

ACC AC/9 10000/148/1947 TRANSLATION WORKS
AUG-1945

947 TRANSLATION WORKS REPORTS ONLY
AUG-1945

TRANSPORTATION SUB COMMISSION (RAILS)
MINING BRANCH
STORAGE

August 21, 1945

Ref.: AG/TH/8/2120.2.
Tel. O. 13 & O. 14

To : MR. TNC. HARRIS - ROME -
For Lt. Col. A. H. STUBBS

Subject : GEMIGLIA BRIDGE

Pursuant to your request an inspection and investigation were made with respect to the bridge in question. Complete details thereof are given in the attached report of Lt. W. H. STUBBS who accompanied the writer on this assignment.

There is no question that with the present contractor "Messoli", the old structure will not be ready for traffic this winter and that the Military span with proposed strengthening of piers will not stand when the river rises this winter.

If a live wire contractor or contractor can move in with adequate equipment immediately the reconstruction of the old bridge, using the German spans mentioned in tel. O. 13, can be accomplished before the Military span is endangered by high water. As this is problematic, it is my opinion that the Military span should be secured all possible and instructions to that end have been given as explained in the attached report.

The damaged part of pier No 3 is that on the Railway side. To speed up the reconstruction of the old structure, it is recommended that separate contracts be given for the removal of the old span, the reconstruction of pier No 3, reconstruction of other damaged piers, reconstruction of embankment, and replacing of steel spans.

The following named contractors, from reports of Major Patterson and others appear to be responsible and capable and it is recommended that they be investigated, contacted, and if possible those found O.K. secured for the work.

It is recommended that immediate instructions be issued in Rome be given the Capo Compartimento to take necessary action in accordance with your ultimate decision in the matter.

MARROBETON, Rome. (Have equipment and are able to take job immediately.

Lt. GARRONI, Naples. (Efficient and capable contractor under Maj. Patterson M.R.S.)

Lt. NICOLA, Bologna. (Considered good by Maj. Patterson.)

CONTRACTOR who built ITRI tunnel (name unknown) considered very good by Maj. Patterson.

Edward Richard
Chief Engineer

Subject: CANTIERA BRIDGE

Pursuant to your request an inspection and investigation were made with respect to the bridge in question. Complete details thereof are given in the attached report of Lt. H. H. Henson who accompanied the writer on this assignment.

There is no question that with the present contractor "Larsen", the old structure will not be ready for traffic this winter and that the Military span will require strengthening of piers will not stand when the river rises this winter.

If a live wire contractor or contractor can move in with adequate equipment immediately the reconstruction of the old bridge, using the German spans mentioned in tel. C. 13, can be accomplished before the Military span is endangered by high water. As this is problematic, it is my opinion that the Military span should be secured all possible and instructions to that end have been given as explained in the attached report.

The damaged part of pier No 3 is that on the Railway side. To speed up the reconstruction of the old structure, it is recommended that separate contracts be given for the removal of the old span, the reconstruction of pier No 3, reconstruction of other damaged piers, reconstruction of embankment, and replacing of steel spans.

The following named contractors, from reports of Major Patterson and others appear to be responsible and capable and it is recommended that they be investigated, contacted, and if possible those found O.K. secured for the work.

It is recommended that immediate instructions be given by I.S.R. in Rome be given the Capo Compartimento to take necessary action in accordance with your ultimate decision in the matter.

PARACENTON, Rome. (Have equipment and are able to take job immediately.)

Lt. CARROZZI, Naples. (Efficient and capable contractor under Maj. Patterson R.R.S.)

Lt. AICOLA, Bologna. (Considered good by Maj. Patterson.)

CONTRACTOR who built ITRI tunnel (name unknown) considered very good by Maj. Patterson.

Edward Richard
Chief Engineer

2708

INFORMATION SUB COMMISSION (SAILIS)
ENGINEERING BRANCH
August 20th, 1945
FICKING

From : Lt. V. H. SHOUSE R.E. (A.C./TH/Rails - Bologna -
To : Mr. Edw rd Richard AC/TH/RAILS - Florence -

Subject : Ostiglia Bridge

17th August : My previous arrangement a meeting was held with Mr. E. Richard and myself and the Capo del Compartimento Bologna together with his engineers directly concerned with Ostiglia River bridge at 11.00 hrs. to-day. Firstly, it was evident that no faith was held in the contractor responsible for the reconstruction of the masonry piers, and abutments. This contractor's name is PIACZOLI of MIHAN and has been working 65 days on a to.

Secondly : Timber ordered through the contractor Via Major Wright M.R.S. Milan on 4th Aug. had not yet arrived and was causing the most serious delay on the works.

Thirdly : The Capo Compartimento stated that he had started another contractor (Vareschi) on reinforcing the Military Bridge by placing stone filled gabions all around the piers. Judgement on this was reserved until seeing the work in progress. Vareschi has also been sub-contracted one abutment (the one on the Ostiglia Bank)

Fourthly : It was decided that all should proceed to the bridge and talk with the contractors who would also be on site.

INFORMATION ON WORKS ON SITE

1) General impressions : Considering that PIACZOLI has been on site 65 days he has little or nothing to show for his efforts except a little preparatory work which is negligible. Nothing constructive has been accomplished. I met PIACZOLI and mentioned him as to his difficulties and he complained that the timber he had ordered for piling had not arrived (ordered on or about 7 Aug.) also that his pile driver was lying in the river bed and would be irretrievable until the water dropped considerably. (This is doubtful). He also stated he has another pile driver at Milan which would take 3 days to get to Ostiglia. I promised to call at his Milan office and have ^{27th Aug} but immediately

17th August :

By previous arrangement a meeting was held with Mr. E. Richard and myself and the Capo del Compartimento Bologna together with his engineers directly concerned with Cestigia River bridge at 11.00 hrs. to-day. Firstly, it was evident that no faith was held in the contractor responsible for the reconstruction of the masonry piers, and abutments. This contractor's name is PIAGGOLI of MILAN and has been working 65 days on site.

