

ACC

AC 106/TN.4

10000/148/2184

TRAMWA

FEB. 1944-

10000/148/2184

TRAMWAYS SERVICES

GENERAL -

FEB. 1944 - JULY 1945

406/48
ACP/1c

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

Tel. 845238
Ref. AC/106/Tn 4

30 July 45

SUBJECT : Electric Tramways - Rimini.

TO : Public Works and Utilities Sub-Commission
IN AC

1. This Sub-Commission is not responsible for repair or rehabilitation of urban trolley buses of this kind.
2. Our responsibility is limited to rail ways and light railways within the Italian definition thereof.

for Director

3113

PGM/10

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

Tel. 843238

5 June 1945

Ref. AC/106/Tn 4

SUBJECT : Additional Train Services.

TO : A.A. and C.M.C. HQ 56 Area.

1. Reference your file Q 505/14 of 2 June.
2. Suggestion is made that unit requiring additional tram services deal direct with the Company furnishing the service.
3. The Tram Companies have the privilege to regulate their services according to the power available.
4. It is recognised that civilians doing work for the Military authorities must receive priority over others, therefore this should be brought to the attention of the Company furnishing the service so that the Movement will receive the consideration to which it is entitled.

For the Chief Commissioner :

P.C. MATSON, Major

3112

Subject:- Tram Services for Civilian Employees

Q 505/14

Tn Sub Commission,
Allied Commission

1. Application has been made by 2907 Civil Labour Unit, requesting that a recommendation be made to increase tram services on the routes arriving at Fogglioreale installations.
2. A copy of the a/m unit's letter CIV/2/46 dated 28 May 45, detailing the routes and approximate numbers involved, is forwarded for your info and comments, before submission to higher authority.

In the Field
2 June 45

AMM/

D. MacLagan
Lt Col.
AA & QG.
HQ 56 Area.

3111

COPY

Ref- CIV/2/46

Subject:- Public Transport

To:- ADL 'D' Team (Labour),
56 Area

1. It is requested that a recommendation be made to increase tram services on the routes arriving at the Poggioreale installations, so as to accommodate approx. an additional 2000 workers arriving at 07.00 hrs and departing at 17.00 - 17.30 hrs.

2. Routes concerned and approximate figures involved, are:-

Route No.	Numbers.
31	350
14	220
37	200
54	70
5	60
55	40
8	200

Note:- These figures are given by R.E.M.E. only. A similar total for the B.O.D. should also be considered.

3. Description of routes is given below:-

31. Poggioreale - Piazza Nazionale - Porta Capuana.
14. Piazza Bellini - Piazza Cavour - Toria - Piazza Carlo III - Ponti Rossi
37. Ferrovia - Corso Garibaldi - Piazza Carlo III - Toria - Museo Capodimonte - Bellaria.
54. Piazza Nazionale - Piazza Ferrovia - Via Marina Nuova - S.Giovanni Portici.
5. Tribunali - Corso Umberto - Piazza Borsa - Via dei Pretis - Piazza Municipio - Via Marina Nuova - Tunnel della-Vittoria - Piazza Vittoria.
55. Piazza Carlo III - Corso Garibaldi - Piazza Ferrovia - Marina Vecchia - S. Giovanni - Portici - Resina - Torre del Greco.
8. Tribunali - Corso Umberto - Via Duomo - Via Toria - Piazza Cavour Piazza Bellini.

(Sgd) W.N. Watson,
Major,
S.I.C.O.,

2907 Civil Labour Unit.

3110

1. It is requested that a recommendation be made to increase tram services on the routes arriving at the Poggioreale installations, so as to accommodate approx. an additional 2000 workers arriving at 07.00 hrs and departing at 17.00 - 17.30 hrs.

2. Routes concerned and approximate figures involved, are:-

<u>Route No.</u>	<u>Numbers.</u>
31	350
14	220
37	200
54	70
5	60
55	40
8	200

Note:- These figures are given by R.E.M.E. only. A similar total for the E.O.D. should also be considered.

3. Description of routes is given below:-

- 31. Poggioreale - Piazza Nazionale - Porta Capuana.
- 14. Piazza Bellini - Piazza Cavour - Foria - Piazza Carlo III - Ponti Rossi
- 37. Ferrovia - Corso Garibaldi - Piazza Carlo III - Foria - Museo Capodimonte - Bellaria.
- 54. Piazza Nazionale - Piazza Ferrovia - Via Marina Nuova - S. Giovanni Portici.
- 5. Tribunali - Corso Umberto - Piazza Borsa - Via dei Pretis - Piazza Municipio - Via Marina Nuova - Tunnel della Vittoria - Piazza Vittoria.
- 55. Piazza Carlo III - Corso Garibaldi - Piazza Ferrovia - Marina Vecchia - S. Giovanni - Portici - Resina - Torre del Greco.
- 8. Tribunali - Corso Umberto - Via Duomo - Via Foria - Piazza Cavour Piazza Bellini.

Field
28 May 45

VNW/EA

(Sgd) W.N. Watson,
Major,
S.L.C.O.,
2907 Civil Labour Unit.

3110

Sgt Ricci.

It is understood Rome Area Allied Command have fixed up with ATAC for the operation of trams on Sunday nights between Ponte Umberto and Basilica St Paul, between 830 and 1030 pm, to carry 2500 people.

This will apparently require 12 2-car trams twice each period.

Please say exactly what form of documentation will be required by Gen Inspectorate to cover working costs.

Do they want the unit to agree a set hire figure for the trams so used, and to submit in writing to the local inspectorate that the trams have been so used after every week-end.

Please tie this up today if possible.

General Inspectorate has no objections to mutual agreements btw. ATAC and RAAC in respect of establishing a fixed rate of hire per street-car, regardless of the actual number of people carried.
In this case, ATAC should submit weekly returns to

Ispettorato Compartimentale MCTC
Via Alessandria

Roma

duly endorsed by the Allied Authority on whose behalf the transports are being effected, shewing the number of street-cars operated.

Mr. De Cupis (Director, General Inspectorate) would like to know in advance what arrangements have been made btw. ATAC and RAAC in order to issue suitable instructions to said Compartmental Inspectorate and to the Ministry of Treasury.

15/5 1800 hrs

[Signature]

3109

INCOMING MESSAGE

HEADQUARTERS ALLIED COMM ION

Originator's Reference:

Date Time of Origin: FEB

Message Centre No: D/3348

Date Time Rec'd: FEB 261000A

Precedence: ROUTINE

FROM: ROCCADIPAPA (ROME)

TO : TRANSPORTATION S/C

IN CLEAR.

This population, to whom the only daily communication with ROME is a matter of necessity, appeals, through my mediation, to obtain authorization by the Allied auth for the restoration of the electric tramways line between VALLE VIOLATA and ROCCADIPAPA.

Deputy Prefect CAGLIARDI

(M/C Note: This is translation of cable received through Civilian channels)

DIST

ACTION: Tn S/C
INFO: A/President
Chief Commissioner
Econ Sec
P. Works
File 2
Float

HEADQUARTERS

24 FEB 1945

3108

TRANSLATION

COMMUNE OF ROCCA DI PAPA
Province of Rome

6th February 1945

Immediate action

Subject : Valle Violata-Rocca di Papa tramway service

To : Tn.S/C. "Movements Section" - Rome

The "S.T.E.F.E.R." which operates the rail-tramway line between this Commune and Rome, has already ended the repair works of the Valle Violata-Valle Vergine (Rocca di Papa) line.

The competent Ministry of Transports has given clearance to operate it regularly.

Owing to sufficiency of electric energy, as the above mentioned tramway is already operating five times per day on the above mentioned section Valle Violata-Valle Vergine of Rocca di Papa for the personnel and workmen service, this Commune is of the opinion that the public should be authorized to use the above mentioned service-coaches.

The reopening of that line has a great importance for this Commune because at present this population, who has continuous needs to go to Rome for business, and must support sacrifices and expenses to do their business in the capital.

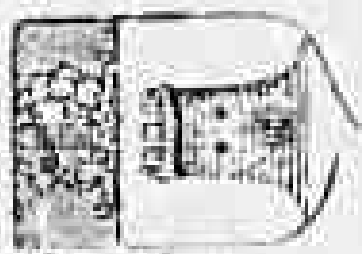
I hope that the Command, considering what we have pointed out and the special position of this Commune, may grant the above mentioned authorization to the competent Ministry for the operation of the passenger service on the above mentioned section.

Sincerely yours

The Commissioner
(sgd. Avv. Vincenzo Gagliardi)

3107

106/41
/141



COMUNE DI ROCCA DI PAPA

PROVINCIA DI ROMA

URGENTISSIMA

N. _____ di protocollo

Il 6 febbraio 1945 E.F.

Risposta a nota N. _____ del _____

- Div. _____ Sez. _____ Allegati N. _____

OGGETTO: Servizio tramviario Valle Violata - Rocca di Papa

S pett. Sottocommissione Trasporti "Movements Section"

R O C C A

La S.T.E.F.E.R. che gestisce la linea ferro-tramviaria fra questo Comune e Roma, già da gran tempo ha ultimati i lavori di riparazione del tratto di linea Valle Violata - Valle Vergine (Rocca di Papa).

Il competente Ministero dei Trasporti ha dato il nulla osta per poter regolarmente funzionare.

Attesa la sufficienza di elettricità, giacchè la predetta tramvia percorre già cinque volte al giorno il suaccennato tratto Valle Violata - Valle Vergine di Rocca di Papa per il servizio del personale e degli operai, sembra a questo Comune che non debba esservi alcun dubbio per l'autorizzazione affinchè il pubblico usufruisca anche delle predette vetture di servizio.

31.6

La riattivazione di tale linea è di somma importanza per questo Comune in quanto attualmente questa popolazione, che ha continui giornalieri rapporti di commercio, di impiego ecc. con Roma, è costretta a sopportare gravi sacrifici e spese per potersi recare per i propri affari nella Capitale.

Spett. Sottocommissione Trasporti "Movements Section"

R O C C A

La S.T.E.F.E.R. che gestisce la linea ferro-tramviaria fra questo Comune e Roma, già da gran tempo ha ultimati i lavori di riparazione del tratto di linea Valle Violata - Valle Vergine (Rocca di Papa).

Il competente Ministero dei Trasporti ha dato il nulla osta per poter regolarmente funzionare.

Attesa la sufficienza di elettricità, giacchè la predetta tramvia percorre già cinque volte al giorno il suaccennato tratto Valle Violata - Valle Vergine di Rocca di Papa per il servizio del personale e degli operai, sembra a questo Comune che non debba esservi alcun dubbio per l'autorizzazione affinché il pubblico usufruisca anche delle predette vetture di servizio.

La riattivazione di tale linea è di somma importanza per questo Comune in quanto attualmente questa popolazione, che ha continui giornalieri rapporti di commercio, di impiego ecc. con Roma, è costretta a sopportare gravi sacrifici e spese per potersi recare per i propri affari nella Capitale.

Confido che codesto Ecc.mo Comando Alleato, in considerazione di quanto sopra e della speciale posizione di questo Comune, voglia benignarsi di concedere, con cortese sollecitudine, la predetta autorizzazione al suaccennato competente Ministero per il ripristino del servizio viaggiatori nel tratto sopra indicato.

./.

Con la più grata e devota osservanza.

IL COMISSARIO PREFETTIZIO
(Avv. Vincenzo Gagliardi)

V. Gagliardi

HEADQUARTERS
ALLIED MILITARY GOVERNMENT
LATIS UMBRIA REGION
APO 394
MOTOR TRANSPORTATION DIVISION

D. 3243

20 February 1945

MT/ 3731/12

TO : HQ.AC. Transportation Sub-Commission
(Rail Division)

SUBJECT : Rome Passenger Services

Comments on tramway services as requested in your letter of 11 and 13 February 1945 are as follows:-

Rome - Acilia Service. We recommend the conversion of the service train into a passenger train, provided no additional current is required.

Castelli - Romani Tramways. No additional service is recommended there being in our opinion sufficient. If any additional power is available we would recommend a limited number of trains (say 10 or 12) to cover the Section Valle
Vielata - Rocca di Papa and the Marino - Albano Section.

Deiler
J.A.N. GILES
Lt. Colonel
Chief of Division

JG/aa

See 27/1/64

3105

106/38

ACP/1c

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

Tel. 843238
Our Ref. AC/106/Tn 4

11 February 1945

TO : Regional Commissioner
Lazio-Umbria Region.

SUBJECT : Castelli Romani Tramways .

1. As this line is an extra urban tramway, your comments in respect of the requests made, especially where they relate to the power needs will be appreciated.
2. It will be recalled that a steam service by ISR twice a week started on Monday last; this service will be increased to run every weekday from Monday 12 February.
3. The ISR line to the Albano Hills is scheduled for repair at a cost of 4,500,000 lire.

G. Lindberg, Lt Col.
G.H. LINDBERG
for Merritt H. Taylor
Director.

3104

Roma 6 Feb. 1945

Ministry of Transports
General Inspectorate M.C.T.U.-
Serv. 5-Uff. 3 - N° 1152; 3 encl.

To Tn S/Commission AC

Subject: Castelli Romani tramways; new services and
increase of existing services.-

The Company operating the Castelli Romani tramways submitted to this Ministry a regular application for re-operating both lines : Valle Violata - Rocca di Papa and Marino - Albano with 23 couples of trains daily on each of them, as well as for increasing the service on the line Roma - Frascati - Marino by operating 7 couples of trains in addition to present service.

To carry out above proposals following additional amounts of el. power would be required.

2300	Kw. hrs	for the	Marino - Albano - line
2250	Kw. hrs	" "	Valle Violata - Rocca di Papa line
2300	kw. hrs	" "	Roma - Frascati - Marino line

We beg to send herewith attached three prospects showing all necessary details.

Having considered the paramount importance of above tramway lines for the zone served by them as well as for the communications with the Capital, this Ministry is of the opinion that the request of re-operation of both lines Valle Violata - Rocca di Papa and Marino - Albano, as well as the proposal of increase of service on the line Roma - Frascati - Marino, should be granted.

We await for that S/Commission's decision.

IL MINISTRO
sgd. CERABONA

3103

Re-operation of Line Marino - Albano

Grantee	STEFER : Operating direction for tranvie Castelli Romani
Line	Terminals : Marino - Albano Length : 5.030 Km.
Present programme	Not in operation.
New programme suggested	Number of couples : 23 daily Frequency : every 30 minutes beginning 0600 hrs Type of service : passenger Trains-Km : 260
Timings	Outwards : from Marino dep. every 30' beginning 0600 hrs : last train leaves 1630 hrs. at Albano arr. every 30' beginning 0630 hrs: last train arrives 1700 Return : From Albano dep. every 30' beginning 0635 hrs: last train leaves 1705 hrs At Albano arr. every 30' beginning 0705 hrs Last train arrives 1735 hrs.
Requirement of power	Power required : 200 Kw. Power consumption : 2250 Kw-hrs daily Peak-times : btw. 0630 and 0900 hrs; btw. 1430 and 1800 hrs. Max power required during peak times: 250 Kw.
Requirement of stock	3 el. automotrices 3 pass/ coaches

3102

Increase of service on line Roma - Frascati - Marino

Grantee	STEFER : Operating direction for tranvie dei Castelli Romani
Line	Terminals : Roma - Marino Length : 27.430 Km.
Present programme	Number of couples : 16 daily Frequency : every 45 min. between 0620 and 1630 hrs. Type of service : passenger trains-Km : 877.8
Increase Suggested	Number of couples : 7 daily Frequency : every 30' between 0620 and 1630 hrs Type of service : passenger Trains - Km. : 384
Timings	Outwards : from Roma dep. every 30 min. beginning 0620 hrs till 1600 hrs. Return : at Roma arr. every 30 min. beginning 0700 hrs till 1735 hrs.
Additional requirement of power	Power required : 200 Kw. Power consumption: 2300 Kw.hrs. Peak-times : between 0630/0900 hrs and 1630/1800 hrs Max. power required during peak-times : 200 Kw.
Additional requirement of stock	3 el. automotrices 3 pass.coaches.

3101

Reoperation of line : Valle Violata - Rocca di Papa.=

Grantee	STETER : Operating direction for tranvie dei Castelli Romani
Line	Terminals : Valle Violata - Rocca di Papa Length : 3,939 km.
Present programme	Not in operation
New programme suggested	Number of couples : 23 daily frequency : every 30 min. Beginning 0600 hrs. Type of service : passenger trains-Km : 181.2
Timings	Outwards : from Valle Violata dep. every 30' beginning 0600 hrs at Rocca di Papa arr. " " " 06300 hrs Return : from Rocca di Papa dep. every 30' beginning 0635 hrs at Valle Violata arr. " " " 0705 hrs
Requirement of power	Power required : 200 Kw. Power consumption : 2250 Kw.hrs daily peak-times : between 0630 and 0900 hrs; btw 1430 and 1800 hrs. max power required during peak times : 250 Kw.
Requirement of stock	3 el. automotrices 3 pass. coaches

3100

06781

1 G.M. 239

Roma 19 FEB 1945 19



Ministero delle Comunicazioni

ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

ALLA COMMISSIONE ALLEATA
Sottocommissione per i
Trasporti
= R O M A =

SERV. V° = UFF. 39

Prot. N° 1152 Allegato 3

Proposta al P. del
Dir. Gen. N°

OGGETTO Tramvie dei Castelli Romani: riattivazione ed intensificazione del servizio.

La Società esercente le Tramvie dei Castelli Romani ha presentato a questo Ministero regolare domanda di riapertura al traffico delle linee Valle Viola - Rocca di Papa, con l'istituzione di n. 23 coppie giornaliere di treni, e Marino-Albano con altrettante numero di coppie di treni, nonchè una proposta d'intensificazione d'esercizio sulla linea Roma-Bivio Grottaferrata-Frascati-Marino con un aumento di n. 7 coppie di treni in più del programma di esercizio vigente.

Tale proposta di riattivazione e di intensificazione del servizio sulle ferrovie in oggetto comporterebbe un fabbisogno suppletivo di energia elettrica, rispettivamente:

KWH 2300 per la linea Marino-Albano;

9303

SERV. V° = UFF. 39^{la}

Int. N. 1152 Allegato 3

Proposta al Fedel.
Dir. Gen. N. 2

OGGETTO Tramvie dei Castelli Romani; riattivazione ed intensificazione del servizio.

La Società esercente le Tramvie dei Castelli Romani ha presentato a questo Ministero regolare domanda di riapertura al traffico delle linee Valle Viola - Rocca di Papa, con l'istituzione di n. 23 coppie giornaliere di treni, e Marino-Albano con altrettante numero di coppie di treni, nonchè una proposta d'intensificazione d'esercizio sulla linea Roma-Bivio Grottaferrata-Frascati-Marino con un aumento di n. 7 coppie di treni in più del programma di esercizio vigente.

Tale proposta di riattivazione e di intensificazione del servizio sulle ferrovie in oggetto comporterebbe un fabbisogno suppletivo di energia elettrica, rispettivamente:

KWH 2300 per la linea Marino-Albano;
" 2250 per la linea Valle Viola - Rocca di Papa;
" 2300 per la linea Roma-Frascati - Marino.

./.

md.

9303

Si allega pertanto un prospetto con tutti i dati statistici occorrenti a codesta Spet. Commissione per il relativo esame.

