To : Transportation Sub-Commission.

1. Attached are schemes proposing the reconstruction of bridges on the following railways:

- (a). Piacenza-Bettola.
- (b). Ferrara - Codigoro.

2. As this proposed work is reactivation of existing railways it appears to be a Transportation Sub-Commission matter.


WILLIAM M. SPANN
Lt. Col. A.U.S.
Chief, Public Wks. Div.

4421

HEADQUARTERS FERRARA PROVINCE
ALLIED MILITARY GOVERNMENT
EMILIA REGION

Ref. : RIX/FE/MO5

Date 17 July 1945

Subject: Railway Bridges

To : HQ Emilia Region AMG
(Attn: Public Works Division)

1. With reference to telephone conversation today (Major Hyland-Major MacCallum) enclosed are plans for railway bridges.

2. Also attached are specifications required for bridges if military bridges cannot be obtained.

W.J. MacCallum
W.J. MacCALLUM, Major
Provincial Commissioner

Encl:4

ACE/ag

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION, A.C.,
(RAIL DIVISION)
C/o Transportation (Br) Min.,
C.H.F.

5 August 1945

Tele : 24-5236
Our ref: AC/44/In.4

TO : Lt. Col. A.H. STREET
Civil Engineering Branch.

SUBJECT: Repairs to Private Railways - Bologna Compartimento.

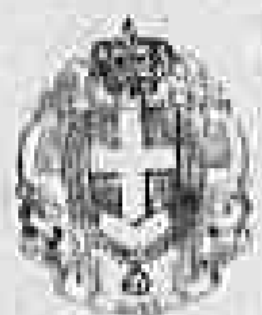
1. Reference is to request and plans for reconstruction of Private Railways Piacepse-Bethola and Terra-Codigoro.
2. Movements suggest the schemes for reconstruction should continue, but give no priority. Both of the lines serve agricultural areas and would be of some assistance in meeting economic needs.
3. A letter has been sent to Regional Commissioner Emilia Region indicating that the correct procedure is for the private railways to submit their requests to the local inspectorate for private railways, who will submit to their Headquarters here. The private railways can borrow money for reconstruction, and with no priority established, it is presumed the Headquarters will permit the railway to rebuild with such materials as they are able to obtain.

Adrian May
for Chief,
Rail Division.

4420

Copy to: Movements (rail)

LGM239



Roma - 8 AGO 1945 1945

Ministero delle Comunicazioni
ISPettorato Generale della Motorizzazione Civile
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

ACCOMISSIONE ALLEATA
Sottocommissione per
i trasporti.

= S E D E =

DIREZIONE 5° = UFF. 2°
Prot. N° 8477 Allegato

Responsabilità N°
del

OGGETTO Ferrovie Peane-Pescara.
Attraversamento aereo.

La Società esercente la Ferrovia Elettrica
Abruzzese ha comunicato a questo Ministero che
il locale Comando Alleato ha steso, nei pressi
di Montesilvano, una linea telegrafica che vie-
ne ad attraversare la ferrovia Peane-Pescara al
Km. 9 + 638 ad una altezza, che non consente il
transito dei treni.

La stessa Società ha rivolto premure, riuscite
finora infruttuose, al Town Major di Pescara,
perchè tale attraversamento venga sistemato al-
l'altezza regolamentare o fatto passare sotto
la ferrovia a m. 150 dal piano di regolamento con
cavo blindato. Essendo stati ultimati i lavori
relativi al ripristino della linea aerea di con

A/a

4419.

tatto , per consentire al più presto il collaudo della linea stessa e della sua riattivazione, s'interessa codesta Spett. Commissione Alleata, perchè l'attraversamento in parola sia sistemato nel senso richiesto.

IL MINISTRO

[Handwritten signature]

AHS/ef

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

24th July 1945

Tel : 843239
Ref : AC/Tn/35/C.E.

SUBJECT : Società Anonima
Tramvie Alta Versilia.
TO : Ispettorato Generale
Motorizzazione Civile.

1. It is reported that a bridge carrying this tramway over the I.S.R. near Serravezza station has been demolished and obstructing the I.S.R. main line.
2. I understand that the above company refuse to remove the damaged span.
3. Please issue instructions immediately to the above company to have the damaged girders removed forthwith.
4. If it is wished the I.S.R. will carry out the work at the expense of the Società Tramvie Alta Versilia.
5. You will advise this office of the completion of the work.

A.H. STREET, Lt. Col.

Copy to : Eng. Io Cigno
Major Blair
Mr Richard.

4418

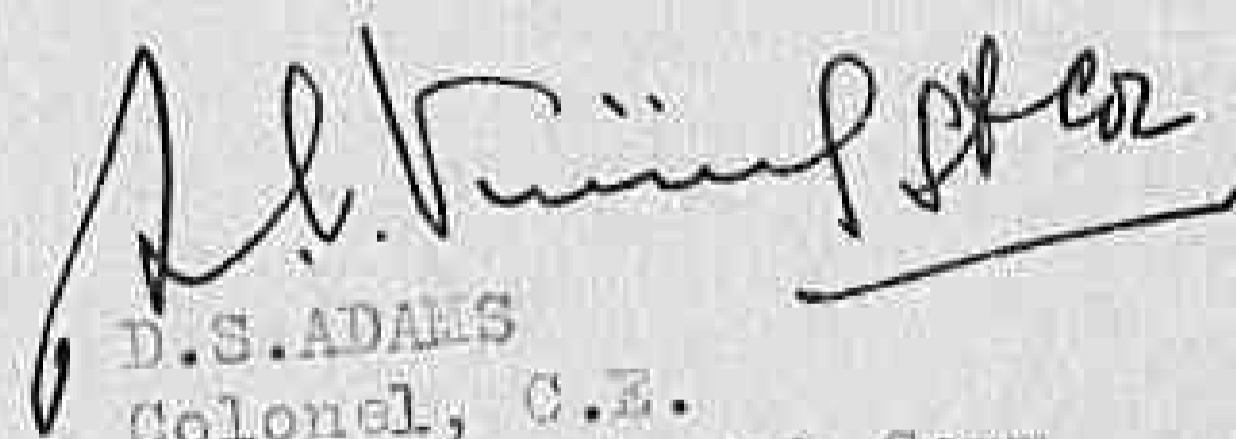
HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

Our Reference: ACC.Tn/57/13/6
Date : 2 Sept.'44.

TO : Major E.J.Mole
Tn.Sub.Comm.Engineer (South) ✓

SUBJECT: Rail-line TERNI-ACQUASPARTA-TODI

1. Reference is to letter ACC.Tn/57/13/3 of 31 August 44, to Regional Commissioner, Region IV, copy to you.
2. The attached copy of communication has been received from Director General Military Railway Service. Please see Lt.Col.Vining as to further action.
3. It is recorded that a considerable number of bridges on this line, which runs parallel with the Terni-Aquasparta-Todi road are damaged, and it is most desirable to pass the line before any operations are permitted.


D.S. ADAMS
Colonel, C.E.
Director, Tn.Sub.Comm

Copy to:
D.G.M.R.S.
DQMG (M) HQ AAI (Mov 3/117, 18.8.44).

4617

ALLIED FORCE
MILITARY RAILWAY SERVICE
OFFICE OF DIRECTOR GENERAL

A. P. O. 400
29 August 1944

Subject: Reopening of Private Line Terni-Aquastarta.

To: HQ, A.C.G., Transportation Sub-Commission, APO 394.
Attention: Colonel D. S. Adams.

1. Reference is made to letter of 21st August, above subject.
2. At the present time this Headquarters is not interested in the opening of this line but would like to check plans of the proposed work with your representative in order to determine what material would be required.

For the Director General:

HERBERT G. DENNIS
Lt. Col., TC
Chief Construction Engineer

4416

ACP/hl

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

3 October 1944

Tel. 478701

ACC.TN/57/13/9

Lt Col: L E VINING

TO: Major E.J.Mole
Ministry of Communications Bldg. Rome

SUBJECT: Rail-Line, ⁸⁷TERNI - ACQUASPARTA - ~~LODI~~

1. Reference is to letter ACC.Tn/57/13/6 of 2 Sept.'44.
2. It is understood steps are being taken for this line to be put into operation at once.

Please therefore furnish your report at earliest moment.

D.S. Adams
D.S. ADAMS
Colonel, C.E.
Director, Tn.Sub.Comm.

4415

1122

ACC AC.TN. 35.CE 10000 | 148 | 1507 (2 OF 2)

PRIVATE
JUL. 1944 - 2

00 | 148 | 1507 (2 OF 2)

PRIVATE RAILWAY REPORTS
JUL. 1944 - DEC. 1945

ACP/hl

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

Tel. 478701

3 October 1944

ACC. TN/57/13/10

TO : Ministry of Communications
(Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile
e dei Trasporti in Concessione)

SUBJECT: Rail-Line, TERNI - ACQUASPARTA - TODI

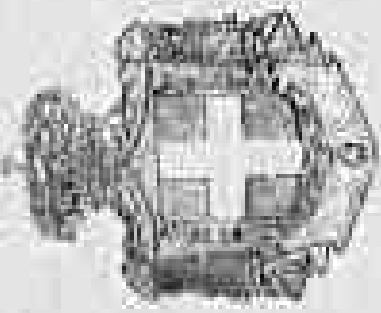
1. It is understood that attempts are being made to put this Railway into operation.
2. Will you please arrange early investigation of the matter and submit your recommendation.

D.S. Adams
D.S. ADAMS
Colonel, C.E.
Director, Tn. Sub. Comm.

4414

1 G.M. 239

Roma, 10-9-45 19



Ministero dei Trasporti

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

AL TO THE TRANSPORTATION SUB-COMMISSION A.C.
(Major Street) BNG.

Divisione R.S.T.
Prot. N. 1567/1279
Allegati

Responsabile Ufficio N. 1 del

OGGETTO Calabro Lucane Railways

The system of ^{the Calabro-Lucane} Railways conceded to the Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, and operated by the same Company, has a total length of about 700 kilometers, a narrow gauge of 950 millimeters, and a traction system mixed with steam locomotives and diesel railcars.

The system extends in Calabria, Lucania and Puglia, connecting places destitute of any other public conveyance, (for instance the lines Gioia Tauro - Sinopoli, Lagonegro - Spezzano ecc.) or providing important towns with direct communication (as for instance the line Cosenza - Catanzaro that connects the chief towns of those two provinces, or Potenza - Bari which connects Potenza, the chief town of Lucania, with Bari chief town of Puglia and its port).

The Calabro - Lucane Railways suffered comparatively large war damages as to their rolling stock but not in the permanent way. ²⁴¹³

In fact 2 steam locomotives, 2 diesel railcars, 26 passenger coaches, and 30 freight cars were destroyed, and 11 steam locomotives, 5 railcars, 64 passenger coaches and 68 freight cars were heavily damaged and afterwards only partially

Divisione
R.S.T.
1567/1279Soc.
AlighieriRispostau. Foglio N.
del(Major Street)
BNG.

OGGETTO Calabro Lucene Railways

R. Calabria - Lucene

The system of Railways conceded to the Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, and operated by the same Company, has a total length of about 700 kilometers, a narrow gauge of 950 millimeters, and a traction system mixed with steam locomotives and diesel railcars.

The system extends in Calabria, Lucania and Puglia, connecting places destitute of any other public conveyance, (for instance the lines Gioia Tauro - Sinopoli, Lagonegro - Spezzano ecc.) or providing important towns with direct communication (as for instance the line Cosenza - Catanzaro that connects the chief towns of those two provinces, or Potenza - Bari which connects Potenza, the chief town of Lucania, with Bari chief town of Puglia and its port).

The Calabro - Lucene Railways suffered comparatively large war damages as to their rolling stock but not in the permanent way. 2413

In fact 2 steam locomotives, 2 diesel railcars, 26 passenger coaches, and 30 freight cars were destroyed, and 11 steam locomotives, 5 railcars, 64 passenger coaches and 68 freight cars were heavily damaged and afterwards only partially repaired.

The chief destructions of the permanent way have been those of four bridges on the lines Bari - Montalbano, Bari - Potenza and Potenza - Laurenzana, all reconstructed, as well as those of the concrete Lauria viaduct on the Caffaro river on the line Lagonegro - Castrovillari, and of the steel viaduct on the Petrace river on the line Gioia Tauro - Sinopoli.

On this line the south-bound trains leave Gioia for Sinopoli not from the Gioia station, situated north of the Petrace, but from a point immediately after the river.

On the line Lagonegro - Castrovillari freight traffic is partially executed and passengers are obliged to change of train at the Lauria viaduct, walking about 300 meters from one train to the other.

If cement supply goes on, the new viaduct will be completed next november, so that it will be possible to haul 150 daily tons of lignite of the next mines (the line has gradient of 60 ‰), if the Calabro Lucane have the necessary help to repair 3 adhesive locomotives of about 900 HP and receive the necessary fuel.

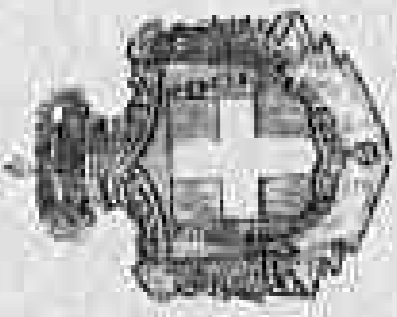
All the other lines of the Calabro Lucane railways are operated, but with a small numbers of trains for lack of rolling stock and fuel.

THE GENERAL DIRECTOR



I.G.M. 239

Roma. g. 10-965 19



Ministero dei Trasporti

ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

All SOTTOCOMMISSIONE TRASPORTI A.C.
(Maggiore Street)

S E D E

Divisione R.S.T.

Prot. N. 557/1279 Allegato

Proposta al Capo N. 1
del

OGGETTO Ferrovie Calabro Lucane

La rete delle Ferrovie Calabro-Lucane, concessa alla Soc. per le SS.FF. del Mediterraneo, ed esercitata dalla stessa Società, ha una lunghezza totale di circa 700 km. scartamento ridotto di 950 mm, e trazione mista con locomotive a vapore e automotrici diesel.

La rete si estende in Calabria, Lucania e Puglia, allacciando posti privi di altri pubblici mezzi di trasporto (come p.e. le linee GiojaTauro-Sinopoli, Lagonegro-Spezzano, ecc), o provvedendo importanti capoluoghi di comunicazione diretta (come p.es. la linea Cosenza-Catanzaro, che unisce i capoluoghi di quelle due provincie, o Potenza-Bari che unisce Potenza, capoluogo della Lucania, con Bari, capoluogo della Puglia e col suo porto).

Le ferr. Calabro-Lucane soffrirono relativamente gravi danni al materiale mobile, ma non agli impianti.

Infatti furono distrutte 2 locomotive a vapore, 2 automotrici diesel, 26 vetture e 30 carri; e furono gravemente danneggiate 11 locomotive, 5 automotrici, 64 vetture e 68 carri, poi parzialmente riparati.

Le distruzioni principali negli impianti sono state quelle di 4 ponti sulle linee Bari-Montalbano, Bari-Potenza e Potenza-Laurenzana, tutti ricostruiti, e quelli del viadotto in cemento armato sul fiume Caffaro sulla linea Lagonegro-Castrovillari, e del viadotto in ferro sul fiume Petrace sulla linea Gioja-Tauro-Sinopoli.

Su tale linea i treni in direzione da Gioja a Sinopoli non partono dalla stazione di Gioja che si trova a nord del Petrace ma da un punto al sud del fiume.

Sulla linea Lagonegro-Castrovillari il traffico è parzialmente interrotto dal viadotto di

STAMPATO PRESSO LA DITTA "L'ESPRESSO"

Divisione R.S.T.

Prot. N. 1567/1279

Allegati

Proposta al Ing. M. del

OGGETTO Ferrovie Calabro Lucane

La rete delle Ferrovie Calabro-Lucane, concessa alla Soc. per le SS.FF. del Mediterraneo, ed esercitata dalla stessa Società, ha una lunghezza totale di circa 700 km. scartamento ridotto di 950 mm, e trazione mista con locomotive a vapore e automotrici diesel.

La rete si estende in Calabria, Lucania e Puglia, allacciando posti privi di altri pubblici mezzi di trasporto (come p.e. le linee Gioja-Tauro-Sinopoli, Lagonegro-Spezano, ecc), o provvedendo importanti capoluoghi di comunicazione diretta (come p.es. la linea Cosenza-Catanzaro, che unisce i capoluoghi di quelle due provincie, o Potenza-Bari che unisce Potenza, capoluogo della Lucania, con Bari, capoluogo della Puglia e col suo porto).

Le ferr. Calabro-Lucane soffrirono relativamente gravi danni al materiale mobile, ma non agli impianti.

Infatti furono distrutte 2 locomotive a vapore, 2 automotrici diesel, 26 vetture e 30 carri; e furono gravemente danneggiate 11 locomotive, 5 automotrici, 64 vetture e 68 carri, poi parzialmente riparati.

Le distruzioni principali negli impianti sono state quelle di 4 ponti sulle linee Bari-Montalbano, Bari-Potenza e Potenza-Laurenzana, tutti ricostruiti, e quelli del viadotto in cemento armato sul fiume Caffaro sulla linea Lagonegro-Castrovillari, e del viadotto in ferro sul fiume Petrace sulla linea Gioja-Tauro-Sinopoli.

Su tale linea i treni in direzione da Gioja a Sinopoli non partono dalla stazione di Gioja che si trova a nord del Petrace ma da un punto al sud del fiume.

Sulla linea Lagonegro-Castrovillari il traffico ^{merci} è ~~parzialmente~~ ^{parzialmente} interrotto da un punto al sud del fiume.

Se la fornitura del cemento proseguirà, il nuovo viadotto sarà compiuto nel prossimo mese di novembre sicché sarà possibile trasportare 15 tonn. di lignite al giorno delle prossime miniere, se le ferrovie Calabro-Lucane avranno i necessari aiuti per riparare

3 locomotive ad aderenza di circa 900 cav. e riceveranno il combustibile necessario, (la linea ha pendenze del 60 ‰).

Tutte le altre linee delle Calabro Lucane sono esercitate, ma con un piccolo numero di treni, per scarsità di materiale rotabile e combustibile.

IL DIRETTORE GENERALE



L'ASSISTENTE

L'IMPRESA

| N. d'ordine | N. Libretto | N. Pagina | INDICAZIONE DEI LAVORI Gestione, manutenzione e somministrazioni Gestione, manutenzione e somministrazioni Gestione, manutenzione e somministrazioni | Quantità | N. a fatture | Prezzo unitario | IMPORTO DEI LAVORI | |
|-------------|-------------|-----------|---|----------|--------------|-----------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Parziale | Totale |
| | | | <u>FONTE SUL CAVALLO S. ANTONINO</u> | | | | | |
| | | | <u>COMPUTO METRICO DELLE MURATURE</u> (esclusi i pezzi di fondazione) | | | | | |
| | | | <u>SPALLA LATO FERRARA</u> | | | | | |
| | | | 1,20 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,30 X 1,00 X | 0,43 | | | | |
| | | | 1,20 X 1,00 X | X | | | | |
| | | | 1,10 X 1,05 X | 1,90 | mc. | | | |
| | | | 2,20 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,60 X 1,50 X | 9,40 | | | | |
| | | | 1,50 X 0,50 X | X | | | | |
| | | | 1,40 X 0,50 X | | | | | |
| | | | 1,30 X 2,35 X | 4,50 | " | | | |
| | | | 2,20 X 1,50 X | | | | | |
| | | | 2,05 X 0,50 X | 7,87 | | | | |
| | | | 1,95 X 0,50 X | X | | | | |
| | | | 1,80 X 1,00 X | 0,80 | " | | | |
| | | | 0,50 X 0,30 X | 1,30 | | | | |
| | | | 2,20 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,60 X 1,50 X | 9,10 | | | | |
| | | | 1,50 X 0,50 X | X | | | | |
| | | | 1,40 X 0,50 X | | | | | |
| | | | 1,30 X 2,35 X | 4,70 | " | | | |
| | | | 1,90 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,30 X 1,00 X | 0,43 | | | | |
| | | | 1,20 X 1,00 X | | | | | |

6411

Gestore
 Ferrar (10/000)
 Comune di Ferrara
 Direzione Provinciale
 Somministrazioni
 e
 Manutenzione
 dei Lavori

SPALLA LATO FERRATA

| | | | | | |
|------|---|------|---|------|-------|
| 1,20 | X | 1,00 | X | | |
| 1,30 | X | 1,00 | X | 0,43 | |
| 1,20 | X | 1,00 | X | X | |
| 1,10 | X | 1,05 | X | 1,90 | 12 22 |
| 2,20 | X | 1,00 | X | | |
| 1,00 | X | 1,50 | X | 9,10 | |
| 1,50 | X | 0,50 | X | X | |
| 1,40 | X | 0,50 | X | | |
| 1,30 | X | 2,35 | X | 4,50 | 40 95 |
| 2,20 | X | 1,50 | X | | |
| 2,05 | X | 0,50 | X | 7,87 | |
| 1,95 | X | 0,50 | X | X | |
| 1,80 | X | 1,00 | X | 0,80 | 53 52 |
| 0,80 | + | 0,30 | X | 1,30 | |

| | | | | | |
|------|---|------|---|------|-------|
| 2 | | | | | |
| 2,20 | X | 1,00 | X | | |
| 1,00 | X | 1,50 | X | 9,10 | |
| 1,50 | X | 0,50 | X | X | |
| 1,40 | X | 0,50 | X | | |
| 1,30 | X | 2,35 | X | 4,70 | 42 77 |
| 1,90 | X | 1,00 | X | | |
| 1,30 | X | 1,00 | X | 0,43 | |
| 1,20 | X | 1,00 | X | X | |
| 1,10 | X | 1,05 | X | 1,90 | 12 22 |

Totale mc. 101 08

SPALLA LATO CODIGORO

a riportare 101 08

L'IMPRESA

6411

| N. d'ordine | N. Libretto | N. Pagina | INDICAZIONE DEI LAVORI e DELLE SOMMINISTRAZIONI | Quantità | N. di cartella | Prezzo unitario | IMPORTO DEI LAVORI | |
|-------------|-------------|-----------|---|-----------|----------------|-----------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Parziale | Totale |
| | | | riporto mc | 101 00 | | | | |
| | | | <u>COME QUERLA LATO FERRARA</u> mc | 101 00 | | | | |
| | | | Compress. mc | 323 30 | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | <u>PAPAPIPI LA MATTONI A CEMENTO</u> | | | | | |
| | | | (2 X 0,75 + 2 X 0,90) X | | | | | |
| | | | · X 0,30 X 1,00 = | 8 85 | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | Compl. mc | 332 21 | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | 335 - | | | | |
| | | | <u>MATERIALE OCCORRENTE</u> | | | | | |
| | | | <u>MATTONI COMUNI</u> | | | | | |
| | | | 335 X 300 = | 125.000 - | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | <u>MALTA DI CEMENTO</u> | | | | | |
| | | | 335 X | 85 - | | | | |
| | | | 4 | | | | | |
| | | | <u>CEMENTO</u> | | | | | |
| | | | 85 X 5 = | 425 - | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | <u>SABBIA</u> | | | | | |
| | | | 335 X | 85 - | | | | |
| | | | 4 | | | | | |

Stella

Gestione Governativa Ferrovie
 ...ora-Codigoro; Ostellato-Porto Garibaldi e Rimini-Novafeltria