Secondly : Timber ordered through the contractor Via Major Wright M.R.3. Milan on 4th Aug. had not yet arrived and was causing the most serious delay on the works.

Thirdly : The Capo Compartimento stated that he had started another contractor (Vareschi) on reinforcing the Military Bridge by placing stone filled gabions all around the piers. Judgement on this was reserved until seeing the work in progress.

Vareschi has also been sub-contracted one abutment (the one on the Cestigia Bank)

Fourthly : It was decided that all should proceed to the bridge and talk with the contractors who would also be on site.

INSPECTION OF WORKS ON SITE

1) General impressions : Considering that PIAGGOLI has been on site 65 days he has little or nothing to show for his efforts except a little preparatory work which is negligible. Nothing constructive has been accomplished. I met PIAGGOLI and questioned him as to his difficulties and he complained that the timber he had ordered for piling had not arrived (ordered on or about 7 Aug.) also that his pile driver was lying in the river bed and would be irretrievable until the water dropped considerably. (This is doubtful). He also stated he has another pile driver at Milan which would take 8 days to get to Cestigia. I promised to call at his Milan office and have ^{it} sent out immediately.

2) VARESCHI : This contractor seemed to be working consciently well but slowly (not enough men or materials) but was concentrating only on placing gabions against the Military Bridge piers.

PROGRAMME OF WORKS AS IN PROGRESS :-

1) To re-erect pier No 3 : This is now completely under water to a depth of 4-5 metres. PIAGGOLI plans to erect

(sheet 2)

a pile pier over this and construct a platform thereon from which he would lower a compression chamber (yet to be made) onto the masonry pier. Men working in the compression chamber would remove the rubble of pier No 3 down to where it is still solid. From there they would then commence to build the Pier. It should be noted here that it is the rail half of Pier 3 which is destroyed (see sketch)

2) PLACING OF GABIONS : Varesechi up to date has reinforced

3) Military pile piers in the following fashion :-

Gabions are placed according to sketch

These Gabions are not box Gabions but are expanded metal mesh rolled in to a bundle. Each bundle contains about 3 tons of stones approx 9" x 9" each and measures approx 1 1/2 metre high by 1.1 1/4 metre long by 1 1/2 metre wide.

3) ABUTMENTS : Timber work for repairs to abutments is in progress but very slow and unsatisfactory (North and only)

4) EARTHWORK : (North end only) The original embankments running off and onto the bridge were robbed to make the embankments for the military bridge. These embankments rise to a ~~minimum~~ height of approx 15'. PLACER is now filling in the approach to the masonry bridge with earth from the river side using Decauville trucks and small electric motors to haul the cars. He has requested 150 quintals of coal per day for steam road roller with which to consolidate his earthwork. Progress here is very slow and could not be finished by winter with the present output.

5) DAMAGED PIER AT OSTIGLIA BANK : This pier is reported could 4' below present water level. All the pier above that point must be demolished and a temporary pier built in verifiable progress here.

which is destroyed (see sketch)

- 2) PLACING OF GABIONS : Vareseoli up to date has reinforced
- 3) Military pile piers in the following fashion :--
Gabions are placed according to sketch

These Gabions are not box Gabions but are expanded metal mesh rolled in to a bundle. Each bundle contains about 3 tons of stones approx 9" x 9" each and measures approx 1 1/2 metre high by 1.1/4 metre long by 1/2 metre wide.

- 3) ABUTMENTS : Timber work for repairs to abutments is in progress but very slow and unsatisfactory (North end only)

4) EARTHWORKS : (North end only) The original embankments running off and onto the bridge were robbed to make the embankments for the military bridge. These embankments rise to a ~~minimum~~ height of approx 15'. Vareseoli is now filling in the approaches to the masonry bridge with earth from the river side using decauville tracks and small electric motors to haul the cars. He has requested 150 quintals of coal per day for steam road roller with which to consolidate his earthwork. Progress here is very slow and could not be finished by winter with the present output.

- 5) DAMAGED PIER AT OSTIGLIA BANK : This pier is scouted about 4' below present water level. All the pier above that point must be demolished and a temporary pier ~~built~~ beforehand. There is negligible progress here.

- 7) DEMOLISHED STEELWORK AND LIMACORCHES IN RIVER BED : Nothing has been done on this and is causing considerable back eddying on the downstream side of the military pier. Arsaldo is noticeable by this eddying.

(sheet 3)

3) CONCLUSION OF VISIT TO BRIDGE : After the work on the bridge it was decided to proceed to MILAN and ask the M.R.S. there as to the whereabouts of the timber ordered on or about 7 Aug. Also procure the pile driver for Lissnoli from his firm there. A general discussion on the work and programme which is summarised at the end of this report.

16th August : To-day at 14.00 hrs a meeting was held at M.R.S. MILANO with D.A.B. In attendance, M.R.S. Bridging officer, and Mr. E. Richard together with Lt. W.H. Skouse R.E.

1)(a) It was ascertained from the above M.R.S. officers that M.R.S. was taking no definite constructive action on the bridge other than helping the contractor to get his materials (e.g. timber which was to be bought ex CLUSONE by rail)

(b) This timber has not yet arrived on site but M.R.S. were unaware of this.

2) It was then explained to both M.R.S. Engineers the present condition of both bridges, i.e. the military one and that under reconstruction.