Questo Ministero in considerazione della somma importanza che tali tramvie hanno per la zona servita, nonchè per le comunicazioni con la Capitale, esprime parere favorevole all'accoglimento della domanda di ripristino del servizio sulle linee Valle Violata - Rocca di Papa e Marino - Albano e le proposte d'intensificazione del programma di esercizio sulla linea Roma - Bivio Grotta ferrata - Frascati - Marino.

Si resta in attesa delle ulteriori decisioni in merito che codesta Spett. Commissione crederà adottare.

IL MINISTRO

Casale

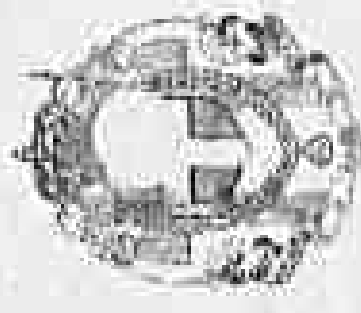
Azienda concessa S.T.E.V.S.R. - Esce lizio Tranvie Castelli Romani -		
Linea e tronco	estrema	Si propone la ripresa del servizio Marino-Albano
	lunghezza Km.	5,030
Programma vigente	numero coppie frequenza (giornaliera e trisettimanale)	=
	tipo del servizio (viagg.-merci-misto)	viaggiatori =
	treni chilometro	
Aumento proposto	numero coppie	23 coppie
	frequenza (giornaliera e trisettimanale)	giornaliera ogni 30' dalle ore 6.- alle ore 10,30
	tipo del servizio (viagg.-merci-misto)	viaggiatori
	treni-chilometro	200
Orario della proposta di aumento	Andata: da Marino	part. ore 6,30 ogni 30' per Albano sino alle ore 10,30 arr. ore 6,30 ogni 30' a Albano sino alle ore 17.-
	Ritorno: a Marino	part. ore 6,35 ogni 30' da Albano sino alle ore 17,05 arr. ore 7,05 ogni 30' a Albano sino alle ore 17,35
Fabbisogno combustibili e energia per la proposta di aumento	Carb. tonn.	=
	Nett. tonn.	=
	Lubrific. Kg.	=
	Energia elettrica	potenza occorrente Kw 200 Kw ora 2250
		ore delle punte massime 6,30 + 9 14,30 + 18
Impiego materiale rotabile occorrente per l'aumento		potenza massima durante le punte 250 Kw
	Locomotive a vapore	n. =
	Locomotori elettrici	n. =
	Automotrici elettriche	n. 3
	Automotrici Diesel	n. =
	Bagagliai	n. =
	Carrozze viaggiatori	n. 3
	Carri Merci aperti	n. =
	Carri merci chiusi	n. =

Azienda concessionaria	S.T.E.F.S.R. - Ed. cizio Tranvie Castelli Romani -	
Linea e tronco	estremi	si propone la ripresa del servizio Valle Viola-Rocca di Papa
	lunghezza Km.	3.939.-
Programma vigente	numero coppie frequenza (giornaliera e trisett.)	=
	tipo del servizio (viagg. merci-misto)	viaggiatori =
	treni-chilometro	=
Aumento proposto	numero coppie	23 coppie
	frequenza (giornaliera e trisettimanale)	giornaliera ogni 30' dalle ore 6,20
	tipo del servizio (viagg. merci-misto)	viaggiatori
	treni-chilom.	181.2
Orario della proposta di aumento	Andata: da Valle Viola	part. da ore 6.- ogni 30' per R. Papa arr. a " 6,30 " " a R. Papa
	Ritorno: Valle Viola	part. da ore 6,35 ogni 30' da R. Papa arr. a " 7,05 " " a R. Papa
Fabbisogno combustibili e energia per la proposta di aumento	Carp. tonn.	=
	Nat. tonn.	=
	Lubrific. Kg.	=
	Energia elettrica	potenza occorrente Kw. 200 Kw ora 2250
		ore delle punte massime 0,30 + 9 14,30 + 13
Impiego materiale rotabile occorrente per l'aumento		potenza mass. durant. punte 250 Kw
	Locomotive a vapore	n. =
	Locomotori elettrici	n. =
	Automotrici elettriche	n. 3
	Automotrici Diesel	n. =
	Bagagliai	n. =
	Carrozze viaggiatori	n. 3
	Carri merci aperti	n. =
	Carri merci chiusi	n. =

2097

Azienda concessionaria S.T.E.F.S.R. - Esercizio tranvia Castelli Romani -		
Linea e tronco	estremi	Si propone la intensificazione della linea Roma-Frascati-Marino
	lunghezza Km.	27.430
Programma vigente	numero coppie frequenza (giornaliera e tri-settimanale)	10 coppie giornaliera ogni 45' dalle ore 6,20 alle ore 16,30
	tipo del servizio (viaggiatori, merci-misto)	viaggiatori
	treni-chilom.	877,8
Aumento proposto	numero coppie	7 coppie (da 16 a 23)
	frequenza (giornaliera e tri-settimanale)	giornaliera ogni 30' dalle ore 6,20 alle 16,30
	tipo del servizio (viagg.-merci-misto)	viaggiatori
	treni-chilom.	384.-
Orario della proposta di aumento	Andata: da Roma	inizio ore 6,20 sino alle ore 16,20 con frequenza ogni 30'
	Ritorno a Roma	n. ore 7 sino ore 17,35 con frequenza ogni 30'
Esigibilità consumo di energia per la proposta di aumento	Carbone tonn.	=
	Natita tonn.	=
	Lubrificanti Kg.	=
	Energia elettrica	potenza occorrente Kw 200 Kw ora 2300
		ore delle punte massime $18,30 \div 9$ $14,30 \div 18$
Impiego materiale rotabile occorrente per l'aumento		Potenza massima durante le punte 200 Kw
	Locomotive a vapore	n. =
	Locomotori elettrici	n. =
	Automotrici elettriche	n. 3
	Automotrici Diesel	n. =
	Baggiani	n. =
	Carrozze viaggiatori	n. 3
	Carri merci aperti	n. =
	Carri merci chiusi	n. =

3493



Ministero delle Comunicazioni

ISPettorato Generale della Motorizzazione Civile
e dei Trasporti in Concessione

Roma, 106 36 19 FEB 1945

ALLA COMMISSIONE ALLIATA
Sottocommissione per i
Trasporti

= R O M A =

Prov. No. = UPT. 392

Dist. No. 1152 Allegato 3

Proposta di

Dir. Gen. 242

OGGETTO: Tramvie dei Castelli Romani: riattivazione ed intensificazione del servizio.

La Società esercente le tramvie dei Castelli Romani ha presentato a questo Ministero regolare domanda di riapertura al traffico delle linee Valle Viola - Rocca di Papa, con l'istituzione di n. 23 coppie giornaliere di treni, e Marino-Albano con altrettante numero di coppie di treni, nonché una proposta d'intensificazione d'esercizio sulla linea Roma-Bivio Grottaferrata-Pracatinerino con un aumento di n. 7 coppie di treni in più del programma di esercizio vigente.

Tale proposta di riattivazione e di intensificazione del servizio sulle ferrovie in oggetto comporterebbe un fabbisogno suppletivo di energia elettrica, rispettivamente:

KWH 2300 per la linea Marino-Albano;

300

Prov. No. = UVV. 392

Prov. No. 1152 Allegato 3

Proposta di

Prov. No. 392

Oggetto: Tramvie dei Castelli Romani: riattivazione ed intensificazione del servizio.

La Società esercente le tramvie dei Castelli Romani ha presentato a questo Ministero regolare domanda di riapertura al traffico delle linee Valle Viola - Rocca di Papa, con l'istituzione di n. 23 coppie giornaliere di treni, e Marino-Albano con altrettante numero di coppie di treni, nonché una proposta d'intensificazione d'esercizio sulla linea Roma-Bivio Grottaferrata-Frascati-Marino con un aumento di n. 7 coppie di treni in più del programma di esercizio vigente.

Tale proposta di riattivazione e di intensificazione del servizio sulle ferrovie in oggetto comporterebbe un fabbisogno supplementivo di energia elettrica, rispettivamente:

- KWH 2300 per la linea Marino-Albano;
- " 2250 per la linea Valle Viola - Rocca di Papa;
- " 2300 per la linea Roma-Frascati - Marino.

./.

md.

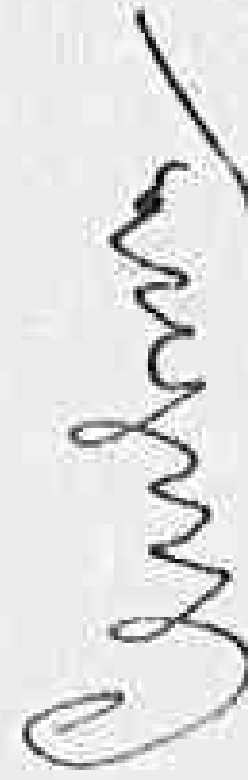
392

Si allega pertanto un prospetto con tutti i dati statistici occorrenti a codesta Spet. Commissione per il relativo esame.

Questo Ministero in considerazione della somma importanza che tali tramvie hanno per la zona servita, nonchè per le comunicazioni con la Capitale, esprime parere favorevole all'accoglimento della domanda di ripristino del servizio sulle linee V.le Viola - Rocca di Papa e Marino - Albano e le proposte d'intensificazione del programma di esercizio sulla linea Roma - Bivio Grottaferrate - Frascati - Marino.

Si resta in attesa delle ulteriori decisioni in merito che codesta Spet. Commissione crederà adottare.

IL MINISTRO



106/35
Rome 2-12-1944

Ministry of Transports
General Inspectorate MCTC

Subject: Castelli Romani Tramways; rehabilitation of the line
Capannelle-Ciampino-

With reference to your request we beg to inform you that to re-habilitate the section Capannelle-Ciampino, length abt 5 km, from Capannelle up to 200/300 mt. beyond Capanne di Marino, towards Albano, from the road skirting the Airfield, including 500 mt. of siding, following materials would be required.

1) For the track:

N° 3000 wood-ties length 2.30 mt.; transportation means from Rieti to Roma are required.

N° 30/35 Vignole rails and accessories: weight for mt 33/36 Kcs

N° 12.000 spikes for wood-ties.

2) For overhead system

N° 20 (a) steel poles, length 9.5 mt; I-beams, height cm 20.

N° 40 (A) steel brackets; U-iron 80 x 45 m/m, total length required 120 mt = abt 1000 Kcs

Kcs 215 iron round bars 10 m/m diam (abt. 350 mt) for bracket hangers,
or alternatively,

Kcs 100 steel wire m/m 6 diam.

N° 15 (B) insulators for contact line

N° 80 (B) special hangers for coudes

N° 150 (B) terminals & insulating cones

N° 300 egg-shaped insulators

N° 300 clamps for contact wire

Kcs 5400 milled copper wire; 100 Sq. mm. section

" 2800 copper cord 9 m/m diam. for suspension

" 200 galvanised steel wire 5 m/m diam. for hangers.

209¹/₂

- 2 -

The materials marked (B) would be salvaged from the line which has been thoroughly dismantled by the Germans in March 1944. For salvaging the material marked (A) it would be necessary to may dismantle the first section of the line Bivio Lamuvio-Lamuvio. All remaining material must be supplied.

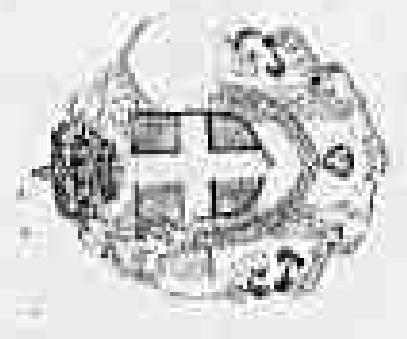
3) For the transformation sub-station.

The sub-station at Capannelle is in operating conditions and its rotating group requires 300 Kw el. power, the daily consumption of power would be abt. 1800-2000 Kw.hrs.

3093

0689

16M239



Ministero delle Comunicazioni

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Roma - 3 DIC 1944

ALLA COMMISSIONE ALLEATA
Sottocommissione Trasporti
APO 334 Via Veneto
ex-Ministero Corporazioni
= R O M A =

SERV. V UFF. 5

Reg. N. 4880 11 Magg. 4

AG. 13.1

OGGETTO

Tramvie Castelli Romani
Riattivazione linea Capannelle-Ciampino

Risposta al Piddl 30/11/1944

Dir. Roma N. 100-50 A-TN

In relazione alla richiesta di co-
desta Commissione Alleata, riguardante
la riattivazione del tratto Capannelle-
Ciampino delle tramvie dei Castelli Ro-
mani, si ha il pregio d'informare quanto
appresso:

1o) Il materiale all'uopo occorrente è in-
dicato nell'acclusa copia del rapporto
2 c.m. n. 4426 dell'Ispettorato Comparti-
mentale M.C.T.C. di Roma;

2o) Per l'esecuzione dei lavori occorre-
ranno circa 45 giorni dalla consegna del
materiale. Qualora però alla esercente
sia dato affidamento circa la fornitura
del medesimo essa potrebbe subito appron-
tare l'occorrente per iniziare i lavori,
in modo da anticiparne, di qualche gior-
no sul termine indicato, l'ultimazione.

IL MINISTRO

3092

Divisione SERV. V UFF. 5

Reg. N.º 4880 *Allegati* 1

AC. 13.1

OGGETTO

Riattivazione linea Capannelle-Ciampino

Tramvie Castelli Romani

Ripartizione del 30/11/1944

Dir. Sez.

N.º AC-100-50 A-

TN

50760 COMMISSIONE TRASPORTI
APU 394 Via Veneto
ex-Ministero Corporazioni
= R O M A =

In relazione alla richiesta di co-
desta Commissione Alleata, riguardante
la riattivazione del tratto Capannelle-
Ciampino delle tranvie dei Castelli Ro-
mani, si ha il pregio d'informare quanto
appresso:

1º) Il materiale all'uopo occorrente è in-
dicato nell'acclusa copia del rapporto
2 c.m. n. 4428 dell'Ispettorato Comparti-
mentale M.C.T.C. di Roma;

2º) Per l'esecuzione dei lavori occorre-
ranno circa 45 giorni dalla consegna del
materiale. Qualora però alla esercente
sia dato affidamento circa la fornitura
del medesimo essa potrebbe subito appron-
tare l'occorrente per iniziare i lavori,
in modo da anticiparne, di qualche gior-
no sul termine indicato, l'ultimazione.

IL MINISTRO



DMC

3092

Copia

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
Ispettorato Generale della
Motorizzazione Civile e dei
Trasporti in concessione

Roma, 2 dicembre 1944

AL MINISTERO COMUNICAZIONI

I.G. DELLA M.C. e dei T.C.

Div. 26-2-2-2 Sez. 1/1

Prot. n. 4426.

ROMA

OGGETTO: Tramvie dei Castelli Romani:

Riattivazione linea Capannelle - Ciampino

In relazione alla richiesta telefonica di codesto Ministero si comunica che il materiale occorrente alla riattivazione del tratto di linea Capannelle-Ciampino, calcolato per la lunghezza di km. 5 di linea da Capannelle (entrata dell'anello) e sino a 200 + 300 metri dopo Capanne di Marino verso Albano, dalla strada di Marino che fiancheggia l'Aeroporto, e per metri 500 di quattro raddoppi di binario compresi nella linea da riattivare, è il seguente:

1° - Per quanto riguarda il binario:

- n° 3.000 traverse da mt. 2,30; è necessario il mezzo di trasporto per portare le traverse da Rieti e località limitrofe, a Roma;
- n° 30 + 35 rotaie Vignole da kg. 33 o da kg. 36 al ml., con il relativo materiale minuto di armamento;
- n° 12.000 caviglie a vite mordente.

2° - Per quanto riguarda la linea di contatto:

- (+) n° 20 pali in ferro, lunghezza m. 9,50, trave di ferro a doppio T dell'altezza di cm. 20;
- (+) n° 40 mensole di ferro ad U mm. 80 x 45 : totale m. 120 pari a Kg. 1.000 circa;

(- Kg. 215 ferro tondo da mm. 10 pari a m. 350, per tiranti delle mensole;

ed in alternativa:

(- Kg. 215 di acciaio da mm. 6;

999

OGGETTO: Tramvie dei Castelli Romani:

Riattivazione linea Capannelle - Ciampino

In relazione alla richiesta telefonica di codesto Ministero si comunica che il materiale occorrente alla riattivazione del tratto di linea Capannelle-Ciampino, calcolato per la lunghezza di km. 5 di linea da Capannelle (entrata dell'anello) e sino a 200 + 300 metri dopo Capanne di Marino verso Albano, dalla strada di Marino che fiancheggia l'Aeroporto, e per metri 500 di quattro raddoppi di binario compresi nella linea da riattivare, è il seguente:

1° - Per quanto riguarda il binario:

- n° 3.000 traverse da mt. 2,30; è necessario il mezzo di trasporto per portare le traverse da Rieti e località limitrofe, a Roma;
- n° 30 + 35 rotaie Vignole da kg. 33 o da kg. 36 al ml., con il relativo materiale minuto di armamento;
- n° 12.000 caviglie a vite mordente.

2° - Per quanto riguarda la linea di contatto:

- (+) n° 20 pali in ferro, lunghezza m. 9,50, trave di ferro a doppio T dell'altezza di cm. 20;
- (+) n° 40 mensole di ferro ad U mm. 80 x 45: totale m. 120 pari a

Kg. 1.000 circa;

- Kg. 215 ferro tondo da mm. 10 pari a m. 350, per tiranti delle mensole;

le;

ed in alternativa:

- Kg. 100 filo di acciaio da mm. 6;
- n° 400 morsetti per detti tiranti;
- (°) n° 15 isolatori per treccia portante;
- (°) n° 80 sospensioni in ferro di retta e di curva;
- (°) " 150 capi e coni isolanti;
- n° 300 isolatori ad ovolo;
- n° 300 griffe per filo fresato;

999

- Kg. 5.400 filo di rame fresato da mmq. 100;
- " 2.800 corda di rame da mm. 9 per catenaria;
- " 200 filo acciaio zincato per trasversali da mm. 5.

Per il materiale segnato (°) sarà utilizzato quello ricuperato sulla linea dopo lo smantellamento del filo di rame effettuato nel marzo 1944 dalle FF.AA. germaniche; mentre per il materiale segnato (+) occorrerà che le Tramvie dei Castelli vengano autorizzate a smantellare il primo tratto della linea Bivio Lanuvio-Lanuvio, ciò che si ritiene ammissibile. Il rimanente materiale dovrà essere fornito.

3° - Per quanto riguarda la sottostazione di trasformazione:

E' necessaria la messa in servizio della sottostazione a Capannelle, chè è in perfetto ordine e dove è installato un gruppo rotante per il quale occorre energia per Kw. 300 con un consumo giornaliero previsto di Kw/ora 1.800 + 2.000.

Si resta in attesa pertanto delle Superiori determinazioni al riguardo.

L'ISPETTORE GENERALE
DIRETTORE DEL COMPARTIMENTO

f.to Perrone

TRANSLATION

/nf

106/34

Ministry of Transports
General Inspectorate
of Civil Motorization and
Transports in concession

Rome 15th January 1945

Ref. n. 59/60

Serv. 1

Reply to letter N.A.C./44/106/Tn. dated 12th January 1945

TO : Allied Commission
Transportation Sub-Commission
(Rail Section)

SUBJECT : Railways and tramways operated by the private industry.