PONTE S. ANTONINO

COMPUTO ANALITICO DELLA TRAVATA IN FERRO

| Riferimento a disegno | Descrizione degli elementi componenti la travata | Quantità | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/m | Lunghezza o superfici parziale ml. o mq. | Lunghezza o superfici totale ml. o mq. |
|---|--|------------------------------|----------------|----------------|-----------------|--|--|
| A | <u>Travi mestre portanti</u> | | | | | 118.120 | |
| | a) Angolari a lati uguali | 8 | 14.765 | 0.110 | 12 | | |
| | b) Lemiere per anima trave | 2 | 0.328 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 0.797 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 2.094 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 2.097 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 1.810 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 2.120 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 2.100 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 2.100 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 2.100 | 2.100 | 12 | | |
| | | 2 | 0.319 | 2.100 | 12 | 57.813 | |
| | c) Tavole superiori ed inferiori | 8 | 14.765 | 0.250 | 10 | | |
| | | 4 | 9.000 | 0.250 | 10 | | |
| | | 4 | 6.000 | 0.250 | 10 | | |
| | | 4 | 1.500 | 0.250 | 10 | | |
| | | 8 | 2.100 | 2.100 | 10 | 50.230 | |
| | d) Tavole di testata | | | | | | |
| | e) Angolari verticali a lati uguali | 72 | 2.100 | 0.100 | 12 | 151.200 | |
| | f) Tavole coprigiunto lemiera anima | 32 | 0.210 | 2.100 | 10 | 14.112 | |
| g) Imbottitura travi cantonali verticali esterni | 160 | 0.05 | 0.065 | 10 | 0.520 | | |
| h) Piastre d'attacco travi trasversali | 20 20 | 0.750 0.80 + + 0.25: 2 | 0.250 1.280 | 10 10 | 3.750 13.440 | 17. | |
| i) Angolare di unione piastra d'attacco con trave trasversale | 40 | 0.240 | 20.140 | 11 | 9.600 | | |
| l) Doppia piastra rinforzo anima composta centrale | 4 | 0.565 | 2.100 | 12 | 4.746 | | |
| m) Chiodi trave principale | 716 | 0.130 | | 22 | 353.340 | | |
| n) Imbottiture ai lati della piastra d'attacco | 32 | 0.163 | 0.145 | 10 | 0.755 | | |
| B | <u>Travi trasversali</u> | | | | | 152.640 | |
| | a) Angolari a lati uguali | 32 | 4.770 | 0.100 | 10 | | |
| | b) Lemiera anima trave | 8 | 4.470 | 0.700 | 10 | | |
| | c) Piastre rinforzo travi agli appoggi | 64 32 | 0.366 0.320 | 0.100 0.500 | 10 10 | | |
| | d) Piastre coprigiunto | | | | | | |
| | e) Imbottitura piastre coprigiunto | 32 | 0.320 | 0.500 | 10 | | |
| | f) Tavole travi trasversali | 18 | 4.470 | 0.220 | 10 | | |

rovie
di Novafeltria

PONTE S. ANTONINO

COMPUTO ANALITICO DELLA TRAVATA IN FERRO

| Elementi travata | Quantità | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/m | Lunghezza o superf. parziale ml. o mq. | Lunghezza o superf. totale ml. o mq. | Peso unit. Kg. | Peso tot. Qli. |
|----------------------------|----------|---------------------|-------------|--------------|--|--------------------------------------|----------------|----------------|
| Portanti | | | | | | | | |
| Colonne uguali | 8 | 14.765 | 0.110 | 12 | 116.120 | | 12.58 | 23.13 |
| Trave minima | 2 | 0.328 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 0.797 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 2.094 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 2.097 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 1.810 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 2.120 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 2.100 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 2.100 | 2.100 | 12 | | | | |
| | 2 | 0.319 | 2.100 | 12 | 57.813 | | 92.48 | 54.05 |
| Travi ed inferiori | 8 | 14.765 | 0.250 | 10 | | | | |
| | 4 | 9.000 | 0.250 | 10 | | | | |
| | 4 | 6.000 | 0.250 | 10 | | | | |
| | 4 | 1.500 | 0.250 | 10 | | | | |
| | 8 | 2.100 | 2.100 | 10 | 50.230 | | 77.90 | 39.15 |
| Travi laterali a lati | 72 | 2.100 | 0.100 | 12 | 151.200 | | 17.71 | 26.80 |
| Monte lamiera | 32 | 0.210 | 2.100 | 10 | 14.112 | | 77.90 | 11.00 |
| Travi cantoniere esterni | 160 | 0.05 | 0.065 | 10 | 0.520 | | 77.90 | 0.41 |
| Travi tra- | 30 | 0.750 | 0.250 | 10 | 3.750 | | | |
| | 20 | 0.80 + + 0.25: 2 | 1.280 | 10 | 13.440 | 17.190 | 77.90 | 13.40 |
| Unione piastra trave tra- | 40 | 0.240 | 20.140 | 11 | 9.600 | | 20.00 | 1.95 |
| Trave di rinforzo centrale | 4 | 0.565 | 2.100 | 12 | 4.746 | | 93.48 | 4.45 |
| Trave principale | 2718 | 0.130 | | 22 | 353.340 | | 3.00 | 10.60 |
| Travi laterali della trave | 32 | 0.163 | 0.145 | 10 | 0.755 | | 77.90 | 0.59 |
| Altri | | | | | | | | |
| Travi uguali | 32 | 4.770 | 0.100 | 10 | 152.640 | | 14.98 | 23.87 |
| Trave | 8 | 4.470 | 0.700 | 10 | | | | |
| Travi tra- | 64 | 0.366 | 0.100 | 10 | | | | |
| Travi di rinforzo | 32 | 0.320 | 0.500 | 10 | | | | |
| Travi copri- | 32 | 0.320 | 0.500 | 10 | | | | |
| Travi trasversali | 18 | 4.470 | 0.220 | 10 | | | | |

| | | | | | | | | |
|--|---|-------|--------|--------|---------|---------|---------|--|
| B | l) Angolare di unione piastra d'attacco con trave trasversale | 40 | 0.240 | 20.140 | II | 9.600 | | |
| | l) Doppia piastra rinforzo anima campata centrale | 4 | 0.565 | 2.100 | I2 | 4.746 | | |
| | m) Chiodi trave principale | 2718 | 0.130 | | 22 | 353.340 | | |
| | n) Imbottiture ai lati della piastra d'attacco | 32 | 0.163 | 0.145 | IO | 0.755 | | |
| | <u>Travi trasversali</u> | | | | | | 152.640 | |
| | a) Angolari a lati uguali | 32 | 4.770 | 0.100 | IO | | | |
| | b) Lamiera anima trave | 8 | 4.470 | 0.700 | IO | | | |
| | c) Piastre rinforzo travi agli appoggi | 64 | 0.366 | 0.100 | IO | | | |
| | d) Piastre copri giunto | 32 | 0.320 | 0.500 | IO | | | |
| | e) Imbottitura piastre copri giunto | 32 | 0.320 | 0.500 | IO | | | |
| f) Tavole travi trasversali | 18 | 4.470 | 0.220 | IO | | | | |
| g) Piastra d'appoggio trave trasversale sulla trave portante | 8 | 0.292 | 0.285 | IO | 54.974 | | | |
| h) Chiodi delle travi trasversali | 1968 | 0.130 | | 22 | 255.840 | | | |
| C | <u>Travetti longitudinali</u> | | | | | | | |
| | a) Angolari lati uguali | 4 | 28.000 | 0.100 | IO | 112.000 | | |
| | b) Lamiera anima | | 28.000 | 0.428 | IO | 11.982 | | |
| | c) Angolari lati uguali per attacco travi trasversali | 56 | 0.700 | 0.100 | IO | 39.20 | | |
| | d) Piastroni unione travi | 56 | 0.378 | 0.345 | IO | | | |
| | e) Imbottitura rinforzo unione travi | 56 | 0.378 | 0.145 | IO | | | |
| | f) Tavole delle travi longitudinali | 2 | 28.000 | 0.150 | IO | 16.660 | | |
| | g) Angolare a lati uguali | 56 | 0.145 | 0.100 | IO | 8.120 | | |
| | h) Piastra d'appoggio inferiore sotto trave | 28 | 0.255 | 0.255 | IO | 1.820 | | |
| | i) Chiodi per le travi longitudinali | 1372 | 0.130 | | 22 | 178.360 | | |
| D | <u>Controventi tra travi longitudinali</u> | | | | | | | |
| | a) Angolari controventi a lati uguali | 12 | 1.500 | 0.070 | IO | 18.000 | | |
| | b) Idem idem | 6 | 1.460 | 0.070 | IO | 8.760 | 76.7 | |
| | c) Piastre unione con le travi longitudinali | 6 | 0.180 | 0.335 | IO | | | |
| | d) Idem idem | 6 | 0.168 | 0.198 | IO | | | |
| | e) Idem idem | 12 | 0.192 | 0.192 | IO | 1.028 | | |
| | f) Angolare di unione piastre con anima trave | 24 | 0.192 | 0.075 | IO | 4.608 | | |
| | g) Chiodi per controventi travi longitudinali | 192 | 0.130 | | 22 | 24.96 | | |
| A riportare | | | | | | | | |

| | | | | | | | |
|------------------------------|------|--------|--------|----|---------|-------|--------|
| Unione piastra trave tra- | 40 | 0.240 | 20.140 | II | 9.600 | 20.00 | 1.95 |
| rinforzo centrale | 4 | 0.565 | 2.100 | IP | 4.746 | 93.48 | 4.45 |
| principale | 713 | 0.130 | | 23 | 353.340 | 3.00 | 10.60 |
| lami della acco | 32 | 0.163 | 0.145 | IO | 0.735 | 77.90 | 0.59 |
| li | | | | | | 14.98 | 2.87 |
| uguali | 31 | 4.770 | 0.100 | IO | 152.640 | | |
| trave | 8 | 4.470 | 0.700 | IO | | | |
| zo travi | 64 | 0.366 | 0.100 | IO | | | |
| giunto | 32 | 0.320 | 0.500 | IO | | | |
| piastre sopra- | 32 | 0.320 | 0.500 | IO | | | |
| trasversali | 18 | 4.470 | 0.220 | IO | | | |
| oggio trave alla trave | 8 | 0.292 | 0.285 | IO | 54.974 | 77.90 | 42.83 |
| travi trasver- | 1963 | 0.130 | | 23 | 255.840 | 3.000 | 7.68 |
| udinali | | | | | | 14.98 | 13.48 |
| uguali | 4 | 28.000 | 0.100 | IO | 112.000 | 77.90 | 9.34 |
| | | 20.000 | 0.428 | IO | 11.982 | | |
| uguali per attacco | 36 | 0.700 | 0.100 | IO | 39.20 | 14.98 | 5.88 |
| rsali | 36 | 0.378 | 0.345 | IO | | | |
| ione travi | | | | | | | |
| rinforzo unione | 56 | 0.378 | 0.145 | IO | | | |
| travi longi- | 2 | 28.000 | 0.150 | IO | 16.660 | 77.90 | 12.98 |
| ati uguali | 56 | 0.145 | 0.100 | IO | 8.120 | 14.98 | 1.22 |
| pongo inferiore | 28 | 0.255 | 0.255 | IO | 1.820 | 77.90 | 1.42 |
| le travi longitudi- | 1372 | 0.130 | | 2 | 178.360 | 3.000 | 5.35 |
| tra travi longitudi- | | | | | | | |
| ntroventi a lati | 12 | 1.500 | 0.070 | IO | 18.000 | | |
| | 6 | 1.460 | 0.070 | IO | 8.760 | 16.76 | 10.27 |
| na con 12 travi | 6 | 0.180 | 0.335 | IO | | | |
| li | 6 | 0.188 | 0.198 | IO | | 77.90 | 0.80 |
| | 12 | 0.192 | 0.192 | IO | 1.028 | | |
| 2 unione piastra trave | 24 | 0.192 | 0.075 | IO | 4.608 | 11.00 | 0.51 |
| controventi travi | | | | 23 | 24.96 | 3.00 | 0.75 |
| li | 192 | 0.130 | | | | | 313.49 |
| are | | | | | | | |

| Riferimento a disegno | Descrizione degli elementi componenti la travata | Quantità | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/n | Lunghezza o superf. parziale ml. o mq. | Lunghezza o superf. totale ml. o mq. |
|-----------------------|--|--|---------------|-------------|--------------|--|--------------------------------------|
| E | Riporto | | | | | | |
| | <u>Controventi alle travi trasversali</u> | | | | | | |
| | a) | Angolari controventi a lati uguali | 24 | 2.825 | 0.070 | 10 | 67.800 |
| | b) | Piastrelle di unione controventi | 36 | 0.150 | 0.080 | 10 | 4.320 |
| | c) | Angolari di unione controventi con piastre alle travi principali e trasversali | 48 | 0.136 | 0.100 | 10 | 6.528 |
| | d) | Pezzoletti quadrangolari in acciaio dei controventi | 3 | 0.635 | 0.635 | 10 | 1.248 |
| | e) | Piastre unione controventi alle travi portanti | 6 | 0.630 | 0.300 | 10 | 1.134 |
| | f) | Chiodi dei controventi | 192 | 0.130 | | 22 | 24.96 |
| | <u>Accessori</u> | | | | | | |
| | a) | Angolari lati uguali per fissaggio lamiera pavimento | 60 | 0.183 | 0.135 | 10 | 10.980 |
| b) | Angolari per contenimento traverse binario | 96 | 0.150 | 0.080 | 10 | 14.40 | |
| c) | Piastre per fissaggio traverse binario | 12 | 0.340 | 0.140 | 10 | 0.591 | |
| d) | Idem idem | 24 | 0.200 | 0.140 | 10 | 0.672 | |

N.B. In detto computo sono stati esclusi i pulvini, i piastroni d'appoggio e rulli relativi striate dei marciapiedi perchè si prevede di risuperarli dalle vecchie travate.

RIASSUNTO

| | | | | | | |
|-------------------------------|-----|---------|--------|--------|---------|------|
| Lamiera da m/n 12 di spessore | mq. | 62,559 | di Kg. | 93,480 | per mq. | 1.50 |
| " " " 10 " | " | 177,216 | " " | 77,900 | " " | 138 |
| Angolari a lati uguali: | | | | | | |
| da m/n 110 X 12 | ml. | 118,120 | " " | 19,580 | " ml. | " |
| " " 110 X 12 | " | 151,200 | " " | 17,710 | " " | " |
| " " 140 X 90 X 11 | " | 9,600 | " " | 20.000 | " " | " |
| " " 100 X 10 | " | 318.488 | " " | 14.980 | " " | 4 |
| " " 135 X 10 | " | 10.980 | " " | 23.400 | " " | " |
| " " 80 X 10 | " | 14.400 | " " | 11.780 | " " | " |
| " " 75 X 10 | " | 4.608 | " " | 11.000 | " " | " |

| Descrizione degli elementi della travata | Quantità | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/m | Lunghezza o superf. parziale ml. o mq. | Lunghezza o superf. totale ml. o mq. | Peso unit. Kg. | Peso tot. q.li. |
|---|----------|---------------|-------------|--------------|--|--------------------------------------|----------------|-----------------|
| | | | | | | 6077 | | 313.49 |
| ... alle travi trasversali | | | | | | | | |
| controventi a lati | 24 | 2.825 | 0.070 | 10 | 67.800 | | 10.27 | 6.97 |
| di unione | 36 | 0.150 | 0.080 | 10 | 4.320 | | 77.90 | 3.37 |
| di unione con piastre alle principali e trasversali | 48 | 0.136 | 0.100 | 10 | 6.528 | | 14.98 | 0.98 |
| di quadrati all'incrocio controventi | 3 | 0.635 | 0.635 | 10 | 1.248 | | | |
| di unione controventi | 6 | 0.630 | 0.300 | 10 | 1.134 | 2.382 | 77.90 | 1.85 |
| di travi portanti | 6 | 0.630 | 0.300 | 10 | 1.134 | 2.382 | 3.00 | 0.75 |
| di controventi | 192 | 0.130 | | 22 | 24.96 | | | |
| ... lati uguali per ... | 60 | 0.183 | 0.135 | 10 | 10.980 | | 23.40 | 2.57 |
| ... per contenimento ... | 96 | 0.150 | 0.080 | 10 | 14.40 | | 11.78 | 1.70 |
| ... per fissaggio trasversali | 12 | 0.340 | 0.140 | 10 | 0.591 | | | |
| ... di | 24 | 0.200 | 0.140 | 10 | 0.672 | 1.243 | 77.90 | 0.98 |
| | | | | | | | TOTALE | 332.66 |

computo sono stati esclusi i pulvini, i piastroni d'appoggio e rulli relativi, e le lamiere di marciapiedi perché si prevede di recuperarli dalle vecchie travate.

RIASSUNTO

| | | | | |
|----------------|-------------|---------------|---------------|-------------|
| 12 di spessore | mq. 62,559 | di Kg. 93,480 | per mq. 1,486 | q.li. 58,50 |
| 10 " | " 177,216 | " " 77,900 | " " 0,439 | " 138,12 |
| uguali: | | | | |
| 12 | ml. 118,120 | " " | 19,580 | " ml. 23,13 |
| 12 | " 151,200 | " " | 17,710 | " " 26,80 |
| 12 | " 9,600 | " " | 20,000 | " " 1,95 |
| 90 x 11 | " 318,480 | " " | 14,980 | " " 44,43 |
| 10 | " 10,980 | " " | 23,400 | " " 2,57 |
| 10 | " 14,400 | " " | 11,780 | " " 1,70 |
| 10 | " 4,608 | " " | 11,000 | " " 0,51 |
| 10 | " 14,400 | " " | 11,000 | " " 0,77 |

N.B. In detto computo sono stati esclusi i pulvini, i piastroni d'appoggio e rulli relativi, striate dei marciapiedi perchè si prevede di risuperarli dalle vecchie travate.

RIASSUNTO

| | mq. | di Kg. | per mq. | q1. | |
|--------------------------------|---------|--------|---------|---------------|-------------------|
| Lamiera da m/m 12 di spessore | 62,559 | 93,480 | | | 58,50 |
| " " " 10 " | 177,216 | 77,900 | | | 138,12 |
| <u>Angolari a lati uguali:</u> | | | | | |
| da m/m 110 X 12 | 118,120 | 19,580 | | | 3.13 |
| " " 110 X 12 | 151,200 | 17,710 | | | 26,80 |
| " " 140 X 90 X 11 | 9,600 | 20,000 | | | 1.95 |
| " " 100 X 10 | 318,488 | 14,980 | | | 44.43 |
| " " 135 X 10 | 10,980 | 23,400 | | | 2.57 |
| " " 80 X 10 | 14,400 | 11,780 | | | 1.70 |
| " " 75 X 10 | 4,608 | 11,000 | | | 0.51 |
| " " 70 X 10 | 94,560 | 10,270 | | | 9.72 |
| Chiodi da m/m 22 di spessore | 837,460 | 3,000 | | | 25.13 |
| | | | | <u>Totale</u> | <u>q1. 332.56</u> |

Handwritten signature

| N. d'ordine | N. Libretto | N. Pagina | INDICAZIONE DEI LAVORI DEI MINISTRI | Quantità | N. di tariffe | Prezzo unitario | IMPORTO DEI LAVORI | |
|-------------|-------------|-----------|--|----------|---------------|-----------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Parziale | Totale |
| | | | FONTE SUL FO. DI PRELARO | | | | | |
| | | | COMPUTO METRICOL DALLA SOMMATORIA | | | | | |
| | | | <u>SPALLA LATO ESTERNA</u> | | | | | |
| | | | 1,55 X 1,00 X 4,20 | | | | | |
| | | | 0,75 X 1,00 X X | | | | | |
| | | | 0,85 X 2,10 X 2,15 | 9 20 | | | | |
| | | | 2,10 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,40 X 2,00 X 0,12 | | | | | |
| | | | 1,30 X 1,00 X X | | | | | |
| | | | 1,20 X 1,00 X 2,15 | 17 45 | | | | |
| | | | 2,35 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,75 X 2,00 X 11,60 | | | | | |
| | | | 1,05 X 1,00 X X | | | | | |
| | | | 1,55 X 1,00 X 1,05 | 18 20 | | | | |
| | | | 1,45 X 1,40 X | | | | | |
| | | | 2,20 X 1,20 X | | | | | |
| | | | 2,05 X 1,00 X 9,19 | | | | | |
| | | | 1,95 X 1,00 X X | | | | | |
| | | | 1,80 X 1,00 X 6,85 | 62 95 | | | | |
| | | | 0,80 X 0,30 X 1,30 X | | | | | |
| | | | 2,35 X 1,00 X 11,60 | | | | | |
| | | | 1,75 X 2,00 X | | | | | |
| | | | 1,05 X 1,00 X X | | | | | |
| | | | 1,55 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,45 X 1,40 X | | | | | |
| | | | 1,55 X 1,00 X | | | | | |
| | | | 1,45 X 1,40 X 1,30 | 14 40 | | | | |

L'ASSISTENTE

L'IMPRESA

6408

Gestione Governativa
 Direzione Provinciale
 Ufficio Tecnico
 Via ...
 ...

SPALLA LINO FERRARA

| | | | |
|---------------|--------|------|--------|
| 1,55 X 1,00 X | 4,20 | | |
| 0,95 X 1,00 X | X | | |
| 0,05 X 2,10 X | 2,15 | = mc | 9 20 |
| 2,10 X 1,00 X | | | |
| 1,40 X 2,00 X | 0,12 | | |
| 1,30 X 1,00 X | X | | |
| 1,20 X 1,00 X | 2,15 | = " | 17 45 |
| 2,35 X 1,00 X | | | |
| 1,75 X 2,00 X | 11,00 | | |
| 1,05 X 1,00 X | X | | |
| 1,55 X 1,00 X | 1,05 | = " | 18 20 |
| 1,45 X 1,40 X | | | |
| 2,20 X 1,20 X | | | |
| 2,05 X 1,00 X | 9,19 | | |
| 1,95 X 1,00 X | X | | |
| 1,80 X 1,00 X | 0,05 | = " | 02 95 |
| 0,80 X 0,30 X | 1,30 X | | |
| 2 | | | |
| 2,35 X 1,00 X | 11,00 | | |
| 1,75 X 2,00 X | | | |
| 1,05 X 1,00 X | X | | |
| 1,55 X 1,00 X | | | |
| 1,45 X 1,40 X | 1,30 | = " | 14 40 |
| 2,10 X 1,00 X | 0,12 | | |
| 1,40 X 2,00 X | X | | |
| 1,30 X 1,00 X | | | |
| 1,20 X 1,00 X | 2,00 | = " | 16 24 |
| a riportare | | | |
| | | | 130 52 |

4408

L'IMPRESA

L'AS

| N° ordine | N° Libretto | N° Pagina | INDICAZIONE DEI LAVORI e DELLE SOMMINISTRAZIONI | Quantità | N° di fattis | Prezzo unitario | IMPORTO DEI LAVORI | |
|-----------|-------------|-----------|--|----------|--------------|-----------------|--------------------|--------|
| | | | | | | | Parziale | Totale |
| | | | <p>riporto</p> <p>1,55 X 1,00 X } 4,28</p> <p>0,95 X 1,00 X }</p> <p>0,85 X 2,10 X } 2,25 = mc.</p> <p>Totale " 148 15</p> <p><u>SEALTA LATO CODIGORO</u></p> <p>Come quello lato Ferrara " 148 15</p> <p>Comp. " 296 30</p> | | | | | |
| | | | <p><u>PARAPETTO IN MATTONI A CEMENTO</u></p> <p>(2 X 0,85 + 2 X 9,50) X</p> <p>X 0,30 X 1,00 =</p> <p>Comp. " 306 10</p> | | | | | |
| | | | <p><i>Edin cifra tonda mc. 310</i></p> <p><u>MATERIALE OCCORRENTE</u></p> <p><u>MATTONI COMUNI</u></p> <p>310 X 300 =</p> <p>115.000</p> | | | | | |
| | | | <p><u>MALTA DI CEMENTO</u></p> <p>310 X</p> <p>4 =</p> <p>120</p> <p><u>CEMENTO</u></p> <p>80 X 5. =</p> <p>400</p> | | | | | |
| | | | <p><u>SABBIA</u></p> <p>310 X</p> <p>4 =</p> <p>80</p> | | | | | |

SEALATA LATO CODIGORIO

" " 148 15
 " " mc. 296 30
 Comp. le

PARAPETTO IN MATTONE A CEMENTO

(2 X 0,85 + 2 X 9,50) X
 ' X 0,30 X 1,00 = 2 80
 te
 Comp. mc. 300 10

Edificio tonda mc. 310 -

MATERIALE OCCORRENTE

MATTONE COMUNI

310 X 300 =
 N° 115.000

MALTA DI CEMENTO

310 X = 80
 4

CEMENTO

80 X 5. = 400
 ql.

SABBIA

310 X = 80
 4 mc.

Gestione Governativa Ferrovie
 Ferrara-Codigoro ; Ostellato - Porto Canale di Rimini - Novafeltria

PONTE SUL PRIMARIO

COMPILAZIONE ANALITICA DELLA TRAVATA IN FERRO

2073

| Riferimento a disegno | Descrizione degli elementi componenti la travata | Quantità | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/m | Lunghezza o superf. parziale ml. o mq. | Lunghezza o superf. totale ml. o mq. | |
|-----------------------|---|--|---------------|-----------------|--------------|--|--------------------------------------|-------|
| A | <u>Travi maestre portanti</u> | | | | | | | |
| | a) angolari a lati uguali | 8 | 18,056 | 0,110 | I2 | 144,45 | | |
| | b) Lamiere anima trave | 2 | 0,312 | 2,050 | I2 | 0,624 | | |
| | | 2 | 1,352 | 2,050 | I2 | 2,704 | | |
| | | 2 | 2,293 | 2,050 | I2 | 4,586 | | |
| | | 2 | 2,295 | 2,050 | I2 | 4,590 | | |
| | | 2 | 2,297 | 2,050 | I2 | 4,594 | | |
| | | 2 | 2,292 | 2,050 | I2 | 4,484 | | |
| | | 2 | 2,310 | 2,050 | I2 | 4,620 | | |
| | | 4 | 2,295 | 2,050 | I2 | 9,180 | | |
| | | 2 | 0,315 | 2,050 | I2 | 0,630 | | |
| | | | | | | <u>36,008</u> | 73,8 | |
| | | c) Tavole superiori ed inferiori | 8 | 18,056 | 0,250 | IO | | |
| | | | 4 | 1,120 | 0,250 | IO | | |
| | | | 4 | 0,871 | 0,250 | IO | | |
| | | | 4 | 1,730 | 0,250 | IO | | 61,8 |
| | | d) Tavole di testata | 8 | 2,050 | 0,250 | IO | | 180,4 |
| | | e) Angolari a lati uguali vert. | 88 | 2,050 | 0,100 | I2 | | |
| | | f) Tavole coprighiunto anima lamiera | 44 | 0,210 | 2,050 | IO | | 18,9 |
| | | g) Imbottitura fra cantonali verticali | 220 | 0,050 | 0,065 | IO | | 0,7 |
| | h) Piastre per attacco travi trasversali | 22 | 0,750 | 0,250 | IO | 4,125 | | |
| | | 22 | 0,80 + | | IO | 14,784 | | |
| | | | + 0,250:2 | 1,280 | | <u>18,909</u> | | |
| | i) Angolare di unione piastre d'attacco e travi trasversali | 44 | 0,240 | 0,09x x 0,14 | II | 10,56 | | |
| | l) Doppie piastre rinforzo anima campata centrale | 4 | 0,565 | 2,050 | I2 | 4,683 | | |
| | m) Chiodi travi portanti | 4078 | 0,130 | | 22 | 530,44 | | |
| | n) Imbottitura ai lati della piastra d'attacco | 40 | 0,163 | 0,145 | IO | 0,944 | | |

Alternativa Ferrovie

Porto Cervo di e Rimini - Novafeltria

PONTE SUL PRIMARIO

COMPILAZIONE ANALITICA DELLA TRAVATA IN FERRO

L. 073

| Elementi travata | Quantità | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/m | Lunghezza o superf. parziale ml. o mq. | Lunghezza o superf. totale ml. o mq. | Peso unit. Kg. | Peso tot. ql. |
|--|----------|---------------|---------------|--------------|--|--------------------------------------|----------------|---------------|
| <u>portanti</u> | | | | | | | | |
| Travi uguali | 8 | 18,056 | 0,110 | I2 | 144,45 | | 19,58 | 28,30 |
| Trave | 2 | 0,312 | 2,050 | I2 | 0,624 | | | |
| | 1 | 1,352 | 2,050 | I2 | 2,704 | | | |
| | 2 | 2,293 | 2,050 | I2 | 4,586 | | | |
| | 2 | 2,295 | 2,050 | I2 | 4,590 | | | |
| | 2 | 2,297 | 2,050 | I2 | 4,594 | | | |
| | 2 | 2,292 | 2,050 | I2 | 4,484 | | | |
| | 2 | 2,310 | 2,050 | I2 | 4,620 | | | |
| | 4 | 2,295 | 2,050 | I2 | 9,180 | | | |
| | 2 | 0,315 | 2,050 | I2 | 0,630 | | | |
| | | | | | <u>36,008</u> | 73,816 | 93,48 | 69,00 |
| Travi superiori ed inferiori | 8 | 18,056 | 0,250 | I0 | | | | |
| | 4 | 1,120 | 0,250 | I0 | | | | |
| | 4 | 0,871 | 0,250 | I0 | | | | |
| | 4 | 1,730 | 0,250 | I0 | | | | |
| Testata | 8 | 2,050 | 0,250 | I0 | | 61,852 | 77,90 | 48,20 |
| Travi uguali vert. | 88 | 2,050 | 0,100 | I2 | | 180,40 | 17,71 | 31,95 |
| Travi giunte anima la= | 44 | 0,210 | 2,050 | I0 | | 18,942 | 77,90 | 14,80 |
| Travi cantonali | 220 | 0,050 | 0,065 | I0 | | 0,715 | 77,90 | 0,56 |
| Travi attacco | 22 | 0,750 | 0,250 | I0 | 4,125 | | | |
| | 22 | 0,80 + | | | 14,784 | | | |
| | | + 0,250:2 | 1,280 | I0 | <u>18,909</u> | | 77,90 | 14,75 |
| Travi unione piastre travi trasversali | 44 | 0,240 | 0,09x 0,14 | II | 10,56 | | 77,90 | 2,15 |
| Travi rinforzo anima centrale | 4 | 0,565 | 2,050 | I2 | 4,683 | | 93,48 | 4,34 |
| Travi portanti | 4078 | 0,130 | | 22 | 530,44 | | 3,00 | 16,00 |
| Travi ai lati della travata | 40 | 0,163 | 0,145 | I0 | 0,944 | | 77,90 | 0,74 |

| | | | | | | |
|-------------------------------|---|----------|------------------------------|----------------|----------|----------------------------------|
| g) | Imbottitura fra cantonali verticali | 220 | 0.050 | 0.065 | IO | 0.715 |
| h) | Piastre per attacco travi trasversali | 22 22 | 0.750 0.80 + + 0.250:2 | 0.250 1.280 | IO IO | 4.125 <u>14.784</u> 18.909 |
| i) | Angolare di unione piastre d'attacco e travi trasversali | 44 | 0.240 | 0.09x 0.11 | II | 10.56 |
| l) | Doppie piastre rinforzo anima campata centrale | 4 | 0.565 | 2.050 | I2 | 4.633 |
| m) | Chiodi travi portanti | 4078 | 0.130 | | 22 | 530.44 |
| n) | Imbottitura ai lati della piastra d'attacco | 40 | 0.163 | 0.145 | IO | 0.944 |
| <u>Travi trasversali</u> | | | | | | |
| a) | Angolari alle ali ai lati uguali | 44 | 4.770 | 0.100 | IO | 210.188 |
| b) | Lamiere anima trave | 11 | 4.770 | 0.70 | IO | |
| c) | piastre rinforzo trave agli appoggi | 88 | 0.366 | 0.100 | IO | |
| d) | Piastre coprigiunto | 44 | 0.320 | 0.500 | IO | |
| e) | Imbottitura piastra coprigiunto | 44 | 0.320 | 0.500 | IO | |
| f) | Tavole trave trasversale | 22 | 4.770 | 0.220 | IO | |
| g) | Piastra d'appoggio trave trasversale sulla trave portante | 10 | 0.292 | 0.285 | IO | 74.178 |
| h) | Chiodi delle travi trasversali | 2716 | 0.130 | | 22 | 358.780 |
| <u>Travetti longitudinali</u> | | | | | | |
| a) | Angolari a lati uguali | 4 | 34.000 | 0.10 | IO | 146.00 |
| b) | Lamiere per anime | | 34.000 | 0.428 | IO | 13.552 |
| c) | Angolari a lati uguali per attacco alle travi tras. | 64 | 0.700 | 0.100 | IO | 44.80 |
| d) | piastroni di unione travi | 64 | 0.378 | 0.245 | IO | |
| e) | spessori di rinforzo unione trav. | 64 | 0.378 | 0.145 | IO | |
| f) | Tavole della trave longitud. | 2 | 34.000 | 0.150 | IO | 19.640 |
| A riportare | | | | | | |