3)(a) In support of remarks by A.C. Engineers both thought it would be the correct thing to do to prepare the Military bridge for winter.

(b) The present Gabion method of strengthening the military piers was then explained to them along with counsel that this method in its present application is unsuitable.

(c) Both M.R.S. Engineers deferred from advising on this until they had seen the bridge on site.

4)(a) The question was then raised as to when the responsibility for design of the winterization of the Military Bridge would be.

(b) Both opined that this would be the responsibility of the 701 Grand Division who constructed the bridge and advised that Major Patterson of the 701 Grand Division should be consulted.

Here the meeting ended.

19th August : Mr. E. Richard and Lt. W.H. Skouse R.E. proceeded to CLUSONE Mr. Bergant where it was ascertained that the timber for Ostiglia had been dispatched on 13 Aug.

The wagons had arrived on 14 Aug. Therefore no delay was occasioned at Clusone.

A further 20/25 m metres was ready for dispatch on 21 Aug. about 21 Aug.

1)(a) It was ascertained from the above A.R.S. officers that A.R.S. was taking no definite constructive action on the bridge other than helping the contractor to get his materials (e.g. timber which was to be bought ex CUSCORE by rail)

(b) This timber has not yet arrived on site but A.R.S. were unaware of this.

2) It was then explained to both A.R.S. Engineers the present condition of both bridges, i.e. the military one and that under reconstruction.

3)(a) In support of remarks by A.C. Engineers both thought it would be the correct thing to do to prepare the military bridge for winter.

(b) The present method of strengthening the military piers was then explained to them along with counsel that this method in its present application is unsuitable.

(c) Both A.R.S. Engineers deferred from advising on this until they had seen the bridge on site.

4)(a) The question was then raised as to whom the responsibility for design of the winterization of the Military Bridge would be.

(b) Both opined that this would be the responsibility of the 701 Grand Division who constructed the bridge and advised that Major Patterson of the 701 Grand Division should be consulted. Here the meeting ended.

19th August : Mr. E. Richard and Lt. W. H. Shouse R.E. proceeded to Clusone nr. Bergamo where it was ascertained that the timber for Catigella had been dispatched on 16 Aug.

The engines had arrived on 14 Aug. Therefore no delay was occasioned at Clusone.

A further 20/25 tonnes was ready for dispatch on 20/25 about 20 Aug.

17.00 hrs. : Major Patterson of the 701 Grand Division was now consulted at VERONA.

(a) Major Patterson stated that personnel of 701 Grand Division would not be available to reinforce the military bridge.

(b) Major Patterson was most helpful in giving information re penetration of piles at the bridge and condition of river bed. He also advised by giving his advice on design

(sheet 1)

for reinforcement founded on his knowledge of the bridge and river. Major Patterson also supplied names of Contractors who knew were suitable to reconstruct the original bridge.

(c) Mr. E. Richard and Lt. Skouse proceeded to Bologna 19.10 hrs.

20th August : 08.30 hrs. Mr. E. Richard and Lt. W. H. Skouse conferred with the I.C.B. Engineers at Bologna.

(a) Wagon Wagon of timber came were given to the I.C.B. with instructions to chase them on to Ostiglia bridge.

(b) Instructions were given to the I.C.B. as to the immediate works policy on the bridge. These are set out in the summary below:

SUMMARY

1)(a) The contractor Pizzoli will not finish the masonry bridge by winter.

(b) This contractor must be removed as his showing up to present is worse than poor. He also lacks plant and initiative.

2)(a) The Military bridge must be reinforced to stand winter flooding.

(b) A proper design for the reinforcing of the Military bridge must be produced a suggested scheme is set out below. This will require your approval.

3) Steps must be taken to speed up the reinforcing of the Military piers right away, and instructions have been given to the I.C.B. to get their contractor (Vareschi) to double up on this work by employing more men and work two shifts.

4) The steelwork and linconcrete of the demolished bridge is causing considerable back eddying. Nothing has been done on this but a teleprint has been sent to Capt. Conway at Genoa to get Ansaldo out to the bridge right away.

5) It follows from all the above that the only solution to keep this line open in the winter is to re-inforce the Military Bridge with a proper design and if necessary 3 contractors. An example is shown on the ~~attached~~ *in the plan*.

6) Could you please contact Rose of Ice on the matter set out above and advise me of your recommendations. Meanwhile I will continue on the method set out in

para 5 above.

ENCLOSURE: Proposed Method of reinforcing Military piers using 3 contractors.

W. H. Skouse Lieut. R.E.

W. H. Skouse 2754

I.S.R. Engineers at Bologna.

(a) Tagon No. of timber core were given to the I.S.R. With instructions to chase them on to Ostiglia bridge.
(b) Instructions were given to the I.S.R. as to the immediate works policy on the bridge. These are set out in the summary below:

SUMMARY

- 1) (a) The contractor Pizzoli will not finish the masonry bridge by winter.
(b) This contractor must be removed as his showing up to present is worse than poor. He also lacks plant and initiative.
 - 2) (a) The Military bridge must be reinforced to stand winter flooding.
(b) A proper design for the reinforcing of the Military bridge must be produced a suggested scheme is set out below. This will require your approval.
 - 3) Steps must be taken to speed up the reinforcing of the Military piers right away, and instructions have been given to the I.S.R. to get their contractor (Vareschi) to double up on this work by employing more men and work two shifts.
 - 4) The steelwork and lineconcrete of the demolished bridge is causing considerable back eddying. Nothing has been done on this but a teleprint has been sent to Capt. Conmy at Genoa to get Amadio out to the bridge right away.
 - 5) It follows from all the above that the only solution to keep this line open in the winter is to re-enforce the Military Bridge with a proper design and if necessary 3 contractors. An example is shown on ~~the sketch attached~~ *in the plan*.
 - 6) Could you please contact Rome office on the matter set out above and advise me of your recommendations. Meanwhile I will continue on the method set out in para 5 above.
- PISCIS : Proposed method of reinforcing military piers using 3 contractors.** *W. E. Skouse Lieut. R.E.* *2754*
- 1) One contractor plants gabions on all piers as already described.
 - 2) Second contractor shutter in completely with timber planking. Triangular shield on upstream side of piers.
 - 3) Third contractor places sacks of moist sand and cement from top of the gabions to a distance of 15' out from pier edge.
 - 4) Further : Similar sacks to be placed in the piers i.e. between the piles.