Reference to what has been requested by that Sub-Commission in order to give a definition of the railways, we point out:

- 1) That pp 1 (a) ought to be corrected in 'public railways in concession to the private industry'. In fact the private railways are only those which are considered at the comma (b) of the same pp. no. 1.
- 2) At the beginning of the second period of the Italian Text it is opportune to substitute the word "construction" to the word "installation"; in the English text it is already said "construction"
- 3) At the third period it is necessary to add, after the words "permanent installations", the phrase "when the concession elapses."
- 4) At the fourth period instead of "rolling installations" it is better to use 'rolling stock'.
- 5) Therefore the Italian text of the pp 1 (a) is the following:

Public railways in concession to private industry.
operated by private organizations for the transport of passengers and commodities.
The construction and the operation are normally accorded by the

Ref. n. 59/60

Serv. 1

Reply to letter N.A.C./44/106/Tn. dated 12th January 1945

TO : Allied Commission
Transportation Sub-Commission
(Rail Section)

SUBJECT : Railways and tramways operated by the private industry.

Reference to what has been requested by that Sub-Commission in order to give a definition of the railways, we point out:

- 1) That pp 1 (a) ought to be corrected in 'public railways in concession to the private industry'. In fact the private railways are only those which are considered at the comma (b) of the same pp. no. 1.
- 2) At the beginning of the second period of the Italian Text it is opportune to substitute the word "construction" to the word "installation"; in the English text it is already said "construction"
- 3) At the third period it is necessary to add, after the words "permanent installations", the phrase "when the concession elapses."
- 4) At the fourth period instead of "rolling installations" it is better to use 'rolling stock'.
- 5) Therefore the Italian text of the pp 1 (a) is the following:

Public railways in concession to private industry.

operated by private organizations for the transport of passengers and commodities.

The construction and the operation are normally accorded by the State for a period of time of 70 years.

When the concession elapses the State becomes the owner of the lines of the permanent installations and can also purchase the rolling stock.

There is no distinction between heavy and light railways.

- 6) Nothing else to change.

The Minister
(sgd Cerabona)

0 8 9 6

15 GEN 1943 19 1

IGM 239



MINISTERO DEI TRASPORTI

ISPettorato Generale della Motorizzazione Civile
e dei Trasporti in Concessione

1a COMMISSIONE ALIBATA
CONSIGLIO SUPERIORE DEI TRASPORTI
(Rail Section)

Dir. I
D. 53/00
Allegato

Proposta di legge
D. N. 102/100/100/100

Oggetto
Ferrovie e travi esercitate
dall'industria privata.

In relazione a quanto richiesto
da codesta Sotto-Commissione in ordi-
ne alla definizione delle ferrovie,
si fa presente:

- 1) il punto 1 (a) occorrerebbe
per maggiore precisione che venisse
rettificato in "Ferrovie pubbliche
concesse all'industria privata". Le
ferrovie private, infatti, sono sol-
tanto quello di cui alla lettera (b)
dello stesso punto 1°
- 2) al principio del secondo pa-
ragrafo del testo italiano è opportu-
no sostituire alla parola "rapporto"
la parola "costruzione": nel testo

239

Diret. I
Prot. 55/60

Pro.
Allegato

OGGETTO

Ferrovie e tramvie esercitate
dall'industria privata.

In relazione a quanto richiesto
da codesta Sotto-Commissione in ordi-
ne alla definizione delle ferrovie,
si fa presente:

1) il punto 1 (a) occorrerebbe
per maggiore precisione che venisse
rettificato in "Ferrovie pubbliche
concesse all'industria privata". Le
ferrovie private, infatti, sono sol-
tanto quelle di cui alla lettera (b)
dello stesso punto 1°

2) al principio del secondo pe-
riodo del testo italiano è opportu-
no sostituire alla parola "impianto"
la parola "costruzione"; nel testo
inglese è già detto "construction"

3) al terzo periodo occorre ag-

(Mail Section)

Proposta del 12 corr.
D. S. 10/10/100/111/112

9099

giungere dopo le parole "impianti fissi" la frase "allo scadere della concessione"

4) al quarto periodo invece di "impianti mobili è meglio usare "materiale mobile"

5) Di conseguenza il testo italiano del punto 1 (a) è il seguente:

Per ferrovie pubbliche concesse alla
industria privata

Esercitate da enti privati, svolgentisi totalmente od in parte su sede propria per trasporto di viaggiatori o di merci.

La costruzione e l'esercizio sono dati in concessione dallo Stato, per un periodo di tempo normale di 70 anni.

Lo Stato diviene proprietario delle linee e degli impianti fissi allo scadere della concessione e può acquistare il materiale rotabile e l'altro materiale mobile.

Non vi è distinzione tra ferrovie pesanti e leggere.

6) Per il resto non vi è nul-

fissi" la frase "allo scadere della concessione"

4) al quarto periodo invece di "impianti mobili è meglio usare "materiale mobile"

5) Di conseguenza il testo italiano del punto 1 (a) è il seguente:

Fonte:

Ferrovie pubbliche concesse alla
Industria Privata

Esercitate da Enti privati, svolgentisi totalmente od in parte su sede propria per trasporto di viaggiatori o di merci.

La costruzione e l'esercizio sono dati in concessione dallo Stato, per un periodo di tempo normalmente di 70 anni.

Lo Stato diviene proprietario delle linee e degli impianti fissi allo scadere della concessione e può acquistare il materiale rotabile e l'altro materiale mobile.

Non vi è distinzione tra ferrovie pesanti e leggere.

6) Per il resto non vi è nulla da segnalare.

CIT MINISTRO

C. J. Luv

TRANSLATION

Rome dec 22nd. 44

Ministry of Transports
General Inspectorate MCTC

To Tn Sub Commission AS

Ref: Serv.V - Uff.3 - N.5195

Subj: Castelli Romani Tramways : Section Colonna S.Cesareo
and San Cesareo - Palestrina ,re-operation of the service.

This Ministry is being continually pressed in order that the service be soonest possible re-operated on both sections Colonna-San Cesareo and San Cesareo-Palestrina of the railway line Roma-Fiuggi.

The Company operating the line has already submitted the request for the authority to re-operate above sections, and said request has been forwarded to that Sub-Commission for investigation and decision.

As it is matter of a very important line serving an important zone, densely inhabited and with many centers, we request that Sub Commission to kindly investigate above request and to possibly grant it by allocating the required amount of electric power.

The Minister
C erabona

3088

IGM 239



MINISTERO DEI TRASPORTI

Ministero della Comunicazione

ISPettorato Generale della Motorizzazione Civile
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Enrico 1914

19 A

All. COMMISSIONE ALL.

SOTTOCOMMISSIONE PER I TRASPORTI
APO 394 Via Veneto = ROMA =

Dir. SERV. V. UFF. 3

Prot. N. 5145

Allegato

Disposto al fido

Dir. L. 912

Oggetto Tramvie Castelli Romani
Tronchi Colonna-S. Cesareo e S. Cesareo-Palestrina. Ripristino Servizio

Vengono rivolte continue premure a questo Ministero per un sollecito ripristino del servizio ferroviario sui due tronchi Colonna-S. Cesareo e S. Cesareo-Palestrina della ferrovia Roma-Fiuggi.

La Società concessionaria della linea ha da tempo presentato regolare domanda di riapertura al traffico dei due tronchi ferroviari suddetti e la relativa pratica è stata già trasmessa da questo Ministero, in data 14 ottobre c.a., all'esame e decisione di codesta On. Commissione.

Poichè trattasi di un servizio che riveste particolare importanza dato il carattere della zona servita dalla ferrovia, densa di popolazione e con importanti centri abitati, si prega codesta On. Commissione di voler affrettare, per quanto è possibile, la sua decisione

30067

Divisione SERV. V UTZ. 3
 Prot. N. 5195 Allegato

Ripristino del
 Div. Fer. 312

OGGETTO Tramvie Castelli Romani
 Tronchi Colonna-S. Cesareo e S. Cesareo-Palestrina. Ripristino Servizio

Vengono rivolte continue premure a questo Ministero per un sollecito ripristino del servizio ferroviario sui due tronchi Colonna-S. Cesareo e S. Cesareo-Palestrina della ferrovia Roma-Fiuggi.

La Società concessionaria della linea ha da tempo presentato regolare domanda di riapertura al traffico dei due tronchi ferroviari suddetti e la relativa pratica è stata già trasmessa da questo Ministero, in data 14 ottobre c.a., all'esame e decisione di codesta On. Commissione.

Poichè trattasi di un servizio che riveste particolare importanza dato il carattere della zona servita dalla ferrovia, densa di popolazione e con importanti centri abitati, si prega codesta On. Commissione di voler affrettare, per quanto è possibile, la sua decisione in merito alla possibilità di riapertura al traffico della linea suddetta mediante l'assegnazione del quantitativo di energia elettrica all'uopo occor-

3087

rente.

IL MINISTRO

A large, stylized handwritten signature in dark ink, featuring a prominent loop at the bottom left and a wavy, horizontal stroke across the middle.

TRANSLATION

STEFER

Rome 2nd January 1945

N. 1/259

To Tn Sub-Commission AC

1444 Please authorise the re-operation of the section Fiuggi-Centrale Fiuggi-Città. Said authorization has already been requested to Ministry of Communications with letter 1659/197 of sept. 9th 1944, upon suggestion of local authorities of Fiuggi, and with the approval of Allied Authorities of Fiuggi. The electric substation is already operating.

Length of the section
Number of trains

4 kms.
3 couples daily: one
in the morning, one
at noon, one in the
evening.

Trains-kms

24 daily

Power required

150 kw max.

" consumption

300 kw~~h~~ daily

Duration of the trip

19 minutes

The operating director
sgd: illegible

3286

SOCIETÀ PER AZIONI DELLE TRAMVIE E
ANONIMA CAPITALE L. 8.250.000

FERROVIA ROMA - FIUGGI - FROSINONE
E DIRAMAZIONI

DIREZIONE DELL'ESERCIZIO

ROMA - VIALE PRINCIPE DI PIEMONTE, 65

Prot. N. 1-259 Allegati

Risp. al foglio del N.

Oggetto:

Preghiamo vivamente a voler autorizzare l'esercizio del tronco ferroviario FIUGGI CENTRALE - FIUGGI CITTA'. Tale autorizzazione fu già richiesta al Ministero delle Comunicazioni con nota N° 1659/197 del 9 settembre 1944, dietro proposta delle Autorità di Fiuggi e col consenso del Comando Militare Alleato di Fiuggi stesso. Da sottostazione elettrica è già in funzione.

Il fabbisogno previsto è il seguente:

- 1) Lunghezza del tronco da esercitare: Km. 4
- 2) Corse da attuarsi: N° 3 coppie: 1 al mattino, 1 al mezzogiorno, 1 alla sera.
- 3) Trenichilometro giornalieri: N° 24.
- 4) Potenza occorrente: Kw: 150 massimi
- 5) Consumo energia elettrica: Kwo: 300 il giorno
- 6) Durata del viaggio: minuti 19.

IL DIRETTORE DELL'ESERCIZIO

9003

Si prega inviare la risposta al VIALE PRINCIPE DI PIEMONTE, 65 - ROMA

TEL. 41740 - 40617 - C. P. C. DI ROMA N. 2035

ROMA 2 Gennaio 1945

COLANDO ALLEATO
SOTTOCOMMISSIONE DEI TRASPORTI

ROMA

6666R AN S L A T I O N

Città di Piuggi

our ref. N. 4456

Piuggi Dec. 22nd 1944

TO
Mn. S/Commission AC
R O M A

subject:

Reoperation of the urbane tramway
service btw. Piuggi Ponte and
Piuggi Città.

This Administration has been doing its utmost these 5 months in order to obtain that the urbane tramway service btw. Piuggi Ponte and Piuggi Città be reoperated. The service is requested by the whole population, as everybody has interests in both centres.

It is indispensable for all employees dwelling at Piuggi Ponte and having their offices at Piuggi Città; the same can be said of the students.

It is very useful also for the allied troops dislocated in this area.

That S/Commission is therefore requested to kindly grant the reoperation, even at very limited extent, of above service

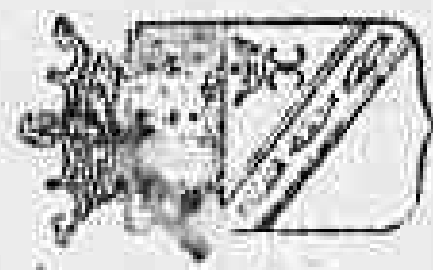
The Mayor
sgd (illegible)

APPROVED
J.B. Thornhill
Lt. Col. - Provincial Commissioner

It is recommended that this tram be permitted to resume service for three round trips per day

sgd. J.B. Thornhill
Lt. Col.

3204



CITTÀ DI FIUGGI

PROVINCIA DI FROSINONE

N. 4456 di prot.

Li 22-dicembre 1944

Risposta al foglio N.

del

Div.

Sez.

Allegati N.

OGGETTO: Ripristino servizio tranviario urbano Fiumaggi Città-Fiumaggi fonte

ALLA SOTTOCOMMISSIONE DEI TRASPORTI

DI ROMA

Quest'Amministrazione da cinque mesi si dibatte per ottenere il ripristino del servizio tranviario urbano Fiumaggi Ponte-Fiumaggi Città. Le giunte laggiù di tutta la popolazione sono state finora vane.

Il servizio è reclamato da tutta la popolazione di questo Comune inquantochè tutti hanno interessi nell'uno e nell'altro centro.

Inoltre è indispensabile a gran parte degli impiegati che abitano a Fiumaggi Ponte mentre sono obbligati a raggiungere gli uffici che hanno sede in questo capoluogo ed agli studenti che frequentano queste scuole secondarie.

Il servizio in parola è altresì necessario alle numerose truppe allate dislocate in questa zona.

E pertanto si rivolge viva preghiera a cotesta Sottocommissione perchè, anche in misura ridotta, voglia compiacersi di autorizzarne il ripristino.

con ossequi.

"APPROVED"

3003

STAT. D. C. C.

Oggetto: Ripristino servizio tranviario urbano Pinguaggi Città-Pinguaggi
di Ponte

LA SOTTOCOMMISSIONE DEI TRASPORTI

DI ROMA

Quest'Amministrazione da cinque mesi si dilata per ottenere il ripristino del servizio tranviario urbano Pinguaggi Ponte-Pinguaggi Città.

Le giuste lagnanze di tutta la popolazione sono state finora vane.

Il servizio è reclamato da tutta la popolazione di questo comune inquantochè tutti hanno interessi nell'uno e nell'altro centro.

Inoltre è indispensabile a gran parte degli impiegati che abitano a Pinguaggi Ponte mentre sono obbligati a raggiungere gli uffici che hanno sede in questo capoluogo ed agli studenti che frequentano queste scuole secondarie.

Il servizio in parola è altresì necessario alle numerose truppe allenate dislocate in questa zona.

E pertanto si rivolge viva preghiera a cotesta Sottocommissione perchè, anche in misura ridotta, voglia compiacersi di autorizzarne il ripristino.

con ossequi.

"APPROVED:

J. B. Thornhill
Lt. Colonel
Provincial Commissioner

It is recommended that
this tram be permitted to
resume service for three round
trips per day. J. B. Thornhill
Lt. Col.

IL SINDACO

Quarantini

MINISTRY OF COMMUNICATIONS
General Inspectorate MCTC

5 January 1945

Ref. Service 1° N.18/Gro

1. (a) Private Railways (in concession)

Operated by private concerns, totally or in part, on their own permanent way for transportation of passengers and freights.

Construction and operation are a concession of the State usually for a period of 70 years.

The State becomes owner of lines, fixed plants and equipment and may purchase rolling stock and other moveable equipment.

No distinction is made between heavy and light railways.

(b) Private Sidings, branches of lines, etc.

Private railways or sidings constructed by a private citizen or concern for private activity, such as commerce, industry, etc. or the linking up of a private factory with a State or private railway, publicly operated.

These are authorised by the State, but remain private property and owners are free to dismantle them.

2. Extra-Urbane Tramways

These are those running along ordinary roads for their entire length or most of it, for public service, transporting passengers and freight.

Constructed and operated by concession of the State, concession of owners of ground upon which they run must be obtained.

Duration of both concessions the same, and on termination all fixed plants and equipment of the lines become the property of the owners of the roads, provided financial support has been afforded.

When no financial support has been afforded, and no special agreement has been entered into, at the end of concession period, the owner of the line must remove all fixed plant and equipment which remains his property, as does all rolling stock.

Extra-urban tramways, as well as privately owned and operated railways are under State supervision and control as regards construction safety of operation, fares, timings, etc. are concerned.

3.22

3. Urban Tramways

(a) Urban Tramways are those operating only within the communal

Operated by private concerns, totally or in part, on their own permanent way for transportation of passengers and freights. Construction and operation are a concession of the State usually for a period of 70 years.

The State becomes owner of lines, fixed plants and equipment and may purchase rolling stock and other moveable equipment. No distinction is made between heavy and light railways.

(b) Private Sidings, branches of lines, etc.

Private railways or sidings constructed by a private citizen or concern for private activity, such as commerce, industry, etc. or the linking up of a private factory with a State or private railway, publicly operated.

These are authorised by the State, but remain private property and owners are free to dismantle them.

2. Extra-Urban Tramways

These are those running along ordinary roads for their entire length or most of it, for public service, transporting passengers and freight.

Constructed and operated by concession of the State, concession of owners of ground upon which they run must be obtained.

Duration of both concessions the same, and on termination all fixed plants and equipment of the lines become the property of the owners of the roads, provided financial support has been afforded.

When no financial support has been afforded, and no special agreement has been entered into, at the end of concession period, the owner of the line must remove all fixed plant and equipment which remains his property, as does all rolling stock.

Extra-urban tramways, as well as privately owned and operated railways are under State supervision and control as regards construction safety of operation, fares, timings, etc. are concerned.

3. Urban Tramways

(a) Urban Tramways are those operating only within the communal limits of the city or town concerned.

Definition TRAMWAY or RAILWAY is established by Ministry of Transports at the time when concession arrangements are made, and agreements entered into.

(b) Provincial and inter-provincial Tramways.

Provincial tramways are those operating only within the province. Inter-provincial tramways operate between provinces.

TRADUZIONE

Rif. Serv. 1° N. 10.370

5 gennaio 1945

1. (a) Ferrovie private (in concessione)

Esercitate da Enti privati, svolgentesi totalmente o in parte su sede propria, per trasporto di viaggiatori e di merci.

L'impianto e l'esercizio sono dati in concessione dallo Stato, per un periodo di tempo normalmente di 70 anni.

Lo Stato diviene proprietario delle linee e degli impianti fissi, e può acquistare il materiale rotabile e gli altri impianti mobili.

Non vi è distinzione tra ferrovie pesanti e leggere.

(b) Ferrovie private, raccordi, diramazioni

Sono ferrovie private o raccordi costruiti da cittadini o Enti privati per l'esercizio di una qualsiasi attività privata (industria, commercio, ecc.) o per collegare uno stabilimento privato con una ferrovia pubblica (statale o privata in concessione)

Dette ferrovie sono autorizzate dallo Stato però rimangono proprietà privata e i proprietari son liberi di disarmarle.

2. Tramvie extraurbane

Sono quelle che si svolgono interamente o per la massima parte lungo le strade ordinarie, per servizio pubblico, trasportando passeggeri e merci.

Sono impiantate ed esercitate dietro concessione dello Stato, previa concessione del suolo da parte dei proprietari delle strade.