B

c

| Riferimento a disegno | Descrizione degli elementi componenti la travata | Quantità | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/m | Lunghezza o superf. parziale ml. o mq. | Lunghezza o superf. totale ml. o mq. | | |
|---|---|--|---------------|-------------|--------------|--|--------------------------------------|--|--|
| D) | Riporto | | | | | | 9.77 | | |
| | g) Angolari a lati uguali | 64 | 0.145 | 0.100 | 10 | 9.380 | | | |
| | h) Piastre d'appoggio inferiori sotto trave | 32 | 0.255 | 0.255 | 10 | 2.080 | | | |
| | i) Chiodi per travetti longitudinali | 1764 | 0.130 | | 22 | 229.32 | | | |
| | <u>Controventi per travi longitudinali</u> | | | | | | | | |
| | a) Angolari controventi a lati uguali | 14 | 1.500 | 0.070 | 10 | 21.00 | 31.22 | | |
| | b) Idem idem | 7 | 1.460 | 0.070 | 10 | 10.22 | | | |
| | c) Piastre unione dei controventi con le travi longitudinali | 7 | 0.180 | 0.335 | 10) | 12.00 | | | |
| | d) Idem idem | 7 | 0.188 | 0.198 | 10 (| | | | |
| | e) Idem idem | 14 | 0.192 | 0.192 | 10) | | | | |
| | f) Angolari di unione piastra dei controventi con anima trave | 28 | 0.192 | 0.075 | 10 | 5.376 | | | |
| | g) Chiodi per controventi travi longitudinali | 224 | 0.130 | | 22 | 29.12 | | | |
| | E | <u>Controventi fra travi trasversali</u> | | | | | | | |
| | | a) Angolari controventi a lati uguali | 32 | 2.825 | 0.070 | 10 | 90.400 | | |
| b) Piastrelle di unione controventi | | 48 | 0.150 | 0.080 | 10 | 5.760 | | | |
| c) Angolari di unione controventi con piastre alle travi principali e travi trasversali | | 64 | 0.136 | 0.100 | 10 | 8.704 | | | |
| d) Bazzoletti quadrati all'incrocio dei controventi | | 4 | 0.635 | 0.635 | 10 | 1.664 | | | |
| e) Piastre di unione controventi alle travi principali | | 8 | 0.300 | 0.630 | 10 | 1.512 | 3.17 | | |
| f) Chiodi per controventi travi trasversali | 256 | 0.130 | | 22 | 33.28 | | | | |

| Elementi avata | Quan- tita | Lunghezza ml. | Altezza mt. | Spessore m/m | Lunghezza o superf. parziale ml. o mq. | Lunghezza o superf. totale ml. o mq. | Peso unit. Kg. | Peso tot. ql. |
|--|---------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|---|---|----------------------|---------------------|
| | | | | | | 9077 | | 384.36 |
| ... uguali | 64 | 0.145 | 0.100 | 10 | 9.280 | | 14.98 | 1.39 |
| ... inie- ... ve | 32 | 0.255 | 0.255 | 10 | 8.080 | | 77.90 | 1.63 |
| ... lon- | 1764 | 0.130 | | 22 | 229.32 | | 3.00 | 6.88 |
| <u>per travi longitudinali</u> | | | | | | | | |
| ... a | 14 7 | 1.500 1.460 | 0.070 0.070 | 10 10 | 21.00 10.22 | 31.22 | 10.27 | 3.21 |
| ... dei con- ... le travi | 7 7 14 | 0.120 0.188 0.192 | 0.335 0.198 0.192 | 10) 10 (10) | 12.00 | | 77.90 | 0.94 |
| ... unione pia- ... troventi con | 28 | 0.192 | 0.075 | 10 | 5.376 | | 11.00 | 0.60 |
| ... controventi ... udinali | 224 | 0.130 | | 22 | 29.12 | | 3.00 | 0.88 |
| <u>tra travi trasversali</u> | | | | | | | | |
| ... a | 32 | 2.825 | 0.070 | 10 | 90.400 | | 10.27 | 9.29 |
| ... nione con- | 48 | 0.150 | 0.080 | 10 | 5.760 | | 77.90 | 4.50 |
| ... nione con- ... piastre al- ... ncipali e travi | 64 | 0.136 | 0.100 | 10 | 8.704 | | 14.98 | 1.31 |
| ... adriati all'in- ... ntroventi | 4 | 0.635 | 0.635 | 10 | 1.664 | | | |
| ... one contro- ... vi principali | 8 | 0.300 | 0.630 | 10 | 1.512 | 3.176 | 77.90 | 2.47 |
| ... ntroventi tra- ... i | 256 | 0.130 | | 22 | 33.28 | | 3.00 | 1.00 |

| | | | | | | | |
|---|---|------|-------|-------|----|--------|-------|
| | travi longitudinali | 24 | 0.150 | | 2 | 29.12 | |
| E | <u>Controventi fra travi trasversali</u> | | | | | | |
| | a) Angolari controventi a lati uguali | 32 | 2.825 | 0.070 | 10 | 90.400 | |
| | b) Piastre di unione controventi | 48 | 0.150 | 0.080 | 10 | 5.760 | |
| | c) Angolari di unione controventi con piastre alle travi principali e travi trasversali | 64 | 0.136 | 0.100 | 10 | 8.704 | |
| | d) Pazzoletti quadrati all'incrocio dei controventi | 4 | 0.635 | 0.635 | 10 | 1.664 | |
| | e) Piastre di unione controventi alle travi principali | 8 | 0.300 | 0.630 | 10 | 1.512 | 3.17 |
| | f) Chiodi per controventi travi trasversali | 2560 | 0.130 | | 22 | 33.28 | |
| F | <u>Accessori</u> | | | | | | |
| | a) Angolari a lati uguali per fissaggio lamiera pavimento | 66 | 0.183 | 0.135 | 10 | 12.078 | |
| | b) Angolari per contenimento traverse binario | 112 | 0.150 | 0.080 | 10 | 16.800 | |
| | c) Piastre per fissaggio traverse binario | 14 | 0.340 | 0.140 | 10 | 0.666 | |
| | d) Idem idem | 28 | 0.200 | 0.140 | 10 | 0.784 | 1.450 |

N.B. In detto computo sono stati esclusi i pulvini e piastre d'appoggio e rulli relativi, e le dei merciapiedi perché si prevede di recuperarli dalle vecchie travate.

RIASSUNTO

| | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----|---------|----|-----|--------|--------|-----|--------|
| Lamiera da m/m 12 di spessore | mq. | 78.449 | di | Kg. | 93.480 | al mq. | 01. | 73.34 |
| " " " 10 " " | " | 222.398 | " | " | 77.900 | " " | " | 174.15 |
| Angolari a lati uguali : | | | | | | | | |
| da m/m 110 X 12 | ml. | 144.450 | " | " | 19.580 | " ml. | " | 28.30 |
| " " 100 X 12 | " | 180.400 | " | " | 17.710 | " " | " | 31.95 |
| " " 140 X 90 X 11 | " | 10.560 | " | " | 20.000 | " " | " | 2.15 |
| " " 100 X 10 | " | 418.972 | " | " | 14.980 | " " | " | 61.29 |
| " " 135 X 10 | " | 12.078 | " | " | 23.400 | " " | " | 2.83 |
| " " 80 X 10 | " | 16.800 | " | " | 11.780 | " " | " | 1.98 |
| " " 75 X 10 | " | 5.376 | " | " | 11.000 | " " | " | 0.60 |
| " " 70 X 10 | " | 121.620 | " | " | 10.270 | " " | " | 12.50 |
| Chiodi da m/m 22 di spessore | " | 111.780 | " | " | 3.000 | " " | " | 35.31 |
| | | | | | | Totale | 01. | 424,40 |

Vign

PCB/10

TRANSPORTATION SUB-COMMISSIONER, AD
(RAIL DIVISION)
c/o Transportation (Rr) Bldg
C.E.P.

13 July 55

Encl. SAJ278
Ref. NO/57/4/2n A

SUBJECT : SPOLTO-FERRIA Railway.
TO : General Inspectorate R.R.D.

1. Reference yours 3 July file No. 792/1273.
2. The proposed arrangement for making connection at Spoleto with the IRR lines for energy to operate the Spoleto-Ferrina Railway is approved.
3. The apparatus to be used, must be housed in a suitable structure at Spoleto.
4. Arrangements for the amount of electricity required should be made between the IRR and Spoleto-Ferrina Railway.

W. Malton Major
201 Director

Copy to: Major Street - Bldg.
IRR -

4405

Tel: 489081 HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
ext: 513 APO 394
TRANSPORTATION SUB COMMISSION

FPR/1d

Ref: 233/58/28/Tn.2

16 July 1945

Subject : Rehabilitation of Secondary Line,
Porto S. Giorgio - Amandola.

To : Comm. Torquato di Cupis,
Director General, Inspectorate of Civil Motorisation
and Railways under Concession,
Ministry of Transport,
Rome.

(1) It is understood that the first portion of the
above line from Porto S. Giorgio to Fonte di Servigliano has
been operating since 3 March 1945.

(2) Will you kindly advise me when the whole section
of the line from Porto S. Giorgio to Amandola will be open
to traffic.

For the Director:

F. P. Richardson
-uncl-

F. P. RICHARDSON, Major,
Planning Staff,
Transportation Sub Commission.

4404

copies to: ✓ 1. Rail Division TN 4
2. Rail Division TN 4 (attn. Maj. A.H. Street D.S.O.)
3. Rail Division TN 4 (attn. Maj. A.C. Ping.)

OTL/eg

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

23 July 1945

Tele : 843238
Our ref: 50/44/Tn.4

TO : Planning Division,
Tn. Sub-Commission,

SUBJECT: Rehabilitation of Secondary Line,
Porto S. Giorgio - Anandola,

1. Reference is copy of your letter 233/58/28/Tn.2 of 16 July to Director of General Inspectors covering private railways.
2. Requests for information as to lines in service, and approximate dates of opening of lines not in service, should be addressed to this Division, whose responsibility it is to supply the information desired.

A. Lindberg, Lt. Col.
O.H. LINDBERG., Lt. Col.,
Chief,
Rail Division.

Copy to: Lt. Col. A.H. Street, Civil Engineers.
Major A.C. Ping, Operations Section. ✓

SUBJECT: Rehabilitation of Secondary Line,
Porto S. Giorgio - Anandola.

1. Reference is copy of your letter 233/58/26/In.2 of 16 July to Director of General Inspectorate covering private railways.
2. Requests for information as to lines in service, and approximate dates of opening of lines not in service, should be addressed to this Division, whose responsibility it is to supply the information desired.

C. R. Lindberg, Lt. Col.
 C.R. LINDBERG, Lt. Col.,
 Chief,
 Rail Division.

Copy to: Lt. Col. A.H. Street, Civil Engineers. ✓
 Major A.C. Ping, Operations Section.

4403



Ministero delle Comunicazioni

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

SERVIZIO V° = UFF. 23°

Prot. N.º 5340 *Allegato*

OGGETTO Ferrovie Calabro - Lucane.
Impianto di raccordo al porto di Crotone.

Proprietari del
Dir. Fer. N.º

Alla COMMISSIONE ALLEATA
Sottocommissione Trasporti
Div. Ferrovie-Incremento Trasp.

= ROMA =

Si fa riferimento alla lettera in data 20 aprile u.s.

A.C/Tn.35/C.E. di codesta Sottocommissione relativamente
all'impianto del raccordo ferroviario al porto di Crotone.

L'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile di Bari ha comunicato che i lavori hanno avuto inizio il 25 aprile u.s. e che attualmente è in corso lo scavo per l'incassamento del binario sulla banchina.

Di ulteriori notizie al riguardo verrà data tempestiva notizia a codesta On.le Sottocommissione.

IL MINISTRO

md.

4402

I.G.M.239
Roma 12 MAR 1945 19 A

AHS/cf

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

20th April 1945

Tel : 843239
Our ref:AG/Tn/35/C.E.

TO : Eng. Di Cupis
Ispettorato Generale
Motorizzazione Civile.

SUBJECT : Calabro-Lucene Railway.

1. Please instruct the Calabro Lucene Railway to lay the siding as per attached plan.
2. The siding is urgently required and work must start at once.
3. Please advise this Office immediately on completion
4. As this work is a military priority the cost must be borne by the Italian Government.

MERRITT H. TAYLOR
Director,
The Sub-Commission, A.C.

Subject : Proposed New Siding - Military Railway Service,
Giunto Quay, Crotone. C.M.F.
Tel; Firebox 30.
Outside Line 843475.
Ref; Tn.A.4/172.

To : Tn. Sub-Commission,
A.C. 17 April 1945.

Enclosed herewith is copy of plan shewing proposed siding for timber traffic at Crotone. This plan is the one referred to in last paragraph of Section (d), Calabro - Lucane part of report on Light Railways, Calabria, reference Tn.A.3(M)/98 dated 13 April 1945, copy of which has been sent you.

Will you please arrange to put this work in hand as soon as possible.

This work is of military importance in view of the urgency of building up timber stocks for future commitments.

M. Wright

(M. Wright) S/Capt.
for Brigadier.

Director, Military Railway Service.

4300

MINISTRY OF TRANSPORTS
GEN. INSP. MOTO
SEV. 2° UFF. 3°-N°4826

Roma, 27 April 1945

TO: Tr. S/Commission A.C.
Rail Division

SUBJECT: Calabro Lucane Rlys.

1. Reference is made to your letter 20 April ult.
2. We beg to inform you that the Operating Direction of Calabro Lucane Rlys has been duly instructed through our Compartmental Inspectorate of Catanzaro, to immediately start with the construction of the new siding at Crotone Port.
3. The same Compartmental Inspectorate has been instructed to supervise above works and to effect frequent surveys; they shall moreover advise this General Inspectorate when works are commended and send periodical progress reports.
4. We shall keep that S/Commission duly informed.

For the Minister
De Cupis

Rome, 27 June 1945

MINISTRY OF TRANSPORTS
ISPETTORATO GEN. DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Ref. Serv. V-Off. 3° N°7113 F.45.4

TO: Tn. Sub-Commission A.C.,
Rail Division
and Tn. Increment.

SUBJECT : Calabro-Lucane Railways
Junction installation at
Port of Crotona. =

R o m e

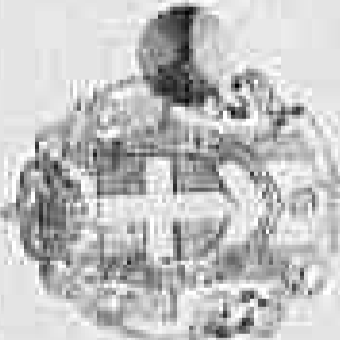
Following our letter dated May 12, 1945 n°3540 concerning work in force for Railway junction installation at Crotona Port, and according to informations received from Calabro-Lucane Railways Exercise Groups; following works have been completed:

Excavation for track cutting, spreading of little stones and formation of first coat of the ballast; unloading of metallic permanent way materials from I.S.R. cars in arrival from Gioiosa-jonica at Crotona, I.S.R. station, with transshipment unloading on the working place. Installation of switch blade along the trough line Bibio Porto Crotona-Porto; installations of 2/3 of the new track rails, after transportation of same from unloading place with distribution of sleepers and metallic permanent way materials.

The Minister.

4398

Roma 27 GIU 1945



Ministero delle Comunicazioni

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

AL COMMISSIONE ALLEATA
SOTTOCOMMISSIONE TRASPORTI
Div. Ferrovie e Incremento
Trasporti = R O M A =

Gen. SERV. V OFF. 3

Prot. N. 7113 Allegat.

F. 45.4

Proposta n. 1 del

Gen. Ser. N. 2

OGGETTO: Ferrovie Calabro-Lucane
Impianto di raccordo al porto di Crotona

Si fa seguito alla ministeriale in data 12 maggio c.a. n. 3540 re-
lativamente ai lavori in corso per l'impianto del raccordo ferroviario
al porto di Crotona.

Secondo comunicazione fornita dal Gruppo Esercizio delle ferrovie
Calabro-Lucane, sono stati completati i seguenti lavori:

Scavo per incassatura binario; spandimento del pietrisco e forma-
zione del I° strato della massicciata; scarico dai carri ferroviari
dello Stato dei materiali metallici d'armamento in arrivo alla sta-
zione Ferrovie Stato di Crotona da Gioiosa Ionica, con trasbordo a
scarico a piè d'opera; posa in opera del deviatore lungo il
binario di corsa della tratta Bivio Porto Crotona-Porto; posa in
opera di 2/3 delle rotaie del nuovo binario, previo trasporto dal
luogo del deposito alla posa del ferro con distribuzione delle tra-
verse e del materiale metallico d'armamento.

IL MINISTRO

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 785021

Decreto SERV. V

UFF. 3

7113

F. 45.4

Respostato del

Dir. Fer. N. 2

OGGETTO Ferrovie Calabro-Lucane
Impianto di raccordo al porto di Crotona

Si fa seguito alla ministeriale in data 12 maggio c.a. n. 3540 relativamente ai lavori in corso per l'impianto del raccordo ferroviario al porto di Crotona.

Secondo comunicazione fornita dal Gruppo Esercizio delle ferrovie Calabro-Lucane, sono stati completati i seguenti lavori:

Scavo per incassatura binario; spandimento del pietrisco e formazione del I° strato della massiciata; scarico dai carri ferroviari dello Stato dei materiali metallici d'armamento in arrivo alla stazione Ferrovie Stato di Crotona da Gioiosa Ionica, con trasbordo a scarico a piè d'opera; posa in opera del deviatore lungo il binario di corsa della tratta Bivio Porto Crotona-Porto; posa in opera di 2/3 delle rotaie del nuovo binario, previo trasporto dal luogo del deposito alla posa del ferro con distribuzione delle traverse e del materiale metallico d'armamento.

IL MINISTRO



1397

BMC

The booking office has been damaged, and lamps, and some furniture has been carried away. Partly of the buildings have been occupied by German troops.

The tracks and switches have not been damaged.

5. BUONCONVENTO STATION = Km. 27 + 068, 36

All the buildings and plants in the station have been blown up. The following buildings are destroyed:

- a. Dwelling house: A small part of the ground floor and 2 rooms of the first floor are
- b) The goods shed is completely destroyed.
- c) The car shop, workshop and foundry are completely destroyed.
- d) Locomotive shed, offices and shed have only the walls, which are partly destroyed. The roofs and the accessories have been destroyed, and the following plants:
- a) The reservoir in reinforced concrete (25 c.m.)
- b) The hydraulic column.
- c) Crane of 6 tons.
- d) Turn table, 5.50 m.
- e) A 40 tons

All the station tracks and switches (9) have been destroyed.

HALT AT PONTE D'ARBIA = Km 31 + 109, 55.

The dwelling house and the goods shed have been occupied by German troops who destroyed the furniture of the offices. The roof of the goods shed is damaged, and one shutter is destroyed and in unserviceable condition and the other one is damaged. All the windows and doors are without glass pane of glasses.

HALT AT LUIGNANO D'ARBIA = Km 37 + 049, 47.

The dwelling house and the goods shed have been occupied by German troops. The doors of the ground floor are damaged (dwelling house) and even the shutters. The roofs need to be repaired. The walls have been lightly damaged. On the first floor of the dwelling house, the frames are damaged. Many glasses are broken. The switches of the yard have been blown up.

8. MONTEPRONI D'ARBIA STATION = Km 39 + 621, 44.

The frames of the Offices and flats in the dwelling house have been damaged. Many glasses are broken. The roof is damaged. The roof of the goods shed is heavily damaged, and the roof (track side) has the armature smashed by explosions, which damaged the plants and the rolling stock. Two doors have been carried from the lavatory.

The line keeper's house at Km 39 + 509, 34 near the entrance switch in Antico side, has in several points the walls damaged. Explosions at the station have been destroyed.

2396

- a) Dwelling house: A small part of the ground floor and first floor are completely destroyed.
- b) The goods shed is completely destroyed.
- c) The car shop, workshop and foundry are completely destroyed.
- d) Locomotive shed, offices and shed have only the walls, which are partly destroyed. The roofs and the accessories have been destroyed, and the following plants:
 - a) The reservoir in reinforced concrete (25 c.m.)
 - b) The hydraulic column.
 - c) Crane of 6 tons.
 - d) Turn table, 5.50 m.
 - e) A 40 tons

All the station tracks and switches (9) have been destroyed.

VALE AT PONTE D'ARBIA = Km 31 + 109, 55.
 The dwelling house and the goods shed have been occupied by German troops who destroyed the furniture of the offices. The roof of the goods shed is damaged, and one shutter is destroyed and in unserviceable condition and the other one is damaged. All the windows and doors are without glass pane of glasses.

HALT AT LUGIGNANO D'ARBIA = Km 37 + 049, 47.
 The dwelling house and the goods shed have been occupied by German troops. The doors of the ground floor are damaged (dwelling house) and even the shutters. The roofs need to be repaired. The walls have been lightly damaged. On the first floor of the dwelling house, the frames are damaged. Many glasses are broken. The switches of the yard have been blown up.

8. MONTEPONI D'ARBIA STATION = Km 39 + 621, 44.
 The frames of the Offices and flats in the dwelling house have been damaged. Many glasses are broken. The roof is damaged.
 The roof of the goods shed is heavily damaged, and the roof (track side) has the armature smashed by explosions, which damaged the plants and the rolling stock. Two doors have been carried away from the lavatory. **4396**
 The line keeper's house at Km 39 + 509, 34 near the entrance switch M. Antico side, has, in several points, the walls damaged. Explosions destroyed the switch.

All the switches at the station have been destroyed.

9. ISOLA TRESSA HALT = Km 43 + 616, 30.
 The dwelling house and the goods shed have their walls and roofs damaged. Many frames need to be repaired. The buildings have been occupied by troops. The switches and tracks are completely destroyed.

10. STATION OF SIENA (Madonna Rossa) = Km 54 + 323, 87.
 The frames of the dwelling house have been heavily damaged. All the glasses are broken. The frames are partly destroyed and partly damaged. The roof of the locomotive shed is very much destroyed. The switches and tracks have not been damaged.

4

LINE KEEPER'S HOUSES There are 33 line keeper's houses:

- A. 6 are heavily damaged.
 1. Km 0 + 649,92 - near the Monte Antico station. Bombardments ~~xxxxx~~ damaged the walls, the roof, and some of the frames are destroyed. All the ~~xxxxx~~ are broken.
 2. Km 10,48 + 88I. Salceta station, ~~xxxx~~ See what is written in " Stations and Halts " .
 3. Km 18 + 177,25 -Murlo station - see what is written under c.s.
 4. Km 28 + 296, I7 - Bombardments and explosions damaged the walls. Even the roof in in some parts damaged. Frames are partly destroyed. The ~~xxxx~~ inner walls must be demolished and reconstructed.
 5. Km 42 + 926,02 - The walls, roofings are damaged. Many windows and frames too.
 6. Km 50 + 215,56 - Near the Osteriaccia tunnel, which was destroyed by mines. The roof of the line keeper's house is destroyed. The ~~xxx~~ other walls are damaged, frames are partly destroyed, and the windows broken.

B. 19 line keeper's houses are less damaged.

The followings line keeper's houses have their roofs and walls damaged. Partly of the frames are destroyed and damaged.

- | | | | |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| I) Km 1 + 748 | 2) Km 15+714 | 3) Km 19+787 | 4) Km 21+080 |
| 5) Km 21 +729 | 6) Km 24+899 | 7) Km 26+439 | 8) Km 27+295 |
| 9) Km 31+030 | 70) Km 32+660 | II) Km 34+455 | I2) Km 36+342 |
| I3) Km 38+411 | I4) Km 38+599 | I5) Km 41+338 | I6) Km 42+926 |
| I7) Km 44+637 | I8) Km 46+735 | I9) Km 49+368 | |

C. 8 are not damaged

- | | | | |
|--------------|--------------|--------------|---------------|
| I) Km 3+358 | 2) Km 5+217 | 3) Km 6+848 | 4) Km 8 + IIO |
| 5) Km I2+628 | 6) Km 13+797 | 7) Km 23+029 | 8) Km 29+704 |

| | |
|-------------------------------------|------|
| Line keepers houses heavily damaged | N° 6 |
| " " less | " 19 |
| " " not damaged | " 8 |
| Total | " 33 |

Rolling stock

Engines + Class 85I I.S.R.
 Two engines (85I03 and 85I04) which were located in the engine depot at Buonconvento, had their slide valves broken, because explosives were placed in the engines). After that, they were carried on the the trusses of the Ombrone bridge, at Km 27 +647, which was blown up. For the time being the engines are still on the truss, which fell into the river bed.
 An engine (85I.0I) is being repaired, and is at the workshop of Buonconvento. The slide valves and the ~~xxxxxx~~ block cylinders

frames too.
 6. Km 50 + 215,56 - Near the Osteriaccia tunnel, which was destroyed by mines. The roof of the line keeper's house is destroyed. The ~~xxx~~ other walls are damaged, frames are partly destroyed, and the windows broken.

B. 19 line keeper's houses are less damaged.

The followings line keeper's houses have their roofs and walls damaged. Partly of the frames are destroyed and damaged.