SOCCOMMISSIONE DEI TRASPORTI (FERROVIE)
 REPARTO INGEGNERIA
 FIRENZE

2

Agosto 29, 1945

Ref: AC/TM/2/2320.B.
 Tel. 0.13 & 0.14

To: TM. INC. MAIN-ROME-
 For Lt. Col. A.H. STREET

Oggetto: PONTE DI OSTIGLIA

Facendo seguito alla vostra richiesta, una ispezione ed investigazione furono eseguite con scrupolosità al ponte in questione. Relativi dettami completi sono forniti nel rapporto annesso del Lt. W.H. Skouse che accompagnò lo scrivente a tale scopo.

Non vi è dubbio che con l'attuale imprenditore "Piazzioli" la vecchia struttura non sarà pronta al traffico questo inverno e che le luci Militari con proposta di fortificazione dei pilastri non si arresterà quando il livello del fiume si solleverà questo inverno.

Se un dinamico imprenditore o più, potessero mettersi in moto immediatamente con mezzi adeguati, alla ricostruzione del vecchio ponte, usando le luci tedesche nominate nel tel. 0.13 possono essere compiute prima le luci Militari essendo esposte al pericolo dell'alluvione.

Così ciò è problematico, secondo la mia opinione che le aperture Militari dovranno essere protette, e tutto il possibile sarà fatto, come pure istruzioni saranno impartite come spiega l'annesso rapporto.

La parte danneggiata del pilastro N°3 è quello dalla parte della ferrovia.

Sollecitare la ricostruzione della vecchia struttura, è raccomandato che appalti separati siano dati per la rimozione delle vecchie luci, come pure per la ricostruzione del pilastro N°3 e di altre pile danneggiate, ricostruzione degli argini e sostituzione con archi di acciaio.

Dal rapporto del Maggiore Patterson, i seguenti sotto elencati appaltatori risultano essere responsabili e capaci, con ciò si raccomanda che essi vengano esaminati e se è possibile quelli trovati "idonei" assicurati per il lavoro.

Si raccomanda che dal FF.SS immediate istruzioni saranno date al Capo Compartimento per prendere le necessarie azioni in accordo con le vostre definitive decisioni in merito.

2753

PERSONE Roma (hanno mezzi e sono in grado di iniziare immediatamente).

Imp. CANNONI Napoli (Efficiente e capace imprenditore sotto Magg. Patterson M.R.S.)

Imp. RICCIA Bologna (Considerata buona dal Magg. Patterson.)

IMPRENDITORE che costruì il tunnel di ITRI (nome sconosciuto) considerato molto buono dal Magg. Patterson.

Edward Richard
 Chief Engineer

TRANSPORTATION SUB COMMISSION (RAILS)
ENGINEERING BRANCH

FLORENCE

August 30 1945

From: Lt. W. H. SKOUSE R.E. (R.E./TN/Rails - Bologna)
To: Mr. Edward Richard AC/TN/RAILS - Florence

SUBJECT -

Ponte di Ostiglia

17 agosto:

Con ordine precedente una seduta fu tenuta con il Sig. E. Ricard, lo stesso, ed il Capo Compartimento di Bologna assieme con i suoi Ingegneri, riguardo il ponte sul fiume

Ostiglia alle ore 11 di oggi.

Primo fu evidente che non fu tenuta fedeltà da parte dell'imprenditore responsabile nella ricostruzione dei pilastri in muratura e degli spali degli archi. Il nome di questo imprenditore è Piazzoli di Milano che ha lavorato per 65 giorni nel luogo.

Secondo - Il legname ordinato a mezzo imprenditore via Maggio re Wright M.R.S. a Milano il 4 agosto u.s. non è ancora arrivato e fu causa di seri impedimenti e dilazioni nel lavoro.

Terzo - Il Capo Compartimento dichiarò che egli aveva fissato un altro imprenditore (Vareschi) per rinforzare il ponte militare per piazzare gabbioni ripieni di pietra tutto attorno alle pile. Giudiziosamente questo fu riservato fino a che non si vide progredire il lavoro. Vareschi è stato anche sub-imprenditore dello spalo dell'arco di una parte della banchina di Ostiglia.

Quarto - Fu deciso che tutti dovevano recarsi al ponte per parlare con l'imprenditore che doveva essere sul posto.

272

PROGRAMMA DI LAVORI IN CORSO-

- 1) Impressioni generali - Considerando che Piazzoli è stato sul posto 65 giorni egli ha poco o no dimostrato per i suoi lavori un piccolo lavoro preparatorio che è

OGGETTO -

Ponte di Ostiglia

17 agosto:

Con ordine precedente una seduta fu tenuta con il Sig. E. Ricard, io stesso, ed il Capo Compartimento di Bologna assieme con i suoi Ingegneri, riguardo il ponte sul fiume

Ostiglia alle ore 11 di oggi.