La durata di entrambe le concessioni è la medesima; ed al termine di esse tutti gli impianti fissi divengono proprietà dei proprietari delle strade, purchè si tratti di tramvie sovvenzionate.

Se non si tratta di tramvie sovvenzionate e se non esistono speciali accordi, al termine della concessione il proprietario della tramvia deve rimuovere tutti gli impianti fissi, mentre i relativi materiali rimangono sua proprietà, come pure tutto il materiale rotabile.

Le tramvie extraurbane come pure le ferrovie in concessione, sono sotto il controllo e la sorveglianza dello Stato per quanto riguarda la costruzione, sicurezza di esercizio, tariffe, orari, ecc?

3. Tramvie Urbane

(a) Tramvie urbane sono quelle che si svolgono entro i confini comunali della città.

La definizione TRAMVIA o FERROVIA è stabilita dal Ministero dei Trasporti al momento di assegnare la concessione

(b) Tramvie provinciali ed interprovinciali

Tramvie provinciali sono quelle che si svolgono nell'ambito di una stessa provincia.

Tramvie interprovinciali sono quelle che interessano più province

3081

L'impianto è in un periodo di tempo normalmente di 70 anni.

Lo Stato diviene proprietario delle linee e degli impianti fissi, e può acquistare il materiale rotabile e gli altri impianti mobili.

Non vi è distinzione tra ferrovie pesanti e leggere.

(b) Ferrovie private, raccordi, diramazioni

Sono ferrovie private o raccordi costruiti da cittadini o Enti privati per l'esercizio di una qualsiasi attività privata (industria, commercio, ecc.) o per collegare uno stabilimento privato con una ferrovia pubblica (statale o privata in concessione)

Dette ferrovie sono autorizzate dallo Stato però rimangono proprietà privata e i proprietari sono liberi di disarmarle.

2. Tramvie extraurbane

Sono quelle che si svolgono interamente o per la massima parte lungo le strade ordinarie, per servizio pubblico, trasportando passeggeri e merci.

Sono impiantate ed esercitate dietro concessione dello Stato, previa concessione del suolo da parte dei proprietari delle strade.

La durata di entrambe le concessioni è la medesima; ed al termine di esse tutti gli impianti fissi divengono proprietà dei proprietari delle strade, purché si tratti di tramvie sovvenzionate.

Se non si tratta di tramvie sovvenzionate e se non esistono speciali accordi, al termine della concessione il proprietario della tramvia deve rimuovere tutti gli impianti fissi, mentre i relativi materiali rimangono sua proprietà, come pure tutto il materiale rotabile.

Le tramvie extraurbane come pure le ferrovie in concessione, sono sotto il controllo e la sorveglianza dello Stato per quanto riguarda la costruzione, sicurezza di esercizio, tariffe, orari, ecc.

3081

3. Tramvie Urbane

(a) Tramvie urbane sono quelle che si svolgono entro i confini comunali della città.

La definizione TRAMVIA o FERROVIA è stabilita dal Ministero dei Trasporti al momento di assegnare la concessione

(b) Tramvie provinciali ed interprovinciali

Tramvie provinciali sono quelle che si svolgono nell'ambito di una stessa provincia.

Tramvie interprovinciali sono quelle che interessano più province



MINISTERO DEI TRASPORTI
GABINETTO

9 gennaio 1945

ALLA SOTTOCOMMISSIONE TRA-
SPORTI FERROVIE
(Colonnello Lindberg)

N. *908/913*

Risposta al N. *100/Tn AC* del 21-XII-44

OGGETTO. Ferrovie private e tramvie urbane.

Pervenuta ora all'Ufficio competente la Vostra richiesta contro indicata, si risponde immediatamente quanto segue:

1) Non risulta pervenuta la vostra lettera 7 dicembre;

2) Le ferrovie su cui l'Ispettorato Generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione esercita il suo pieno controllo sono ferrovie pubbliche non esercitate dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, ossia ferrovie pubbliche concesse alla industria privata secondo le leggi vigenti.

Le ferrovie private sono linee che fanno servi-

./3080

zio generalmente solo merci, per qualche Impresa privata, come per esempio, i binari di raccordo fra una ferrovia pubblica e uno Stabilimento privato.

Per queste ferrovie private, secondo le leggi vigenti, l'Ispettorato della Motorizzazione Civile interviene per la concessione e per alcune disposizioni di sicurezza (come per es. per le prove periodiche delle locomotive), ma, del resto, non raccoglie dati tecnici o statistici.

Né per le ferrovie pubbliche né per le private si usa la denominazione di "pesanti e leggere" di cui la lettera a riferimento.

3) Non si usa neppure la denominazione di "tramvie urbane straordinarie" di cui la lettera stessa.

IL CAPO CABINETTO



106/30

TRANSLATION

MINISTRY OF TRANSPORTS
Cabinet

January 9th, 1945

To the Tn Sub-Commission
Rail Section.

N. 908/913

Reply to letter AC/106/Tn of 21/12/44

Subject: Private Railways and Urbane Tramways.

Above mentioned letter arrived only to-day to the competent office and we want to inform you that :

- 1) Your letter dated 7th December 1944 did not arrive
- 2) The Railways which are under full control and supervision of General Inspectorate MCTC are all public railways not operated by ISR, that is public railways in concession to private concerns, in accordance with present laws.

Private railways are those operating on behalf of some private concern, and generally used only for carriage of freight, like for instance the sidings linking up a private factory with a public railway.

For above private railways the general Inspectorate MCTC does not intervene but for the concession and for some safety measures, like the periodical test of the locos, etc.; no statistical or technical data are recorded by said Inspectorate.

The terms "heavy and light", whereof your letter, are not employed for either private or public railways.

- 3) The term "extraordinary urbane tramway" whereof your letter, is not in use, either.

The Chief of the Cabinet
sgd: illegible

3079

TRANSLATION

Ministry of Transport
General Inspectorate M.C.T.C.
our ref. Serv. I^o - N. 18/G o

106/29
Poma, Jan. 5th 1945

TO
Tn. S/Commission AC
Rail Section
Bldg.

Subject:
Railways and Tramways operated by
private concerns

Your letter dated Dec. 7th was delivered to this Inspectorate only on Dec. 22nd ult.

In so far as the distinction btw. extra-urbane tramways and railways in concession to private concerns, is concerned, we point out what follows:
1^o Public Railways operated by private concerns are those running on their own P.W. either for the entire length or for the most of it, destined to public services for transportation of both passengers and freight.
Both construction and operation are given in concession by the State; it is at State's faculty to grant a financial support; at the end of the concession (usually 70 years) the State becomes owner of the lines as well as of fixed plants & equipments, and it has moreover the faculty to buy, at ~~whatever~~ the right prices, both the rolling stock and the other movable equipments.

There is no distinction btw. heavy and light railways.
Distinction must be made btw. above railways, which have been constructed ~~by~~ for public service and are operated by private concerns, and the private railways, that is those railways which have been constructed by a private citizen or by a private concern for the purpose of carrying out a private activity (commerce, industry, etc.) or of lining up a private factory with a public railway.
The private railways are constructed and operated upon State's authorization, but they are still private property and the owners can freely dismantle them when they are no longer needed.

2^o Extraurbane Tramways are those running along ordinary roads for the entire length or for the most of it, destined to public service for transportation of passengers and also of freight.
They are constructed and operated upon concession of the State, above concession to be preceded by the concession of the ground from the Bodies who own the roads.
At the end of the concession, whose duration correspond to the duration of the concession of the ground from the owners of the roads, all fixed plants & equipments of the Tramway-line become property of the owner of the roads, provided that a financial support had been granted for said plants & equipments.
Whenever no financial support had been granted and no special agreement, btw. the owner of the roads and the grantees of the Tramway-line had been made, the grantees must remove all fixed plants & equipments while

0717

Your letter dated Dec. 7th was delivered to this Inspectorate only on Dec. 22nd ult.

In so far as the distinction btw. extra-urbane tramways and railways in concession to private concerns, is concerned, we point out what follows:
1° Public Railways operated by private concerns are those running on their own P.W. either for the entire length or for the most of it, destined to

public services for transportation of both passengers and freight.
Both construction and operation are given in concession by the State; it is at State's faculty to grant a financial support; at the end of the concession (usually 70 years) the State becomes owner of the lines as well as of fixed plants & equipments, and it has moreover the faculty to buy, at ~~whatever~~ the right prices, both the rolling stock and the other movable equipments.

There is no distinction btw. heavy and light railways.
Distinction must be made btw. above railways, which have been constructed ~~by~~ for public service and are operated by private concerns, and the private railways, that is those railways which have been constructed by a private citizen or by a private concern for the purpose of carrying out a private activity (commerce, industry, etc.) or of lining up a private factory with a public railway.

The private railways are constructed and operated upon State's authorization, but they are still private property and the owners can freely dismantle them when they are no longer needed.

2° Extraurbane Tramways are those running along ordinary roads for the entire length or for the most of it, destined to public service for transportation of passengers and also of freight.

They are constructed and operated upon concession of the State, above concession to be preceded by the concession of the ground from the

Bodies who own the roads.

At the end of the concession, whose duration correspond to the duration of the concession of the ground from the owners of the roads, all fixed plants & equipments of the Tramway-line become property of the owner of the roads, provided that a financial support had been granted for said plants & equipments.

Whenever no financial support had been granted and no special agreement btw. the owner of the roads and the grantees of the Tramway-line had been made, the grantee must remove all fixed plants & equipments while the materials remain grantee's property.

Extra-urbane Tramways as well as privately operated Railways are under State's supervision and control in so far as construction, safety of operation, fares, timings, etc. are concerned.

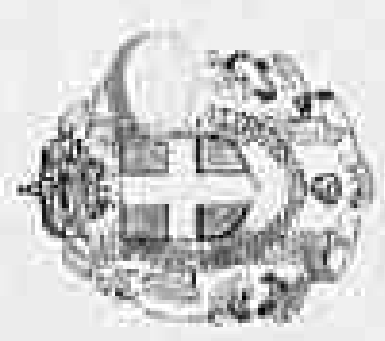
for THE MINISTER

sgd. De Cupis

0718

IG.M.239

Roma 5-1-945 19 A



DEI TRASPORTI

Ministero delle Trasporti

ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

ALLA COMMISSIONE ALLEATA
Sottocommissione Trasporti
Sezione Ferrovie

S E D E

Servizio I

Prot. N. 18/G O Allegato

Proposta del
Dir. Fer. N. 2

OGGETTO Ferrovie e Tramvie esercitate dall'industria privata.

La lettera 7 dicembre s.a., a causa di disguido, è pervenuta a questo Ispettorato Generale solo il 22 stesso mese.

In ordine a quanto richiesto circa i caratteri differenziali fra ferrovie concesse all'industria privata e tramvie extraurbane, si comunica:

1°) Le ferrovie pubbliche esercitate dall'industria privata sono quelle che per tutto o per la maggior parte del loro percorso si sviluppano in sede propria e sono destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose.

L'impianto e l'esercizio forma oggetto di concessione da parte dello Stato, che può anche accordare delle sovvenzioni e che, al termine delle singole concessioni (normalmente 70 anni) diviene proprietario delle linee, impianti e loro dipendenze con facoltà di acquistare, dietro pagamento del giusto valore, le

3077

Servizio I

18/30

Ind. N. 18/30 Allegato

Risposta al Feld.

Dir. Soc. M.P.

Oggetto: Ferrovie e Tramvie esercitate dall'industria privata.

La lettera 7 dicembre s.a., a causa di disguido, è pervenuta a questo Ispettorato Generale solo il 22 stesso mese.

In ordine a quanto richiesto circa i caratteri differenziali fra ferrovie concesse all'industria privata e tramvie extra-urbane, si comunica:

1°) Le ferrovie pubbliche esercitate dall'industria privata sono quelle che per tutto o per la maggior parte del loro percorso si sviluppano in sede propria e sono destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone e di cose.

L'impianto e l'esercizio forma oggetto di concessione da parte dello Stato, che può anche accordare delle sovvenzioni e che, al termine delle singole concessioni (normalmente 70 anni) diviene proprietario delle linee, impianti e loro dipendenze con facoltà di acquistare, dietro pagamento del giusto valore, la proprietà del materiale rotabile e degli altri oggetti mobili.

3077

Non vi è alcuna distinzione tra ferrovie pesanti e ferrovie leggere.

Delle ferrovie esercitate dalla industria privata ed adibite al servizio pubblico occorre tener distinte le ferrovie private, le quali sono quelle che un privato od una società costruisce per l'esercizio d'un commercio, d'una industria o di un uso qualunque suo proprio o per il raccordo di propri stabilimenti a ferrovie adibite al servizio pubblico.

Le ferrovie private vengono impiantate ed esercitate dietro autorizzazione dello Stato, ma rimangono di proprietà del privati che possono liberamente disarmarle quando più non occorrono per i loro scopi.

2) Le tranvie extraurbane sono quelle che per tutto o per la maggior parte del loro percorso si sviluppano su strade ordinarie; sono adibite al servizio pubblico di trasporto di persone e possono anche trasportare cose.

Vengono impiantate ed esercitate dietro concessione dello Stato, la quale, però, dev'essere preceduta dalla concessione del suolo da parte degli enti proprietari delle strade.

Al termine della concessione, la quale ha durata corrispondente a quella del suolo da parte degli enti proprietari delle

Le tranvie extraurbane

0 7 2 1

Delle ferrovie esercitate dalla industria privata ed adibite al servizio pubblico occorre tener distinte le ferrovie private, le quali sono quelle che un privato od una società costruisce per l'esercizio d'un commercio, d'una industria o di un uso qualunque suo proprio o per il raccordo di propri stabilimenti a ferrovie adibite al servizio pubblico.

Le ferrovie private vengono impiantate ed esercitate dietro autorizzazione dello Stato, ma rimangono di proprietà dei privati che possono liberamente disarmarle quando più non occorrono per i loro scopi.

2) Le tramvie extraurbane sono quelle che per tutto o per la maggior parte del loro percorso si sviluppano su strade ordinarie; sono adibite al servizio pubblico di trasporto di persone e possono anche trasportare cose.

Vengono impiantate ed esercitate dietro concessione dello Stato, la quale, però, dev'essere preceduta dalla concessione del suolo da parte degli enti proprietari delle strade.

Al termine della concessione, la quale ha durata corrispondente a quella del suolo da parte degli enti proprietari delle strade, gli impianti costituenti la tramvia e sue dipendenze passano in proprietà di det

I.G.M.239

19 A



DEI TRASPORTI

Ministero dei Trasporti

ISPettorato Generale della Motorizzazione Civile
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Divisione

Trasporti

Sez.

Magg.

Proposta del

Dir.

N.º

OGGETTO

- 2 -

ti enti qualora per tali impianti sia stata accordata una sovvenzione governativa.

Quando non sia stata accordata la sovvenzione governativa e non esistano speciali accordi tra gli enti proprietari delle strade ed i concessionari, gli impianti debbono essere rimossi dai cessati concessionari che rimangono proprietari dei materiali.

Le tramvie extraurbane sono sottoposte, come le ferrovie esercitate dalla industria privata, alla vigilanza dello Stato per tutto quanto concerne la costruzione, la sicurezza dell'esercizio, le tariffe, gli orari, ecc.

IL MINISTRO

3076

106/28

Gen Sec
15.0 ✓

To Admiral Stone

The inhabitants of Palestrina ask whether the tram line between S. Cesareo and Palestrina, which has already been repaired could be re-established.

E.C.

3075

306cc.
27

Palestrina 13 dicembre 1944

Ergmo Contromiraglio

puole portaroci di migliaia di persone della disprezzata cittadina di Palestrina e paesi limitrofi ci sono rivolto a lei per esporla quanto segue:

La cittadina di Palestrina dista km. 40 da Roma alla quale e' unita dalla linea tranviaria della Societa' Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma Esercizio Roma-Camastano.

Queste Societa', con aerei non indifferenti, per venire in aiuto alle locali popolazioni, ha ridotta la linea, gravemente danneggiata dalle truppe tedesche e dai bombardamenti aerei, fino a Palestrina. Senonche' le Autorita' Alleate hanno concesso il permesso di riattivare la linea ai passeggeri fino a S. Cesario che dista km. 10 da Palestrina.

Illo, Signor Contromiraglio dovrebbe prendere a cuore la situazione di questa cittadina, nonche' quella dei paesi limitrofi quali Zagarolo, Cava, Genazzano i cui abitanti sono impiegati, piccoli commercianti, lavoratori manuali che effettuano il loro lavoro principalmente nella capitale alla quale non possono accedere facilmente per mancanza dei mezzi di trasporto, facendo escludere la possibilita' di concedere il benessere alleato per la riattivazione della linea, ^{si chiede,} ~~ai~~ passeggeri da S. Cesario e Palestrina, risolvendo, cosi', la situazione pendente da tante famiglie che vedono in tale atto un aiuto concreto alla risoluzione dei gravi problemi familiari.

Tale aiuto questa laboriosa popolazione lo chiede in rapporto al

3074

quale portavoce di migliaia di persone della disprezzata città

asporle quanto segue:

La cittadina di Palestina dista km. 40 da Roma alla quale e' unita dalle linee ferroviarie della Società Tranvie e Ferrovie Elettriche di Roma Reale e Roma-Genazzano.

Questa Società, con sforzi non indifferenti, per venire in aiuto alle locali popolazioni, ha riparata la linea, gravemente danneggiata dalle truppe tedesche e dai bombardamenti aerei, fino a Palestina. Senonche' le Autorita' Alleate hanno concesso il permesso di riattivare la linea ai passeggeri fino a S. Cesareo che dista km. 10 da Palestina.

Ellie, Signor Contrammiraglio dovrebbe prendere a cuore la situazione di questa cittadina, nonche' quella dei paesi limitrofi quali Zagarolo, Grotto, Genazzano i cui abitanti sono impiecati, piccoli commercianti, lavoratori manuali che effettuano il loro lavoro precipuamente nella capitale alla quale non possono accedere facilmente per mancanza di mezzi di trasporto, facendo esaminare la possibilita' di concedere il benessere all'ente per la riattivazione della linea, ^{via treno} ai passeggeri da S. Cesareo a Palestina, risollevando, cosi', la situazione pensando di tante famiglie che vedono in tale atto un aiuto concreto alla risoluzione dei gravi problemi famigliari.

Tale visto questa laboriosa popolazione lo chiede in rapporto al alle tremende devastazioni della città ad opera dei bombardamenti subiti ed al sostegno radicale compiuto dalle truppe tedesche.

Credisco, Signor Contrammiraglio, i ringraziamenti piu' sentiti di quanto vorra' fare ricordando questa popolazione quale benefattore

ra.

Devno

Dr. Colasagiani Agapito
Dr. S. Romanian Supat

- Via S. Rocco -

3074

HEADQUARTERS
ALLIED MILITARY GOVERNMENT
LAZIO-UMBRIA REGION
APO 394

TN-S/C
0-1117 6718
106/27

R/5975

29 December, 1944

SUBJECT: Tramway Rome - Ciampino.

TO : HQ. Allied Commission.

1. Reference your AC/100/50A/TN dated 30 November, attached is a report on the above.
2. The report indicates that, subject to the supply of materials, the line could be repaired in 30 days.

