

ACC

AC306/TD.4

10000/148/2403

GR1V

DEC. 19

10000/148/2403

GRIVOFER BULLETINS

DEC. 1944 - FEB. 1945

COPIA

SINDACATO FERROVIARI ITALIANI
"GRIVOFER" CENTRALE

Roma, 26 febbraio 1945

S.E. IL DIRETTORE GENERALE
delle Ferrovie dello StatoR O M A

Al N. Segr. 2/2850/9 del 21 corr.

Squadre P.A.

Ringraziamo vivamente l'E.V. per avere in modo così efficace patrocinato, presso le competenti Autorità Alleate la nostra proposta di Squadre di ricupero avanzato, da muovere al seguito delle truppe che libereranno le provincie dell'Alta Italia. Come si comprende, la nostra iniziativa si basa sul corso che potranno avere le operazioni, così da non perdere fin d'ora precisare le applicazioni e gli sviluppi che le Squadre potranno avere, a seconda che la liberazione avvenga in forma progressiva e globale, oppure per tratte, anche se avvicinate nel tempo.

PROGRAMMA.

Per ora le operazioni sembrano rivolte a superare il crinale appenninico, come si deduce dai movimenti in corso in Val Penare, verso la linea del Po. In questa ipotesi, appare giustificato in programma di Squadre che, muovendo da Pisa, Pistoia, Firenze, Rimini, e Ravenna si dirigano la prima verso La Spezia, la seconda, la terza e la quarta verso Bologna e l'ultima verso Ferrara e Castel Bolognese. Vengono inoltre proposte altre due Squadre da considerare fine a loro stesse, l'una con sede a Lucca, per le linee direzionali, e l'altra a Firenze, per le linee Firenze-Faenza e Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. I mezzi, attrezzi e uomini di queste ultime squadre, al cessare del loro compito, verrebbero passati alle altre o spostati verso il Nord.

SOPRALUOGO PRELIMINARE.

La creazione delle Squadre non si presenta agevole, nè il loro impiego si può considerare cosa di lieve momento. Necessita, quindi che sia dato modo a questo "Grivofers" Centrale di inviare sul posto le persone che hanno, su preghiera del Consiglio Direttivo, studiato l'argomento, cioè il Vice Presidente Ing. De Agazio e il Consigliere Capo Tecnico Clementi, persone che si sono dichiarate disposte a recarsi a Firenze e negli altri centri, anche, ove occorran utilizzando una "jeep" del Comando Alleato.

ORGANIZZAZIONE MILITARE.

Si aggiunge che, poichè tale Comando - come informa la lettera dell'E.V. intende appoggiare la nostra iniziativa, che vuole salvare quanto si trova lungo le linee si finì della prosecuzione delle guerra e per affrettare

Squadre R.A.

Ringraziamo vivamente l'U.V. per avere in modo così efficace patrocinato, presso le competenti Autorità Alleate, la nostra proposta di Squadre di ricupero avanzato, da muovere al seguito delle truppe che libereranno le provincie dell'Alta Italia. Come si comprende, la nostra iniziativa si basa sul corso che potranno avere le operazioni, così da non poterle fin d'ora precisare le applicazioni e gli sviluppi che le Squadre potranno avere, a seconda che la liberazione avvenga in forma progressiva e globale, oppure per tratta, anche se avvicinate nel tempo.

PROGRAMMA.

Per ora le operazioni sembrano rivolte a superare il crinale appenninico, come si deduce dai movimenti in corso in Val Panaro, verso la linea del Po. In questa ipotesi, appare giustificato il programma di Squadre che, muovendo da Pisa, Pistoia, Firenze, Rimini, e Ravenna si dirigano la prima verso La Spezia, la seconda, la terza e la quarta verso Bologna e l'ultima verso Ferrara e Castel Bolognese. Vengono inoltre proposte altre due Squadre da considerare fine a loro stesse, l'una con sede a Lucca, per le linee tirreniche, e l'altra a Firenze, per le linee Firenze-Faenza e Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. I mezzi, attrezzi e uomini di queste ultime squadre, al cessare del loro compito, verrebbero passati alle altre e spostati verso il Nord.

SOPRALUOGO PRELIMINARE.

La creazione delle Squadre non si presenta agevole, nè il loro impiego si può considerare cosa di lieve momento. Necessita, quindi che sia dato modo a questo "Grivofer" Centrale di inviare sul posto le persone che hanno, su preghiera del Consiglio Direttivo, studiato l'argomento, cioè il Vice Presidente Ing. De Agazio e il Consigliere Capo Tecnico Clementi, persone che si sono dichiarate disposte a recarsi a Firenze e negli altri centri, anche, ove occorra, utilizzando una "jeep" del Comando Alleato.