Primo fu evidente che non fu tenuta fedeltà da parte dell'imprenditore responsabile nella ricostruzione dei pilastri in muratura e degli spali degli archi. - Il nome di questo imprenditore è Piazzoli di Milano che ha lavorato per 65 giorni nel luogo.

Secondo - Il legname ordinato a mezzo imprenditore via Maggiore Wright M.R.S. a Milano il 4 agosto u.s. non è ancora arrivato e fu causa di seri impedimenti e dilazioni nel lavoro.

Terzo - Il Capo Compartimento dichiarò che egli aveva fissato un altro imprenditore (Vareschi) per rinforzare il ponte militare per piazzare gabbioni ripieni di pietra tutto attorno alle pile. - Giudiziosamente questo fu riservato fino a che non si vide progredire il lavoro. - Vareschi è stato anche sub-imprenditore dello spalo dell'arco di una parte della banchina di Ostiglia.

Quarto - Fu deciso che tutti dovevano recarsi al ponte per parlare con l'imprenditore che doveva essere sul posto.

27-2

PROGRAMMA DI LAVORI IN CORSO-

1) Impresioni generali - Considerando che Piazzoli è stato sul posto 65 giorni egli ha poco o no dimostrato per i suoi sforzi ad eccezione di un piccolo lavoro preparatorio che è trascurato. - Niente di costruttivo è stato effettuato. - Io incontrai Piazzoli e ragionammo insieme circa le sue difficoltà, ed egli si lamentò che il legname che aveva ordinato per la palificazione non era arrivato (questo fu ordinato circa il 7 agosto). - Inoltre il suo battipalo fu collocato nel letto

0 3 6 51

- 2 -
del fiume e sarebbe stato irreparabile ed inutilizzato fino a che l'acqua che scorreva non fosse diminuita considerevolmente (io non credo).

Egli dichiarò inoltre che aveva un'altro battipalo a Milano ed occorrevano 3 giorni perché arrivasse ad Ostiglia. Promisi di interessarmi a Milano presso il suo Ufficio affinché venisse inviato immediatamente.

2) VARESCI - Questo appaltatore sembra lavori con consistenza e bene ma è lento (non ha abbastanza uomini e materiale) ma fu solamente impiegato a piazzare i gabbioni contro il ponte di pietra.

PROGRAMMA DEI LAVORI IN CORSO.

1) Ricostruire la pile in muratura N.3 - Questa si trova ora completamente sotto l'acqua alla profondità di 4 o 5 metri circa. - I piani di piazzoli per la ricostruzione è, di erigere una pile in legname sopra queste costruire una piattaforma dalla quale egli voleva nella parte inferiore gettare una camera di compressione sopra la pile in muratura. - Gli uomini lavoranti nella camera di compressione dovevano spostare i relitti del pilastro N.3 il quale in basso è ancora abbastanza solido. - Da tale punto essi dovevano cominciare a ricostruire la pile stessa. -

2) Collocamento di gabbioni - Vareschi fino ad ora ha rinforzato tre pali in legname nel seguente modo:

I Gabbioni sono stati collocati secondo il seguente schema: Questi Gabbioni non sono casse ma sono lastre a maglia di ferro in cui si trovano pachettate e arrotolate maglie di ferro in fascio. Ogni fascio contiene circa 3 tonnellate di pietre pressumativamente di 18 x 18 cm. ognuna di misura; mezzo metro di altezza, per m. 1 1/4 di lunghezza e un mezzo metro di lato. 3° - Spalle - Il legname da lavoro per la riparazione delle spalle procede molto lentamente ed il lavoro attualmente è

insoddisfacente.

4) - Sterratura - (solamente a nord) L'antico terrapieno che

esistenza e bene se è lento (non ha abbastanza uomini e materiale) ma fa solamente impiegato a piazzare i gabbioni contro il ponte di pietra.

PROGRAMMA DEI LAVORI IN CORSO.

- 1) Ricostruire la pila in muratura N.3 - Questa si trova ora completamente sotto l'acqua alla profondità di 4 o 5 metri circa. - I piani di piazzoli per la ricostruzione é, di erigere una pila in legname sopra questa costruire una piattaforma dalla quale egli voleva nella parte inferiore gettare una camera di compressione sopra la pila in muratura. - Gli uomini lavoranti nella camera di compressione dovevano spostare i relitti del pilastro N.3 il quale in basso é ancora abbastanza solido. - Da tale punto essi dovevano cominciare a ricostruire la pila stessa. -
- 2) Collocamento di Gabbioni - Vareschi fino ad ora ha rinforzato tre pali in legname nel seguente modo:

I Gabbioni sono stati collocati secondo il seguente schema: Questi Gabbioni non sono casse ma sono lastre a maglia di ferro in cui si trovano pachettate e arrotolate maglie di ferro in fascio. Ogni fascio contiene circa 3 tonnellate di pietre pressimativamente di 18 x 18 cm. ognuna di misura; mezzo metro di altezza, per m. 1 1/4 di lunghezza e un mezzo metro di lato. 3° - Spalle - Il legname da lavoro per la riparazione delle spalle procede molto lentamente ed il lavoro attualmente é insoddisfacente.

- 4) - Sterraturo - (solamente a nord) L'antico terrapieno che scorre attorno e contro il ponte fu preso per fare la costruzione del terrapieno per il ponte militare.

Questo terrapieno si innalzava ad un massimo di 5 metri di altezza circa. Piazzoli sta ora lavorando per rimettere il terrapieno per il ponte in muratura con terra dalla parte del

2781

terrapili per il ponte in muratura con terra dalla parte del fiume usando Decauville a rotaie e piccoli motori elettrici che tirano i carri. Egli ha richiesto 15 quintali di carbone al giorno per un rullo compressore a vapore mediante il quale consolidare i lavori di sterratura. I progressi quì sono molto lenti e se seguitano con questo rendimento i lavori non potranno essere finiti nell'inverno.