For the Regional Commissioner:

A.D. Bonham-Carter
A.D. BONHAM-CARTER
Lt. Colonel
Executive Officer



3073

0727

Tel. 8432

WE/WG
1-3

HEADQUARTERS
LAZIO-UMBRIA REGION A.M.C.
(Engineering Division)
APO 394

Rome, 27th December 44

TO : HQ L&U Region (2 copies)
SUBJECT : Tramway Rome-Ciampino.
FILE NO : R4/ENG/716.1 (to quote in reply)

1. With reference your R/5773 dated 3 December.
Conversation with Lieutenant Crane representative of
Air Transport Command Ciampino records that at present only
650 workers are employed. At a future date it will be increased
to 1,000.

2. Rolling stock is available to carry 650 workers daily
with the following schedule.

Leave Rome	6.35
Arrive Capannelle	7.10
Leave Capannelle	17.15
Arrive Rome	17.50

When the traffic is increased there will have to be an
interval of twenty minutes between trains as Electric installations
cannot carry an instantaneous load of more than two trains.

3. The service could commence on 48 hours notice to
Company.

4. Lt. Crane has stated that his organisation can supply the
transport requested by the STEER Tramway Company to carry
materials needed for repairing the 4 Km section Capannelle-
Ciampino.

5. Attached is list of materials needed by the Company and
report on line.

3072

John L. Brown

Lt. E. T. WADE-BROWN R.A.
Chief E & M Section.

TO : HQ L&U Region (2 copies)
 SUBJECT : Tramway Rome-Ciampino.
 FILE NO : RA/ENG/716.1 (to quote in reply)

1. With reference your R/5773 dated 3 December.
 Conversation with Lieutenant Crane representative of
 Air Transport Command Ciampino records that at present only
 650 workers are employed. At a future date it will be increased
 to 1,000.

2. Rolling stock is available to carry 650 workers daily
 with the following schedule.

Leave Rome	6.35
Arrive Capannelle	7.10
Leave Capannelle	17.15
Arrive Rome	17.50

When the traffic is increased there will have to be an
 interval of twenty minutes between trains as Electric installations
 cannot carry an instantaneous load of more than two trains.

3. The service could commence on 48 hours notice to
 Company.

4. Lt. Crane has stated that his organisation can supply the
 transport requested by the STEEL Tramway Company to carry
 materials needed for repairing the 4 Km section Capannelle-
 Ciampino.

5. Attached is list of materials needed by the Company and
 report on line.

3072

Sphindler

LT. R. P. WADE-DROWN R.A.
 Chief E & M Section.

Inclosures:

List of materials
 Report on line.

HEADQUARTERS
LAZIO-UMBRIA REGION A.M.G.
(Engineering Division)
APO 394

Rome, 18th December 1944.

REPORT

TO : Regional Engineer.
SUBJECT : Tramway track to Ciampino Airport.
FILE No : R4/ENG/716.1

1. Section Rome-Capannelle (12 Km.) now operating.
Section Capannelle-Ciampino (4 Km.) out of action.
2. Track runs along the side of Route *P* and is easily accessible at all points.
After Capannelle the system is heavily damaged to the extent of complete destruction throughout the 4 Km under review.
Nearly all track has been lifted and some rails taken from site. Remainder lying together in ditches, etc., with wood sleepers also removed from site.
The bed has become overgrown with weed and ballast appears to have been used for some other purpose.
Overhead electric system is in a similar condition.
Most poles remain but will require straightening and general repair.
Power line is missing with insulators stay wires, etc..
3. The Substation at Capannelle (Intact) will need to be supplied with 300 KW for the extra service. This can be done when authorised by military.
4. Attached is a list of materials submitted by the Company to Transportation S.C. (Rails) and forwarded to this office.
5. Given two trucks suitable for carrying rails, and 9.5 metre poles it is estimated 30 days necessary to carry out repair work IF MATERIALS NEEDED ARE MADE AVAILABLE AT ONCE. *3071*

E. P. Wade
Lt. E. P. WADE-BROWN R.A.
Chief E & M Section.

Materials required for the track

- No 3000 wood-ties mt.2.30 long; transportation means are necessary to carry about ties from Rieti and nearby localities to Rome.
- No 30 - 35 vignole rails, weighing btw 33 and 36 kos/mt, with corresponding platelaying materials.
- No 12.000 spikes.

2) Material required for the overhead system

- x No 20 steel poles, 9.5 mt. long, made with double T beams 20 cm. high.
- x No 40 steel brackets totalling 120 mt. (abt 1 tare) of channel vlm size m/m 80x45
- Kos 215 steel round bars 10 m/m diam (abt 350 mt) for the hangers, or 100 kos steel wire 6 m/m diam.
- No 400 clamps for above hangers
- o No 15 insulators for electric wire
- o No 80 steel suspenders for straight lines and curves
- o No 150 insulating cones
- No 300 egg-shaped insulators
- No 300 clamps for milled wire
- Kos 5400 milled copper wire 100 sq. mm. section
- Kos 2800 copper cord 9 m/m diam. for the stock
- Kos 200 galvanized steel wire m/m 5 diam.

As for the materials marked (o) the Company intends to utilize those which have been salvaged after the Germans dismantled the line in March 1944, while for the materials marked (x) the Company must be authorized to dismantle the first section of the line Bivio Lannuvio - Lannuvio.

All remaining materials must be supplied.

3) Electric Sub-station

The substation of Capannelle is in operating conditions and it contains a rotating group which requires 300 KW el. power with a daily consumption of 1200-2000 kWh.

106/26
ACP/lc

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

Tel: 483238

31 December 44

Our Reference: AG/106/Tn

TO : Minister of Communications
Building

SUBJECT : Railways and Tramways.

1. A reply is still awaited to my letters of 7 December and 21 December which read as follows:

Will you please set out clearly your exact definition of what constitutes

- (a) Private Railways, (heavy or light)
- (b) Extra-Urbane Tramways

2. Please arrange for some action to be taken in the matter.

aut
O.H. LINDBERG
Lt. Col. R.E.,
Chief, Rail Section

3069

Tel. (3274

HEADQUARTERS
LAZIO-UMBRIA REGION A.M.G.
(Engineering Division)
APO 394

WG/WG
1595
106/25

Rome, 27th December 1944.

SUBJECT : Tramway track to Ciampino Airport.
TO : AC HQ Transportation SC (Rails)
FILE N° : B4/ENG/716.1 (to quote in reply)

1. With reference your AC/106/Tn date 13 December same subject.

Attached is copy of letter sent by this office to HQ LAU Region.

E. F. Wade-Brown

Lt. E. F. WADE-BROWN R.A.
Chief E & M Section.

Inclosures :

Letter to HQ LAU Region.
List of materials.
Report on line

3068

07331

Tel. 84327.

WB/wE

HEADQUARTERS
LAZIO-UMERIA REGION A.M.G.
(Engineering Division)
APO 394

Rome, 27th December 44

TO : HQ L&U Region (2 copies)
SUBJECT : Tramway Rome-Ciampino.
FILE No : R4/ENG/716.1 (to quote in reply)

1. With reference your R/5773 dated 3 December.
Conversation with Lieutenant Crane representative of
Air Transport Command Ciampino records that at present only
650 workers are employed. At a future date it will be increased
to 1,000.

2. Rolling stock is available to carry 650 workers daily
with the following schedule.

Leave Rome	6.35
Arrive Capannelle	7.10
Leave Capannelle	17.15
Arrive Rome	17.50

When the traffic is increased there will have to be an
interval of twenty minutes between trains as Electric installations
cannot carry an instantaneous load of more than two trans.

3. The service could commence on 48 hours notice to
Company.

4. Lt. Crane has stated that his organisation can supply the
transport requested by the STEER Tramway Company to carry
materials needed for repairing the 4 Km section Capannelle-
Ciampino.

5. Attached is list of materials needed by the Company and
report on line.

3007

J. P. Wade-Brown

Lt. E. P. WADE-BROWN R.A.
Chief E & M Section.

Rome, 27th December 44

TO : HQ L&U Region (2 copies)
SUBJECT : Tramway Rome-Ciampino.
FILE No : R4/ENG/716.1 (to quote in reply)

1. With reference your R/5773 dated 3 December.
Conversation with Lieutenant Crane representative of
Air Transport Command Ciampino records that at present only
650 workers are employed. At a future date it will be increased
to 1,000.
2. Rolling stock is available to carry 650 workers daily
with the following schedule.

Leave Rome	6.35
Arrive Capannelle	7.10
Leave Capannelle	17.15
Arrive Rome	17.50

When the traffic is increased there will have to be an
interval of twenty minutes between trains as Electric installations
cannot carry an instantaneous load of more than two trains.

3. The service could commence on 48 hours notice to
Company.
4. Lt. Crane has stated that his organisation can supply the
transport requested by the STEER Tramway Company to carry
materials needed for repairing the 4 Km section Capannelle-
Ciampino.
5. Attached is list of materials needed by the Company and
report on line.

3007

E. P. Wade-Brown

Lt. E. P. WADE-BROWN R.A.
Chief E & M Section.

Inclosures:
List of materials
Report on line.

28 DEC 1944

1) Material required for the Track

N° 3000 wood-ties mt.2.30 long; transportation means are necessary to carry about ties from Rieti and nearby localities to Rome.
 N° 30 - 35 vignole rails, weighing btw 33 and 36 kos/mt, with corresponding platelaying materials.
 N° 12.000 spikes.

2) Material required for the overhead system

x N° 20 steel poles, 9.5 mt.long, made with double T beams 20 cm. high.
 x N° 40 steel brackets totalling 120 mt. (abt 1 tare) of channel vim size m/m 80x45
 Kos 215 steel round bars 10 m/m diam (abt 350 mt) for the hangers, or 100 kos steel wire 6 m/m diam.
 N° 400 clamps for above hangers
 o N° 15 insulators for electric wire
 o N° 80 steel suspenders for straight lines and curves
 o N° 150 insulating cones
 N° 300 egg-shaped insulators
 N° 300 clamps for milled wire
 Kos 5400 milled copper wire 100 sq.mm. section
 Kos 2800 copper cord 9 m/m diam. for the stock
 Kos 200 galvanized steel wire m/m 5 diam.

As for the materials marked (°) the Company intends to utilize those which have been salvaged after the Germans dismantled the line in March 1944, while for the materials marked (x) the Company must be authorized to dismantle the first section of the line Fivio Larnuvio - Larnuvio.

All remaining materials must be supplied.

3) Electric Sub-station

The substation of Capannelle is in operating conditions and it contains a rotating group which requires 300 KW el. power with a daily consumption of 1800-2000 kWh.

3006

Tel. 843474

W3/W6

HEADQUARTERS
Lazio-UMBRIA REGION A.V.G.
(Engineering Division)
APO 394

Rome, 18th December 1944.

REPORT

TO : Regional Engineer.
SUBJECT : Tramway track to Ciampino Airport.
FILE No : R4/ENG/716.

1. Section Rome-Capannelle (12 Km.) now operating.
Section Capannelle-Ciampino (4 Km.) out of action.
2. Track runs along the side of Route 7 and is easily accessible at all points.
After Capannelle the system is heavily damaged to the extent of complete destruction throughout the 4 Km under review.
Nearly all track has been lifted and some rails taken from site. Remainder lying together in ditches, etc., with wood sleepers also removed from site.
The bed has become overgrown with weed and ballast appears to have been used for some other purpose.
Overhead electric system is in a similar condition.
Most poles remain but will require straightening and general repair.
Power line is missing with insulators stay wires, etc..
3. The Substation at Capannelle (Intact) will need to be supplied with 300 KW for the extra service. This can be done when authorised by military.
4. Attached is a list of materials submitted by the Company to Transportation S.C. (Rails) and forwarded to this office.
5. Given two trucks suitable for carrying rails, and 9.5 metre poles it is estimated 30 days necessary to carry out repair work if MATERIALS NEEDED ARE MADE AVAILABLE AT ONCE.

3063

W.P.S.
Lt. S. P. WADE-IBROW R.A.
Chief E & M Section.

106/24

AGP/10

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

Tel: 4832238
Our Reference: AG/106/Tn

21 December 44.

TO: Minister of Communications
Rome

SUBJECT: Railways and Tramways

1. May a reply now be received please to my letter of 7 Dec ember
which read as under

Will you please set out clearly your exact definition
of what constitutes

- (a) Private Railways, (heavy or light)
- (b) Extra-Urban Tramways

L *acting Capt*
O. H. LINDBERG
Lt. Col. B. A.,
Chief, Rail Section

3064

106/23
ACP/ic

TRANSPORTATION SUB COMMISSION(AC
(Rail Section)
C/O Transportation Increment
C. M. F.

Tel: 843207
Our Reference: AC/106/Tn

12 December 44.

TO : Regional Commissioner
Lazio-Umbria Region
for Region Engineer.

SUBJECT : Tramway Track to Ciampino Airport.

1. Attached hereto is a list of material apparently needed for the repair of the Steifer Inter-Urban tramway service, as far as Ciampino Airport.
2. May a reply be had at an early date please to my letter of 30 november 44.

*Referred applicants
to G. Findlay
Regional Engineer
Lu. 20712*

ACP.
G.H. LINDBERG
Lt. Col. R.E.
Chief, Rail Section

3063

1) Material required for the track

Nº 3000 wood-ties mt. 2.30 long; transportation means are necessary to carry about ties from Rieti and nearby localities to Rome.

Nº 30 ÷ 35 vignole rails, weighing btw 33 and 36 kos/mt, with corresponding platelaying materials.

Nº 12.000 spikes.

2) Material required for the overhead system

x Nº 20 steel poles, 9.5 mt. long, made with double T beams 20 cm. high.

x Nº 40 steel brackets totalling 120 mt. (abt 1 tere) of channel vim size m/m 80x45

Kos 215 steel round bars 10 m/m diam (abt 350 mt) for the hangers, or 100 kos steel wire 6 m/m diam.

Nº 400 clamps for above hangers

o Nº 15 insulators for electric wire

o Nº 80 steel suspenders for straight lines and curves

o Nº 150 insulating cones

Nº 300 egg-shaped insulators

Nº 300 clamps for milled wire

Kos 5400 milled copper wire 100 sq. mm. section

" 2800 copper cord 9 m/m diam. for the stock

200 galvanized steel wire m/m 5 diam/

As for the materials marked (o) the Company intends to utilize those which have been salvaged after the Germans dismantle the line in March 1944, while for the materials marked (x) the Company must be authorized to dismantle the first section of the line Bivio Lenuvio - Lenuvio.

All remaining materials must be supplied.

3) Electric Sub-station

The substation of Capannelle is in operating conditions and it contains a rotating group which requires 300 Kw. el. power with a daily consumption of 1800-2000 Kwh.

106/21
ACP/10

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION (AC)
(Rail Section)
C/o Transportation Increment,
C. M. F.

Tel: 843207

Our Reference : AC/44/106/Tn

7 December 1944

TO : Minister of Communications
Rome.

SUBJECT : Railways and Tramways.

Will you please set out clearly your exact definition
of what constitutes

- (a) Private Railways, (heavy or light)
- (b) Extra-Urbane Tramways.

O.H. LINDBERG,
Lt. Col. R.E.,
Chief, Rail Section.

3061

100/
File SDA

ACP/rd

106/20

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

Tele : 478701

30 November 1944

Our ref.: AO/100/50A/Tn

TO : Regional Commissioner
Lazio-Umbria Region

SUBJECT : Tramway Track to Ciampino Airport.

1. An urgent request has been received from US-AF. for re-construction of tramway track Rome-Ciampino Airport to transport up to a thousand workers daily.
2. Please say if this work could be speedily effected, if necessary by cannibalization of track and overhead wires beyond Ciampino.

ad.
D.S. ADAMS
Colonel, C.E.,
Director, Tn. S/O.Copy to : Ministry of Comms.
Ispettorato Generale della Motorizzazione
Civile e dei Trasporti in Concessione.

3000

0742

C o p i a

MINISTERO DELL'E COMUNICAZIONI
Ispettorato Generale della
Motorizzazione Civile e dei
Trasporti in concessione

Div. 26-2-2-2 Sez. 1/1
Prot. n. 4428

Roma, 2 dicembre 1944

AL MINISTERO COMUNICAZIONI

I.G. DELLA M.C. e dei T.C.

R O M A

OGGETTO: Tramvie dei Castelli Romani:

Ristattivazione linea Capannelle - Ciampino

In relazione alla richiesta telefonica di codesto Ministero si comunica che il materiale occorrente alla riattivazione del tratto di linea Capannelle-Ciampino, calcolato per la lunghezza di km. 5 di linea da Capannelle (entrata dell'anello) e sino a 200 + 300 metri dopo Capanne di Marino verso Albano, dalla strada di Marino che fiancheggia l'Aeroporto, e per metri 500 di quattro raddoppi di binario compresi nella linea da riattivare, è il seguente:

1° - Per quanto riguarda il binario:

- n° 3.000 traverse da mt. 2,30; è necessario il mezzo di trasporto per portare le traverse da Risti e località limitrofe, a Roma;
- n° 30 + 35 rotaie Vignole da kg. 33 o da kg. 35 al ml., con il relativo materiale minuto di armamento;
- n° 12.000 caviglie a vite mordente.

2° - Per quanto riguarda le linee di contatto :

- (+) n° 20 pali in ferro, lunghezza m. 3,50, trave di ferro a doppio T dell'altezza di cm. 20;
- (+) n° 40 mensole di ferro ad U mm. 80 x 45 : totale n. 120 pari a

Kg. 1.000 circa;

(- Kg. 215 ferro tondo da mm. 10 pari a m. 350, per tiranti delle mensole; }
le; }
ed in alternativa:

3059

106/19

0743
OGGETTO: Tramvie dei Castelli Romani:

Riattivazione linea Capannelle - Ciampino

In relazione alla richiesta telefonica di codesto Ministero si comunica che il materiale occorrente alla riattivazione del tratto di linea Capannelle-Ciampino, calcolato per la lunghezza di km. 5 di linea da Capannelle (entrata dell'anello) e sino a 200 + 300 metri dopo Capanne di Marino verso Albano, dalla strada di Marino che fiancheggia l'Aeroporto, e per metri 500 di quattro raddoppi di binario compresi nella linea da riattivare, è il seguente:

1° - Per quanto riguarda il binario:

- n° 3.000 traverse da mt. 2,30; è necessario il mezzo di trasporto per portare le traverse da Rieti e località limitrofe, a Roma;
- n° 30 + 35 rotaie Vignole da kg. 33 o da kg. 36 al ml., con il relativo materiale minuto di armamento;
- n° 12.000 caviglie a vite mordente.

2° - Per quanto riguarda la linea di contatto:

- (+) n° 20 pali in ferro, lunghezza m. 9,50, trave di ferro a doppio T dell'altezza di cm. 20;
- (+) n° 40 mensole di ferro ad U mm. 80 x 45 : totale m. 120 pari a

3059

Kg. 1.000 circa;

- (- Kg. 215 ferro tondo da mm. 10 pari a m. 350, per tiranti delle mensole; ed in alternativa:

- Kg. 100 filo di acciaio da mm. 6;
- n° 400 morsetti per detti tiranti;
- (°) n° 15 isolatori per treccia portante;
- (°) n° 80 sospensioni in ferro di retta e di curva;
- (°) " 150 capi e coni isolanti;
- n° 300 isolatori ad ovolo;
- n° 300 griffe per filo fresato;

- Kg. 5.400 filo di rame fresato da mmq. 100;
- " 2.800 corda di rame da mm. 9 per catenaria;
- " 200 filo acciaio zincato per trasversali da mm. 5.