- | | | | |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| I) Km1 + 748 | 2) Km 15+714 | 3) Km 19+787 | 4) Km 21+080 |
| 5) Km21 +729 | 6) Km 24+899 | 7) Km 26+439 | 8) Km 27+295 |
| 9) Km 31+030 | 10) Km 32+660 | 11) Km 34+455 | 12) Km 36+342 |
| 13) Km 38+411 | 14) Km 38+599 | 15) Km41+338 | 16) Km 42+926 |
| 17) Km 44+637 | 18) Km 46+735 | 19) Km 49+368 | |

C. 8 are not damaged

- | | | | |
|-------------|--------------|-------------|---------------|
| I) Km 3+358 | 2) Km 5+217 | 3) Km 6+848 | 4) Km 8 + 110 |
| 5) Km12+628 | 6) Km 13+797 | 7) Km23+029 | 8) Km 29+704 |

Line keepers houses heavily damaged N° 6
 " " less " 19
 " " not damaged " 8

Total " 33

Rolling stock

Engines + Class 85I I.S.R.
 Two engines (85I03 and 85I04) which were located in the engine depot at Buonconvento, had their slide valves broken, because explosives were placed in the engines). After that, they were carried on the trusses of the Ombrone bridge, at Km 27 +647, which was blown up. For the time being the engines are still on the truss, which fell into the river bed.

An engine (85I.01) is being repaired, and is at the workshop of Buonconvento. The slide valves and the ~~xxxxxxxxx~~ block cylinders were damaged by explosions.
 Another engine (85I02) has been sheltered, together with the last train that arrived from Siena, in the Osteriaccia tunnel, in order to be able to protect the material from bombings. That tunnel has been mined, and blown up with the train. ~~initially~~ The engine is actually under the tunnel.

./.

Coaches

There are 6 third class cars and 4 first and second class cars. Only one third class car (N 56) is in the Salceta station, and has not been damaged by the Germans. It has been machine gunned by the Allied, and the carrozzeria needs to be repaired.

The axles the axles boxes and the Many axles have a broken wheel, a broken axle box and so on. Two springs of the car are broken too.

The four cars (first and second class) have been destroyed by the same system. The velvet of the cushions have been taken away. The divans, have been cut and trown outside.

Three of these cars ar in the Monteroni station (21-22 and 23) the 24 is in the Buonconvento station.

Luggage vans.

The three luggage vans, have been treaten in the same manner.

Trucks.

1. Platform trucks. -P -. There are 10.

The following trucks have not been damaged:

No 101 - in the Salceta station.

No 104-105-106-107-108 in the siding at Pianacci, Km 8+091.

The other 4 trucks have the axles, wheels, axle boxes damaged by explosio

2. High sided trucks cars. - L - No 12.

Only 4 cars - 202 - 203 - 210 -211- are in the siding of the " Miniere

Lignitifere di Murlo", near the Murlo station are not damaged, and one

car - 212 -is in the Salceta station. Three are damaged, and are at the

Ponte d'Arbia halt.

The other seven are damaged in the Buonconvento station.

3. Box cars - F - No 12.

Two cars ~~are~~ have been saved and are in the Siena station-Madonnina Ross (309 - 311).

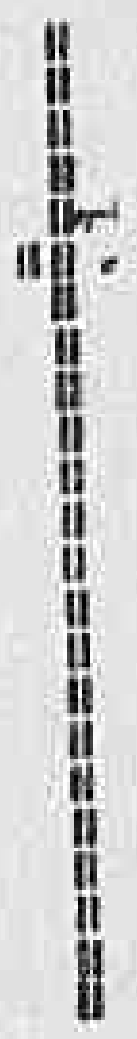
Two of them are more or less damaged, and are in the Monteroni station

(302-310) Three are damaged too, and are at the Ponte d'Arbia halt. (301-303- 305).

The other 3 are heavily damaged, and are located in the Buonconvento station.

| | | | | |
|---------------------|-------------|---|---------|----|
| 1. 3rd Class car | not damaged | 1 | Damaged | 5 |
| 2. " I + 2 cl. cars | " | 1 | " | 4 |
| 3. Luggage vans | " | 3 | " | 3 |
| 4. Platform trucks | " | 6 | " | 4 |
| 5) High sided cars | " | 5 | " | 7 |
| 6) Box cars | " | 2 | " | 10 |

4395



system. The velvet of the cushions have been torn out and trown outside. Three of these cars ar in the Monteroni station (21-22 and 234 the 24 is in the Buonconvento station.

Luggage vans.
The three luggage vans, have been treaten in the same manner.

Trucks.
I. Platform trucks. -P -. There are 10.
The following trucks have not been damaged:
N° IOI - in the Salceta station.
N° IO4-IO5-IO6-IO7-IO8 in the siding at Pianacci, Km 8+09I.
The other 4 trucks have the axles, wheels, axle boxes damaged by explosio
2. High sided trucks cars. - I - N° I2.
Only 4 cars - 202 - 203 - 210 -211- are in the siding of the " Miniere Lignitifere di Murlo", near the Murlo station are not damaged, and one car - 212 -is in the Salceta station. Three are damaged, and are at the

Ponte d'Arbia halt.
The other seven are damaged in the Buonconvento station.

3. Box cars - F - N° I2.
Two cars ~~are~~ have been saved and are in the Siena station-Madommina Ross (309 - 311).
Two of them are more or less damaged, and are in the Monteroni station (302-310) Three are damaged too, and are at the Ponte d'Arbia halt. (301-303- 306).
The other 3 are heavily damaged, and are located in the Buonconvento station.

| | | | | |
|---------------------|-------------|---|---------|----|
| 1. 3rd Class car | not damaged | I | Damaged | 5 |
| 2. " I + 2 cl. cars | " | I | " | 4 |
| 3. Luggage vans | " | = | " | 3 |
| 4. Platform trucks | " | 6 | " | 4 |
| 5) High sided cars | " | 5 | " | 7 |
| 6) Box cars | " | 2 | " | 10 |

4395



S/G THE DIRECTOR
ENG. ARNOLDO PAOLOCCI

RAILWAY SIENA - BUONCONVENTO - MONTE ANTICO

CONDITIONS OF THE TRACKS ON THE 20 JULY 1944.

From the entrance switch in the station Monte Antico as far as Km I + 230, some trusses of bridges have been damaged by bombardments and explosions of mines.

From Km I + 230 till Km I + 230, explosions caused nearly the destruction of the permanent way. Two arches of the Ombrone bridge (Km I + 361) collapsed.

From Km I + 420 till Km I + 530 the track has not been damaged, only 24 m, near the bridge on the Torr. Bagnolo, Km 5 + 833, the arches were blown up.

Between Km I + 530 and I + 650 the permanent way is nearly destroyed, because several mines exploded in the bridge Ombrone, causing the destruction of an arch and other constructions.

From Km I + 650 till Km I + 440 and from Km I + 470 till Km I + 020 two lengths of tracks are in good conditions. 30 m of the permanent way are unserviceable, because the bridge on the Fosse a Nave Km I + 450 was blown up.

Mines were set up after Km I + 030, and the bridge on the Torrente Grevole, Km I + 083 collapsed. The track is in unserviceable condition till Km I + 130 (entrance of the Station Murlo.) As far as Km 24 + 300 the permanent way had not been damaged.

From Km 24 + 300 till 24 + 380, near the iron bridge on the Ombrone - Km 24 + 336 - the track has been partly destroyed and is partly ⁱⁿ unserviceable condition, because the bridge was blown up. The permanent way of a small stretch of line - between Km 24 + 380 and 24 + 980 is in order. After that, the line ^{is} ⁱⁿ unserviceable conditions, (Km 24 + 980 - 25 + 020, because mines were set in the bridge on Fosso Tavoleto, Km 25 + 002.

From Km 25 + 020 as far as the station of Buonconvento (Km 26 + 900

4394

From Km I + 420 till Km I5 + 530 the track has not been damaged, only 24 m , near the bridge on the Torr. Bagno, Km 5 + 833, the arches were blown up .

Between Km I5 + 530 and I5 + 650 the permanent way is nearly destroyed, because several mines exploded in the bridge Ombrone, causing the destruction of an arch and other constructions.

From Km I5 + 650 till Km I6 + 440 and from Km I6 + 470 till Km I8 + 020 two lengths of tracks are in good conditions. 30 m of the the permanent way are unserviceable, because the bridge on the Fosse a Nave Km I6 + 450 was blown up.

Mines were set up after Km I8 + 030, and the bridge on the Torrente Crevole, Km I8 + 083 collapsed. The track is in unserviceable condition till Km I8 + I30 (entrance of the Station Murlo.) As-far as Km 24 + 300 The permanent way had not been damaged.

From Km 24 + 300 till 24 + 380, near the iron bridge on the Ombrone - Km 24 + 336 - the track has been partly destroyed and is partly unserviceable condition, because the bridge was blown up. The permanent way of a small stretch of line - between Km 24 + 380 and 24 + 930 is in order.

After that, the line ^{91/40 m} ~~I8/18~~ is unserviceable conditions, (Km 24 + 980 - 25 + 020, because mines were set in the bridge on Tosso Tavoleto , Km 25 + 002.

From Km 25 + 020 as far as the station of Buonconvento (Km 26 + 900 ^{439 1/2} there are not many damages.

From Km 27 till Km 289 + 375 the permanent way has been practically destroyed.

375 m between Km ~~28~~ 29 + 375 and 29 + 750 are not damaged.

Between Km 29 + 750 and 30 + 790 the permanent way had been mined and destroyed.

./.

From Km 30 + 790 till Km 31 + 140 the rails have been carried away, and were used to repair temporary the bridge on the Arbia, the Cassia way, which have been heavily damaged.

From Km 31 + 140 till Km 36 + 440, the line is in good condition, except a stretch of line (48 m - Km 32 + 382 - 32 + 430), on the iron bridge Torr. Sorra, Km 32 + 410, which had been blown up. From Km 36 + 440 till Km 36 + 740 the track is ~~xxxx~~ nearly in the Quinciano tunnel (which had been mined , and is not yet accessible, and certainly damaged.

From Km 36 + 740 till Km 36 + 820 the rails have been smashed with explosions, and damaged by material that fell from the ~~portal~~. The line is damaged (at intervals) from Km 36 + 820 till 39 + 500. The rails have been smashed by explosions from Km 39 + 500 till 42 + 520.

A stretch of line after Km 42 + 520 till 42 + 670 is not damaged. From Km 42 + 670 till 43 + 040 the track had been carried away by the Germans, for the temporary reconstruction of the bridge of the Cassia way on Torr. Tressa, demolished by bombardments.

The rails are smashed by explosions from Km 43 + 040 till Km 46 + 695, except ~~for~~ 3 trusses of bridges before the line keeper's house at Km 44 + 640.

~~From~~ The line is in order from Km 46 + 695 till 46 + 830. A stretch of line of 36 m till Km 46 + 866, has the track and the bridge on the Torrente Rilvogo blown up.

The line is in order from Km 46+866 till 48 + 200. From Km 48 + 200 till 48 + 240, Allied bombardments destroyed the permanent way, and the cross over on the State Railway Siena - Asciano at Km 48 + 226 fell.

There are no damages from Km 48 + 240 till 49 + 470.

From Km 49 + 470 till 49 + 510 , the track and the underpass of the St. Aretina way (Km 49 + 488) ~~was~~ blown up.

4393

Quinciano tunnel (which had been mined , and is not yet accessible, and certainly damaged.

From Km 36 + 740 till Km 36 + 820 the rails have been smashed with explosions, and damaged by material that fell from the portal. The line is damaged (at intervals) from Km 36 + 820 till 39 + 500. The rails have been smashed by explosions from Km 39 + 500 till 42 + 520.

A stretch of line after Km 42 + 520 till 42 + 670 is not damaged. From Km 42 + 670 till 43 + 040 the track had been carried away by the Germans, for the temporary reconstruction of the bridge of the Cassia way on Torr. Tressa, demolished by bombardments.

The rails are smashed by explosions from Km 43 + 040 till Km 46 + 695, exception of 3 trusses of bridges before the line keeper's house at Km 44 + 640.

~~XXXX~~ The line is in order from Km 46 + 695 till 46 + 830. A stretch of line of 36 m till Km 46 + 866, has the track and the bridge on the Torrente Rilnogo blown up.

The line is in order from Km 46+866 till 48 + 200. From Km 48 + 200 till 48 + 240, Allied bombardments destroyed the permanent way, and the cross over on the State Railway Siena - Asciano at Km 48 + 226 fell.

4393

There are no damages from Km 48 + 240 till 49 + 470. From Km 49 + 470 till 49 + 510 , the track and the underpass of the ST. Aretina way (Km 49 + 488) ~~was~~ were blown up.

From Km 48 + 510 till Km 49 + 950 the permanent way in order.

./.

The line is covered with earth from Km 50 + 220 till 50 + 350, because the tunnel Osteriaccia - Km 50 +242 - 50 + 302 - has been mined and blown up by the Germans.

The permanent way is in order from Km 50 + 350 till 51 + 150.

The demolitions, (between Km 51 + 145 and 51 + 180) of the little bridge at Km 51 + 158 , caused the destruction of the track. No damages from Km 51 + 180 till 52 + 970.

The line and the underpass from Km 52 + 970 till 53 + 005 ~~was~~ were blown up (Busceto way - Km 52 + 989).

At the end of the railway Km 54+396, in the station Siena-Madonnina Rossa, the permanent way is in order, exception near the overpass Km 53 + 437, which collapsed on the main track.

s/s THE DIRECTOR
 Eng. Arnaldo Paolucci

4392

TRANSPORTATION SUBCOMMISSION A.C.C.
ENGINEERING DIVISION NORTH.

TO DIRECTOR
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEADQUARTERS.

SUBJECT: Private Railways -
Siema - Buonconvento-Monte Antico.

1. In reply to your letter ACC TN/57/10/5 of August 10th.
2. I herewith attach particulars of the above railway and also a report on the damage suffered due to the hostilities.
3. Unless the Regional Commission has very strong grounds for the rehabilitation of the railway it is not considered that any work should be done at present, for the following reasons:
 1. Scarcity of materials
 2. Railway is of purely local interest
 3. Coal burning railway and scarcity of coal
 4. Lack of rolling stock and heavy repairs required to put road in order.

A. H. STREET Major
A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
Civil Engineer
Northern Division

1687

PARTICULARS OF PRIVATE RAILWAY
SIENA BUONCONVENTO - MONTE ANTICO

OWNER COMPANY
Societa Italiana Imprese Ferroviarie e Lavori Pubblici.

Address: - Via Malevolti 12 - Siena

Route Siena & Buonconvento - Monte Antico

Length of line: 54 kilometres

Gauge: 1.445 metres (Standard Gauge)

Traction: Steam

Rolling Stock:

| | |
|------------------|----|
| Locomotives | 5 |
| Coaches I and II | 5 |
| Coaches III | 3 |
| Baggage vans | 3 |
| Wagons open | 25 |
| Box type | 12 |

Coal consumption: monthly 87 tons

Monthly receipts for 1940:

| | |
|---------------------|---------------|
| Passenger | 19.455 |
| Goods | 64.505 |
| Total Lire | <u>83.960</u> |
| Monthly expenditure | Lire 171.908 |

Working % 205

Goods carried monthly 3.695 tons
Passengers carried monthly 5.192

REPORT DAMAGE TO PRIVATE RAILROAD
SIENA - MONTE ANTICO

Length of line:

| | |
|------------------|-----------------|
| Slightly damaged | 5 + 355 |
| Destroyed | 11 + 492 |
| Undamaged | 36 + 394 |
| Removed | + 720 |
| | <u>53 + 961</u> |

Bridges:

1. Bridge over Ombrone at Monte Antico km 1 + 361
Three arches of 31.60 metres
Two arches at Monte Antico end destroyed
2. Bridge over Torrente Bagnolo km 5+833
Two concrete arches span 6 metres
Central pier and two arches destroyed
3. Bridge over Ombrone 15+591
Two concrete arches span 31.60 metres
One arch at Monte Antico end destroyed and the top part of abutment at Siena end.
4. Bridge over Fosso s' Nave km 16+450
Arch bridge of 600 metre span
Arch destroyed Abutments damaged
5. Bridge over Torrente Crevole km 18+082
Four armoured concrete spans of 7.50 metres each
Bridge totally collapsed
6. Bridge over Ombrone km 24+332
Metal span of 30 metres
Span fallen into river and abutment damaged
7. Bridge over Fosso Tavolote km 25+001
Concrete arch 7.60 metres span
Arch destroyed and abutments damaged
8. Bridge over Ombrone km 27+646
Metal span 22.00 metres
Span in river abutments damaged
9. Bridge over Torrente Arbia km 28+479
Metal span 26.00 metres
Span in river and abutments damaged

1083

Bridges:

- I. Bridge over Ombrone at Monte Antico km I + 361
Three arches of 31.60 metres
Two arches at Monte Antico end destroyed
2. Bridge over Torrente Bagnolo km 5+833
Two concrete arches span 6 metres
Central pier and two arches destroyed
3. Bridge over Ombrone 15+591
Two concrete arches span 31.60 metres
One arch at Monte Antico end destroyed and the top part of abutment at Siena end.
4. Bridge over Fosso s' Nave km 16+450
Arch bridge of 600 metre span
Arch destroyed Abutments damaged
5. Bridge over Torrente Crevole km 18+082
Four armoured concrete spans of 7.50 metres each
Bridge totally collapsed
6. Bridge over Ombrone km 24+325
Metal span of 30 metres
Span fallen into river and abutment damaged
7. Bridge over Fosso Favolete km 25+001
Concrete arch 7.60 metres span
Arch destroyed and abutments damaged
8. Bridge over Ombrone km 27+646
Metal span 22.00 metres
Span in river abutments damaged
9. Bridge over Torrente Arbia km 28+479
Metal span 26.00 metres
Span in river and abutments damaged
10. Bridge over Torrente Sovia km 32+410
Metal span 12.15 metres
Span in river abutments damaged
- II. Bridge over Torrente Riluogo km 46+843
Shew concrete arch span 7.00 metres
Arch destroyed abutment and wing walls damaged

1983

...//...

- 12. Viaduct over railway to Siena km 48+226
3 concrete arches two of 4.00 and one of 6 metres span
Totally destroyed except Siena abutment
- 13. Bridge over State Highway km 49+487
Concrete arch 7.00 span
Arch destroyed and abutments and wing walls damaged
- 14. Bridge over Highway and Fosso Borricino km 49+962
One concrete arch over highway of 4.00 span and one concrete arch over Fosso of 2.50 metres span
Arch abutments almost completely destroyed, wing walls damaged.
- 15. Bridge over Fosso di Fango Nero km 51+158
Concrete arch 6.00 metres span -
Totally destroyed
- 16. Bridge over Bueseto Highway km 52+989
Two arches 3.50 span
Arches destroyed abutments damaged
- 17. Viaduct over State Railway km 53+500
Concrete arch 8.00 span
Arch destroyed abutments badly damaged

TUNNELS

- 1. Tini tunnel km 13+515 to 13+669
Length 154 metres
Entrance at Monte Antico and damaged by aerial bombardment
Entrance rooflining damaged for a distance of 10 metres
- 2. Quinciano Tunnel km 36+430 to 36+703
Length 273 metres
Mined for its whole length
The entrance and lining badly damaged for 8.50 metres. Walls and earth overlay collapsed for further 10.00 metres
The damage to the central part could not be ascertained due to unexploded mines.

4388

- 3. Gateriaccia Tunnel km 50+242 to 50+302
Length 60.00
Totally destroyed.

STATIONS AND HALTS.

- 1. Piandelle Vigore Halt km 5+494
Station buildings slightly damaged
Tracks and switches intact.

Arch abutments almost completely destroyed, wing walls damaged.

- 15. Bridge over Fosso di Fargo Nero km 51+158
Concrete arch 6.00 metres span -
Totally destroyed
- 16. Bridge over Busseto Highway km 52+989
Two arches 3.50 span
Arches destroyed abutments damaged
- 17. Viaduct over State Railway km 53+580
Concrete arch 8.00 span
Arch destroyed abutments badly damaged

TUNNELS

- 1. Tini tunnel km 13+515 to 13+669
Length 154 metres
Entrance at Monte Antico end damaged by aerial bombardment
Entrance roof lining damaged for a distance of 10 metres
- 2. Quinciano Tunnel km 36+430 to 36+703
Length 273 metres
Mined for its whole length
The entrance and lining badly damaged for 8.50 metres. Walls
and earth overlay collapsed for further 10.00 metres
The damage to the central part could not be ascertained due
to unexploded mines.

- 3. Osterisccio Tunnel km 50+242 to 50+302
Length 60.00
Totally destroyed. 4388

STATIONS AND HALTS

- 1. Piandelle Vigna Halt km 5+494
Station buildings slightly damaged
Tracks and switches intact.
- 2. Salcata Station km 10+937
Buildings damaged
Tracks and crossing intact

...//..

- 3. Murlo Station km 18+313
Buildings damaged and the four switches giving entrance to the sidings destroyed.
- 4. Torre Bibbiano Halt km 21+596
Slight damage to buildings
Sidings and switches untouched
- 5. Buonconvento Station km 27+068
All Station buildings destroyed
Carriage shed destroyed
Locomotive shed destroyed
Water tank destroyed
6 ton crane, turntable and 40 ton weighing machine very badly damaged
All nine sidings totally destroyed
- 6. Ponte Arabia Halt km 31+109
All buildings have suffered fairly heavy damage
- 7. Lucignano d'Arbia Halt km 37+049
All buildings more or less damaged
- 8. Monteroni d'Arbia Station km 39+621
All buildings damaged
All switches destroyed
- 9. Isola Fressa Halt km 43+616
Slight damage to all buildings
Points and sidings totally destroyed
- 10. Siena Station km 54+323
Station buildings and Goddashed badly damaged
Running shed roof damaged
Permanent way Gang Houses
Total number 33.
Badly damaged 6
Slightly damaged 19
Untouched 8

1387

Rolling Stock :

Locomotives
Total 4.

Two locomotives 85103 and 85104 had the side valves broken by explosive and were then taken out on to the bridge at km 26+647 with the result that when the bridge was destroyed the locomotives fell to the bottom of the river.

Locomotive shed destroyed
 Water tank destroyed
 6 ton crane, turntable and 40 ton weighing machine very
 badly damaged
 All nine sidings totally destroyed

6. Ponte Arabia Halt km 31+109
 All buildings have suffered fairly heavy damage

7. Lucignano d'Arbia Halt km 37+049
 All buildings more or less damaged

8. Monteroni d'Arbia Station km 39+621
 All buildings damaged
 All switches destroyed

9. Isola Tressa Halt km 43+616
 Slight damage to all buildings
 Points and sidings totally destroyed

10. Siens Station km 54+323
 Station buildings and Godshed badly damaged
 Running shed roof damaged
Permanent way Gang Houses
 Total number 33.

Badly damaged 6
 Slightly damaged 19
 Untouched 8

Rolling Stock :

Locomotives
 Total 4.

Two locomotives 85103 and 85104 had the side valves broken by
 explosive and were then taken out on to the bridge at km 26+647
 with the result that when the bridge was destroyed the locomotives
 went to the bottom of the river.

Locomotive 85101, which was in shops undergoing repair, has had
 the motion and cylinders destroyed by explosives.

Locomotive 85702 was in the Osteriacca tunnel attached to a
 train when the tunnel was destroyed.

.../...

1287

Thus the four locomotives which were all the railway had, can be considered totally destroyed. It might be possible by cannibalization to repair two.

Carrriages.

Total coaches 10

Nine very badly damaged

One slightly damaged

The damage has been caused by means of explosive charges placed in the axle boxes and between the springs and the frames. The interior of the 1st and 2nd class coaches has been ripped out.

Baggage Vans.

Total 3

All the vans have been damaged in similar manner to the coaches.

WAGONS

Total 33

All the wagons with the exception of thirteen have been badly damaged in a similar manner to the coaches.

Resumé of Rolling Stock:

| | Good Condition | Badly damaged |
|------------------------|----------------|---------------|
| Locomotives | = | 4 |
| Coaches III class | 1 | 5 |
| Coaches I and II class | = | 4 |
| Baggage vans | = | 3 |
| Low sided wagons | 6 | 4 |
| High sided wagons | 5 | 7 |
| Box vans | 2 | 10 |

4986

Roma 24 Agosto 1944



Ministero delle Comunicazioni
Compartimento
ISPELTORE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

A. A. C. C. TRANSPORTATION
SUBCOMMISSION LIAISON OFFICER
R O M A
Via Regina Elena, 67

Direzione 105.0
Dist. N. 2347
Proposta di F. del
Dir. Sec. N.

Oggetto Danni subiti dalla Ferrovia Spoleto-Norcia.

In relazione alle notizie richieste con la lettera contro-
indicata, si comunica che i danni subiti dalla ferrovia in og-
getto e non ancora riparati sono i seguenti :

SEDE STRADALE, OPERE D'ARTE E FABBRICATI

Parziale crollo ed ostruzione della galleria di Biselli.
Dalla esplosione di un treno di munizioni sono stati dan-
neggiati tutti i fabbricati della stazione di Spoleto (fabbric-
cato viaggiatori, rimesse, officine e magazzini merci e mate-
riali, ecc.).

IMPIANTO ELETTRICO DI TRAZIONE

a) Linea primaria (alta tensione)
Presso Forca di Cerm sono stati distrutti due sostegni
della linea a 30.000 Volt che da Spoleto fornisce la corrente
alla sottostazione di conversione di Piedigaterno. Le relative
riparazioni sono in corso.

b) Linea di contatto

Sono stati abbattuti e danneggiati molti pali di sostegno
della stazione di Spoleto e del relativo raccordo con le Ferro-
vie Statali. Sono stati anche abbattuti e danneggiati pali di-
nanzi alla sottostazione elettrica di Piedigaterno. La linea di
contatto ha subito altri danni nella galleria di Biselli e nel-
contatto ricoverato un treno,

4385

Domeni 105.0
Aut. N. 2347

Spa
Allegati

Proprietari dell'Edilizia
Spa
N. 2

Oggetto: Danni subiti dalla Ferrovia Spoleto-Norcia.

In relazione alle notizie richieste con la lettera contro-
indicata, si comunica che i danni subiti dalla ferrovia in og-
getto e non ancora riparati sono i seguenti :

SEDE STRADALE, OPERE D'ARTE E FABBRICATI

Parziale crollo ed ostruzione della galleria di Biselli.
Dalla esplosione di un treno di munizioni sono stati dan-
neggiati tutti i fabbricati della stazione di Spoleto (fabbrici-
cato viaggiatori, rimesse, officine e magazzini merci e mate-
riali, ecc.).

IMPIANTO ELETTRICO DI TRAZIONE

a) Linea primaria (alta tensione)

Presso Forca di Cerro sono stati distrutti due sostegni
della linea a 30.000 Volt che da Spoleto fornisce la corrente
alla sottostazione di conversione di Piedipaterno. Le relative
riparazioni sono in corso.