5) - Pila danneggiata alla banchina di Ostiglia - Questo pilastro si trova alla profondità di un metro e mezzo circa sotto l'attuale livello dell'acqua. Tutti i pali sopra a quel punto debbono essere demoliti e contemporaneamente costruire altri anticipatamente. Quì vi è un lievissimo progresso.

7) - Demolizioni dei lavori di acciaio e linea di calcestruzzo nel letto del fiume - Nulla è stato fatto e ciò è causa del risucchio che si trova in basso nella corrente dalla parte delle pile militari. Ansaldo è rimarchevole con la sua assenza.

8) - Conclusione di visita al ponte - Per affrettare i lavori nel ponte, fu deciso di andare a Milano e domandare al M.R.S. come fu ed in quale luogo si trovasse il legname ordinato circa il 7 Agosto. Procurare inoltre un battipalo per Piazzioli per la sua Ditta quì a Milano. Una seguente discussione generale, sui lavori e del programma che è riassunto alla fine di questo rapporto.

18 Agosto - Oggi alle 14 fu tenuta una riunione alla M.R.S. di Milano con D.A.D. promosso dal M.R.S. Bridging Officer, e il Sig. E. Richard assieme al Sig. Tenente W.H. Skouse R.E..

1) (a) Fu accertato dal M.R.S. Officer che dal M.R.S. non furono prese azioni definite costruttive atte ad aiutare l'imprenditore a procurarsi i suoi materiali per esempio: il legname che era stato comperato da Glusone per ferrovia.

(b) - Questo legname non è ancora arrivato sul posto, ma il M.R.S. non era a conoscenza di ciò.

to lenti e se seguitano con questo rendimento i lavori non potranno essere finiti nell'inverno.

5) - Pila danneggiata alla banchina di Ostiglia - Questo pilastro si trova alle profondità di un metro e mezzo circa sotto l'attuale livello dell'acqua. Tutti i pali sopra e quel punto debbono essere demoliti e contemporaneamente costruire altri anticipatamente. Quà vi è un lievissimo progresso.

7) - Demolizioni di lavori di acciaio e linea di calcestruzzo nel letto del fiume - Nulla è stato fatto e ciò è causa del risucchio che si trova in basso nella corrente dalla parte delle pile militari. Ansaldo è rimarchevole con la sua assenza.

8) - Conclusione di visita al ponte - Per affrettare i lavori nel ponte, fu deciso di andare a Milano e domandare al M.R.S. come fu ed in quale luogo si trovasse il legname ordinato circa il 7 Agosto. Procurare inoltre un battipalo per Piazzoli per la sua Ditta qui a Milano. Una seguente discussione generale, sui lavori e del programma che è riassunto alla fine di questo rapporto.

13 Agosto - Oggi alle 14 fu tenuta una riunione alle M.R.S. di Milano con D.A.D. promesse dal M.R.S. Bridging Officer, e il Sig. E. Richard assieme al Sig. Tenente W.H. Skouse R.E..

1) (a) Fu accertato dal M.R.S. Officer che dal M.R.S. non furono prese azioni definite costruttive atte ad aiutare l'imprenditore a procurarsi i suoi materiali per esempio: il legname che era stato comperato da Clusone per ferrovia.

(b) - Questo legname non è ancora arrivato sul posto, ma il M.R.S. non era a conoscenza di ciò.

2) - Fu spiegato ad entrambi gli ingegneri del M.R.S. le presenti condizioni di ambedue i ponti cioè di quello militare e quello in corso di ricostruzione.

3) (a) - In appoggio alle osservazioni da A.C. Engineers ambedue pensarono che sarebbe stato una cosa corretta fare ap-

prestare il ponte militare per l'inverno.

- b) - L'attuale metodo dei Gabbioni di rinforzamento dei pali militari fu ad essi spiegato a lungo, con deliberazione di Consiglio si stabilì che questo metodo nelle sue attuali applicazioni era inadatto.
- c) - Ambedue gli ingegneri del M.E.S. rimandarono le decisioni prima di essersi informati e fino a che essi non avessero visitato il ponte sul Po.
- 4) (a) - La questione sorse quando vi fu la designazione a chi doveva essere designata la responsabilità del ponte militare per il suo adattamento invernale.
- b) - Ambedue espressero l'opinione che se vi fosse responsabilità questa dovrebbe essere della 701 Grande Divisione che costruì il ponte e deliberò che il Maggiore Patterson della 701 Grande Divisione sarebbe stato consultato in merito. A questo punto ha avuto termine la riunione.

19 Agosto -

Il Sig. Richard e Lt. W.H. Skouse R.B. procedettero a Clusone Bergamo dove era accertato che il langname per Ostiglia era stato spedito il 16 Agosto. I Vagoni erano arrivati il 14 Agosto perciò nessun ritardo fu causato a Clusone. Più lontano 20, 25 metri era pronto per la spedizione da circa il 22 Agosto.

- Ore 17 - Il Maggiore Patterson della 701 Grande Divisione fu ora consultato a Verona.

a) - Il Maggiore Patterson dichiarò che il personale della 701 Grande Divisione non poteva essere disponibile per rinforzare il ponte militare.

27.9

b) - Il Maggiore Patterson ci fu molto utile dandoci delle informazioni sulla penetrazione dei pali del ponte e delle condizioni del letto del fiume. Egli ci aiutò inoltre nel darci il suo consiglio sul progetto per il rafforzamento fondato sulla sua personale conoscenza del fiume e del ponte

prima di essersi informati e fino a che essi non avessero visitato il ponte sul fo.