Per il materiale segnato (°) sarà utilizzato quello ricuperato sulla linea dopo lo smantellamento del filo di rame effettuato nel marzo 1944 dalle FF.AA. germaniche; mentre per il materiale segnato (+) occorrerà che le Tranvie dei Castelli vengano autorizzate a smantellare il primo tratto della linea Bivio Lanuvio-Lanuvio, ciò che si ritiene ammissibile. Il rimanente materiale dovrà essere fornito.

3° - Per quanto riguarda la sottostazione di trasformazione:

E' necessaria la messa in servizio della sottostazione a Capannelle, che è in perfetto ordine e dove è installato un gruppo rotante per il quale occorre energia per Kw. 300 con un consumo giornaliero previsto di Kw/ora 1.800 + 2.000.

Si resta in attesa pertanto delle Superiori determinazioni al riguardo.

L'ISPETTORE GENERALE

DIRETTORE DEL COMPARTIMENTO

f.to Perrone

ACF/cle

106/18

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
AFC 394
Transportation Sub-Commission

Tel : 478701

4 November 1944

Our Ref : AC/EN/106

TO : Ministry of Communications
Private Railways

SUBJECT : S.T.R.F.E.R.

1. The impending decree to increase fares 100% will enable this Company to increase its rates on its extra-urbane lines.
2. Will you please say what recommendations you have in regard to the Rome City fares.
3. As papers on the subject were handed your representative some time ago, will you please let me have your considered remarks at an early date.

get this copy
D.S. ADAMS
Colonel C.E.
Director Tn. Sub-Comm.

3078

Copy to : P.W.&U. S/C. - (your ACC/064 PWU dated 31 Oct. refers).
Economic Section
Finance S/C.

Tel. 478200

106/17
HWW/ceMEMORANDUM

ACC/O64/PWU

31 Oct. 44

SUBJECT: Request for increase in suburban
tramway rates, Rome.- S.T.E.F.E.R.-

TO : Transportation Sub-Commission.

FROM : Public Works & Utilities Sub-Commission.

1. The attached application, dated 26 Oct 44, from the Soc. Azienda delle Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma, was erroneously passed to us by Finance Sub-Commission. It is now forwarded to you for attention, please.

2. Information regarding the frequency and extent of the tram services concerned has already been ascertained by this Sub-Commission in connexion with electricity rationing.

3. Incidentally, we have heard that the applicant Società has already raised certain fares and has abolished reduced-rate season tickets.

G. E. Rhodes

G.E. RHODES,
Lieut-Colonel, R.E.,
Acting Director.

Encl.

3057

SOC. PER AZIONI DELLE TRAMVIE
E FERROVIE ELETTRICHE DI ROMA
STEFER.

28 OCT 1945

St. Cor Rhodes.
Left at 12.00 yesterday
by Bonculli
who has some connection
with STEFER.

FOGLIO N.

MEMORIAL

Adm. Fin. 9/2. 28/10

The economical and financial condition of the S.T.E.F.E.R. Ltd Company, was quickly decaying during the last year (1943) and now, unfortunately, is going towards an unavoidable disaster. For the irreparable war damages of the power station installations (2/5 of which are destroyed) and because only about 60 km. of the lines (there were 220 km. of them) have traffic on them.

On the other hand, besides the huge loss of material, there are the continuous and rapid increases of expenses due to the staff (1700 personnel with more than 6000 relatives) ^{that} are now more than the double of the July 1943 ones. (We had about 34.500.000 lire of certified expenses in 1943; in the present year they shall reach 58.000.000 lire and they will go up to 78.000.000 lire in the next year 1945).

It is known that this burden is even more than the 70% expenses of the whole working of a railway or tramway Company.

As for the different materials wanted and used, it is not too much if we say that their cost is increased, in these last twelve months, 1000 to 1200%.

Nobody is able to tell when and how we shall have a stop in these continuous rises so we could at last hope in a gradual, even if slow, crisis of balance.

In the 1943 we closed with a verified and real loss of 1.543.801 lire, in this year everything shows the loss is going to grow to 3.536 58.840.000 lire and that is a big number.

This terrible condition has in part been avoided for the advance asked to the "COMUNE" of ROME, which has been able to give our Company

The economical and financial condition of the Company, was quickly decaying during the last year (1943) and now, unfortunately, is going towards an unavoidable disaster, for the irreparable war damages of the power station installations (2/5 of which are destroyed) and because only about 60 km. of the lines (there were 220 km. of them) have traffic on them.

On the other hand, besides the huge loss of material, there are the, continuous and rapid increases of expenses due to the staff (1700 persons with more than 6000 relatives) ^{that} are now more than the double of the July 1943 ones. (We had about 34.500.000 lire of certified expenses in 1943; in the present year they shall reach 58.000.000 lire and they will go up to 78.000.000 lire in the next year 1945).

It is known that this burden is even more than the 70% expenses of the whole working of a railway or tramway Company.

As for the different materials wanted and used, it is not too much if we say that their cost is increased, in these last twelve months, 1000 to 1200%.

Nobody is able to tell when and how we shall have a stop in these continuous rises so we could at last hope in a gradual, even if slow, crisis of balance.

In the 1943 we closed with a verified and real loss of 1.548.801 lire, in this year everything shows the loss is going to grow to 3.836.840.000 lire and that is a big number.

This terrible condition has in part been avoided for the advance asked to the "COMUNE" of ROME, which has been able to give our Company already 21.100.000 lire for the later reason and, if financial conditions will allow it, other 17.400.000 lire would pass in our cash and we could then continue our work to the end of this year. Of course this debt our Company has contracted with the "Comune", is going to have its consequence on our fund service and interest and its tax and also on our balance.

No help can come from hidden or known reserve and no other secret power will be able to keep us out of the condition in which we are and that we may really call tragic. All this is chiefly against our staff that has surely proved with commendable sacrifice and discipline a real attachment to our Company.

We have nothing else to do then ask for a sudden raise of our fares that are now a days, for passengers and goods transport, very very low and inadequate for what people profit.

Our average fare actually used per Km., on the three lines our Company manages, is 0,31 lire for travellers. A trip to reach a place 30 km. far is only 9 lire worth, as an average.

A request to the Authority we made since august the 9th last, to increase our fares to the basis of 1,20 lire (from 0,31 it is now, as we already said) is the least we may ask actually with all the difficulties I have spoken about, and it is the least we may require for a possibility of going better on with our financial conditions and save our future balances.

The new fares for travellers, should be applied on the following two lines: Roma - Fiumi - Alatri and Castelli Romani (tramways going out the city). For the Roma - Lido line, that we may consider as a "suburb" line, we only ask to raise the fares to 0,75 lire per Km. and for passenger.

Our request for the city lines, instead (Termini - Centocelle - Grotte Celoni, belonging to the Roma - Fiumi railways; Termini - Quadraro - Cinecittà and Termini - Cave - Statuario of the Tramvie dei Castelli) is only to double the actual fares.

That is, for 6 Km. distance, only one lira, and it reaches 1,50 lire for a distance that goes to 8 km.

0750

No help can come from hidden or known reserve and no other source power will be able to keep us out of the condition in which we are and that we may really call tragic. All this is chiefly against our staff that has surely proved with commendable sacrifice and discipline a real attachment to our Company.

We have nothing else to do than ask for a sudden raise of our fares that are now 4 days, for passengers and goods transport, very very low and inadequate for what people profit.

Our average fare actually used per Km., on the three lines our Company manages, is 0,31 lire for travellers. A trip to reach a place 30 km. far is only 9 lire worth, as an average.

A request to the Authority we made since august the 9th last, to increase our fares to the basis of 1,20 lire (From 0,31 it is now, as we already said) is the least we may ask actually with all the difficulties I have spoken about, and it is the least we may require for a possibility of going better on with our financial conditions and save our future balances.

The new fares for travellers, should be applied on the following two lines: Roma - Fiuggi - Alatri and Castelli Romani (tramways going out the city). For the Roma - Lido line, that we may consider as a "suburb" line, we only ask to raise the fares to 0,75 lire per Km. and for passenger.

Our request for the city lines, instead (Termini - Centocelle - Grotte Celoni, belonging to the Roma - Fiuggi railways; Termini - Quadraro - Cinecittà and Termini - Cave - Statuario of the Tramvie dei Castelli) is only to double the actual fares.

That is, for 6 Km. distance, only one lira, and it reaches 1,50 lire for a distance that goes to 8 km.

26 October 1944

SOCIETÀ DELLE TRAMVEE E FERROVIE LITTORANE
L'Amministrazione Unica

M. Urbina

(Ing. Mario Urbina)

POINTS RE RAILWAY LINESa) Tramway PAGANI-POMPEI

It is necessary to reopen the above line. This to give possibility to a number of craftsmen and labourers to get Naples. The line should connect the communes of Pagani, Anagni and Scafati, whereas from Pompei the task is being worked by the "Circumvesuviana" Railway. In such a way said laborers could easily get Naples within a time comparatively brief, this resulting in favour of the work to do in Naples.

According to the pre-war records, about 15,000 travellers went to and fro daily upon the above line.

The required electric power is about 180 Kw. and the line itself is quite equipped to soon start.

b) Pilo-way line Vietri-Salerno-Pontecagnano

This service should help considerably the poor means of transportation at present existing in that area. Many people want to go to the chief town of such district.

The Cement Enterprise, shipyards, jam factories and other junior establishments, which at present are working for account of AMG (the Cement Factory producing about 2,000 quintals of cement per day to AMG, the shipyards working for repair to naval crafts of the Allied Forces) are engaging man-power just from those towns. Till now the labourers are compelled to walk for several kilometers in order to reach the place of work, thus resulting in their poor labour production. As electric power, about 300 Kw. would be required.

The working of services a) and b), which could be limited during some hours of the day, according to the labourers movement, would create the double advantages to allow a better living to laborers and would provide work to those destined to other services regarding the functioning of the lines themselves.

3054

in such a way said laborers could easily get Naples within a time comparatively brief, this resulting in favour of the work to do in Naples.

According to the pre-war records, about 15,000 travellers went to and fro, daily upon the above line. The required electric power is about 180 Kw. and the line itself is quite equipped to soon start.

b) Filo-way line Vietri-Salerno-Pontecagnano

This service should help considerably the poor means of transportation at present existing in that area. Many people want to go to the chief town of such district.

The Cement Enterprise, shipyards, jam factories and other junior establishments, which at present are working for account of AMG (the Cement factory producing about 2,000 quintals of cement per day to AMG, the shipyards working for repair to naval crafts of the Allied Forces) are engaging man-power just from those towns. Till now the labourers are compelled to walk for several kilometers in order to reach the place of work, thus resulting in their poor labour production. As electric power, about 300 Kw. would be required.

The working of services a) and b), which could be limited during some hours of the day, according to the labourers movement, would create the double advantages to allow a better living to laborers and would provide work to those destined to other services regarding the functioning of the lines themselves.

3054

Luca Frasceto
Cesabona

0752

ACP/21

Copy to file 106/15

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

23 October 1944

Tel: 478701
Our Ref: ACG.Tn/44

TO : Major G.B. Sowers
Headquarters ACG.
Toscana Region

SUBJECT: Report. - Privately owned Railways.

1. Reference your R.VIII/35/35/12 dated 6 Oct. '44.
2. Private Railways and inter-urban tramways desirous of being considered for rehabilitation, should submit their requirements to Ministry of Communications, Rome.


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

7853

TRANSLATION

S.A. IMPRESE & TRASPORTI

S.A.I.E.T.
PISA

Calci 18 Sept. 1944

To A.W.G.
PISA

The writer, Managing Director of the above Company begs to enclose copy of report forwarded to the Prefetto, concerning the industrial and financial situation of the Company in consequence of war operations and looting effected by the Germans.

The writer requests that special examination be given to the eventual re-activation of passenger service which would be of great advantage to the cities of Pisa and Leghorn and also to the greatly populated villages served by our lines.

The writer places himself at your entire disposal for any further information that may be required.

(signed) LUCIANO PIAGANI.

2052

TRANSLATION

S.A. IMPRESE E TRASPORTI

Sept. 10, 1944

S.A.I.E.T.
PISA

To the Prefetto

PISA

(Copy)

The writer, Ing. Luciano Piacani, director of the Soc. An. Imprese e Trasporti, S.A.I.E.T., owners of the electric railways "Pisa-Marina di Pisa-Tirrenia-Calambrone-Livorno, and the tramways Pisa-Pontedera-Navacchio-Calci, begs to call your attention on the grave situation of the society on account of war operations in the zones served by their lines.

On account of damages sustained and of the destruction and damages effected by the Germans in retreat, the fixed and mobile plants of the railways have been semi-destroyed, and are no longer in a position to be re-activated, without the immediate intervention of the Government authorities.

In order that you may be enlightened with the situation, we beg to submit a summary of the principal damages incurred.

Pisa-Marina di Pisa-Tirrenia-Calambrone-Leghorn.

Demolition of all the principle works in cement and in brick, and of others of minor importance. (Bridge of the Navicelli Canal, bridge on the Collettore at the mouth of the Arno, bridge on the Calambrone, viaduct in the vicinity of the ANIC works at Leghorn)

Demolition and removal of long stretches of coil and contact wire in copper of the aerial lines, and of cement poles.

Demolition of railway armament in several portions of the lines.

Demolition of the fixed and mobile plants of the stations and viaducts.

Demolition and damaging of several of the stations.

Demolition and damaging of buildings and huts used as warehouses and repair work-shops.

Removal or damaging of all reserve material and spare parts in the warehouses and part of the machinery from the work-shops.

Demolition and damaging of part of the rolling stock. Damaging of buildings and plant of the sub-station for the conversion of the power.

3051

Damage and partial demolition of all traction material trolleys and coaches.

Removal and damaging of reserve and spare parts from warehouses.

Demolition and damaging of stations, warehouses and workshops.

The above shows the impossibility for this firm to attend to the reactivation, even on a reduced scale, of the service without the aid of the Government authorities, which aid is necessary and urgent in view of the importance of our services for the populated villages on our lines.

We further point out that, owing to the complete lack of income on account of stoppage of our services since June 21 last, we have remained without funds at our disposal and without the possibility of procuring same, as our Head Office is in Northern Italy. It is also necessary to discharge our staff which has not been working for the past two months without receiving salary which we have been unable to pay for the above reason.

We request therefore the immediate intervention of the Allied Government so that we may be placed in the position to attend to this undelayable necessity.

We also point out that, up to the present moment, we have received nothing on account of the war damages of 20.000.000 Lire, which have been declared up to the 15th February last.

We are at your disposal for any further information.

3020

REB/mb

106/12

MINISTRY OF COMMUNICATIONS
General Inspectorate of Civil
Motorization and Transport
in Concession.

Rome 25th Sept. 1944.

DIV. SERV. V. - Office 3rd.

Reference: 2449
FU 51/13

TO : Allied Control Commission
Transportation Sub-Commission
R o m e

SUBJECT : Mergellina Puncular of Naples - Increase of the service.

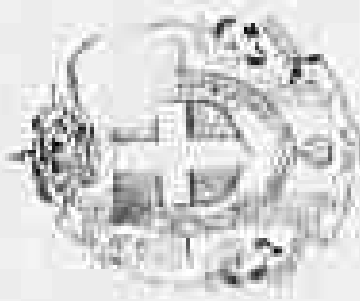
The Director of the Mergellina Funiculars of Naples has asked authorisation for two more couples of trains, protracting therefore the service from 20,30 pm. to 21 pm.

As the corresponding use of electric energy is (3 Kwh for each couple of trains) and the curfew being at 22 pm., the request is more or less justified.

We ask this Commission to approve the increase of the service.

The Minister
(sgd. Cerabona)

209



Ministero delle Comunicazioni

ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Divisione SMIV. V *UFF. 3°*
Prot. N.° 2442 *Allegato*
FU 51/13

Oggetto: Funicolare di Mergellina Napoli. - Aumento programma di esercizio. -

La Direzione della Funicolare di Mergellina in Napoli ha chiesto di aumentare di due coppie il proprio programma di esercizio, prolungando il servizio dalle ore 20,30 alle ore 21. -

Poichè il corrispondente consumo di energia è minimo (3 kwh, per ogni coppia), e, d'altra parte il protragito orario del coprifuoco alle 22 giustifica il richiesto provvedimento, si chiede a cotesta Commissione di autorizzare l'aumento di corse proposto.

IL MINISTRO

Carbini

ICM/239

Roma
25 SET 1934

*ALLA COMMISSIONE ALLEATA
DI CONTROLLO*

Sottocommissione per i
Trasporti interni

Via Veneto

R O M A

Repostato dal

Dir. Sec. N.°

3048

DIREZIONE SERV. V. 3°

Prot. N. 2449 Allegato

FU 51/13

Oggetto: Funicolare di Mergellina Napoli. - Aumento programma di esercizio. -

La Direzione della Funicolare di Mergellina in Napoli ha chiesto di aumentare di due coppie il proprio programma di esercizio, prolungando il servizio dalle ore 20,30 alle ore 21. -

Poichè il corrispondente consumo di energia è minimo (3 kwh, per ogni coppia), e, d'altra parte il protratto orario del coprifuoco alle 22 giustifica il richiesto provvedimento, si chiede a cotesta Commissione di autorizzare l'aumento di corse proposto.

IL MINISTRO



da

Sottocommissione per i
Trasporti interni

Via Veneto

R O M A

Ripartizione

Dir. 1°

3048

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

EJM/rg

Our reference : ACC Tn/106/10.

Date : 22 June 44.

TO : Minister of Communications,
Naples.

SUBJECT : Tramways and Filobus Salerno Province.

1. Reference your letter No. 1 NA 58/2165 dated 3rd June.
2. The question of the supply of electric current has been fully investigated and it is regretted that for the present it is impossible to make available the required power.

EJM
L.E. VINING,
Lieut-Colonel,
Director, Transportation Sub-Commission, ACC.

307

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

WML/ccb

106/9

16 Jun 44.

ACC/060/PWU

Subject: Tramways and Filobus Salerno Province.

To : Transportation Sub-Commission. ✓

1. Ref your letter ACC Tn/106/8 dated 12 Jun 44, concerning electricity supply to:

- (a) Tramway service between Pompei and Pagano.
- (b) Filobus service Pagani - S. Chiara.

2. It is confirmed that electricity can only be made available to the most essential services, and, therefore, supplies to the above cannot at the present be considered.

W.M. Laffer

W.M. LAFER,
Lieut-Colonel,
Chief, Utilities & Adm. Div.

Copy to: Capt. Ryan, with copy of ACC Tn/106/8 dated 12 Jun 44.

LJM/gfh

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

Our Reference : ACC Tn/106/8

Date : 12 June '44

TO : Public Works & Utilities Sub-Commission,
H.Q., ACC.
(attention Lt. Col. Lapper).

SUBJECT : Tramways and Filobus Salerno Province.

1. Reference telephone conversation of even date Lt. Col. Lapper and Major Mole of this Sub-Commission.
2. A further request has been received by this Sub-Commission for the resumption of :-
 - (a) Tramway service between Pompei and Poggioreale.
 - (b) Filobus service Poggioreale - S. Chiara.
3. It is stated that for (a) 2160 Kilowatts will be required daily with peak consumption between 0800 hours to 0900 hours and 1600 hours to 1700 hours (b) 700 Kilowatts daily with peak consumption between the hours stated for (a).
4. The services would undoubtedly be of benefit to the civil populace but it must be noticed that although they have been suspended since 16 Jan '44, no reports have been received by this Sub-Commission of hardships to the public likely to make use of these facilities. The chief source of complaint appears to be one of hardship to the Company and the employees who have been "stood off" without pay.
5. It is desired to know whether the condition of the source of supply of current has been improved to such an extent to permit the above quoted daily consumption of electric power.