4985

b) Linea di contatto

Sono stati abbattuti e danneggiati molti pali di sostegno
della stazione di Spoleto e del relativo raccordo con le Ferro-
vie Statali. Sono stati anche abbattuti e danneggiati pali di-
nanzi alla sottostazione elettrica di Piedipaterno. La linea di
contatto ha subito altri danni nella galleria di Biselli e nel-
la galleria di Serravalle dove era stato ricoverato un treno,
che è stato incendiato.

Sono in corso i lavori di recupero dei sostegni e del filo di rame.

SOTTOSTAZIONE DI TRASFORMAZIONE DI PIEDIPATERNO

Tutto il fabbricato è crollato per effetto di mine e di incendi. Sono rimasti in piedi pochi muri e pilastri. Tutto il macchinario della sottostazione è fuori uso e cioè :

- reparto scaricatori a.t. con due trasformatori secondari 30.000/110 + 30.000/220;
- reparto interruttori a.t. con un interruttore principale e due interruttori di trasformatori 30.000/3.000;
- reparto trasformatori 30.000/3.000, con due trasformatori della potenza di 700 K.V.A.;
- sala macchine con grandi quadri di manovra, con apparecchi di misura e di registrazione, con due gruppi rotanti trifase-continua 3.000/2.600: soltanto il ponte grue da 10 tonn. potrà essere riattivato;
- reparto interruttori 2.600 Volt c.a. con due interruttori di macchina, con due interruttori di linea;
- reparto camere accumulatori, del quale può recuperarsi il gruppo motore-dinamo ed il banco di carica.

Si stanno recuperando i rottami del macchinario di cui sopra.

OFFICINA DI RIPARAZIONE

Era originariamente sita in Spoleto, dove venne gravemente danneggiata il 18 marzo c.a. dalla esplosione di un treno di munizioni. Le macchine che erano state portate in un edificio provvisorio ammasso alla sottostazione di Piedipaterno, hanno subito la sorte di questa. Possono recuperarsi un tornio ed una pialla.

MATERIALE ROTABILE

Due automotrici che esistevano presso l'officina di Piedipaterno sono andate distrutte. Potranno recuperarsi, con importanti lavori le casse, i longheroni ed il rodiggio. Una terza au-

- incendi. Sono rimasti in piedi pochi muri e pilastri. Tutto il macchinario della sottostazione è fuori uso e cioè :
- reparto scaricatori a.t. con due trasformatori secondari 30.000/110 + 30.000/220;
- reparto interruttori a.t. con un interruttore principale e due interruttori di trasformatori 30.000/3.000;
- reparto trasformatori 30.000/3.000, con due trasformatori della potenza di 700 K.V.A.;
- sala macchine con grandi quadri di manovra, con apparecchi di misura e di registrazione, con due gruppi rotanti trifase-continua 3.000/2.600: soltanto il ponte gru da 10 tonna. potrà essere riattivato;
- reparto interruttori 2.600 Volt c.a. con due interruttori di macchina, con due interruttori di linea;
- reparto camere accumulatori, del quale può recuperarsi il gruppo motore-dinamo ed il banco di carica.

Si stanno recuperando i rottami del macchinario di cui sopra.

OFFICINA DI RIPARAZIONE

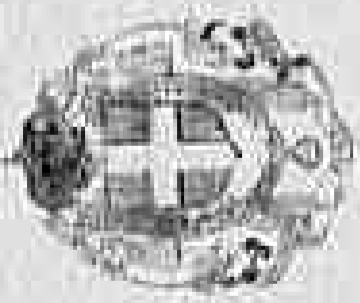
Era originariamente sita in Spoleto, dove venne gravemente danneggiata il 18 marzo c.a. dalla esplosione di un treno di munizioni. Le macchine che erano state portate in un edificio provvisorio annesso alla sottostazione di Piedipaterno, hanno subito la sorte di questa. Possono recuperarsi un tornio ed una pialla.

MATERIALE ROTABILE

Due autotrici che esistevano presso l'officina di Piedipaterno sono andate distrutte. Potranno recuperarsi, con importanti lavori le casse, i longheroni ed il rodiggio. Una terza au-

IGM 239

19 A



Ministero delle Comunicazioni

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

*Divisione
Tut. T. C.*

*Sec.
Allegato*

*Proposta di F. del
D. n. 1000*

OGGETTO

- 2 -

tomotrice è andata distrutta nell'interno della galleria di Serravalle per crollo ed incendio: è probabile che di esse possa recuperarsi la cassa ed il rodiggio. Una quarta automotrice è stata danneggiata presso la stazione di Bergo Cerreto; ma essa è recuperabile senza gravi difficoltà.

In complesso sono andate distrutte 3 automotrici, una vettura rimorchiata, 2 carri a sponde alte, 1 quali però sono in parte recuperabili; sono danneggiate una automotrice e 2 vetture rimorchiate.

MATERIALI DI SCORTA E DI ESERCIZIO

Sono andati distrutti materiali di scorta per L. 210.000 e materiali di esercizio per L. 430.000.

4384

L'esercizio non potrà riprendersi se non con mezzi di trazione diversi dai normali: cioè in attesa del ripristino degli impianti elettrici, vale a dire della sottostazione di conversione, l'esercizio dovrebbe effettuarsi con automotrici termiche (a benzina o a gasolio) e con locomotive dieseltrichiche, delle quali non è facile l'approvvigionamento. Da tenere presente a tale riguardo che lo scartamento della linea è di m. 0,95.

Divisione As. Postale del
Dist. Sev. N.º

Allegat.

- 2 -

OGGETTO

tomotrice è andata distrutta nell'interno della galleria di Serravalle per crollo ed incendio: è probabile che di esse possa recuperarsi la cassa ed il rodiggio. Una quarta automotrice è stata danneggiata presso la stazione di Borgo Cerreto; ma essa è recuperabile senza gravi difficoltà.

In complesso sono andate distrutte 5 automotrici, una vettura rimorchiata, 2 carri a sponde alte, i quali però sono in parte recuperabili; sono danneggiate una automotrice e 2 vetture rimorchiate.

MATERIALI DI SCORTA E DI ESERCIZIO

Sono andati distrutti materiali di scorta per L. 210.000 e materiali di esercizio per L. 430.000.

4384

L'esercizio non potrà riprendersi se non con mezzi di trazione diversi dai normali: cioè in attesa del ripristino degli impianti elettrici, vale a dire della sottostazione di conversione, l'esercizio dovrebbe effettuarsi con automotrici termiche (a benzina o a gasolio) e con locomotive dieseltriche, delle quali non è facile l'approvvigionamento. Da tenere presente a tale riguardo che lo scartamento della linea è di m. 0,25.

RR

L'ISPETTORE GENERALE
DIRETTORE DEL COMPARTIMENTO



ALLIED CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION (NORTH)

Ref R/TW/3/4
JULY 29 1944

TO: TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
MAIN HEADQUARTERS

Attention: Lt. Col. L. D. Vanine

Subject: Private Railways

1. As requested herewith particulars of Spoisto - Novela Railway.
2. It will be noted that the total goods handled during 1940 were only 11,963, and that the return from goods traffic was only about one half that of passenger traffic. The working percentage was 122.

A. H. STANTON Major
CIVIL ENGINEER
ACC TRAFFIC SUBCOMMISSION
NORTHWARD 1726X

Ref W/EN/8/2

July 20th 1944

TO: TRANSPORTATION SUPERVISION
RAIL HEAD QUARTERS

Attention: Lt. Col. G. B. Finley

Subject: Private Railways

1. As requested herewith particulars of Spoleto - Nocera Railway.
2. It will be noted that the total goods handled during 1940 were only 11,263, and that the return from goods traffic was only about one half that of passenger traffic. The working percentage was 121.

A. H. SCHUBERT Major
 CIVIL ENGINEER
 ADC TRANS. SUBCOMMISSION
 NORTHERN ITALY

4383

COMPANY : Società Subalpina di Imprese Ferroviarie

OFFICES : Spoleto

ROUTES : Spoleto - Norcia

LENGTH OF LINE : 51.486 Kilometres

GAUGE : 0, 95 metres

RAIL GRADE: 0/00 45

MIN. RADIUS OF CURVE : 70

WEIGHT OF RAIL : Kgs per metre 45

STATIONS: 15

COMMUNICATIONS: Telephone

MAX SPEED: 40

TRACTION: Electric Direct 1400 Volt

POWER CONSUMPTION : 871.700 Kwh

WEIGHT OF TRAIN: Passenger mixed 49 Goods
Goods Trains net ton

PASSENGERS CARRIED : 143.534

GOODS CARRIED : 11.263 tons

PASSENGER KILOMETRES : 3.656.306

GOODS TON KILOMETRES : 506.879

REVENUE PASSENGERS : 574.206

LUGGAGE : 5.394

GOODS: 221.304

VALUES : 288.025

TOTAL: 832.929

EXPENSES : 1.009.164

WORKING : 121.

ROLLING STOCK :

LOCOMOTIVES -----

MIN. RAILS OF CURVES : 76
 WEIGHT OF RAIL : 1.68 per metre 15
 STATIONS : 15
 COMMUNICATIONS: Telephones
 AIR LINES: 40
 TRACTION: Electric Direct 2400 Volt
 POWER CONSUMPTION : 271,700 KwH
 WEIGHT OF TRAIN: Passenger mixed 43 Goods
 Goods Trains not run

PASSENGERS CARRIED : 143,514
 GOODS CARRIED : 11,983 Tons
 PASSENGER MILEMETERS : 3,656,886
 GOODS FOR MILEMETERS : 506,875
 REVENUE PASSENGERS : 574,206

LUGGAGE : 6,394
 GOODS : 221,304
 VARIOUS : 38,025

TOTAL : 835,929

EXPENSES : 1,008,164
 WORKING F : 121.

ROLLING STOCK :
 LOCOMOTIVES -----
 COACHES & CARS: ----- Doge 6
 WAGONS : Open 12 --- Box 15
 VARIOUS : Railcars electric 5

These figures refer to year 1940.

4382

Telephone : 478471

ACP/gfn

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

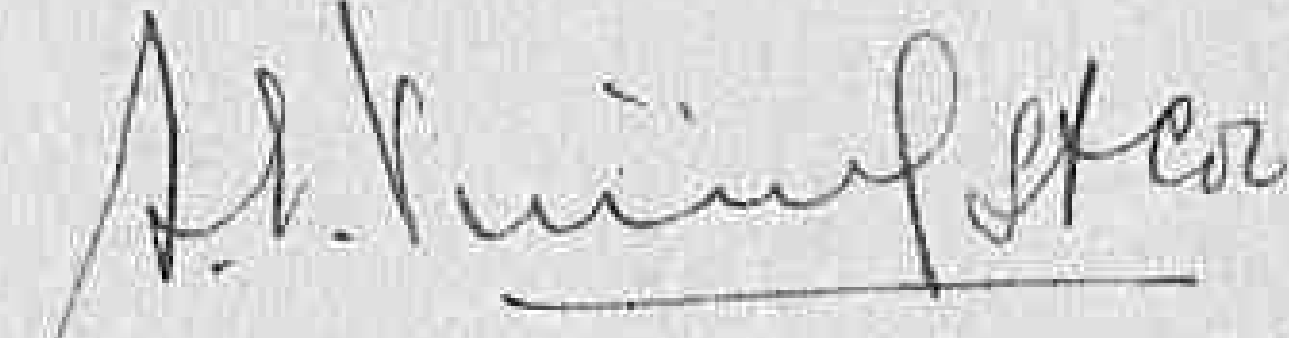
Our Reference : ACC Td/57/2/1

Date : 24 July 44

TO : Major A.H. Street.

SUBJECT : Private Railways - S.A.F.V.

1. This Company runs a narrow gauge railway from Rome to Alatri, with an apparent shuttle service Alatri-Frosinone.
2. It might be of use to ACC for the line to be allowed to operate for freight traffic, if such can be conveyed.
3. Please investigate fully in all aspects, including any engineering works necessary and submit report.


D.S. ADAMS,
Colonel, C.E.,
Director, Transportation Sub-Comm.

Copy to:- Lt.Col. Birchett, T.C.U. Division, Rome Region.
Regional Engineer, Region IV.

4381

Telephone : 478471

ACP/gfh

HEADQUARTERS
ALLIED CONT OL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

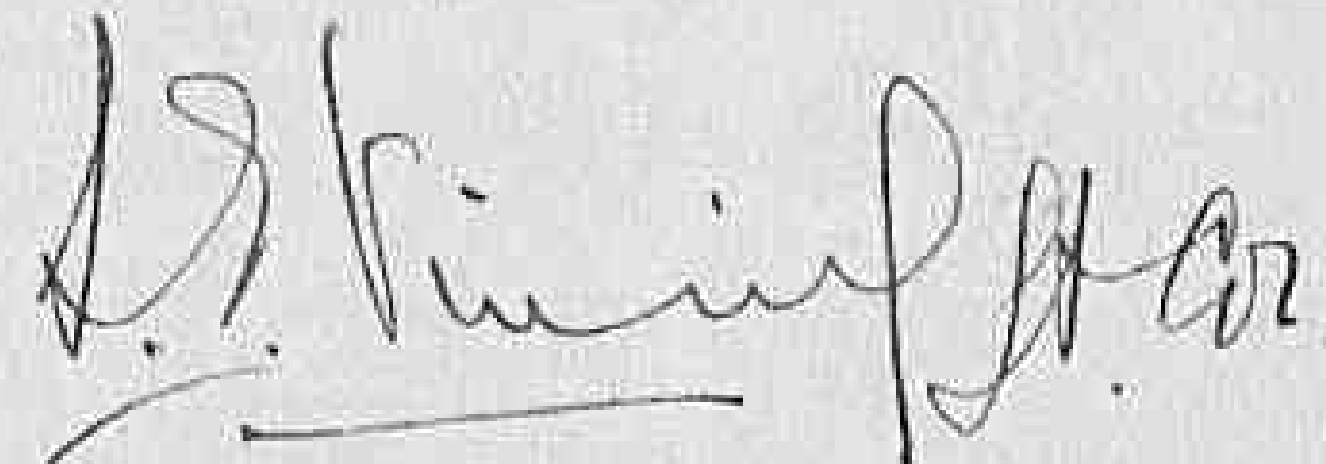
Our Reference : ACC Ta/57/3/1

Date : 24 July 44

TO : Major A.H. Street.

SUBJECT : Private Railways - S.R.F del Nord Roma.

1. Reference is to your letter undated in respect of the railway operated by the Societa Romana per le Ferrovie del Nord-Roma.
2. Through a misapprehension, authority for the commencement of services on this line between Rome and Pette sul Trigo was given by the T.C.U. Division of Rome Region.
3. It is therefore necessary for you to carry out a complete survey of the railway, it's track, stock, power and coal requirements and it's satisfactory usage, so that the matter can be placed on satisfactory footing.



D.S. ADAMS,
Colonel, D.E.,
Director, Transportation Sub-Comm.

Copy to :- Lt.Col. Birchett, T.C.U. Division, Rome Region.
Regional Engineer, Region IV.

4380

Telephone : 47 71

ACP/gfn

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

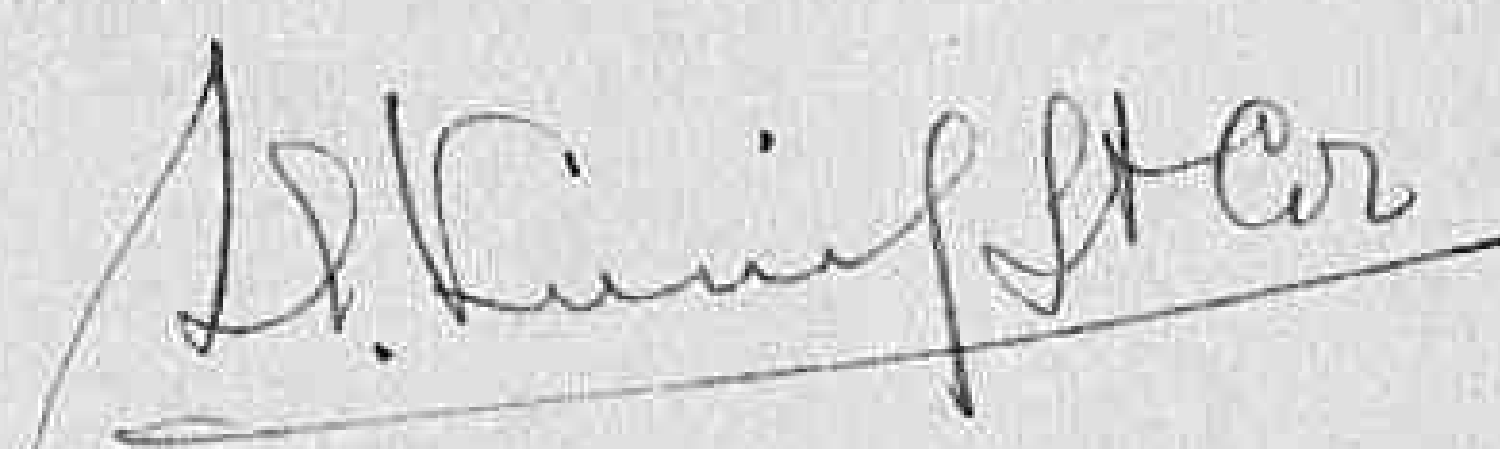
Our Reference : ACC Ta/57/3

Date : 24 July 44

TO : Major A.H. Street,

SUBJECT : Private Railways - Terni-Ferentillo Railway.

1. Please investigate fully this railway and it's services.
2. It is understood that a steam locomotive is operating a limited service.
3. Full details are required, including source of coal, or fuel, general use, engineering requirements, and times of services.


D.S. ADAMS,
Colonel, C.E.,
Director, Transportation Sub-Comm.

Copy to :- Lt.Col. Birchett, T.C.U. Division. Rome Region.
Regional Engineer - Region IV.

4379

Telephone : 478701

AGP/gfn

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

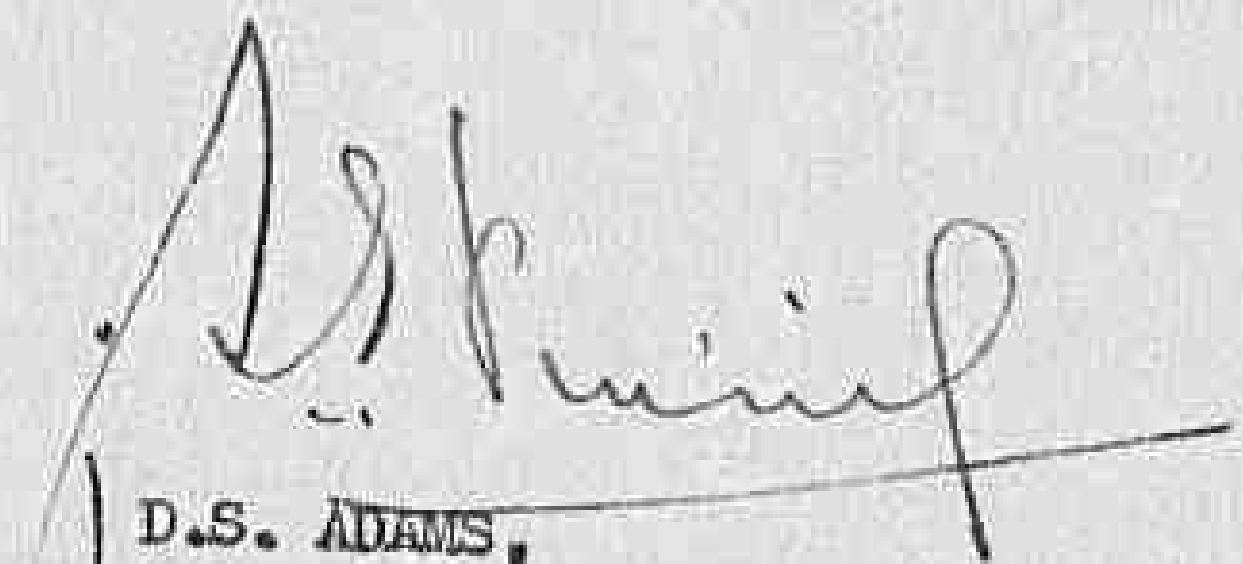
Our Reference : ACC Tn/57/1/1

Date : 24 July 44

TO : Major A.H. Street.

SUBJECT : Private Railways - S.T. & F.E.-Rome-Rome Lido.

1. This Company owns a standard gauge railway, Rome-Rome Lido.
2. Please examine prospects of putting into service, and if a Diesel would be of use for conveyance of troops to bathing beaches to a fixed schedule, please say.
3. Full report as to expected engineering requirements is needed.



D.S. ADAMS,
Colonel, C.E.,
Director, Transportation Sub-Comm.

Copy to:- Lt.Col. Birchett, T.S.U. Division, Rome Region.
Regional Engineer, Region IV.

4378

ALLIED CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION (NORTH)

TO: TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
Date 26 th July '44.-

ATTENTION: Lt. Col. L.E. Vining
Main headquarters

SUBJECT: Private Railways.

1. Reference your ACC Tn/ 57/ 2/ 1 of 24 th July.

2. Herewith particulars of railway from Rome - Alatri - Prosinone as far as are available.

3. Particulars re damage and necessary materials for repairs have been requested and will be forwarded as soon as received.

A. H. STREET Major
Civil Engineer
ACC Transportation Subcom.
Northern Italy

TRANSPORTATION SUBCOMMISSION

Main headquarters

Attention Lt. Col. L.E. Vining

SUBJECT: Private Railways.

1. Reference your ACC Tn/ 57/ 2/ 1 of

24 th July.

2. Herewith particulars of railway from Rome - Alatri - Frosinone as far as are available.

3. Particulars re damage and necessary materials for repairs have been requested and will be forwarded as soon as received.

A. H. STREET Major
Civil Engineer
ACC Transportation Subcom.
Northern Italy

4377

COMPANY: Società Anonima per le Ferrovie Vicinali di Roma.

OFFICES: Roma

ROUTES: Roma - Alatri

96,000 Kilometres

Trascatti - S. Cesareo

3,193 "

Fiuggi - Frosinone

16,178 "

LENGTH OF LINE: 115,371 Kilometres.

GAUGE: 0,950 metres

MIN. RADIUS OF CURVE 35 Mts.

MAX. GRADE 0/00 60

WEIGHT OF RAIL. Kgs. per metre 276, 55, 34.

NUMBER OF STATIONS: 30

COMMUNICATIONS: Telegraph and telephone

MAXIMUM SPEED: 40 Km. per hour

TRACTION: Electric direct 1500 volts

CURRENT CONSUMPTION: 7,653,180 Kilowatt Hours

WEIGHT OF TRAINS: Passenger and mixed 50 Tonns; Goods 80 Tonns

PASSENGERS CARRIED: 18,587,235

GOODS CARRIED: 54,484 Tonns

Passenger Kilometres: 113,137,800

Goods Ton Kilometres: 972,576

ROLLING STOCK:

Locomotives electric: 5

Coaches 2 axle: 51 bogie

Wagons: open 109 box 45.

Railcars electric: 36

These figures refer to year 1940.-

ALLIED CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION (North)

Ref. R/In/H/11.
August 28 th, '44.--

TO THE DIRECTOR

TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEADQUARTERS

SUBJECT: Private Railways GIUNCARICO-RIBOLLA.

.....

August 23 rd.

1. Further to my report R/In/H/9 of August 23 rd.
2. It was found impossible, in spite of all efforts of cooperation from all concerned, to complete the work on the temporary bridge by the date given in my report noted above.
3. A test was carried out on the 27 th at 12.00 hours with a locomotive, this proved successful and the locomotive proceeded at 12.10 hours on the 27 th to Giuncarico station to bring up empty wagons.
4. The locomotive and 25 empty wagons left Giuncarico for the mine at 13.00 hours 27 th August.
5. All arrangements had been made at the mine for loading these wagons and the Director assured me that (500 tons) could be loaded and returned to Giuncarico the

6376

TRANSPORTATION SUBCOMMISSION

A.S.C. MAIN HEADQUARTERS

SUBJECT: Private Railways GIUNCARICO-RIBOLLA.

.....

1. Further to my report R/Trn/8/9 of

August 23 rd.

2. It was found impossible, in spite of all efforts of cooperation from all concerned, to complete the work on the temporary bridge by the date given in my report noted above.

3. A test run carried out on the 27 th at 12.00 hours with a locomotive, this proved successful and the locomotive proceeded at 12.10 hours on the 27 th to Giuncarico station to bring up empty wagons.

4376

4. The locomotive and 25 empty wagons left Giuncarico for the mine at 15.00 hours 27 th August.

5. All arrangements had been made at the mine for loading these wagons and the Director ascertained that 18 wagons (350 tons) would be loaded and returned to Giuncarico the same evening, for despatch to Rome.

6. From the 28 th a regular daily schedule of 25 to 30 wagons has been laid on.

7. Major F. Richardson who accompanied me called on the A.I.C. at Grosseto and received the assurance that all arrangements had been made for handling the traffic and that it would be given every preference.

A.H. STAFF Major
A.C.C. Transportation Subcommission
Civil Engineer - Northern Italy

4375

1 2 0 8 1

FIELD CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION (North)

Ref. R/TN/8/10

Date AUG. 23rd '44.

TO THE DIRECTOR
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEADQUARTERS

SUBJECT: PRIVATE RAILWAYS
GIUGGARICO - RISOLIA.

1. Further to my report R/TN/8/9 of August 19th.
2. The progress on the construction of the temporary bridge has been maintained and the following is the condition of the work on the 22nd August.
3. All piles have been driven, the superstructure for the two temporary piers erected and caps placed in position.
4. The placing of the railbearers should be completed on the 23rd which will leave the bracing and strutting to be completed.
5. All material required is now on hand.
6. The diversion of the railway is completed except for the laying of the track over the bridge itself.
7. It is hoped that the work will be sufficiently advanced, to allow of the passage of a train on the evening of the 25th, so that empty cars can be brought up on that day ready for loading on the 26th.
8. All arrangements have been made for the supply of empty wagons and the handling of the traffic.
9. There has been no delay to the work during the period under review.

4374

A. H. STREET Major
A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
CIVIL ENGINEER
Northern Italy.

A.C.C. MAIN HEADQUARTERS
SUBJECT: PRIVATE RAILWAYS
GIUGLIARICO - RIBOLLA.

1. Further to my report R/TW/8/9 of August 13th.
2. The progress of the construction of the temporary bridge has been maintained and the following is the condition of the work on the 22nd August.
3. All piles have been driven, the superstructure for the two temporary piers erected and caps placed in position.
4. The placing of the railbearers should be completed on the 23rd which will leave the bracing and strutting to be completed.
5. All material required is now on hand.
6. The diversion of the railway is completed except for the laying of the track over the bridge itself.
7. It is hoped that the work will be sufficiently advanced, to allow of the passage of a train on the evening of the 25th, so that empty cars can be brought up on that day ready for loading on the 26th.
8. All arrangements have been made for the supply of empty wagons and the handling of the traffic.
9. There has been no delay to the work during the period under review.

4374

A. H. STREET Major
A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
CIVIL ENGINEER
Northern Italy.

ALLIED FORCE
MILITARY RAILWAY SERVICE
HEADQUARTERS, 704TH RAILWAY GRAND DIVISION
OFFICE OF THE COMMANDING OFFICER

APO 400
22 August 1944

SUBJECT: Lignite Mine, Movement of Coal to Rome power Plant.