ORGANIZZAZIONE MILITARE.

Si aggiunge che, poichè tale Comando - come informa la lettera dell'U.V. - intende appoggiare le nostre iniziative, che vuole salvare quanto si trova lungo le linee ai fini della prosecuzione delle guerre e per affrontare la ripresa civile, l'organizzazione potrebbe essere posta sotto l'egida militare alleata che, a giudizio del Comando, ²⁹⁴¹⁹ ritenuta corrispondente allo scopo prefisso.

Pertanto, ogni squadra, oltre a disporre degli automezzi nel quantitativo minimo di seguito indicato, mezzi forniti dagli Alleati e scortati dal rispettivo personale militare dovrebbe essere autorizzata a valere come una qualsiasi unità militare dei Comandi territoriali di zona, per la fornitura di carburante, lubrificante e come per i veicoli, nonché di alimenti, calzature, impermeabili e tenute da lavoro per il personale.

RICHIESTA DI DATI PER IL SIG. GENERALE WAGHORN:

Venendo alle richieste di dati per il Sig. Generale Waghorn, ci facciano dovere comunicare quanto sopra:

1°- le squadre, per ora, sarebbero sette:

- n.1, Pisa: per la linea Livorno-Pisa-La Spezia;
- " 2, Lucca: per le linee Pisa-Pistoia, Viareggio-Lucca, Castelnuovo di Garfagnana-Lucca-Pontedera;
- " 3, Pistoia: per il tratto Prato-Pistoia-Bologna;
- " 4, Firenze: per la linea Firenze-Prato-Bologna;
- " 5, Firenze: per le linee Firenze-Faenza e Borgo S. Lorenzo-Pontassieve;
- " 6, Rimini, per la linea Rimini-Bologna;
- " 7, Ravenna: per le linee Rimini-Ferrara, Ravenna-Castel Bolognese e Lavezzola-Faenza.

La composizione quantitativa delle squadre dovrebbe essere la seguente
1 dirigente, preferibilmente Capo Tecnico o Capo Deposito della Trazione
assistito da un Sorvegliante dei Lavori e da un Capo Tecnico dell'U.I.E.S.;

5 operai aggiustatori;

1 fuciniere;

1 saldatore;

4 cantonieri;

16 lavoratori,

da scegliersi tra agenti del posto o altri volontari di qualunque qualifica, da addestrare gradevolmente.

Questo "Grivofar" si tiene certo di poter rapidamente costituire il nucleo-base di uomini specializzati ove siano concessi i distacchi necessari, in Roma stessa, uomini da inviare sul posto al momento opportuno: la parte restante a completare le Squadre, di 30 uomini ciascuna, dovrebbe essere fornita a cura dei Compartimenti rispettivi e Grivofar locali.

2°- trasporto in punti di raccolta da designare caso per caso dei rotabili, materiali fissi, (soprattutto apparecchiatura T.E.), attrezzi, merci in corso di trasporto giacenti nelle stazioni e sui veicoli: eventuale riattamento provvisorio di brevi tratti di binario: smontaggio, per il materiale rotabile non in condizioni di circolare, delle parti utilizzabili e dei materiali che l'esperienza ha dimostrato essere più facilmente oggetto di saccheggio (parti di bronzo, ottone e altri metalli pregiati, apparecchiature elettriche leggera di locomotori, ecc.);

1°- le squadre, per ora, sarebbero sette:

- n.1, Pisa: per la linea Livorno-Pisa-La Spezia;
- " 2, Lucca: per le linee Pisa-Pistoia, Viareggio-Lucca, Castelnuovo di Garfagnana-Lucca-Pontadera;
- " 3, Pistoia: per il tratto Prato-Pistoia-Bologna;
- " 4, Firenze: per la linea Firenze-Prato-Bologna;
- " 5, Firenze: per le linee Firenze-Faenza e Borgo S. Lorenzo-Pontassieve;
- " 6, Rimini, per la linea Rimini-Bologna;
- " 7, Ravenna: per le linee Rimini-Ferrara, Ravenna-Castel Bolognese e Lavezzola-Faenza.