2016

L.E. VINING,
Lieut-Colonel,
Director, Transportation Sub-Commission, ACC.

Naples, 3th June 1944

106/7

To : AC.C. Transportation Sub-Commission
AFO 394
Service : Office

File : No. 1 NA 58/2165

SUBJECT : Tramways and filobus of Salerno - Their service's recommencement.

1. We answer to letter of this Commission file ACC/Tn/106/5, dated May 5th 1944 concerning the subject.

2. The technical elements concerning the enetual resuming of the above mentioned lines are following :

A) Tramway's line Pompei-Pagano (Depot)

a) 10 Motor carriages will work
5 towing carriages " "

b) for the motor carriages daily : Km. 1728 for every car.
for the towing carriages daily : Km. 864 for every carriage

c) electric daily consumption : Kwo 2160

d) Times of greater crowd: from 0800 hours to 0900 hours and
from 16,00 hours to 17.00 hours with a highest power of
Kw 200

B) Filobus - line Pagani (Depot)
-Pagani (S.Chiera)

a) 2 motor carriages will be in use

b) for the motor carriages daily : every carriage : Km. 22

c) electric force's daily consumption : Kwo 700

d) Times of greater crowd : hours 0800 - 0900 and 1600 - 1700
hours with a highest power of Kw 72

3. We will like to know the answer of this Commission relatively to our request.

3045

~~2045~~

Naples, 3th June 1944

To : AC.C. Transportation Sub-Commission
APO 394
Service : Office

File : No. 1 NA 58/2165

SUBJECT : Tramways and filobus of Salerno - Their service's
recommencement.

1. We answer to letter of this Commission file ACC/Tn/106/5, dated May 5th 1944 concerning the subject.

2. The technical elements concerning the enetual resuming of the above mentioned lines are following :

A) Tramway's line Pompei-Pagano (Depot)

a) 10 Motor carriages will work
5 towing carriages " "

b) for the motor carriages daily : Km. 1728 for every car.
for the towing carriages daily : Km. 864 for every carriage

c) electric daily consumption : Kwo 2160

d) Times of greater crowd: from 0800 hours to 0900 hours and
from 16,00 hours to 17.00 hours with a highest power of
Kw 200

B) Filobus - line Pagani (Depot)
-Pagani (S.Chiera)

a) 2 motor carriages will be in use

b) for the motor carriages daily : every carriage : Km. 22

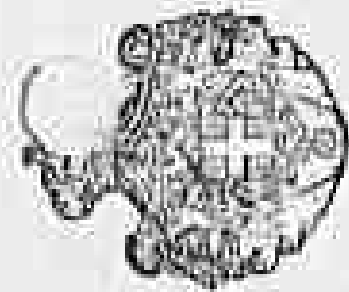
c) electric force's daily consumption : Kwo 700

d) Times of greater crowd : hours 0800 - 0900 and 1600 - 1700
hours with a highest power of Kw 72

3. We will like to know the answer of this Commission relatively
to our request.

3044

I. G. M. 239



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

Napoli, 11 3^a GIU. 1944

Alla Commissione Alleata di
Controllo
Sottocommissione Trasporti Interni
A P O 394

= NAPOLI =

Uff. 1°

Servizio

Disposto all'f. del

Prot. N° 1NA58/2165

Serv. N°

OGGETTO: Tramvie e Filovie di Salerno. Ripristino.

1) - Si risponde alla lettera di codesta Commissione ACC Tn/106/5 in data 5 maggio c.a. relativa all'oggetto.

2) - Gli elementi tecnici relativi all'eventuale ripristino delle linee in oggetto sono i seguenti:

A) - linea tranviaria Pompei-Pagani (Deposito)

a) vetture motrici da mettere in servizio	n° 10
" rimorchiate "	" 5
b) per le vetture motrici giornalmente: vett/Km.	1728
" " rimorchiate e :	" 864
c) consumo elettrico giornaliero:	KWO 2160
d) periodi di punta : ore 8-9 e 16-17 con una potenza massima di KW	200

B) - linea filoviaria Pagani (Deposito) - Pagani (S. Chiara)

a) vetture motrici da mettere in servizio	n° 2
b) per le vetture motrici giornalmente: vett/Km.	122
c) consumo elettrico giornaliero :	KWO 700
d) periodi di punta : ore 8-9 e 16-17 con una potenza massima	

occorrente di KW 72

Commissione

Servizio Uff. 1°

Proposta al f.º del

Sec. Sec. DC

Prot. DC 1NA58/2165 Allegati

OGGETTO: Tramvie e Filovie di Salerno. Ripristino.

1) - Si risponde alla lettera di codesta Commissione ACC Tn/106/5 in data 5 maggio c.a. relativa all'oggetto.

2) - Gli elementi tecnici relativi all'eventuale ripristino delle linee in oggetto sono i seguenti:

A) - linea tranviaria Pompei-Pagani (Deposito)

a) vetture motrici da mettere in servizio	nº	10
" rimorchiate	"	5
b) per le vetture motrici giornalmente: vett/Km.		1728
" " rimorchiate e :	"	864
c) consumo elettrico giornaliero:	KWO	2160
d) periodi di punta : ore 8-9 e 16-17 con una potenza massima di KW		200

B) - linea filoviaria Pagani (Deposito) - Pagani (S. Chiara)

a) vetture motrici da mettere in servizio	nº	2
b) per le vetture motrici giornalmente: vett/Km.		122
c) consumo elettrico giornaliero :	KWO	700
d) periodi di punta : ore 8-9 e 16-17 con una potenza massima		

occorrente di KW 72

3) - Si gradirà conoscere il seguito che codesta Commissione vorrà dare alla richiesta di cui trattasi.

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO

Uditi

MVM/

10/6/6

Naples, 7 May, 1944
N° NA.11/499

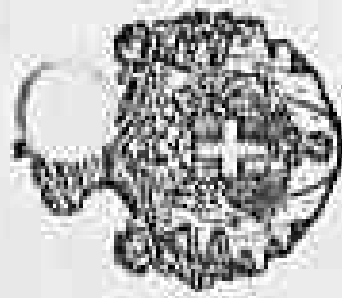
Subject: Tram and Filibus Agency for the Commune of Naples
Benefit Board Administration.
To: Tn. Sub-Commission, ACC.

The Compartimental Inspector of the Civilian Motorization and Transportation in Concession, with report N° 171 dated 25/1/44, attached herewith, sends the names of the ^{components} the Administrative Commission for the Benefit Board for the term 1944-46, as established by R.D.L. (Royal Decree) 8/1/1931, N° 148, appendix B

The same office informs it has granted this, on a temporary basis, due to the urgent need for assistance and benefits in these times.

No objections on the part of this Ministry, for a more permanent ratification of the officials. Your action and answer is awaited.

The Undersecretary of State
Signed/Di Raimondo



Ministero delle Comunicazioni

ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Reg. 20-522.30

I.G.M. 239

Napoli, li 7 MAG 1944

Alla Commissione Alleata di Controllo - *Struttura per controllo interni*

e per conoscenza

L'Ispettorato Compartimentale

MotORIZZAZIONE Civile e Trasporti

in Concessione = NAPOLI =

Servizio

Prot. DBNA. II/400

Allegati 2

Disposta al f.º del 25/1/1944

Suo. Sez. N.º 174

OGGETTO: Azienda Autofilotrenviaria del Comune di Napoli

Commissione Amministrativa della Cassa di Soccorso.

= URGENTE =

L'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e T.C. di Napoli, con il rapporto I/1 in data 25/I/44, che si unisce in copia, ha comunicato i nominativi dei componenti la Commissione Amministrativa della Cassa di Soccorso della Azienda in oggetto per il triennio 1944-46, giusta quanto stabilisce il R.D.L. 8/I/1931, n.º 148 Allegato B

Lo stesso ufficio comunica di aver concesso la ratifica provvisoria alla designazione fatta dall'Azienda e dalla Commissione di fabbrica, data la imprescindibile necessità, in un momento di particolare disagio, che non rimangano sospese le funzioni assistenziali della Cassa di Soccorso.

Nulla osta da parte di questo Ministero per la ratifica definitiva delle designazioni fatte e si rimettono gli atti a codesta On. Commissione per le decisioni che riterrà di adottare.

Ministero delle Comunicazioni
ISPettorato GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE
Rep. 20 Off. 30

Servizio _____ Ser. _____
Prot. DBMA. II/400 Allegati 2
Disposto al p. del 25/1/1944
Ser. _____ Sez. _____ N. 171

in Concessione = NAPOLI =

OGGETTO: Azienda Autofilotelegrafica del Comune di Napoli
Commissione Amministrativa della Cassa di Soccorso.

= URGENTE =

L'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e T.C. di Napoli, con il rapporto 171 in data 25/1/44, che si unisce in copia, ha comunicato i nominativi dei componenti la Commissione Amministrativa della Cassa di Soccorso della Azienda in oggetto per il triennio 1944-46, giusta quanto stabilisce il R.D.L. 8/1/1931, n. 148 Allegato B

Lo stesso ufficio comunica di aver concesso la ratifica provvisoria alla designazione fatta dall'Azienda e della Commissione di fabbrica, data la imprescindibile necessità, in un momento di particolare disagio, che non rimangano sospese le funzioni assistenziali della Cassa di Soccorso.

Nulla osta da parte di questo Ministero, per la ratifica definitiva delle designazioni fatte e si rimettono gli atti a codesta On. Commissione per le decisioni che riterrà di adottare.

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO

Ind. Rivaroli

25/1

Napoli, 25/I/1944

AL SOTTOSCRUTARIO DI STATO
MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
E A R I

N. 171

OCCORRENZA: Azienda Autofilotraviaria Comune di Napoli
Commissione amministrativa della Cassa di Soccorso.

La locale Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli ha comunicato che, col Dicembre u.s., sono decaduti, per terminato periodo di nomina, dall'incarico di componenti della Cassa di Soccorso della Azienda medesima i rappresentanti e che, d'altra parte, la predetta Commissione, non ha potuto regolarmente esplicare le sue funzioni, in quanto i membri nominati in rappresentanza del personale, per gli avvenimenti politici, nel frattempo verificatisi, avevano, a suo tempo, rassegnate le proprie dimissioni dall'incarico loro conferito. A tal proposito, anzi, l'Azienda rileva che la Commissione di fabbrica, recentemente eletta dal personale, ha designato gli agenti che essa chiede di nominare quali rappresentanti del personale in seno alla Commissione amministrativa di Cassa di Soccorso.

Ciò premesso e stante la imprescindibile necessità, specie in questo momento di particolare disagio, che le funzioni assistenziali della Cassa di Soccorso non subiscano variere, l'Azienda ha comunicato il seguente elenco di nominativi dei componenti la Commissione Amministrativa di Cassa di Soccorso, con preghiera di ratificare:

a) - RAPPRESENTANTI DESIGNATI DALL'AZIENDA:

Rag. Ferrara Vincenzo
Ing. Cav. Pedrizzini Alberto
Sig. Sini Emanuele
" Turbacco Eugenio

MEMBRI SUPPLEMENTI:

Ing. Fide Alvaro
" Zanchelli Eduardo
Sig. Porro Armando
" Coppole Luigi
" Felanga Gennaro
" Belido Tommaso

MEMBRI SUPPLEMENTI:

Sig. Conte Salvatore
" Violino Vincenzo

Dato le ragioni addotte, quest'Ufficio ha concesso la ratifica per ora provvisoria e salvo le superiori determinazioni che potranno emanarsi con cortese sollecitudine.

Ragioniere
Ingegnere
Contabile
Segretario di I° cl.

Capo Servizio
"

b) - RAPPRESENTANTI DESIGNATI DALLA COMMISSIONE DI FABBRICA:

Contabile
Capo squadra
Guidatore
Armatore

Sorvegliante basso personale
Guidatore

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

OGGETTO: Azienda Autofilotramviaria Comune di Napoli
Commissione amministrativa della Cassa di Soccorso.

La locale Azienda Autofilotramviaria del Comune di Napoli ha comunicato che, col Dicembre u.s., sono decaduti, per terminato periodo di nomina, dall'incarico di componenti della Cassa di Soccorso della Azienda medesima i rappresentanti e che, d'altra parte, la predetta Commissione, non ha potuto regolarmente esprimere le sue funzioni, in quanto i membri nominati in rappresentanza del personale, per gli avvenimenti politici, nel frattempo verificatisi, avevano, a suo tempo, rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico loro conferito. A tal proposito, anzi, l'Azienda rileva che la Commissione di fabbrica, recentemente eletta dal personale, ha designato gli agenti che essa chiede di nominare quali rappresentanti del personale in seno alla Commissione amministrativa di Cassa di Soccorso.

Ciò premesso e stante la imprescindibile necessità, specie in questo momento di particolare disagio, che le funzioni assistenziali della Cassa di Soccorso non subiscano ranore, l'Azienda ha comunicato il seguente elenco di nominativi dei componenti la Commissione Amministrativa di Cassa di Soccorso, con preghiera di ratifica:

a) - RAPPRESENTANTI DESIGNATI DALL'AZIENDA:

Reg. Ferrara Vincenzo
Ing. Cav. Pedrizzi Alberto
Sig. Sini Emanuele
" Turbacco Eugenio

MEMBRI SUPPLEMENTI:

Ing. Fida Alvaro
" Bianchelli Edoardo

b) - RAPPRESENTANTI DESIGNATI DALLA COMMISSIONE DI FABBRICA:

Sig. Porro Armando
" Coppola Luigi
" Palange Gennaro
" Balido Tommaso

MEMBRI SUPPLEMENTI:

Sig. Conte Salvatore
" Violino Vincenzo

Date le ragioni addotte, quest'Ufficio ha concesso la ratifica per ora provvisoria e salvo le superiori determinazioni che presteranno in termini con cortese sollecitudine.

Per copia conforme

IL DIRIGENTE IL REPARTO

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE
P.to SAGGESSE

Ragioniere
Ingegnere
Contabile
Segretario di I° cl.

Capo Servizio
"

Contabile
Capo squadra
Guidatore
Armatore

Sorvegliante basso personale
Guidatore

30/0

Naples, 7 May, 1944
INA.812/1098

Subject: Tram and Filibus CO. of Naples. Admission to service
contrary to regulations of Royal Decree 8/1/1931 N° 148

To: Tn. Sub-Commission, ACC, and to be known by
Compartmental Inspector of Civilian Motorized ⁱⁿn, Co.

The Tram and Filibus Co. of the Commune of Naples
presented on 30/3/1944 an application to have ticket agents now
employed contrary to disposition, R.D.8/1/1931, as they are over
age, but who are at the same time employed. These people would not
be considered "di ruolo" or effective, but extraordinary.

The Compartmental Inspectorate has already approved this
application with report dated 14 April, N° 894.

This Minister, considering that these people have rendered
fine service, would not have any objections to having their request
accepted. It is understood that the retention of these employees
is in no way to hurt or damage other employees or those who are
to be employed eventually, ~~who, according to~~ who, according to
art. 9 of the existing regulations, may have title or preference
to the position.

A list of the employees showing their ages and seniority
together with the decision of the Compartmental Inspectorate are
attached herewith and a decision from your Commission is awaited.

The Undersecretary of State
Signed/ DI Raimondo

3039

I. G. M. 239

Napoli, li 7 MAG 1944

Alla Commissione Alleata di Controllo
Sottocommissione Trasporti Interni

N° NAPOLI =

Ministero delle Comunicazioni

ISPETTORATO GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE
E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

Rep. 2° - Uff. 3°

Servizio

Yes.

Prot. D. C. IMA. 812/1098 Napoli due

e per conoscenza:

All'Ispektorato Compartimentale della
Motorizzazione Civile e Trasporti Con.

Disposta al f.° del 14/4/1944

Sec. Sec. N° 894

OGGETTO. Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli.

Ammissione in servizio in deroga all'art. 10 del

Regolamento allegato al R.D. 8/I/1931, n° 148

U R G E N T E

L'Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli ha inoltrato l'unità istanza in data 30/3/1944 al fine di ottenere la ratifica, in via di sanatoria, del provvedimento di nomine in prova di fattorini straordinari pur avendo i medesimi oltrepassato i limiti di età prescritti dall'art. 10 del Regolamento allegato al R.D. 8/I/1931 n. 148.

L'Ispektorato Compartimentale Motorizzazione Civile e T.C. con il rapporto n. 894 in data 14 aprile u.s. che si unisce in copia ha espresso parere favorevole all'accoglimento dell'istanza predetta.

Questo Ministero, tenuto conto che si tratta di agenti i quali prestano da tempo lodevole servizio presso la Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli, non ~~deverebbe~~ nulla in contrario alla concessione della richiesta ratifica del passaggio in servizio di prova degli agenti indi-

203

Rep. 2° - Uff. 3°

Sez.

Prot. D. C. INA. 812/1098. Allegati due

e per conoscenza:

All'Ispettorato Compartimentale della
Motorizzazione Civile NAPOLI =

Risposto al f. del 14/4/1944

Sez. N° 894

OGGETTO: Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli.

Ammissione in servizio in deroga all'art. 10 del

Regolamento allegato al R.D. 8/I/1931, n° 148

U R G E N T E

L'Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli ha inoltrato l'unità istanza in data 30/3/1944 al fine di ottenere la ratifica, in via di sanatoria, del provvedimento di nomina in prova di fattorini straordinari pur avendo i medesimi oltrepassato i limiti di età prescritti dall'art. 10 del Regolamento allegato al R.D. 8/I/1931 n. 148.

L'Ispettorato Compartimentale Motorizzazione Civile e T.C. con il rapporto n. 894 in data 14 aprile u.s. che si unisce in copia ha espresso parere favorevole all'accoglimento dell'istanza predetta.

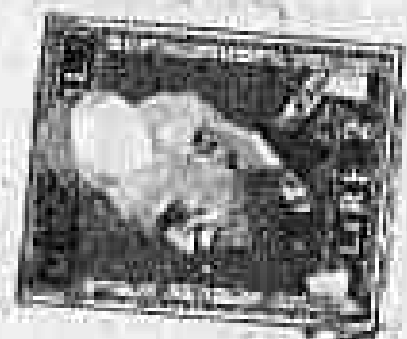
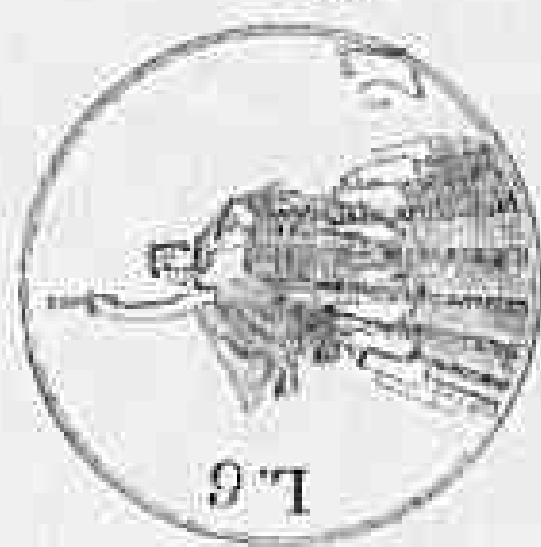
Questo Ministero, tenuto conto che si tratta di agenti i quali prestano da tempo lodevole servizio presso l'Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli, non ~~deve~~ ^{deve} nulla in contrario alla concessione della richiesta ratifica del passaggio in servizio di prova degli agenti indicati nella domanda dall'Azienda suddetta, con decorrenza di anzianità a fianco di ciascuno indicata, subordinatamente alla condizione che tale assunzione non venga a ledere eventualmente gli interessi di altri agenti già in servizio e di quegli aspiranti che, a norma dell'art. 9 del det-

to Regolamento, possono avere titolo o preferenza nelle assunzioni di personale.