TO: CO, 727th Ry Opn Bn, APO 400, US Army

1. We are advised that the branch line off of Line 50 at Giuncarico, which serves the lignite mine at Ribolla, will be complete and in operation on the 25th of August.
2. Movements A.A.I. advise that it is desired to move 450 tons of Lignite daily from this mine to Rome, for the power plant.
3. Please arrange to supply 35 high-side gondola cars daily at Giuncarico, having supply available for movement on the 25th. Cars will be picked up by line serving the mine, hauled into Ribolla, and the loaded cars returned to Giuncarico for movement. We are advised that they plan making about four round trips daily.
4. Protect orders and movement.

D. B. JENKS
Major, T.C.
Railway Car Service Supt.

4373

ALLIED CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION (North)

Ref. R/IN/8/8.
August 19th '44.

TO THE DIRECTOR
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEAD QUARTERS.

SUBJECT: PRIVATE RAILWAYS -
GIANCARICO - RIBOLLA.

1. Furnish to my Report A/IN/8/8 of August 12th.
2. The site of the demolished bridge was visited yesterday 18th August and the work found in the following condition.
3. Two shifts of 25 men each are working on the bridge in two shifts from 5 A.M. to 9 P.M. also an additional gang is working on the earthwork for the deviation of the railway.
4. It is hoped to start a third shift to day as it has been possible to obtain flood lights.
5. The removal of the debris from the destroyed span is practically complete and pile driving should have started late in the afternoon of the 10 th.
6. The work of deviating the railway at the Giancarico end of the bridge is complete and work on the bank at the Ribolla end well in hand.
7. Material for the temporary span is nearly ready the site ⁴³⁷²
- well and should not cause delay.
8. The actual work is under the supervision of 15 th Beach Company R.E. and every possible cooperation is being received.
9. The line should be open to traffic on 26 th August.

A.N. SIMON Major
A.C.C. Transportatio Subcommission
Civil Engineer
(Northern Italy)

TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEAD QUARTERS.

SUBJECT : PRIVATE R. LINDAS -
GIUNCARICO - RIBOLLA.

1. Further to my Report N/TH/8/3 of August 12th.
2. The site of the demolished bridge was visited yesterday 18th August and the work found in the following condition.
3. Two shifts of 35 men each are working on the bridge in two shifts from 5 a.m. to 9 p.m. also an additional gang is working on the earthwork for the deviation of the railway.
4. It is hoped to start a third shift to day as it has been possible to obtain flood lights.
5. The removal of the debris from the destroyed span is practically complete and pile driving should have started late in the afternoon of the 18th.
6. The work of deviating the railway at the Giuncarico end of the bridge is complete and work on the bank at the Ribolla end well in hand.
7. Material for the temporary span is ready nearby the site **6372** well and should not cause delay.
8. The actual work is under the supervision of 15th Beach Company R.E. and every possible cooperation is being received.
9. The line should be open to traffic on 26th August.

A.H. BERRY Major
A.C.C. Transportatio Subcommission
Civil Engineer
(Northern Italy)

DSA/hl

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

Ref: R/TN/8/8
18 August 1944.

Tel.220

TO : Maj. A.H. Street
ACC. Tr. Sub-Comm. Northern Italy

SUBJECT: Private Railways GIUNCARISO - Ribolla

Replying to your letter of 12 August, on the above subject, advise that you are to continue the supervision and control of arrangements for the repair of the bridge involved. The work will not be supervised or arranged by Lt.Col.Oxley of the coal division.

The matter has already been taken up and cleared with Lt.Col.Oxley.



D.S. ADAMS
Colonel, C.E.
Tr. Sub. Comm.

Copy to Lt.Col.Oxley

4371

ALLIED CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION (North)

Ref. R/TX/S/S

August 12 - 1944

TO THE DIRECTOR
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEADQUARTERS

SUBJECT : PRIVATE RAILWAYS GIUGGARICO - RISOLLA.

1. On receipt of your advice transmitted through Cap. Ping on August 10th that the temporary repairs to the Highway Bridge over the Mine Brura were to be given first priority and that the railway was to be diverted over this bridge the following action was taken.
2. As this bridge is a highway bridge and the repairs consequently come under the direction of Public works and are carried out by the Genio civile, I at once contacted the Head Quarters of the Public works Subcommission, but all the road officers were on tour.
3. On the morning of the 11th I proceeded to Grosseto and called on the Provincial Commissioner in whose district the bridge is located, explaining the urgency of the repairs, who promised full cooperation.
4. I next called on Cap. Browlee Provincial Public works officer, but he was unfortunately out.
5. I afterwards called on the Genio civile at Grosseto and explained what had to be done and they gave me the assurance that the work would be put in hand forthwith.
6. The mine was next visited and instructions left for the director that the work of diverting the railway should be put in hand at once.
7. On my return through Grosseto I again called on Cap. Browlee but he had not returned, so a note was left explaining the extreme urgency of the repairs.

8. This morning 12th I again called on the Public works at Head-
quarters, this time by Major Hadzie who saw Capt. Browlee, late last

TO THE DIRECTOR
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEADQUARTERS

SUBJECT : PRIVATE RAILWAYS GIUGLIARICO - RIBGOLIA.

1. On receipt of your advice transmitted through Cap. Ping on August 10th that the temporary repairs to the Highway Bridge over the Fiume Bruin were to be given first priority and that the railway was to be diverted over this bridge the following action was taken.
2. As this bridge is a highway bridge and the repairs consequently come under the direction of Public works and are carried out by the Genio civile, I at once contracted the Head Quarters of the Public works Subcommission, but all the road officers were on tour.
3. On the morning of the 11th I proceeded to Grosseto and called on the Provincial commissioner in whose district the bridge is located. ^{explained} the urgency of the repairs, who promised full cooperation.
4. I next called on Cap. Browlee Provincial Public works officer, but he was unfortunately out.
5. I afterwards called on the Genio civile at Grosseto and explained what had to be done and they gave me the assurance that the work would be put in hand forthwith.
6. The wire was next visited and instructions left for the director that the work of diverting the railway should be put in hand at once.
7. On my return through Grosseto I again called on Cap. Browlee but he had not returned, so a note was left explaining the extreme urgency of the repairs.
8. This morning 12th I again called on the Public works at Head-quarters and Major Haisie who saw Capt. Browlee, late last evening, assured me that the work will be put in hand forthwith. Contact having been made between Capt. Browlee and the Genio civile.

.../6.2.70

9. On my return here I am told that Lt. Col. Oxley of the coal section has directly approached the D.G.M.R.S. and arranged for the repairs to be effected.
10. I would point out that this bridge is a highway bridge and that the repairs consequently do not come under the D.G.M.R.S. also that before the repairs can be put in hand and the railway diverted the consent of Public works had to be obtained.
11. Lt. Col. Oxley's procedure in going direct to the D.G.M.R.S. and not through this subcommission, is entirely out of order and will undoubtedly lead to confusion in the carrying out of the work.
12. I understand that the D.G.M.R.S. has detailed an officer to inspect the bridge, this will possibly lead to different ideas and contrary orders being issued.
13. I shall be glad if I may be informed if I am to continue the supervision and to make arrangements for the repair of the above bridge, or if the work will be supervised and arranged for, by Lt. Col. Oxley, through the D.G.M.R.S. If this is the case I will cancel the arrangements I have made.
14. In the event of your deciding that I am to supervise the work, will you please have Lt. Col. Oxley advised to this effect, as it is impossible for two people to carry out these duties at the same time.
15. I wish to make it clear that the estimated time of completion is 14 days after receipt of material.

A.H. STREET Major
CIVIL ENGINEER
A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
Northern Italy.

4369

ALLIED CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION NORTH

Ref R/TM/8/7

26 August 1944

TO: TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. MAIN HEADQUARTERS

SUBJECT : PRIVATE RAILWAYS

1. As requested I herewith attach particulars of the industrial branch railway from Giancarlo to Ribolla.
2. I shall be glad if I may be informed if you wish me to take any further action.

A.H. STREET Major
Civil Engineer

A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
Northern Italy.

4368

Industrial Branch Railway from GIUNCARICO to the lignite mines
of RIBOLLA.

OWNERS: Montecatini.
ADDRESS: Via Salaria 13 - Rome.
ROUTE: Giuncarico - Ribolla.
DISTANCE: 3.000 Km.
GAUGE: 1,445 Standard.
MAX. GRADE C/OO: 14,1 at the entrance to Ribolla station remainder
of line 9,33

MIN. Radius of curve: 300 metres.
ROLLING STOCK:
Locomotives: 2 + 1 on loan from State Railways,
in good condition.

MAX. WEIGHT OF TRAIN: up: 25 empty wagons
down: 27 full wagons
1 brakemen for each wagon required

GIUNCARICO STATION has 2 main lines and 4 sidings.
RIBOLLA STATION has capacity for 30 wagons.

Loading rate 650 tons per day which can be delivered to Giun-
carico station.
Stock at surface 702000 tons.
Production rate 2.000 to 2.500 tons per day.

The mine closed down on the 15 th June but no coal has been sent
to Rome for over a year due to the bombing of the main line.

4367

ROUTE: Giuncarico - Ribolla.

DISTANCE: 8.000 Km.

GAUGE: 1,445 Standard.

MAX. GRADE C/00: 14,1 at the entrance to Ribolla station remainder of line 9,33

MIN. Radius of curve: 500 metres.

ROLLING STOCK:

Locomotives: 2 + 1 on loan from State Railways, in good condition.

MAX. WEIGHT OF TRAIN: up: 25 empty wagons

down: 27 full wagons

1 brakeman for each wagon required

GIUNCARICO STATION has 2 main lines and 4 sidings.

RIBOLLA STATION has capacity for 30 wagons.

Loading rate 650 Tons per day which can be delivered to Giuncarico station.

Stock at surface 70000 tons.

Production rate 2.000 to 2.500 tons per day.

The mine closed down on the 15 th June but no coal has been sent to Rome for over a year due to the bombing of the main line.

4367

DAMAGE TO LINE

There is at Km. 5+400 from Ribolla a r inforced concrete railway bridge (sketch attached) (Appendix 1). This has been severely damaged but could be repaired it is estimated in three months, but it would be necessary for the Allied Command to

1 2 2 0

- 2 -

make available 100 tons of cement. This would be all the material required.

Estimated time for repairs: three months.

There is in close proximity to the railroad bridge, a highway bridge which carries the highway from Giuncarico to Ribolla.

There is very little traffic on this road.

Negotiations are in hand between the Montecatini company and the Genio Civile Grosseto to effect temporary repairs to this bridge so that it can carry both the railway and road traffic.

The repairs should take about 15 days after and will be carried out in timber.

It will be necessary for the Allied Command to facilitate the supply of timber.

This bridge is on a provincial road and the repairs will come under the control of the engineering section of the Region concerned.

A sketch of the highway bridge is attached (Appendix 2)

1 2 2 1

A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
LIAISON OFFICER
VIA REGINA ELENA 67

Ref R/TN/6/2

23 Agosto 1944

ALL'INGEGNERE LATANI
Ispettore Generale della Motorizzazione
Civile dei trasporti in concessione
Ispettorato Compartimentale di Roma.

1. In seguito alla mia lettera (riferimento R/TN/6/I del 21 Luglio 1944, e la vostra conferma IO5 2009 del 22 Luglio 1944.
2. Dopo aver ricevuto detta lettera non ho sentito più nulla da lei.
3. Il non avermi mandato le informazioni chieste nelle mia lettera, ritardano gravemente i progetti per la riattivazione di dette Ferrovie.
4. Le prego di sollecitare al più presto possibile, la informazione richiest.

A.H. STREET Major
A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
LIAISON OFFICER

4366



Roma 22 LUG. 1944 I.C.M.239

Ministero delle Comunicazioni
ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

A.CC. TRANSPORTATION
SUBCOMMISSION LIAISON OFFI-
CER R O M A

Via Regina Elena 67

Divisione 105^o Sez.
Prot. N. 2009 Allegato

Proposta di Ref/R/TN/6/I
del 21-7-1944

OGGETTO Danni subiti dalle ferrovie e materiali
necessari per le riparazioni.

Ho chiesto alle Aziende esercenti le fer-
rovie private comprese nella circoscrizione di
questo Ispettorato Compartimentale di inviare
con ogni sollecitudine un elenco circostanziato
dei materiali che necessitano per effettuare le
riparazioni più urgenti e necessarie per il ri-
pristino totale o parziale del servizio inter-
rotto per i danni subiti a causa delle operazio-
ni belliche.

Appena in grado questo Ispettorato Compar-
timentale trasmetterà a codesto Comando le no-
tizie dettagliate richieste con la gradita
lettera 2I corrente.

L'ISPETTORE GENERALE
DIRETTORE DEL COMPARTIMENTO

Gog. *Fog. L. Lanza* 6365

A.C.C. TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
LIAISON OFFICER
VIA ROMA BENTON 67

Ref/N/EN/6/1

JULY 21, 7, 1944

TO : Ing. L e t t e r i

Ispettorato Generale della Motorizzazione
Civile e dei trasporti in concessione,
Ispettorato Compartimentale di Roma
Via Alessandria

I. Riferendomi alla mia visita di ieri, le sarei molto grato se potesse ottenere i seguenti particolari, delle Ferrovie private che sono sotto la vostra giurisdizione.

a) I dettagli circa i danni subiti.

b) Una lista indicante i materiali che necessitano per le riparazioni.

2. Detta informazione è richiesta per la seguenti ferrovie:

a) Roma - Viterbo

b) Roma - Lido

Roma-S. Cesareo-Fiuggi

Francati - S. Cesareo

Terni - Umbertide

Spoleto - Nocera

A. H. STRONG, Major

A.C.C. TRANSPORTATION
SUBCOMMISSION
LIAISON OFFICER
4364

ALLIED CONTROL COMMISSION
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
ENGINEERING SECTION (North)

Refer: A/ TNY 8/ 5.
Date: July 26/ '44.

TO:
TRANSPORTATION SUBCOMMISSION
A.C.C. Main Headquarters

SUBJECT: Private Railways.

1. Herewith details of private railways based on Florence, as far as available:

- a) Pracchia - S. Marcello Pistoiense - Mamiano
- b) Pisa - Calciabrone - Livorno
- c) Arezzo - Sinalunga
- d) Arezzo - Stia
- e) Arezzo - Fossato
- f) Siena - Buonconvento - Monte Antico

2. Details of damage and materials required for repairs will be forwarded as soon as available.

A. H. STREET Major
Civil Engineer
A.C.C. Transportation Subcommittee
(Northern Italy)

6263

COMPANY :: Società Anonima Ferrovie Alto Pistoiese.
 OFFICES : S. Marcello Pistoiese
 ROUTE : Pracchia -- S. Marcello Pistoiese -- Mamuleno
 LENGTH OF LINE : 16.702 Kilometres
 GAUGE : 0.95 metres
 MAX. GRADE ‰ : 12
 MIN. RADIUS OF CURVE : 35 metres
 WEIGHT OF RAIL Kgs. per metre : 54
 NUMBER OF STATIONS : 3
 COMMUNICATIONS : Telephone
 MAX. SPEED : 25 Kilometres per hour
 TRACTION : Electric direct 1200 Volts
 POWER CONSUMPTION : 277.209 Kw./h.
 WEIGHT OF TRAINS : Passenger and mixed 60 Goods 65 Tons
 PASSENGERS CARRIED : 868.453
 GOODS CARRIED : 82.021 Tons
 PASSENGER KILOMETRES : 6.360.526
 GOODS TON KILOMETRES : 542.053

ROLLING STOCK :

| | |
|--------------------------|----|
| Locomotives : | 2 |
| Engines 2 axle - Bogie : | 5 |
| Wagons : open : | 22 |
| Wagons : open : | 22 |
| Wagons : electric : | 3 |
| Box-cars : | 4 |

These figures refer to year 1940

4362

COMPANY : Società Anonima Le Ferrovie Italiane.

OFFICES : Arezzo

ROUTE : Arezzo - Sinalunga

LENGTH OF LINE : 39,994 Kilometres

GAUGE : 1,445 mtr. (Standard)

MAX. GRADE G/100 : 14

MIN. RADIUS OF CURVE : 400

WEIGHT OF RAIL Kgs. per metre : 36

NUMBER OF STATIONS : 12

COMMUNICATIONS : Telephones

MAX. SPEED : 55 Km./h.

TRACTION : Electric direct 3000 Volts

POWER CONSUMPTION : 828,069 Kw./h.

WEIGHT OF TRAINS : Passenger and mixed 88

PASSENGERS CARRIED : 341,760

GOODS CARRIED : 32,765 TONS

PASSENGER KILOMETRES : 6,435,341

GOODS TON KILOMETRES : 778,979

Goods = TONS

ROLLING STOCK :

- Locomotives : 8
- Coaches 2 axle 8- Bogie 3
- Wagons : open 20 box 13
- Railcars electric : 5

These figures refer to Year 1940

4361

4361

COMPANY : Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovia.
 SECONDARY : Italiane.

OFFICES : Azezo

ROUTE : Arezzo - Salsomaggiore

LENGTH OF LINE : 43.749 Km.

GAUGE : 1,445 Mts. (Standard)

MAX. GRADE 1/100 : 16

MIN. RADIUS OF CURVE : 280 Mts.

WEIGHT OF RAILS Kgs. per metre : 27

NUMBER OF STATIONS : 11

COMMUNICATIONS : Telegraph

MAX. SPEED : 50 Km./h.

TRACTION : Steam

POWER CONSUMPTION : Coal 1884 tons

WEIGHT OF TRAINS : Passenger and mixed 110 Goods 310 tons

PASSENGERS CARRIED : 415,064

GOODS CARRIED : 101,505 tons

PASSENGER MILES : 2,335,580

GOODS TON MILES : 2,943,645

ROLLING STOCK :

Locomotives : steam 8

Coaches 2 axle 16 Bogie 2

Wagons : open 32 box 21

Electric : 1

These figures refer to year 1940

4380

COMPANY : Società Ferrovia Appennino Centrale
 OFFICES : Città di Castello
 ROUTE : Arezzo - Fossato
 BRANCH OF LINE : 133.531 Kilometres
 GAUGE : 0.950 Metres

MAX. GRADE 0/00 : 30
 MIN. RADIUS OF CURVE : 80 metres
 WEIGHT OF RAIL KGS. PER METRE : 22.5 25.5 27.3

NUMBER OF STATIONS : 32

COMMUNICATIONS : Telegraph and Telephone
 MAX. SPEED : 35 Steam 55 Diesel Km./hr.

TRACTION : Steam and Diesel
 POWER CONSUMPTION : Coal 3,000 Tons Diesel 150 Tons
 WEIGHT OF TRAINS : Passenger and mixed : 57 117 Tons
 Diesel Passenger & mixed 18

PASSENGERS CARRIED : 935,637
 GOODS CARRIED : 14,543 Tons
 PASSENGER KILOMETRES : 26,972,116
 GOODS TON KILOMETRES : 5,500,557

ROLLING STOCK :
 Locomotives : Steam 15
 Coaches & axle ~~46~~ Bogie
 Wagons: open 99 box 110
 Railcars electric : ~~XXXXXXXX~~ Diesel 7

These figures refer to year 1940

6387

COMPANY : Società Italiana Imprese Ferroviarie e Lavori Pubblici
 OFFICES : Siena
 ROUTE : Siena - Buonconvento - Monte Antico.
 LENGTH OF LINE : 51,991 kms.
 GAGE : 1,445 (standard)
 MAX. GRADE / 100 : 15
 MIN. RADIUS OF CURVE : 300 mtm.
 WEIGHT OF RAILS lbs. per metre: 27
 NUMBER OF STATIONS : 16
 COMMUNICATIONS : Telephone and telegraph
 MAX. SPEED : 55 km./h.
 TRACTION : steam
 POWER CONSUMPTION : 1,000 Loms
 WEIGHT OF TRAINS : Passenger and mixed : 50 Goods 200 Tons
 PASSENGERS CARRIED : 62,557
 GOODS CARRIED : 44,140 Tons
 PASSENGER KILOMETERS : 1,257,675
 GOODS TON KILOMETERS : 1,216,730

ROLLING STOCK :

| | |
|---------------------|-----------|
| Locomotives : | 4 |
| Coaches 2 axle | 10 Bogie |
| Wagons: open | 40 box 15 |
| Railways electric : | = = |

These figures refer to year 1940

COMPANY: Società Italiana per le strade ferrate del sud-orientale.

OFFICES: Perugia

ROUTE: Terni - Umbertide (a)
Perugia - Ponte S. Giovanni (b)

LENGTH OF LINE: 112,912 Km.

GAUGE: 1,445 (Standard)

MAX. GRADE 0/00: a) 26 b) 50
MINIMUM RADIUS OF CURVE: a) 300 mts. b) 250 mts.

WEIGHT OF RAIL: 27 Kgs. per mtr.

NUMBER OF STATIONS: 29

COMMUNICATION: Telephone

MAXIMUM SPEED: 60 Km/h.

TRACTION: Electric alternating monophasic 11,000 Volts 25 periods

CURRENT CONSUMPTION: 6,636,330 Kw./h.

WEIGHT OF TRAIN: passenger and mixed goods 200 Tonne.

PASSENGERS CARRIED: 2,056,210

GOODS CARRIED: 290,953 Tonne

PASSENGER KILOMETERS: 59,600,000

GOODS KGM KILOMETERS: 14,319,746

ROLLING STOCK:

Locomotives: electric 10 steam 3

Cars: 2 axle 32 bogies

Wagons: open 57 box 62

Mail cars: electric 5

These figures refer to year 1940.

4357

COMPANY : Società Anonima Imprese e Trasporti
 OFFICES : Pisa
 ROUTE : Pisa - Cambrone - Livorno
 LENGTH OF LINE : 32.565 Kilometres
 GAUGE : 1.445 (Standard)
 MAX. GRADE % : 30
 MIN. RADIUS OF CURVE : 200
 WEIGHT OF RAIL Kgs. per metre : 36
 NUMBER OF STATIONS : 12
 COMMUNICATIONS : Telegraph
 MAX. SPEED : 60 Km./h.
 TRACTION : Electric direct 3,000 Volts
 POWER CONSUMPTION : 1,147,926 Kw./h.
 WEIGHT OF TRAINS : Passenger and mixed 58 Goods 81 TONS
 PASSENGERS CARRIED : 2,133,133
 GOODS CARRIED : 1,515 TONS
 PASSENGER KILOMETRES : 21,762,870
 GOODS TON KILOMETRES : 28,664

ROLLING STOCK :

| | |
|--------------------------|----|
| Locomotives : | 5 |
| Coaches 2 axle - Bogie : | 6 |
| Wagons : open : | 11 |
| Wagons : box : | 4 |
| Railcars electric : | == |

These figures refer to year 1940

4356

SOCIETÀ ITALIANA IMPRESE FERROVIARIE E LAVORI PUBBLICI
FERROVIA SIENA - BUONCONVENTO - MONTE ANTICO

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

SIENA - Via Meivolti n. 12 - Tel. 20-647

Prof. N. 390-131

Siena 29 agosto 1944

Preg.mo Signor Maggiore A.M. STREET
Transportation Subcommittee
A.C.C. Main Headquarters

R C M A

In adempimento della richiesta presentata a questa Direzione dalla S.V.C. rimettiamo - allegati alla presente lettera - i sotto notati elaborati:

- 1° - Relazione sullo Stato della Ferrovia Siena-Monte Antico al 20 luglio 1944.
- 2° - La ricognizione della Sede Stradale e fabbricati eseguita in pari data.
- 3° - Una distinta dei materiali occorrenti per la ricostruzione o riparazione dei ponti ed opere d'arte minori.
- 4° - Analoga distinta per la ricostruzione o riparazione dei fabbricati.
- 5° - Una nota dei materiali occorrenti per la ricostruzione del binario di corsa, di quelli di Stazione e dei deviatori, distrutti con esplosivi.

Gli elenchi allegati sotto i numeri 3, 4 e 5 comprendono solo i materiali che non si trovano nella zona attraversata dalla nostra ferrovia e che non possono essere approvvigionati a nostra cura, data la mancanza di mezzi ferroviari di trasporto. Insieme a tali materiali abbiamo anche notati quelli che, pur essendo reperibili sul posto, sono stati sottoposti al vincolo dall'Autorità Militare e quindi sottratti alla libera contrattazione.

Non abbiamo invece elencato gli altri materiali che sono di facile acquisto quali il pietrame da costruzione, la sabbia, la calce ed i pali di pino che dovranno essere infissi nel letto dei fiumi per sostenere le impalcature che alla loro volta dovranno sorreggere gli archi dei ponti durante la costruzione.

Gli approvvigionamenti, di cui agli elenchi allegati, dovranno essere effettuati con una certa regolarità suddividendoli in un periodo di tempo adeguato e compatibile con il programma di lavoro che verrà fissato in antecedenza.

Se la ricostruzione parziale o totale dei ponti di maggior luce non dovesse essere iniziata contemporaneamente, si potrebbe utilizzare il legname delle armature più volte, il che apporterebbe una sensibile economia nel costo delle opere.

Per ciò che riguarda i lavori di riparazione delle Gal-lerie, per due di esse non siamo in grado per ora di fornire ragguagli precisi, perchè quella di Quinciano - Km. 36+430 - 36+703 - come è detto nella ricognizione (Allegato 2°) non è accessibile nell'intero corso

Preg.mo Signor Maggiore A.H. STREET
 Transportation Subcommission
 A.C.C. Main Headquarters

R O M A

In adempimento della richiesta presentata a questa Direzione dalla S.V.C. rimettiamo - allegati alla presente lettera - i sotto notati elaborati:

- 1° - Relazione sullo Stato della Ferrovia Siena-Monte Antico al 20 luglio 1944.
- 2° - La ricognizione della Sede Stradale e fabbricati eseguita in pari data.
- 3° - Una distinta dei materiali occorrenti per la ricostruzione o riparazione dei ponti ed opere d'arte minori.
- 4° - Analoga distinta per la ricostruzione o riparazione dei fabbricati.
- 5° - Una nota dei materiali occorrenti per la ricostruzione del binario di corsa, di quelli di Stazione e dei deviatori, distrutti con esplosivi.

Gli elenchi allegati sotto i numeri 3, 4 e 5 comprendono solo i materiali che non si trovano nella zona attraversata dalle nostre ferrovie e che non possono essere approvvigionati a nostra cura, data la mancanza di mezzi ferroviari di trasporto. Insieme a tali materiali abbiamo anche notati quelli che, pur essendo reperibili sul posto, sono stati sottoposti al vincolo dall'Autorità Militare e quindi sottratti alla libera contrattazione.

Non abbiamo invece elencato gli altri materiali che sono di facile acquisto quali il pietrame da costruzione, la sabbia, la calce ed i pali di pino che dovranno essere infissi nel letto dei fiumi per sostenere le impalcature che alla loro volta dovranno sorreggere gli archi dei ponti durante la costruzione.

Gli approvvigionamenti, di cui agli elenchi allegati, dovranno essere effettuati con una certa regolarità suddividendoli in un periodo di tempo adeguato e compatibile con il programma di lavoro che verrà fissato in antecedenza.

Se la ricostruzione parziale o totale dei ponti di maggior luce non dovesse essere iniziata contemporaneamente, si potrebbe utilizzare il legname delle armature più volte, il che apporterebbe una sensibile economia nel costo delle opere.