4) (a) - La questione sorse quando vi fu la designazione a chi doveva essere designata la responsabilità del ponte militare per il suo adattamento invernale.

b) - Ambedue espressero l'opinione che se vi fosse responsabilità questa dovrebbe essere della 701 Grande Divisione che costruì il ponte e deliberò che il Maggiore Patterson della 701 Grande Divisione sarebbe stato consultato in merito. A questo punto ha avuto termine la riunione.

19 Agosto - Il Sig. Richard e Lt. W.H. Skouse R.E. procedettero a Clusone Bergamo dove era accertato che il legname per Ostiglia era stato spedito il 16 Agosto. I Vagoni erano arrivati il 14 Agosto perciò nessun ritardo fu causato a Clusone. Più lontano 20, 25 metri era pronto per la spedizione da circa il 22 Agosto.

- Ore 17 - Il Maggiore Patterson della 701 Grande Divisione fu ora consultato a Verona.

a) - Il Maggiore Patterson dichiarò che il personale della 701 Grande Divisione non poteva essere disponibile per rinforzare il ponte militare.

27-9

b) - Il Maggiore Patterson ci fu molto utile dandoci delle informazioni sulla penetrazione dei pali del ponte e delle condizioni del letto del fiume. Egli ci aiutò inoltre nel darci il suo consiglio sul progetto per il rafforzamento fondato sulla sua personale conoscenza del fiume e del ponte stesso. Il Maggiore Patterson fornì altri nomi di imprenditori che egli conosceva che secondo la sua opinione erano adatti a ricostruire il ponte originale.

c) - Il Signor Richard e il Tenente Skouse proseguirono per Bologna alle ore 19.30. Richard e Skouse conferirono con le FF.BB.

Reparto Ingegneri a Bologna.

a) - Il numero dei vagoni di legname vennero dati alle FF.SS. con istruzioni perché fossero adoperati per il ponte di Ostiglia.

b) - Istruzioni furono date alle FF.SS. per gli immediati lavori di sistemazione del ponte. Questi sono fissati nel sommario seguente

S O M M A R I O

- 1) - (a) - L'Imprenditore Piazzioli non finirà il ponte in muratura per l'inverno.
- b) - Questo imprenditore deve essere rimosso come dimostra attualmente esso è inconcludente. Egli difette inoltre di impianti e di iniziativa.
- 2) - (a) - Il ponte militare deve essere rinforzato per affrontare le inondazioni invernali.
- b) - Un proprio disegno per il rinforzamento del Ponte Militare deve essere prodotto, ed uno schema con suggerimenti impartiti qui sotto: Questo dovrà richiedere la nostra approvazione.
- 3) - Misure dovranno essere prese attualmente per accelerare il rinforzamento delle pile militari ed istruzioni sono date alle FF.SS. da fornire all'imprenditore Varaschi cioè di raddoppiare il suo lavoro impiegando più maestranze e lavori con due turni.
- 4) - I lavori in acciaio e la linea in calcestruzzo del ponte demolito è causa di considerevole risuschio in fondo. Nulla è stato effettuato di questo, ma un telegramma è stato inviato al Capitano Conway a Genova per fare venire Ansaldo immediatamente sul posto.
- 5) - Se ne deduce da quanto sopra che l'unica soluzione per tenere questa linea aperta in inverno è di rinforzare il Ponte con un proprio disegno e se è necessario impiegare

278

b) - Istruzioni furono date alle FF.SS. per gli immediati lavori di sistemazione del ponte. Questi sono fissati nel sommario seguente

S O M M A R I O

- 1) - (a) - L'Imprenditore Pinzoli non finirà il ponte in muratura per l'inverno.
- b) - Questo imprenditore deve essere rimesso come dimostra attualmente esso è inconcludente. Egli difetta inoltre di impianti e di iniziativa.
- 2) - (a) - Il ponte militare deve essere rinforzato per affrontare le inondazioni invernali.
- b) - Un proprio disegno per il rinforzamento del Ponte Militare deve essere prodotto, ed uno schema con suggerimenti impartiti qui sotto: Questo dovrà richiedere la nostra approvazione.
- 3) - Misure dovranno essere prese attualmente per accelerare il rinforzamento delle pile militari ed istruzioni sono date alle FF.SS. da fornire all'imprenditore Vareschi cioè di raddoppiare il suo lavoro impiegando più maestranze e lavori con due turni.
- 4) - I lavori in acciaio e la linea in calcestruzzo del ponte demolito è causa di considerevole risucchio in fondo. Nulla è stato effettuato di questo, ma un telegramma è stato inviato al Capitano Conway a Genova per fare venire Ansaldo immediatamente sul posto.
- 5) - Se ne deduce da quanto sopra che l'unica soluzione per tenere questa linea aperta in inverno è di rinforzare il Ponte Militare con un proprio disegno e se è necessario impiegare tre Imprese. Un esempio è spiegato nell'annesso specchietto.
- 6) - Sarebbe utile prendere contatto con l'Ufficio di Roma nel premere come spiegato sopra ad avvisarmi delle vostre raccomandazioni. Nello stesso tempo io continuerò nel suddetto metodo impartito nello specchietto in calce.

2748

0 3 7 3

- 6 -

-Specchio -metodo proposto per rinforzare i pali militari
usan tre imprenditori.