Si rimettono intanto, gli atti a codesta On. Commissione per le decisioni che riterrà di adottare.

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO

Edoardo Amadei



COMUNE DI NAPOLI = AZIENDA AUTOFILOTRANVIARIA

ISPETTORATO DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI
TRASPORTI IN CONCESSIONE PRESSO IL MINISTERO
DELLE COMUNICAZIONI.

N A P O L I

Con ordine di servizio N. 55 del 16 Marzo
1944, quest'Azienda ha disposto la nomina in pre-
va, con decorrenza 1° Marzo 1944, dei fattorini
straordinari appresso elencati, subordinandola al-
la prescritta autorizzazione di cotesto Ministero,
avendo essi superato il limite di età stabilito
dall'art. 10 del Regolamento annesso al R.D. 8 Gen-
naio 1931, N. 148:

COGNOME E NOME	DATA DI AMMISS.	DATA DI NASCITA
Moliterno Giovanni	18.2.928	14.10.904
Luengo Giacomo	14.5.935	1. 8.907
Spaziano Michele	15.5.935	1.12.904
Fontana Carlo	15.5.935	20.11.908

=====

ISPETTORATO DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI
TRASPORTI IN CONCESSIONE PRESSO IL MINISTERO
DELLE COMUNICAZIONI

N A P O L I

Con ordine di servizio N. 55 del 16 Marzo
1944, quest'Azienda ha disposte la nomina in pre-
va, con decorrenza 1° Marzo 1944, dei fattorini
straordinari appresso elencati, subordinandola al-
la prescritta autorizzazione di coteo Ministero,
avendo essi superato il limite di età stabilito
dall'art. 10 del Regolamento annesso al R.D. 8 Gen-
naio 1931, N. 148:

COGNOME E NOME	DATA DI AMMISS.	DATA DI NASCITA
Meliterne Giovanni	18.2.928	14.10.904
Iuengo Giacomo	14.5.935	1. 8.907
Spaziano Michele	15.5.935	1.12.904
Fontana Carlo	15.5.935	20.11.908
Bifere Vincenzo	15.5.935	6.11.909
Amato Strato	15.5.935	13. 9.912
Mazzocchi Ugo	15.5.935	10.12.913
Esposito 113 Giuseppe	16.5.935	29. 5.903
De Martino Pasquale	16.5.935	22.11.912

0/0

Tedisco	Raffaele	17.5.935	2. 1.913
Iezzi	Gennaro	18.5.935	4. 4.911
Vuolo Angelo	Raffaele	20.5.935	9. 6.906
Antonelli	Umberto	20.5.935	11. 4.910
Auletta	Arturo	21.5.935	16.12.907
De Falco	Giuseppe	21.5.935	2. 1.909
Liccardi	Luigi	21.5.935	27. 4.909
De Vivo	Gaetano	21.5.935	2.12.909
Lieto	Bruno	21.5.935	21. 3.912
De Lucia	Ferruccio	21.5.935	22.11.912
Busco	Armando	22.5.935	29. 8.909
Zucaro	Francesco	23.5.935	10. 6.908
De Falco	Giovanni	23.5.935	27. 3.909
Carino	Giovanni	23.5.935	19. 3.910
Marinelli	Umberto	25.5.935	17. 5.903

Nell'occasione si rinnovano le richieste di autorizzazione alla nomina in prova di altri agenti che avevano anche superato il limite di età stabilito dall'art.10 del Regolamento annesso al R.D. 8.1.1931, N.148, a suo tempo inviate al Ministero delle Comunicazioni in Roma e rimaste senza conferma per le intervenute complicazioni belliche;

Todisco	Raffaele	17.5.935	2. 1.913
Iezzi	Gennaro	18.5.935	4. 4.911
Vuolo Angelo	Raffaele	20.5.935	9. 6.906
Antonelli	Umberto	20.5.935	11. 4.910
Auletta	Arturo	21.5.935	16.12.907
De Falco	Giuseppe	21.5.935	2. 1.909
Liccardo	Luigi	21.5.935	27. 4.909
De Vivo	Gaetano	21.5.935	2.12.909
Lieto	Bruno	21.5.935	21. 3.912
De Lucia	Ferruccio	21.5.935	22.11.912
Busce	Armando	22.5.935	29. 8.909
Zucaro	Francesco	23.5.935	10. 6.908
De Falco	Giovanni	23.5.935	27..3.909
Carino	Giovanni	23.5.935	19. 3.910
Marinelli	Umberto	25.5.935	17. 5.903

Nell'occasione si rinnovano le richieste di autorizzazione alla nomina in prova di altri agenti che avevano anche superato il limite di età stabilito dall'art.10 del Regolamento annesso al R.D. 8.1.1931, N.148, a suo tempo inviate al Ministero delle Comunicazioni in Roma e rimaste senza conferma per le intervenute complicazioni belliche;

e cioè:

Afelba	Luigi	7.5.935	25. 6.912
Scherma	Giovanni	7.5.935	16. 4.903

•/•

Visconti Vincenzo 7.5.935 8.10.911
Velotti Luigi 8.5.935 16. 1.909
i quali furono nominati in prova con ordine di servizio N.281 del 22 Luglio 1943 e con anzianità 1°
Luglio 1943,
Di Costanzo Giovanni 8.5.935 15.7.907
Capezza Ferdinando 9.5.935 17. 8.907
Vitene Raffaele 9.5.935 23.10.907
Tramontano Luigi 9.5.935 11. 3.908
Salzano Giovanni 9.5.935 28. 6.913
i quali furono nominati in prova con ordine di servizio N.300 del 9. Agosto 1943 e con anzianità 1°
Agosto 1943, e
D'Ambrosio Antonio 10.5.935 27. 1.907
Buonomo Francesco 11.5.935 7. 8.909
i quali furono nominati in prova con ordine di servizio N.361 del 21.9.943 e con anzianità 1° Settembre 1943.

Con osservanza

Napoli, 30 Marzo 1944

IL SOVRINTENDENTE

(Avv. Mario Florio)

Visconti Vincenzo 7.5.935 8.10.911
Velotti Luigi 8.5.935 16. 1.909

i quali furono nominati in prova con ordine di servizio N.281 del 22 Luglio 1943 e con anzianità 1° Luglio 1943,

Di Costanzo Giovanni 8.5.935 15.7.907
Capezza Ferdinando 9.5.935 17. 8.907
Vitone Raffaele 9.5.935 23.10.907
Tramontano Luigi 9.5.935 11. 3.908
Salzano Giovanni 9.5.935 28. 6.913

i quali furono nominati in prova con ordine di servizio N.300 del 9. Agosto 1943 e con anzianità 1° Agosto 1943, e

D'Ambrosio Antonio 10.5.935 27. 1.907
Buonomeo Francesco 11.5.935 7. 8.909

i quali furono nominati in prova con ordine di servizio N.361 del 21.9.943 e con anzianità 1° Settembre 1943.

Con osservanza

Napoli, 30 Marzo 1944

IL SOVRAINTENDENTE

(Avv. Mario Florio)

Mario Florio



=COPIA=

MINISTERO DELLA COMUNICAZIONI CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONI

BIONI

CIRCOLO DI NAPOLI

NAPOLI, 11-14 Aprile 1944

N°894

Risp. Nota del 23/3/1944

N° I-NA-812/498

Alleg. I

OGGETTO: Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli.

Ammissione in servizio in deroga art.10 del Rego-

lamento 8-I-3I, N°148.

Con riferimento alla nota controsegnata, trasmetto l'accusa istanza presentata dall'Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli intesa ad ottenere di poter nominare in servizio di prova, con decorrenza 1° marzo 1944, i ventiquattro fattorini straordinari indicati nell'istanza medesima, pur avendo superati i limiti di età previsti dall'art. 10 del Reg. 8/I/1931 N°148.

Nella medesima istanza, l'Azienda ha riprodotte le sue precedenti richieste di poter assumere in servizio di prova quegli agenti, nelle medesime condizioni di quelle summenzionate, di cui al precedente rapporto I/3/1944, N° 459, nonché degli altri due agenti:

D'AMEROSIO Antonio

BUONOMO Francesco

non compresi nel rapporto stesso, ma per i quali, a suo tempo, ebbe ad inoltrare regolare istanza a codesto Minis-

terio, per la situazione creata dalla

Risp. Nota del 23/3/1944

N° I-NA-812/498

Alleg. I

OGGETTO: Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli.

Ammissione in servizio in deroga art. 10 del Rego-

lamento 8-I-31, N° 148.

Con riferimento alla nota controsegnata, trasmetto l'accusa istanza presentata dall'Azienda Autofilotraviaria del Comune di Napoli intesa ad ottenere di poter nominare in servizio di prova, con decorrenza 1° marzo 1944, i ventiquattro fattorini straordinari indicati nell'istanza medesima, pur avendo superati i limiti di età previsti dall'art. 10 del Reg. 8/I/1931 N° 148.

Nella medesima istanza, l'Azienda ha riprodotte le sue precedenti richieste di poter assumere in servizio di prova quegli agenti, nelle medesime condizioni di quelle summenzionate, di cui al precedente rapporto I/3/1944, N° 459, nonché degli altri due agenti:

D'AMBROSIO Antonio

BUONOMO Francesco

non compresi nel rapporto stesso, ma per i quali, a suo tempo, ebbe ad inoltrare regolare istanza a codesto Ministero, in ordine alla quale, per la situazione creata dalla guerra, non sono mai pervenute le superiori decisioni.

Ciò premesso e trattandosi di agenti che, da tempo, prestano lodevole servizio presso l'Azienda, quest'Ufficio esprime il parere che la istanza aziendale debba essere accolta.

Per copia conforme

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

F/to Saggese

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Transportation Sub-Commission
APO 394

Our reference : ACC Tn/106/5.

Date : 5 May 44.

TO : Undersecretary of State for
Italian Railways & Highways.

SUBJECT : Electric Tram Service - Salerno.

1. Reference your letter No. INA.58/1039.
2. Before any application for the resumption of the desired service can be considered, it is necessary to have the following data:-
 - (a) Number of vehicles to be put into service
 - (b) The estimated car kilometers to be run per day.
 - (c) The estimated current consumption per day
 - (d) The times of the peak consumption and the estimated amount of current which it is estimated will be used during these peak periods.
3. On receipt of the above requested data the position will be reviewed.

L.E.V.

L.E. VINING,
Lieut-Colonel,
Director, Transportation Sub-Commission, ACC.

3035

0783
MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI
Ispettorato Generale della Motorizzazione
Civile e dei Trasporti in Concessione

Rep. 2° - Off. 1°

Napoli, li 19 APR 1944

INA.58/1039

OGGETTO:

Tramvie e filovie di
Salerno. Ripristino
esercizio.

106/4
ALLA COMMISSIONE ALLEATA DI
CONTROLLO - Sottocommissione
Trasporti Interni

= NAPOLI =

1) - E' pervenuta a questo Ispettorato Generale richiesta di ripristino della tramvia elettrica extraurbana Pompei-Pagani e della filovia extraurbana Pagani (Deposito)-Pagani (S.Chiera).

2) - Dette linee sono efficienti ed hanno funzionato fino al 16 gennaio 1944. A tale data l'esercizio fu sospeso per disposizione delle Autorità Alleate allo scopo di economizzare energia elettrica.

3) - Poichè le linee in questione sono di grandissima importanza per i collegamenti fra la provincia di Salerno e la ferrovia Circumvesuviana, che fa capo a Napoli, e poichè il personale dell'Azienda è già stato sospeso da ogni attività e retribuzione si prega di esaminare la possibilità di ripristinare le linee di cui trattasi, data anche l'esiguo quantitativo giornaliero di energia elettrica occorrente.

4) - Si prega di comunicare a questo Sottosegretariato le decisioni di codesta Commissione.

IL SOTTOSEGRETARIO DI STATO



MV.

TRANSLATION:

NAPLES - 19 April 1944
No. 1.NA.58/1039

Subject: Electric Tram lines - Salerno
Renewing of service.

To : Transportation Sub-Commission, ACC.

- 1) A request has come to this General Inspectorate for the renewal of interurban tram service - Pompei - Pagani and Pagani (Deposit) - Pagani - (S.Chiera).
- 2) Said lines are in proper efficiency and were in operation until 16 January 1944. At that time service was suspended by the order of Allied Authorities to economize electricity.
- 3) Since the lines in question are of great importance, connecting the Prov. of Salerno with the Circumvesuviana Rly. out of Naples, and since the personnel has been suspended without pay, you are begged to examine the possibility of re-activating this service, taking into consideration the small amount of current needed.
- 4) We beg you to communicate with this office as to your decision.

THE UNDERSECRETARY OF STATE
Gen di Raimondo

3030

Internal Transportation Sub-Commission, ACC.,
C/o Mov & Tr.,
AFHQ Advanced Administrative Echelon,
C. M. F.

Our reference : ACC Tr/106/3

Date : 17 Feb 44.

TO : Trasporti Elettrici della Provincia di Salerno.

SUBJECT : Request for Electric Power to Operate the
Tram-Trolleybus Service Pompei-Nocera. Inf.

1. Your letter dated 8 February inst. no reference, to Allied Military Government, Naples has been passed to this office for action.
2. We regret to have to inform you that it is impossible for the electric power to be extended to you as requested, for the time being, in view of the urgent need to conserve electric power for uses of vital necessity.


S.A. FITCH,
Colonel,
Director, Internal Transportation Sub-Commission, ACC.

302

Internal Transportation Sub-Commission, ACC.,
C/o Mov. & Tr.,
AFHQ Advanced Administrative Echelon,
C. M. F.

Our reference : ACC Tr/106/2

Date : 17 Feb 44.

TO : Public Works and Utilities Sub-Commission, ACC.

SUBJECT : Starting up of Tramways Services.

1. The request for electric power by the *Transporti Elettrici della Provincia di Salerno* has been investigated.
2. Whilst the Provincial Commissioner *Salerno Province* is in favour of the resumption of the tramway service between *Pompei and Pagani*, he is not in favour of the resumption between *Pagani and Nocera*; this is trolley bus and tends to cause congestion on the roads.
3. The services would, doubtless, be of benefit to the civil populace, but it must be noted that although the service has been suspended since January 16th, no reports of hardship have been received by this Sub-Commission. A representative of the company called on the Sub-Commission, and his chief argument in favour of re-instituting the service was the hardship to the company. Hence it would not appear that the services are essential ones under present conditions.
4. The last paragraph of your letter states that "it is important that electricity be used only for essential services". Therefore, in view of para 3 the *Transporti Elettrici della Provincia di Salerno* has been informed that for the time being their request cannot be granted.

S.A. Fitch

S.A. FITCH,
Colonel,

Director, Internal Transportation Sub-Commission, ACC.

3031

HEADQUARTERS
ALLIED CONTROL COMMISSION
Public Works and Utilities Sub-Commission

El & Adm Div.
WML/ccb

14 Feb 44

ACC/O51/PWU

Subject: Starting up of Tramway Service.

To : Transportation Sub-Commission

1. Attached is a letter dated 8 Feb 44 which has been received from the Trasporti Elettrici della Provincia di Salerno, and which was followed up by a visit to this office of the direttore for the purpose of obtaining permission to start up a tramway service between Pompei and Pagani and also Pagani and Nocera.
2. You will see that Major Denning, the Public Works and Utilities officer in the Salerno Province has signed the request and he has informed us that the service is of a civilian character and will to some extent be used by work people.
3. As this is a Transportation matter it is passed to you for necessary action.
4. In view of the shortage of electrical energy it is important that electricity be used only for the essential services and no doubt you will keep this in mind in your consideration of this matter.

W.M. Lapper

W.M. LAPPER,
Lieut-Colonel,
Chief, El & Adm Div.

Copy to: File ACC/O60/PWU.

30

Transitacion

The undersigned Società Trasporti
Elettrici Provinciale di Salerno, working
the temporary holiday bus service between
Bathypolis and Pompei, asks that the
electric current with KW250 power at
one time granted for running the service
of temporary between Pompei and Nocera
Valturnense: suspended for a period of
three weeks, request that at this period
according to an end, that a new concession
be granted so that the service can
be renewed.

3025

91003-1-12-0411

TRASPORTI ELETTRICI DELLA PROVINCIA DI SALERNO

SEDE SOCIALE ROMA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE

SALERNO

PIAZZA UMBERTO I. N. 1

Telegrammi T E P S - SALERNO

Telefono N. 26-04 - 26-52



Salerno, li 8 febbraio 1944

N.

Oggetto:

Allegati:

Spett. ALLIED MILITARY
GOVERNMENT

N a p o l i

La sottoscritta Società Trasporti Elettrici Provincia di Salerno, esercente il Servizio Tramviario e Filoviario Pompei-Battipaglia, chiede che la energia elettrica con potenza di Kw.250 a suo tempo concessa per il servizio filo-tramviario Pompei-Nocera Inferiore e poi sospeso per il periodo di tre settimane, essendo detto periodo scaduto, venga di nuovo concesso, per riprendere il servizio rimasto sospeso.

A tal uopo, si prega dare le opportune disposizioni alla Società Elettrica della Campania, fornitrice della corrente.

Si ringrazia in attesa del richiesto provvedimento.

Pompei - Napoli 10.
Pagani - Nocera Inferiore

Autentico.

ORIGINAL:

Allied Military Government

L.R. Dunning Major RA

IL DIRETTORE

VISTO: Si approva

Napoli, li 10 febbraio 1944

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE

G. Francesco Aggr...

SALERNO
PIAZZA UMBERTO I. N. 1
Telegrammi T E P S - SALERNO
Telefono N. 26-04 - 26-52



Salerno, li 8 febbraio 1944

Oggetto:

Allegati:

N.

Spett. ALLIED MILITARY
GOVERNMENT

N a p o l i

La sottoscritta Società Trasporti Elettrici Provincia di Salerno, esercente il Servizio Tramviario e Filoviario Pompei-Battipaglia, chiede che la energia elettrica con potenza di Kw. 250 a suo tempo concessa per il servizio filo-tramviario Pompei-Nocera Inferiore e poi sospeso per il periodo di tre settimane, essendo detto periodo scaduto, venga di nuovo concesso, per riprendere il servizio rimasto sospeso.

A tal uopo, si prega dare le opportune disposizioni alla Società Elettrica della Campania, fornitrice della corrente. Si ringrazia in attesa del richiesto provvedimento.

Pompei - Battipaglia - 40.
Pompei - Nocera Inferiore - 15. Battipaglia

IL DIRETTORE

Aut.

VISTO: Si approva

OFFICIAL:
Allied Military Government

L. R. D. ...

Napoli, li 10 febbraio 1944

IL DIRETTORE COMPARTIMENTALE



G. Trancese

0793

100-101