Per ciò che riguarda i lavori di riparazione delle Gallerie, per due di esse non siamo in grado per ora di fornire ragguagli precisi, perchè quella di Quinciano - Km. 36+430 - come è detto nella ricognizione (Allegato 2°) non è accessibile nell'interno a causa del fondato timore di mine inesplose, e quella dell'Osteriaccia - Km. 50+242 - è distrutta completamente e sepolta sotto le terre franate.

2)

La Galleria dei Tini, invece è stata completamente sgombrata dei materiali caduti insieme al portale verso Monte Antico, e le tre laterali e sovrastanti sono state scavate in modo da fermare delle scarpate di pendenza adatta alla natura del terreno.

Resta da ricostruire il portale ed un tratto di calotta per la quale occorreranno circa 30 quintali di cemento e 19.000 mattoni.

Il materiale mobile, danneggiato in modo gravissimo, consiste in:

- n° 4 locomotive
- " 12 vetture e baggiani
- " 21 carri aperti e chiusi.

Delle locomotive, una che trovavasi in riparazione nell'Officina di Buonconvento, ha subito la rottura del coperchio posteriore del cilindro sinistro ed altri danni negli organi del movimento e forse nel telaio del carro; due altre sono state condotte dai Tedeschi sul Ponte di ferro, prossimo alla stazione di Buonconvento, di cui fu in seguito provocata la caduta nel fiume Ombrone. Per il ponte non si è sperato, ma si è piegato nel mezzo e le due locomotive vi sono rimaste sopra poggiate sull'impalcatura. Si spera di salvarne una tirandola sul piano di campagna fuori del ponte, poiché sembra che il carro e gli assi montati siano in condizione da poter permettere lo spostamento. L'altra locomotiva ha riportato avarie più gravi e dovrà essere smontata per ri-muoverla.

La quarta locomotiva è sepolta sotto la Galleria dell'Osteriaccia che - come è stato detto - fu minata e distrutta dai tedeschi.

Le vetture ed i carri hanno riportato - tutti - la rottura, con esplosivi di almeno una boccaola e di una molla, e qualcuno di una ruota e lo scompaginamento della cassa e delle coperture, molte delle quali risultano frantumate.

Siamo a disposizione della S.V.C. per qualsiasi chiarimento od informazione che possa occorrere, e la preghiamo di gradire distinti saluti.



IL DIRETTORE
(Ing. Renato Falsoni)

Renato Falsoni

Alleg. 5 in un opuscolo a stampa.

4354

scopate di cemento e di calce
Resta da ricostruire il portale ed un tratto di calotta per
la qual cosa occorreranno circa 30 quintali di cemento e 18.000 mattoni.
Il materiale mobile, danneggiato in modo gravissimo, consi-

ste in :

- n° 4 locomotive
- " 12 vetture e bagagliai
- " 21 carri aperti e chiusi.

Delle locomotive, una che trovavasi in riparazione nell'Officina di Buonconvento, ha subito la rottura del coperchio posteriore del cilindro sinistro ed altri, danni negli organi del movimento e forse nel telaio del carro; due altre sono state condotte dai Tedeschi sul Ponte di ferro, prossimo alla stazione di Buonconvento, di cui fu in seguito provocata la caduta nel fiume Ombrone. Però il ponte non si è spezzato, ma si è piegato nel mezzo e le due locomotive vi sono rimaste sopra poggiate sull'impalcatura. Si spera di salvarne una tirandola sul piano di campagna fuori del ponte, poiché sembra che il carro e gli assi montati siano in condizione da poter permetterne lo spostamento. L'altra locomotiva ha riportato avaria più gravi e dovrà essere smontata per ri-muoverla.

La quarta locomotiva è sepolta sotto la Galleria dell'Osteriaccia che - come è stato detto - fu minata e distrutta dai tedeschi.

Le vetture ed i carri hanno riportato - tutti - la rottura, con esplosivi di almeno una boccola e di una molla, e qualcuno di una ruota e lo scompaginamento della cassa e delle coperture, molte delle quali risultano frantumate.

Siamo a disposizione della S.V.C. per qualsiasi chiarimento od informazione che possa occorrere, e la preghiamo di gradire distinti saluti.



IL DIRETTORE
(Sig. Clelio Scalone)

Clelio Scalone

Alleg. 5 is un opuscolo a stampa.

4354

===== FERRUVIA SIENA = BUONCONVENTO = MONTE ANTICO = =====

-----°°-----
 RELAZIONE SULLO STATO DEI BINARI DELLA FERRUVIA AL 20 LUGLIO 44.

Dallo scambio d'ingresso nella stazione di Monte Antico sino al Km. I+230, danneggiate alcune campate in seguito a bombardamenti aerei ed esplosione di mine.

Dal Km. I+230 al Km. I+420 l'armamento è distrutto quasi completamente dalle esplosioni che hanno causato il crollo di due archi del Ponte sull'Ombrone (Km. I+361).

Dal Km. I+420 al Km. I+530 il binario non ha subito danni, salvo in un tratto di m. 24 in corrispondenza del Ponte sul Torr. Bagnolo al Km. 5+833, i cui archi sono stati fatti saltare con mine.

Nel tratto compreso tra il Km. I+530 e I+650 l'armamento è distrutto quasi completamente dalle numerose mine che sono esplose nel Ponte sull'Ombrone causando la rovina di un arco e di altre strutture.

Seguono dal Km. I+650 al Km. I+440 e dal Km. I+470 al I+020 - due tratti di binario in buono stato. Nello spazio interposto di circa 30 metri l'armamento è stato ridotto inservibile a causa dello scoppio delle mine che hanno fatto saltare il ponte sul Fossco a Nave al Km. I+450.

Dopo il Km. I+030 è stato minato e fatto crollare il Ponte sul Torrente Crevoles al Km. I+083: Il binario è sconvolto e fuori uso fino al Km. I+130 all'ingresso della Stazione di Murlo.

Da tale progressiva fino al Km. 24+300 l'armamento non ha subito danni.

Dal Km. 24+300 al 24+380 in corrispondenza del Ponte in ferro sull'Ombrone - Km. 24+336 - il binario è in parte distrutto ed in parte fuori uso perchè il Ponte stesso è stato fatto saltare.

Segue un piccola tratto tra i Km. 24+380 e 24+980 nel quale l'armamento è restato al suo posto. Dopo il quale per m. 40 (Km. 24+980 + 25+020) il binario è fuori uso, essendo stato minato il Ponte sul Fosso Tavoleto al Km. 25+002.-

Dal Km. 25+020 sino presso la Stazione di Buonconvento al Km. 26+900 si riscontrano danneggiamenti saltuari.

Dal Km. 27 al Km. 29+375 l'armamento è stato praticamente distrutto mediante mine e petardi posti nel mezzo di ogni campata, tanto nel piazzale di Stazione che nel binario di corsa.

Un intervallo di m. 375 tra i Km. 29+375 e 29+750 è rimasto illeso. In seguito tra i Km. 29+750 e 30+790 l'armamento è stato minato e distrutto.

Dal Km. 30+790 al Km. 31+140 sono state asportate le rotaie che vennero utilizzate per la riparazione provvisoria del Ponte sull'Arbia della Strada Statale Cassia, gravemente danneggiato dai bombardamenti aerei.

Dal Km. 31+140 al Km. 36+440 il binario è in buono stato eccettuato un tratto di 48 metri (Km. 32+382 + 32+430), che trovavasi sopra ad un

Dalle scabbie d'ingresso alcune campate in seguito a bombardamenti aerei Km. I+230, danneggiate alcune campate in seguito a bombardamenti aerei ed esplosione di mine.

Dal Km. I+230 al Km. I+420 l'armamento è distrutto quasi completamente dalle esplosioni che hanno causato il crollo di due archi del Ponte sull'Ombrone (Km. I+361).

Dal Km. I+420 al Km. I+530 il binario non ha subito danni, salvo in un tratto di m. 24 in corrispondenza del Ponte sul Torr. Bagnolo al Km. 5+833, i cui archi sono stati fatti saltare con mine.

Nel tratto compreso tra il Km. I+530 e I+650 l'armamento è distrutto quasi completamente dalle numerose mine che sono esplose nel Ponte sull'Ombrone causando la rovina di un arco e di altre strutture.

Seguono dal Km. I+650 al Km. I+440 e dal Km. I+470 al I+020 - due tratti di binario in buono stato. Nello spazio interposto di circa 30 metri l'armamento è stato ridotto inservibile a causa dello scoppio delle mine che hanno fatto saltare il ponte sul Fosso a Nave al Km. I+450.

Dopo il Km. I+030 è stato minato e fatto crollare il Ponte sul Torrente Crevole al Km. I+083: Il binario è sconvolto e fuori uso fino al Km. I+130 all'ingresso della Stazione di Murlo.

Da tale progressiva fino al Km. 24+300 l'armamento non ha subito danni. Dal Km. 24+300 al 24+380 in corrispondenza del Ponte in ferro sull'Ombrone - Km. 24+336 - il binario è in parte distrutto ed in parte fuori uso perchè il Ponte stesso è stato fatto saltare.

Segue un piccola tratto tra i Km. 24+380 e 24+980 nel quale l'armamento è restato al suo posto. Dopo il quale per m. 40 (Km. 24+980 + 25+020) il binario è fuori uso, essendo stato minato il Ponte sul Fosso Tavoleto al Km. 25+002.

Dal Km. 25+020 sino presso la Stazione di Buonconvento al Km. 26+900 si riscontrano danneggiamenti saltuari.

Dal Km. 27 al Km. 29+375 l'armamento è stato praticamente distrutto mediante mine e petardi posti nel mezzo di ogni campata, tanto nel piazzale di Stazione che nel binario di corsa.

Un intervallo di m. 375 tra i Km. 29+375 e 29+750 è rimasto illeso. In seguito tra i Km. 29+750 e 30+790 l'armamento è stato minato e

distrutto.

Dal Km. 30+790 al Km. 31+140 sono state asportate le rotaie che vennero utilizzate per la riparazione provvisoria del Ponte sull'Arbia della Strada Statale Cassia, gravemente danneggiato dai bombardamenti aerei.

Dal Km. 31+140 al Km. 36+440 il binario è in buono stato eccettuato un tratto di 48 metri (Km. 32+382 ÷ 32+430), che trovavasi sopra ad un ridosso del Ponte in ferro sul Torr. Sorra al Km. 32+410 che fu fatto saltare.

Dal Km. 36+440 al Km. 36+740 il binario si trova quasi per intero nella Galleria di Quinciano (che fu minata e che non è ancora accessibile)

./.

e certamente è stato danneggiato gravemente.

Dal Km. 36+740 al Km. 36+820 le rotaie sono state spezzate con esplosivi e danneggiate dalla caduta dei materiali del portale.

Dal Km. 36+820 al 39+500 il binario ha riportato saltuariamente qualche danno.

Dal Km. 39+500 al 42+520 le rotaie sono state tutte spezzate per mezzo di esplosivi.

Fa seguito dal Km. 42+520 al 42+670 un tratto di binario il-

leso.

Dal Km. 42+670 al 43+030 il binario fu tolto d'opera dalle truppe tedesche per servire alla ricostruzione provvisoria del Ponte della Strada Statale Cassia sul Torr. Tressa, demolito da bombardamenti aerei.

Dal Km. 43+040 al Km. 46+695 le rotaie sono spezzate con esplosivi ad eccezione di tre campate avanti il Casello al Km. 44+640.

Dal Km. 46+695 al 46+830 il binario è a posto. Segue un tratto di m. 36, fino al Km. 46+866, in cui il binario è saltato insieme al Ponte sul Torrente Rilugoso.

Dal Km. 46+866 al 48+200 il binario è illeso.

Dal Km. 48+200 al 48+240 è stato distrutto l'armamento dai bombardamenti dell'aviazione alleata che hanno provocata la caduta del cavalcavia sulla ferrovia statale Siena-Asciano, al Km. 48+226.

Dal Km. 48+240 al 49+470 non si notano danni.

Dal Km. 49+470 al 49+510 il binario è saltato col sottopassaggio della Strada St. Aretina al Km. 49+488.

Dal Km. 49+510 al Km. 49+950 l'armamento è a posto.

Dal Km. 49+950 al 49+980 il crollo del sottopassaggio al Km. 49+963, in seguito ad esplosione di mine, ha provocato la distruzione del binario.

Dal Km. 49+980 al 50+220 non vi sono danni.

Dal Km. 50+220 al 50+350 il binario è ricoperto da masse di terra frenate in seguito alla distruzione della Galleria dell'Osteriaccia - Km. 50+242 + 50+302 - minata e fatta saltare dai tedeschi.

Dal Km. 50+350 al 51+150 l'armamento è illeso.

Tra i Km. 51+145 e 51+180 la demolizione - sempre con mine - del ponticello al Km. 51+158, ha provocata la distruzione del binario.

Dal Km. 51+180 al 52+970 nessun danno si è riscontrato.

Dal Km. 52+970 al 53+005 il binario è saltato con il sottopassaggio della strada di Busseto - Km. 52+989.

Dal Km. 53+005 al termine della ferrovia Km. 54+396 nella Stazione di Siena - Madonna Rossa, l'armamento è illeso, salvo forse in corrispondenza del cavalcavia al Km. 53+437 che è crollato sul binario di corsa.



IL DIRETTORE

Handwritten signature

4352

Dal Km. 39+500 al 42+520 le rotaie sono state tutte spezzate per mezzo di esplosivi.
Fa seguito dal Km. 42+520 al 42+670 un tratto di binario illeso.

Dal Km. 42+670 al 43+040 il binario fu tolto d'opera dalle truppe tedesche per servire alla ricostruzione provvisoria del Ponte della Strada Statale Cassia sul Torr. Tressa, demolito da bombardamenti aerei.

Dal Km. 43+040 al Km. 46+695 le rotaie sono spezzate con esplosivi ad eccezione di tre campate aventi il Casello al Km. 44+640.

Dal Km. 46+695 al 46+830 il binario è a posto. Segue un tratto di m. 36, fino al Km. 46+866, in cui il binario è saltato insieme al Ponte sul Torrente Riluolo.

Dal Km. 46+866 al 48+200 il binario è illeso.
Dal Km. 48+200 al 48+240 è stato distrutto l'armamento dai bombardamenti dell'aviazione alleata che hanno provocata la caduta del cavalcavia sulla ferrovia statale Siena-Asciano, al Km. 48+226.

Dal Km. 48+240 al 49+470 non si notano danni.
Dal Km. 49+470 al 49+510 il binario è saltato col sottopassaggio della Strada St. Aretina al Km. 49+488.

Dal Km. 49+510 al Km. 49+950 l'armamento è a posto.
Dal Km. 49+950 al 49+980 il crollo del sottopassaggio al Km. 49+963, in seguito ad esplosione di mine, ha provocato la distruzione del binario.

Dal Km. 49+980 al 50+220 non vi sono danni.
Dal Km. 50+220 al 50+350 il binario è ricoperto da masse di terra franate in seguito alla distruzione della Galleria dell'Osteriaccia - Km. 50+242 + 50+382 - minata e fatta saltare dai tedeschi.

Dal Km. 50+350 al 51+150 l'armamento è illeso.
Tra i Km. 51+145 e 51+180 la demolizione - sempre con mine - del ponticello al Km. 51+158, ha provocata la distruzione del binario.

Dal Km. 51+180 al 52+970 nessun danno si è riscontrato.
Dal Km. 52+970 al 53+005 il binario è saltato con il sottopassaggio della strada di Busseto - Km. 52+989.

Dal Km. 53+005 al termine della ferrovia Km. 54+396 nella Stazione di Siena - Madonna Rossa, l'armamento è illeso, salvo forse in corrispondenza del cavalcavia al Km. 53+437 che è crollato sul binario di corsa.



IL DIRETTORE
(Sig. Enrico S...)

[Handwritten signature]

4352



FERROVIA SIENA - BUONCONVENTO - MONTE ANTICO

RICOGNIZIONE DELLA LINEA DEGLI IMPIANTI E DEL MATERIALE ROTABILE

BIVARIO DI CORSIA

- 1) Tratto nella stazione di Monte Antico
sino allo scambio d'innesto
- 2) Binasto illeso
- 3) Leggermente danneggiato
- 4) Distrutto o rimasto fuori uso
- 5) Asportato

| | |
|-------|--------|
| Km. | 0+435 |
| " | 36+394 |
| " | 5+355 |
| " | II+492 |
| " | 0+720 |
| <hr/> | |
| Km. | 54+396 |

Totale

OPERE D'ARTE

- 1) Ponte sull'Ombrone a M. Antico a tre arcate ed un sottopassaggio laterale - Luce delle arcate m. 31.60
Crollate due arcate lato N. Antico Km. I+36I.38
- 2) Ponte sul Torr. Bagnolo = Km. 5+833,17
a due arcate in calcestruzzo di cemento di luce m. 6.
Crollata la pile centrale e le due arcate.
- 3) Ponte sull'Ombrone = Km. 15+591,63
a due arcate in calcestruzzo di cemento : luce m. 31,60
Crollata un'arcata lato M. Antico e danneggiata la parte superiore della spalla lato Siena.
- 4) Ponte sul Fosso a Nave = Km. 16+450,48 con sottopassaggio.
Luce m. 6.00
Crollato l'arco e danneggiate le spalle.
- 5) Ponte sul Torrente Crevoles = Km. 18+082,77 a quattro travate di cemento armato: di luce m. 7.50
Minate spalle e pile = Il ponte è crollato completamente.
- 6) Ponte sull'Ombrone = Km. 24+335,83
A travata metallica di luce m. 30.00
La travata è caduta nel fiume. Spalle in parte danneggiate.
- 7) Ponte sul fosso "Tavoletto" = Km. 25+001,92
Un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m. 7.60
Crollata l'arcata e danneggiate le spalle.
- 8) Ponte sull'Ombrone = Km. 27+646,98
A travata metallica di luce m. 22,00

BINARIO DI CORSA

- 1) Tratto nella stazione di Monte Antico
sino allo scambio d'innesto
- 2) Binasto illeso
- 3) Leggermente danneggiato
- 4) Distrutto o rimasto fuori uso
- 5) Asportato

Km. 0+435
" 36+394
" 5+355
" II+492
" 0+720

Totale

Km. 54+396

=====

OPERE D'ARTE

- 1) Ponte sull'Ombrone a M. Antico a tre arcate ed un sottopassaggio laterale - Luce delle arcate m. 31.60
Crollate due arcate lato M. Antico Km. I+361.38
- 2) Ponte sul Torr. Bagnolo = Km. 5+833,17
a due arcate in calcestruzzo di cemento di luce m. 6.
Crollata la pile centrale e le due arcate.
- 3) Ponte sull'Ombrone = Km. 15+591,63
a due arcate in calcestruzzo di cemento : luce m. 31,60
Crollata un'arcata lato M. Antico e danneggiata la parte superiore della spalla lato Siena.
- 4) Ponte sul Fosso a Nave = Km. 16+450,48 con sottopassaggio.
Luce m. 6,00
Crollato l'arco e danneggiate le spalle.
- 5) Ponte sul Torrente Crevole = Km. 18+082,77 a quattro travate di cemento armato: di luce m. 7.50
Minate spalle e pile = Il ponte è crollato completamente.
- 6) Ponte sull'Ombrone = Km. 24+335,83
A travata metallica di luce m. 30.00
La travata è caduta nel fiume. Spalle in parte danneggiate.
- 7) Ponte sul fosso "Tavoleto" = Km. 25+001,92
Un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m. 7.60
Crollata l'arcata e danneggiate le spalle.
- 8) Ponte sull'Ombrone = Km. 27+646,98
A travata metallica di luce m. 22,00
La travata è caduta nel fiume = Spalle in parte danneggiate.
- 9) Ponte sul Torrente Arbia = Km. 28+479,66
A travata metallica di luce m. 26.00
Come sopra.

4351

./.



- IO) Ponte sul Torrente Sorra = Km. 32+410, 29
A travata metallica di luce m. 12, 15
Caduta la travata e danneggiate le spalle.
- II) Ponte sul Torr. Rilugio = Km. 46+843, 96
Un'arcata obliqua in calcestruzzo di cemento di luce m. 7.00
Crollata l'arcata e danneggiate le spalle ed i muri d'ala.
- I2) Cavalcavia sul binario P.S. Siena - Arbia = Km. 48+226, 36
Ad archi in calcestruzzo di cemento: uno centrale di luce m. 6.00 e due laterali di luce m. 4.00
Completamente distrutto da bombardamenti aerei salvo la spalla lato Siena.
- I3) Sottopassaggio della strada Statale Aretina = Km. 49+487, 65
Un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m. 7.00
Crollata l'arcata e danneggiate le spalle. Lesioni nei muri d'ala.
- I4) Sottopassaggio Strada e fosso Bzorricino = Km. 49+962, 79
Un'arcata di calcestruzzo di cemento di luce m. 4.00 sulla strada ed altra di luce m. 2.50 sul fosso.
Crollate quasi del tutto le arcate, molto danneggiata la pila e lesionate le spalle.
- I5) Ponte sul Fosso di Fango Nero = Km. 51+158, 20
Un'arcata di calcestruzzo di cemento di luce m. 6.00
Completamente distrutto.
- I6) Sottopassaggio della Strada di Busseto = Km. 52+989, 01
Due arcate di luce m. 3, 50
Crollati gli archi e danneggiate le spalle.
(Il manufatto è a doppio binario: uno delle P.S. linea Siena-Asciano; l'altro della Ferrovia Siena-Monte Antico).
- I7) Cavalcavia sul binario P.S. e Siena-Monte Antico = Km. 53+580, 71
Un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m. 8.00
Crollato l'arco e gravemente danneggiate le spalle.

GALLERIE

- I) Galleria del Tini = Km. 13+515, 77 ÷ 13+669, 70
Lunghezza m. 153.93
Ha subito bombardamenti aerei in corrispondenza dell'imbovco lato Monte Antico.
Demolita gran parte del portale e la calotta per m. 10 circa.
Danneggiati i piedritti.
- 2) Galleria di Quinciano = Km. 36+430.00 ÷ 36+703,00
Lunghezza m. 273.00

2350

- Crollata l'Arseta e danneggiate le spalle ed i muri d'ala.
- I2) Cavalcavia sul binario F.S. Siena - Arbia = Km. 48+226,36
Ad archi in calcestruzzo di cemento: uno centrale di luce m.6.00 e due laterali di luce m.4.00
Completamente distrutto da bombardamenti aerei salvo la spalla lato Siena.
- I3) Sottopassaggio della strada Statale Aretina = Km. 49+487,65
Un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m.7.00
Crollata l'arcata e danneggiate le spalle. Lesioni nei muri d'ala.
- I4) Sottopassaggio Strada e fosso Bzorricino = Km. 49+962,79
Un'arcata di calcestruzzo di cemento di luce m.4.00 sulla strada ed altra di luce m.2.50 sul fosso.
Crollate quasi del tutto le arcate, molto danneggiata la pile e lesionate le spalle.
- I5) Ponte sul Fosso di Fango Merc = Km. 51+158,20
Un'arcata di calcestruzzo di cemento di luce m.6.00
Completamente distrutto.
- I6) Sottopassaggio della Strada di Busseto = Km. 52+989,01
Due arcate di luce m.3,50
Crollati gli archi e danneggiate le spalle.
(Il manufatto è a doppio binario: uno delle F.S. linea Siena-Asciano; l'altro della Ferrovia Siena-Monte Antico).
- I7) Cavalcavia sul binario F.S. e Siena-Monte Antico = Km. 53+580,71
Un'arcata in calcestruzzo di cemento di luce m.8.00
Crollato l'arco e gravemente danneggiate le spalle.

GALLERIE

- 1) Galleria del Timi = Km. 13+515,77 ÷ 13+669,70
Lunghezza m.153,93
Ha subito bombardamenti aerei in corrispondenza dell'imbosco lato Monte Antico.
Demolita gran parte del portale e la calotta per m.10 circa.
Danneggiati i piedritti.
- 2) Galleria di Quinciano = Km. 36+430.00 ÷ 36+703,00 **4350**
Lunghezza m. 273.00
Minata per tutta la sua lunghezza.
Demolita gran parte del portale e danneggiato il rivestimento per m.8.50; crollata le murature ed il terreno sovrastante. per altri m.10.00. Non accertati i danni nell'interno della Galleria perchè non accessibile a causa di mine inesplose.

3) Galleria dell'Osteriaaccia = Km. 50+242,00 ÷ 50+302,00
 Lunghezza m. 60,00
 Distrutta completamente dallo scoppio di enormi cariche di esplosivo. Anche il terreno sovrastante è stato sconvolto.

STAZIONI E FERMATE

- I) Fermata di Pian delle Vigne = Km. 5+494,49
 Lievi danni al F.V.-Binari e scambi illesi.
- 2) Stazione di Salceva = Km. 10+937,60
 Qualche danno provocato da bombardamenti e mitragliamenti al F.V. al M.M. ed al fabbricato destinato ad alloggiamento del manovale. Danni c.s. ma più gravi al Casello Km. 10+881,48.
 Binari e scambi illesi.
- 3) Stazione di Murlo = Km. 18+313,64
 Danneggiati il F.V. e il M.M. specialmente negli infissi di porte e finestre, a causa delle azioni belliche svoltesi in quella zona: (II granate sono esplose a poca distanza dai fabbricati). Occorrono riparazioni ai tetti ed a qualche muro divisorio.
 Due dei quattro deviodi sono stati fatti saltare con esplosivi. Le esplosioni delle mine che hanno distrutto il Ponte sul Torr. Crevole, hanno prodotto danni al Casello Km. 18+177,25.
- 4) Fermata di Torre Bibbiano = Km. 21+596,65
 I fabbricati viaggiatori ed il magazzino merci hanno riportato lievi danni alle murature e tetti. Buona parte degli infissi sono da riparare e mancano molti vetri. Sono stati rotti gli sportelli della biglietteria e furono asportati lumi, qualche mobile ecc. I fabbricati furono in parte occupati da truppe di passaggio tedesche.
 I binari e gli scambi non sono stati toccati.
- 5) Stazione di Buonconvento = Km. 27+068,36
 Tutti i fabbricati e gli impianti di stazione sono stati fatti saltare con grande quantità di esplosivo.
 Risultano distrutti i seguenti fabbricati:
- Fabbricato viaggiatori = non restano in piedi che piccolissime parte del piano terreno e due camere del 1° piano, per ricolanti.
 - Magazzino merci = completamente distrutto.
 - Rimessa veicoli, officina e fonderia = completamente distrutte.
 - Rimessa locomotive, uffici annessi e magazzino = Restano in piedi i muri maestri, lesionati in più parti. Sono state distrutte.