- 1) - Un imprenditore piazza Gabbioni con tutti i pali come già
descrivemmo.
- 2) - Secondo imprenditore imposta completamente con fasciame
di legno saranno piazzati scudi triangolari dalla parte con-
tro corrente con pali.
- 3) - Terzo Imprenditore colloca sacchi di sabbia e cemento uni-
do dalla sommità dei Gabbioni fino ad una distanza di cinque
metri fuori dall'orlo delle pile.
- 4) - Uguali sacchi debbono essere collocati dentro i pilastri
di legno.

W.H. Skouse Lieut R.E.

SOTTOCOMMISSIONE DEI TRASPORTI (FERROVIE)
 REPARTO INGEGNERI
 FIRENZE
 =====

Agosto 29, 1945

Ref: AC/TN/8/2320.E.
 Tel. O.13 & O.14

To: TN. INC. MAIN-ROME=
 For Lt. Col. A.H. STREET

Oggetto: PONTE DI OSTIGLIA

Facendo seguito alla vostra richiesta, una ispezione ed investigazione furono eseguiti con scrupolosità al ponte in questione. Relativi, dettagli completi sono forniti nel rapporto annesso del Lt. W.H. Skouse che accompagnò lo scrivente a tale scopo.

Non vi è dubbio che con l'attuale imprenditore "Piazzoli" la vecchia struttura non sarà pronta al traffico questo inverno e che le luci Militari con proposta di fortificazione dei pilastri non si arresterà quando il livello del fiume si solleverà questo inverno.

Se un dinamico imprenditore o più, potessero mettersi in moto immediatamente con mezzi adeguati, alla ricostruzione del vecchio ponte, usando le luci Tedesche nominate nel tel. O.13 possono essere compiute prima le luci Militari essendo esposte al pericolo dell'alluvione.

Così ciò è problematico, secondo la mia opinione che le aperture Militari dovranno essere protette, e tutto il possibile sarà fatto, come pure istruzioni saranno impartite come spiega l'annesso rapporto.

La parte danneggiata del pilastro N°3 è quella dalla parte della ferrovia.

Sollecitare la ricostruzione della vecchia struttura, è raccomandato che appalti separati siano dati per la rimozione delle vecchie luci, come pure per la ricostruzione del pilastro N°3 e di altre pile danneggiate, ricostruzione degli argini e sostituzione con archi di acciaio.

Dal rapporto del Maggiore Patterson, i seguenti sotto elencati appaltatori risultano essere responsabili e capaci, con ciò si raccomanda che essi vengano esaminati e se è possibile quelli trovati "idonei" assicurati per il lavoro.

Si raccomanda che dal FF.SS immediate istruzioni saranno date al Capo Compartimento per prendere le necessarie azioni in accordo con le vostre definitive decisioni in merito.

FERROBETON Roma (hanno mezzi e sono in grado di iniziare immediatamente).
Imp. CARRONI Napoli (Efficiente e capace imprenditore sotto Magg. Patterson M.H.S.)
Imp. RICCIA Bologna (Considerata buona dal Magg. Patterson.)

IMPRENDITORE CHE costruì il tunnel di ITRI (nome sconosciuto) considerato molto buono dal Magg. Patterson.

276

Edward Richard
 Chief Engineer

SOTTOCOMMISSIONE DEI TRASPORTI (FERROVIE)
REPARTO INGEGNERI
FIRENZE
=====

Agosto 29, 1945

Ref: AC/IN/E/232C.E.
Tel. O.I.3 & O.I.4

To: TN. INC. MAIN-ROME-
Per Lt. Col. A.H. STREET

Oggetto: PONTE DI OSTIGLIA

Facendo seguito alla vostra richiesta, una ispezione ed investigazione furono eseguiti con scrupolosità al ponte in questione. Relativi dettagli completi sono forniti nel rapporto annesso del Lt. W.H. Skouse che accompagnò lo scrivente a tale scopo.

Non vi è dubbio che con l'attuale imprenditore "Piazzoli" la vecchia struttura non sarà pronta al traffico questo inverno e che le luci Militari con proposta di fortificazione dei pilastri non si arresterà quando il livello del fiume si solleverà questo inverno.

Se un dinamico imprenditore o più, potessero mettersi in moto immediatamente con mezzi adeguati, alla ricostruzione del vecchio ponte, usando le luci Tedesche nominate nel tel. O.I.3 possono essere compiute prima le luci Militari essendo esposte al pericolo dell'alluvione.

Così ciò è problematico, secondo la mia opinione che le aperture Militari dovranno essere protette, e tutto il possibile sarà fatto, come pure istruzioni saranno impartite come spiega l'annesso rapporto.

La parte danneggiata del pilastro N°3 è quello dalla parte della ferrovia.

Sollecitare la ricostruzione della vecchia struttura, è raccomandato che appalti separati siano dati per la rimozione delle vecchie luci, come pure per la ricostruzione del pilastro N°3 e di altre pale danneggiate, ricostruzione degli argini e sostituzione con archi di acciaio.

Dal rapporto del Maggiore Patterson, i seguenti sotto elencati appaltatori risultano essere responsabili e capaci, con ciò si raccomanda che essi vengano esaminati e se è possibile quelli trovati "idonei" assicurati per il lavoro.

Si raccomanda che dal FF.SS immediate istruzioni saranno date al Capo Compartimento per prendere le necessarie azioni in accordo con le vostre definitive decisioni in merito.

FERROBETON Roma (hanno mezzi e sono in grado di iniziare immediatamente).

Imp. CARRONI Napoli (Efficiente e capace imprenditore sotto Magg. Patterson M.R.S.)

Imp. RICCIA Bologna (Considerata buona dal Magg. Patterson.)

IMPRENDITORE CHE costruì il tunnel di ITRI (nome sconosciuto) considerato molto buono dal Magg. Patterson.

2756

Edward Richard
Chief Engineer

0 3 7 6