STAZIONI E FERME

- I) Fermata di Pian delle Vigne = Km. 5+494,49
 Lievi danni al P.V.--Binari e scambi illesi.
- 2) Stazione di Salceta = Km. 10+937,60
 Qualche danno provocato da bombardamenti e mitragliamenti al F.V. al M.M. ed al fabbricato destinato ad alloggio del manovale.-- Danni c.s. ma più gravi al Casello Km.10+881,48. Binari e scambi illesi.
- 3) Stazione di Murlo = Km. 18+513,64
 Danneggiati il F.V. e il M.M. specialmente negli infissi di porte e finestre, a causa delle azioni belliche svoltesi in quella zona: (II granate sono esplose a poca distanza dai fabbricati). Occorrono riparazioni ai tetti ed a qualche muro divisorio.
 Due dei quattro deviodi sono stati fatti saltare con esplosivi. Le esplosioni delle mine che hanno distrutto il Ponte sul Torr. Crevole, hanno prodotto danni al Casello Km.18+177,25.
- 4) Fermata di Torre Bibbiano = Km. 21+596,65
 I fabbricati viaggiatori ed il magazzino merci hanno riportato lievi danni alle murature e tetti. Buona parte degli infissi sono da riparare e mancano molti vetri. Sono stati rotti gli sportelli della biglietteria e furono asportati lumi, qualche mobile ecc. I fabbricati furono in parte occupati da truppe di passaggio tedesche.
 I binari e gli scambi non sono stati toccati.
- 5) Stazione di Buonconvento = Km. 27+068,36
 Tutti i fabbricati e gli impianti di stazione sono stati fatti saltare con grande quantità di esplosivo.
 Risultano distrutti i seguenti fabbricati:
- Fabbricato viaggiatori = non restano in piedi che piccolissima parte del piano terreno e due camere del 1° piano, pericole.
 - Magazzino merci = completamente distrutto.
 - Rimessa veicoli, officina e fonderia = completamente distrutte.
 - Rimessa locomotive, uffici annessi e magazzino = Restano in piedi i muri maestri, lesionati in più parti. Sono stati distrutti i tetti e le attrezzature.
- ed i seguenti impianti:
- Serbatoio - rifornitore in cemento armato da 25 m.c.
 - Colonna idraulica.
 - Gru da 6 tonnellate.
 - Piattaforma girevole da m.5.50.
 - Bilancia a ponte da 40 Tonn.
- Tutti i binari di stazione e gli scambi in numero di 9 sono stati distrutti con esplosivi.

6309

- 4 -
- 6) Fermata di Ponte d'Arbia = Km. 31+109,55
 Il F.V. ed il M.M. sono stati occupati da truppe tedesche, che hanno distrutto tutti il mobilio degli uffici. Il tetto del M.M. è molto danneggiato e le saracinesche di chiusura sono state una rotta e resa inservibile e l'altra danneggiata. Il F.V. è meno danneggiato ma presenta buona parte degli infissi guastati e tutte le finestre e porte a vetri-
 na privi di vetri.
- 7) Fermata di Luogiano d'Arbia = Km. 37+049,47
 Anche in questa fermata il F.V. ed il M.M. sono stati occupati da truppe tedesche. Le porte del piano terreno sono per metà spezzate nel F.V. e nel M.M. e le saracinesche sono molto danneggiate. I tetti hanno bisogno di riparazioni perché colpiti da materiali lanciati dalle esplosioni di mine. Qualche danno anche alle murature. Nel 1° piano del F.V. infissi danneggiati. Molti vetri rotti. Una porta del cassero mancante. Gli scambi del piazzale sono stati fatti saltare.
- 8) Stazione di Monteroni d'Arbia = Km. 39+621,44
 Nel F.V. sono danneggiati, come nelle fermate precedenti degli infissi degli Uffici e delle abitazioni. Molti vetri rotti. Qualche danno al tetto.
 Nel M.M. il tetto è più gravemente lesionato e la tettoia del lato del binario ha l'armatura spezzata dalle esplosioni di petardi che hanno danneggiato gli impianti e il materiale rotabile, e delle granta cadute nel piazzale della Stazione. Dai gabinetti sono state asportate due porte.
 Il cassello al Km. 39+509,34 prossimo allo scambio di ingresso lato M. Antico - ha le murature lesionate in più punti dallo scoppio delle mine che hanno provocato la rovina del Silo granario e la distruzione del deviatore.
 Tutti gli scambi della stazione sono stati distrutti.
- 9) Fermata di Isola Tressa = Km. 43+616,30
 Il F.V. ed il M.M. hanno riportato lievi danni alle murature e tetti. Molti infissi sono da riparare e qualcuno da ricostruire di nuovo. I fabbricati sono stati occupati dalle truppe.
 Gli scambi ed i binari sono interamente distrutti con esplosivi.
 Parte della chiusura costituite da cancellate di cemento armato è stata spezzata: circa 50 metri.
- 10) Stazione di Siena - (Madonnina Rossa) = Km. 54+323,87
 Gli infissi della parte del fabbricato adibiti ad Uffici e Magazzino sono molto danneggiati dai bombardamenti aerei. ⁴³⁴⁸
 I vetri rotti.

na privi di vetri.

7) Fermata di Lucignano d'Arbia = Km. 37+049,47
Anche in questa fermata il F.V. ed il M.M. sono stati occupati da truppe tedesche. Le porte del piano terreno sono per metà spezzate nel F.V. e nel M.M. e le saracinesche sono molto danneggiate. I tetti hanno bisogno di riparazioni perchè colpiti da materiali lanciati dalle esplosioni di mine. Qualche danno anche alle murature. Nel 1° piano del F.V. infissi danneggiati. Molti vetri rotti. Una porta del cesso mancante. Gli scambi del piazzale sono stati fatti saltare.

8) Stazione di Monteroni d'Arbia = Km. 39+621,44
Nel F.V. sono danneggiati, come nelle fermate precedenti degli infissi degli Uffici e delle abitazioni. Molti vetri rotti. Qualche danno al tetto.

Nel M.M. il tetto è più gravemente lesionato e la tettoia dal lato del binario ha l'armatura spezzata dalle esplosioni di petardi che hanno danneggiato gli impianti e il materiale rotabile, e delle granta cadute nel Piazzale della Stazione. Dai gabinetti sono state asportate due porte.
Il casello al Km.39+509,34 prossimo allo scambio di ingresso lato M.Antico - ha le murature lesionate in più punti dallo scoppio delle mine che hanno provocato la rovina del Silo granario e la distruzione del deviatolo.
Tutti gli scambi della stazione sono stati distrutti.

9) Fermata di Isola Tressa = Km.43+616,30
Il F.V. ed il M.M. hanno riportato lievi danni alle murature e tetti. Molti infissi sono da riparare e qualcuno da ricostruire di nuovo. I fabbricati sono stati occupati dalle truppe.
Gli scambi ed i binari sono interamente distrutti con esplosivi.
Parte della chiusura costituita da cancellate di cemento armato è stata spezzata: circa 50 metri.

10) Stazione di Siena - (Madonna Rossa) = Km. 54+323,87
Gli infissi della parte del fabbricato adibiti ad Uffici e Magazzino sono molto danneggiati dai bombardamenti aerei ^{23/8} 23/8
ti i vetri rotti.
Il fabbricato-alloggi ha riportato danni leggeri nelle murature; il tetto è molto danneggiato. Avarie ha pure riportato il casotto della carica accumulatori nel tetto e negli infissi. Gli infissi sono in parte distrutti ed in parte danneggiati. Il tetto del capannone locomotive è molto lesionato. Nessun danno agli scambi e binari.

./.
X

CASELLI
I Caselli edificati lungo la ferrovia sono 33 e possono ripartir-

si come appresso:

- A = Molto danneggiati N° 6.
- 1) Km. 0+649,92 - presso la Stazione di Monte Antico. Tetto Lesioni nei muri maestri prodotte da bombardamenti aerei. Ve- fortemente danneggiato; infissi in buona parte distrutti. Vettri in frantumi. Vedi notizie riportate
 - 2) Km. 10,48 - Nella stazione di Salceta - Vedi notizie riportate nelle - Stazioni e Fermate -.
 - 3) Km. 18+177,25 - Nella Stazione di Murlo - Vedi notizie c.s.
 - 4) Km. 28+296,17 - Muri lesionati per bombardamenti ed esplosioni di mine lungo il binario. Tetto in molte parti avariato. Infissi si in parte ~~distrutti~~ e spezzati. Murature da demolire e ricostruire nell'interno.
 - 5) Km. 42+926,02 - Lesioni nei muri d'ambito e nelle travature e coperture del tetto prodotte da bombardamenti e mine che hanno fatto saltare il ponte della Strada Statale Cassia, vicina al Casello, sul Torrente Sorra. Molti infissi danneggiati e vetri rotti.
 - 6) Km. 50+215,56 - Prossimo alla Galleria dell'Osteriaccia distrutta da mine. I materiali del portale si sono abbattuti sul casello rovinandone il tetto, in parte, e sfondando il muro prospiciente la Galleria. Gli altri muri sono lesionati. Infissi in gran parte distrutti. Vetri tutti infranti.

B = Meno danneggiati N° 19.

I seguenti Caselli hanno riportato danni ai tetti e qualche lesione non grave nelle murature. Gli infissi sono in piccola parte distrutti ed in parte danneggiati.

| | | | |
|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| 1) Km. 1+748 | 2) Km. 15+714 | 3) Km. 19+787 | 4) Km. 21+080 |
| 5) Km. 21+729 | 6) Km. 24+899 | 7) Km. 26+439 | 8) Km. 27+295 |
| 9) Km. 31+030 | 10) Km. 32+660 | 11) Km. 34+455 | 12) Km. 36+342 |
| 13) Km. 37+411 | 14) Km. 38+599 | 15) Km. 41+338 | 16) Km. 42+926 |
| 17) Km. 44+637 | 18) Km. 46+735 | 19) Km. 49+368. | |

C = Illesi N° 8.

| | | | |
|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 1) Km. 3+358 | 2) Km. 5+217 | 3) Km. 6+848 | 4) Km. 8+110 |
| 5) Km. 12+628 | 6) Km. 13+797 | 7) Km. 23+029 | 8) Km. 29+704. |

Riassumendo:

| | | |
|---------------------------|----|-----------|
| Caselli molto danneggiati | n° | 6 |
| " meno | " | 19 |
| " illesi | " | 8 |
| Totale | n° | <u>33</u> |

- fortemente danneggiato; infissi in buona parte distrutti. Vetri in ^{frantumi}.
- 2) Km. 10,48 - Nella stazione di Salceta - Vedi notizie riportate nelle - Stazioni e Fermate --.
 - 3) Km. 18+177,25 - Nella Stazione di Murlo - Vedi notizie c.s.
 - 4) Km. 28+296,17 - Muri lesionati per bombardamenti ed esplosioni di mine lungo il binario. Tetto in molte parti avariato. Infissi in parte ~~distrutti~~ e spezzati. Murature da demolire e ricostruire nell'interno.
 - 5) Km. 42+926,02 - Lesioni nei muri d'ambito e nelle travature e coperture del tetto prodotte da bombardamenti e mine che hanno fatto saltare il ponte della Strada Statale Cassia, vicina al Casello, sul Torrente Sorra. Molti infissi danneggiati e vetri rotti.
 - 6) Km. 50+215,56 - Prossimo alla Galleria dell'Osteriaccia distrutta da mine. I materiali del portale si sono abbattuti sul casello rovinandone il tetto, in parte, e sfondando il muro prospiciente la Galleria. Gli altri muri sono lesionati. Infissi in gran parte distrutti. Vetri tutti infranti.

B = Meno danneggiati N° 19.

I seguenti Caselli hanno riportato danni ai tetti e qualche lesione non grave nelle murature. Gli infissi sono in piccola parte distrutti ed in parte danneggiati.

- | | | | |
|----------------|----------------|-----------------|----------------|
| 1) Km. 1+748 | 2) Km. 15+714 | 3) Km. 19+787 | 4) Km. 21+080 |
| 5) Km. 21+729 | 6) Km. 24+899 | 7) Km. 26+439 | 8) Km. 27+295 |
| 9) Km. 31+030 | 10) Km. 32+660 | 11) Km. 34+455 | 12) Km. 36+342 |
| 13) Km. 37+411 | 14) Km. 38+599 | 15) Km. 41+338 | 16) Km. 42+926 |
| 17) Km. 44+637 | 18) Km. 46+735 | 19) Km. 49+368. | |

C = Illesi N° 8.

- | | | | |
|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 1) Km. 3+358 | 2) Km. 5+217 | 3) Km. 6+848 | 4) Km. 8+110 |
| 5) Km. 12+628 | 6) Km. 13+797 | 7) Km. 23+029 | 8) Km. 29+704. |

Riassumendo:

| | | |
|---------------------------|----|-----------|
| Caselli molto danneggiati | n° | 6 |
| " meno | " | 19 |
| " illesi | " | 8 |
| Totale | n° | <u>33</u> |
| | | 4347 |

MATERIALE ROTABILE

Locomotive = Gruppo 851 F.S.
 Due locomotive (851⁶³ e 851⁶⁴) che si trovavano nella rimessa di Buonconvento, hanno avuto i cassettei di distribuzione spezzati

da esplosivi che vi erano stati introdotti. In seguito sono state condotte sulla travata metallica del ponte sull'Ombro-
ne al Km. 27+647 che è stata di poi fatta saltare con mine. Attualmente le locomotive si trovano sempre sulla travata che è caduta nel letto del fiume, e precisamente in corrispondenza del punto in cui la travata stessa si è inflessa, rimanendo con le parti estreme poggiate alle murature delle spalle. La loro posizione è precaria in quanto potrebbero essere travolte dalle piene del fiume. Non è stato possibile per ora compiere altri accertamenti dello stato dei meccanismi.

Una locomotiva (85I.0I) trovavasi in riparazione in Officina a Buonconvento. Anche questa ha avuto i cassettei ed il blocco dei cilindri danneggiati da esplosioni, ed è stata investita dai rottami del fabbricato.

Un'altra locomotiva (85I)^{el} era stata ricoverata, unitamente all'ultimo treno giunto a Siena, nella Galleria dell'Osteriaccia, per proteggere il materiale dai bombardamenti aerei. Tale galleria è stata minata dai tedeschi e fatta saltare insieme al treno ricoverato. Attualmente è sepolta sotto le murature della Galleria e le terre sovrastanti, franate.

Vetture =

Le vetture in dotazione della ferrovia sono:

n° 6 di III classe.

" 4 miste: I^a e II^a classe.

Una sola vettura di III^a classe (n.56) trovata nella stazione di Salceta, senza essere stata danneggiata dai guastatori tedeschi. E' stata però mitragliata dall'aviazione alleata ed ha bisogno di riparazioni alla carrozzeria.

Le rimanenti cinque vetture sono state molto danneggiate negli assi montati, nelle boccole e nella cassa da cariche di esplosivo messe tra le boccole, le molle ed il telaio. Molti assi hanno una ruota spezzata, rotte le boccole e infranti alcuni montanti della cassa e pannelli. Anche due molle per vettura sono scomparse e rotte.

Le quattro vetture miste sono state tutte danneggiate col sistema sopradescritto. Però prima di fare esplodere le cariche è stata compiuta una vera devastazione nell'interno della carrozzeria. I velluti dei cuscini, dei braccioli e delle spalle sono stati asportati, tagliandoli ai bordi. I divani - armatura e panche - sono stati spezzati e rimossi e gettati all'esterno.

Tre di queste vetture sono nella stazione di Monteroni (2I-22 e 23) la 24 è nella stazione di Buonconvento.

do con le parti estreme poggiate alle murature delle spalle. La loro posizione è precaria in quanto potrebbero essere tralatte dalle piene del fiume. Non è stato possibile per ora compiere altri accertamenti dello stato dei meccanismi.

Una locomotiva (85I.01) trovavasi in riparazione in Officina a Buonconvento. Anche questa ha avuto i cassetti ed il blocco dei cilindri danneggiati da esplosioni, ed è stata investita dai rottami del fabbricato.

Un'altra locomotiva (85I⁰²) era stata ricoverata, unitamente all'ultimo treno giunto a Siena, nella Galleria dell'Osteriaccia, per proteggere il materiale dai bombardamenti aerei. Tale galleria è stata minata dai tedeschi e fatta saltare insieme al treno ricoverato. Attualmente è sepolta sotto le murature della Galleria e le terre sovrastanti, frantate.

Vetture =

Le vetture in dotazione della ferrovia sono:

n° 6 di III classe.

" 4 miste: I^a e II^a classe.

Una sola vettura di III^a classe (n.56) trovavasi nella stazione di Salceta, senza essere stata danneggiata dai guastatori tedeschi. E' stata però mitragliata dall'aviazione alleata ed ha bisogno di riparazioni alla carrozzeria.

Le rimanenti cinque vetture sono state molto danneggiate negli assi montati, nelle boccole e nella cassa da cariche di esplosivo messe tra le boccole, le molle ed il telaio. Molti assi hanno una ruota spezzata, rotte le boccole e infranti alcuni montanti della cassa e pannelli. Anche due molle per vettura sono scomparse e rotte.

Le quattro vetture miste sono state tutte danneggiate col sistema sopradescritto. Però prima di fare esplodere le cariche è stata compiuta una vera devastazione nell'interno della carrozzeria. I velluti dei cuscini, dei braccioli e delle spalle sono stati asportati, tagliandoli ai bordi. I divani - armatura e panche - sono stati spezzati e rimossi e gettati all'esterno.

Tre di queste vetture sono nella stazione di Monteroni (2I-22 e 23) la 24 è nella stazione di Buonconvento.

Bagagliai =

I tre bagagliai in nostro possesso hanno subito lo stesso trattamento delle vetture.

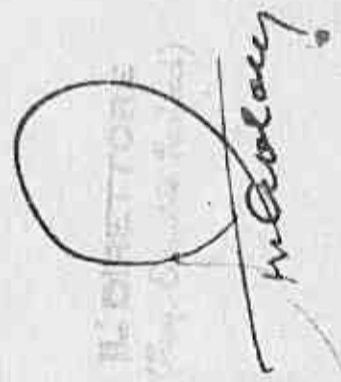
./.

Carrì =

- I) Carrì a sponde basse - P - in dotazione n° 10.
I seguenti carrì sono rimasti illesi:
n° 101 - nella stazione di Salceta;
n° 104 - 105 - 106 - 107 - 108 nel raccordo dei Pianacci al Km. 8+091.- In tutto 6 carrì.
Gli altri 4 sono stati danneggiati negli assi, ruote, boccole ecc. col solito sistema degli esplosivi.
- 2) Carrì a sponde alte - L - n° 12.
Solo 4 carrì - 202 - 203 - 210 - e 211 sono rimasti illesi nel raccordo delle Miniere Lignitifere di Murlo, presso la Stazione di Murlo ed uno - 212 - nella stazione di Salceta. Tre carrì sono danneggiati, come gli altri veicoli, nella fermata di Ponte d'Arbia.
Gli altri sette sono parimente avariati nella Stazione di Buonconvento.
- 3) Carrì chiusi - P - n. 12.
Due soli carrì si trovano in salvo nella Stazione di Siena - Madonna Rossa (309 e 311).
Due sono semidistrutti nella stazione di Monteroni (302 e 310).
Tre sono egualmente danneggiati nella fermata di Ponte d'Arbia (301-303 e 306).
Gli altri 5 sono nella stazione di Buonconvento, molto danneggiati dalle esplosioni.

Riassumendo:

| | | | |
|-----------------------------------|---|-------------|----|
| 1°) Vetture di III^ classe illese | I | Danneggiate | 5 |
| 2°) " miste I^ e II^ " | 4 | " | 4 |
| 3°) Bagagliai | 3 | " | 3 |
| 4°) Carrì sponde basse | 6 | " | 4 |
| 5°) " " alte | 5 | " | 7 |
| 6°) " " chiusi | 2 | " | 10 |

IL DIRETTORE


ALL.4. FERROVIA SIENA-BUONCONVENTO-MONTE ANTICO

MATERIALI OCCORRENTI PER LA RICOSTRUZIONE DEI FABBRICATI DISTRUTTI E PER LA RIPARAZIONE DI QUELLI DANNEGGIATI

A) TETTI E SOFFITTI =

| N° | Indicazione dei fabbricati | Superficie del tetto mq. | Travi m.c. | Muretti m.c. | Tavole n° | Tegoloni n° |
|----|--|--------------------------|------------|--------------|-----------|-------------|
| I) | <u>STAZIONE DI BUONCONVENTO</u> | | | | | |
| | a) Rimessa veicoli - Officina | 160 | 8.500 | 5.500 | 1280 | 2600 |
| | b) Rimessa locomotive magazzini ed Uffici deposito | 208 | 6.000 | 3.600 | 1680 | 3300 |
| | c) Magazzino Merci | 108 | 10.500 | 1.500 | 870 | 1750 |
| | d) Fabbricato viaggiatori | 254 | 8.500 | 5.500 | 2100 | 4000 |
| 2) | <u>CASELLI</u> in numero di quattro | 340 | | | 2700 | 5500 |
| | Totale | 1070 | 33.500 | 16.100 | 8630 | 17150 |

B) SOLAI =

Travi di ferro a doppio T del n°16 di lunghezza da 6 a 8 metri, per il Fabbricato Viaggiatori di Buonconvento.
In complesso m.l. 90xkg. 17,8 = Chg. 1602

C) MURATURE =

Mattoni terzi
Cemento

N° 50.000
Q.li. 80

(Nell'elenco sopra riportato furono notati solo i materiali non reperibili nella zona attraversata dalla ferrovia oppure soggetti al vincolo dell'Autorità Militare).



IL DIRETTORE
(Ing. Elia)

[Handwritten signature]

4344

| N° | Indicazione dei fabbricati | qte del fabbr. | M.C. | M.C. | Le n° | n° |
|----|---|-------------------|--------|--------|----------|-------|
| I) | <u>STAZIONE DI BUONCONVENTO</u> | | | | | |
| | a) Rimessa veicoli - Officina | 160 | 8.500 | 5.500 | 1280 | 2600 |
| | b) Rimessa locomotive magazzini ed Uffici deposito | 208 | 6.000 | 3.600 | 1680 | 3300 |
| | c) Magazzino Merci | 108 | 10.500 | 1.500 | 870 | 1750 |
| | d) Fabbricato viaggiatori | 254 | 8.500 | 5.500 | 2100 | 4000 |
| | | 340 | | | 2700 | 5500 |
| 2) | <u>CASELLI</u> in numero di quattro | | | | | |
| | Totale | 1070 | 35.500 | 16.100 | 8630 | 17150 |

B) SOLAI =

Travi di ferro a doppio T del n°16 di lunghezza da 6 a 8 metri,
per il Fabbricato Viaggiatori di Buonconvento.
In complesso m.l. 90xfg. 17,8 = Chg. 1602

C) MURATURE =

Mattoni terzi
Cemento

N° 50.000
Q.li 80

(Nell'elenco sopra riportato furono notati solo i materiali non reperibili
nella zona attraversata dalla ferrovia oppure soggetti al vincolo dell'Au-
torità Militare).



IL DIRETTORE
(Ing. Carlo Sestacci)

4344

Carlo Sestacci

PER VIA SIENA-BUONCONVENTO-MONTE ANTICO

MATERIALI D'ARMAMENTO OCCORRENTI PER LA RICOSTITUZIONE DEI BINARI DI CORSA E DELLE STAZIONI E FERLATE.

CON ROTAE II° TIPO FF.CC. DEL PESO DI KG.27,6 A M.L.

Peso:Kg.

| | | | |
|---|---------------|--------|--------------------------|
| 1) - Binario complessivamente distrutto od esportato (binario di corsa) Km. | 12.212 | | |
| 2) - Id. id. nella stazione di Buonconvento | 0.684 | | |
| 3) - Id. id. nella stazione di Monteroni d'Arbia | 0.340 | | |
| 4) - Id. id. nella fermata di Isola d'Arbia | 0.101 | | |
| Totale | 13.337 | | |
| Ossia rotaie: <u>13.337 x 2 =</u> I2 | | | KG.27.600 <u>696.514</u> |
| Detratte quelle che trovansi in Magazzino | | | |
| Occorrono rotaie = m.I2 x 2.103 = | | 25.236 | |
| | | | M.L. |
| = Ganasole | | 2.000 | 6.270 |
| = Piastre | | 5.000 | 1.625 |
| = Caviglie tipo 6 F.S. | | 10.000 | 0.470 |
| = Chiavarde a becco | | 2.000 | 0.560 |
| | | | |
| <u>DEVIATORI</u> formati con rotaie dello stesso tipo, completi di ogni accessorio di manovra e protezione. | | | |
| Scambi tang. Ø.10 | N° | 5 | |
| " " Ø.12 | " | 14 | |

LEGHAMI =

Traverse normali di rovere delle dimensioni di m.2.60 x 0.24 x 0.14
 Traversoni per scambi c.s. delle dimensioni trasversali di cm.25 ÷ 30
 " " di lunghezze assortite da m-

N° 10.000
4333

| | | | | |
|---|-------|--------|----------|------------|
| 2) - Id. id. nella stazione di Buonconvento | " | 0.684 | | |
| 3) - Id. id. nella stazione di Monteroni d'Arbia | " | 0.340 | | |
| 4) - Id. id. nella fermata di Isola d'Arbia | " | 0.101 | | |
| Totale | | 13.337 | | |
| Ossia rotale: <u>13.337 x 2 =</u> I2 | | | n° 2.223 | |
| Detratte quelle che trovavansi in Magazzino | | | " I20 | |
| Occorrono rotale = m. I2 x 2. I03 = | | 25.236 | m.l. | Kg. 27.600 |
| = Ganasole | | 2.000 | N° | 6.270 |
| = Piastre | | 5.000 | " | 1.625 |
| = Caviglie tipo 6 F.S. | | 10.000 | " | 0.470 |
| = Chiavarde a becco | | 2.000 | " | 0.560 |
| ===== | | | | |
| <u>DEVIATORI</u> formati con rotale dello stesso tipo, completi di ogni accessorio di manovra e protezione. | | | | |
| Scambi tang. | C. I0 | | N° | 5. = |
| " | C. I2 | | " | 14. = |

LEGNAMI =
 Traverse normali di rovere delle dimensioni di m. 2.60 x C. 24 x C. 14
 Traversoni per scambi c.s. delle dimensioni trasversali di cm. 25 ÷ 30 per I5, di lunghezze assortite da metri 2.80 a 4.20.

N° 10.000
4343

m.o. 20.-



Genia - Buconvento - Monte Aereo Rd.
 List of materials required for
 repair, which are not available locally

| | |
|--|----------|
| Rails 27.6 kilograms per meter 12 meters long | 696 Tons |
| Fishplates 1000 pairs | 13 Tons |
| Sole plates | |
| Pastre | 8 Tons |
| Cavities 1/20 G.S. Coast Screws | 5 Tons |
| Chiavarda a becco Fish Bolts | 1 Ton. |
| Paints & Brassings complete | |
| Angle 1:10 | H. |
| Angle 1:8 | H. |
| Sleepers 260 x 0.2 x 0.14 | 10,000 |
| Crossing timber 30.25 x 0.15 | 20 M.C. |
| Various lengths between 2.50 x 4.20 | |
| Cement for bridges | 580 Tons |
| Steel for reinforcing | 20 Tons |
| Steel for spans | 180 Tons |
| Iron bar for falsework | 346 M.C. |
| Steel I beams No 16 | 16 Tons |
| 6 to 8 M's long | 50,000 |
| Bricks | 8 Tons |
| Cement for buildings | 34 M.C. |
| Timber for buildings | |
| Tiles | 17,150 |
| Windows | 16,100 |
| Favalla | 8630 |

6342

| 258 |