La composizione quantitativa delle squadre dovrebbe essere la seguente

1 dirigente, preferibilmente Capo Tecnico o Capo Deposito della Trazione assistito da un Sorvegliante dei Lavori e da un Capo Tecnico dell'U.I.E.S.;

5 operai aggiustatori;

1 fuochiniere;

1 saldatore;

4 cantonieri;

16 lavoratori, da scegliersi tra agenti del posto e altri volontari di qualunque qualifica, da addestrare gradualmente.

Questo "Grivofer" si tiene certo di poter rapidamente costituire il nucleo-base di uomini specializzati ove siano concessi i distacchi necessari, in Roma stessa, uomini da inviare sul posto al momento opportuno: la parte restante a completare le Squadre, di 30 uomini ciascuna, dovrebbe essere fornita a cura dei Compartimenti rispettivi e Grivofer locali.

2°- trasporto in punti di raccolta da designare caso per caso dei rotabili, materiali fissi, (soprattutto apparecchiatura T.E.), attrezzi, merci in corso di trasporto giacenti nelle stazioni o sui veicoli: eventuale riattamento provvisorio di brevi tratti di binario: smontaggio, per il materiale rotabile non in condizioni di circolare, delle parti utilizzabili e dei materiali o l'esperienza ha dimostrato essere più facilmente oggetto di saccheggio (parti di bronzo, ottone e altri metalli pregiati, apparecchiatura elettrica leggera di locomotori, ecc.);

3°- nulla da indicare, non avendosi in atto alcuna squadra del genere;

= 3

4°- per il funzionamento delle squadre occorrono i seguenti automezzi:
 1 autocarro-gru;

1 autocarro di portata 50-60 quintali, con carro rimorchio+chaise, per installazione di officinetta mobile, posto di riposo e medicamento: la Squadra deve disporre di una ben fornita cassetta di soccorso.

Per gli attrezzi si allega l'elenco di massa;

Disposizione Conto Rende

5°- il trattamento da farsi al personale è quello normale, comprese le D.C.A. Questo "Grivefer", inoltre, propone un premio per ogni quintale di materiali, attrezzi e merci recuperati, per ogni metro di binario riattato, per ogni retabile recuperato. Ci permettiamo di dire, a questo proposito, che la misura di detti premi, perchè essi costituiscono un reale incoraggiamento per uomini la cui opera si preannunzia faticosa al massimo, deve essere aggiornata in relazione al mutato valore della moneta. Tale considerazione è raccomandata specialmente all'E.V. che tanta comprensione dimostra a favore del personale.

Questo "Grivefer" ritiene, colle indicazioni fornite, di aver sufficientemente corrisposto a quanto richiesto, mancandogli, la possibilità di condensare in un prospetto, come da suggerimento dell'E.V. i termini delle indicazioni stesse, trattandosi di organizzazioni da creare, senza termini di paragone precedenti.

VALORE DELL'INIZIATIVA.

Il Consiglio Direttivo del "Grivefer", appositamente riunitosi il 25 corr., esprimendo all'E.V. il suo animo grato, riconosce la gravità del compito e l'assoluta sproporzione tra esso e i mezzi a disposizione. Ma convinto, per l'eccellenza del fine, che nulla debba esser lasciato intentato, dichiara che, ove non gli venga meno l'appoggio dell'Amministrazione e si ottengano i mezzi e gli uomini indicati, ogni sforzo sarà fatto al fine del successo desiderato, d'accordo -va da sé- coi "Grivefer" delle zone interessate.

RIUNIONE PRELIMINARE.

E al fine di questo successo, si fa presente l'opportunità di una riunione dall'E.V. presieduta, con intervento possibile del Generale Waghorn, nonché dei Capi Compartimento di Roma e Firenze e del Funzionario preposto alla parte liberata del Compartimento di Bologna, per addiuvare agli scambi di vedute necessari alla realizzazione di quanto proposto.

Accolga l'E.V. sense d'essequio.

...e, per ogni possibile recupero. Ci permettiamo di dire, e questo
 XXXXXXXX riguardo, che la misura di detti premi, perchè essi costituisco-
 no un reale incoraggiamento per uomini la cui opera si preannunzia faticosa
 al massimo, deve essere aggiornata in relazione al mutato valore della
 moneta. Tale considerazione è raccomandata specialmente all'E.V. che tanta
 comprensione dimostra a favore del personale.

Questo "Grivofer" ritiene, colle indicazioni fornite, di aver sufficientemente corrisposte a quanto richiesto, mancandogli, la possibilità di condensare in un prospetto, come da suggerimento dell'E.V. i termini delle indicazioni stesse, trattandosi di organizzazioni da creare, senza termini di paragone precedenti.

VALORE DELL'INIZIATIVA.

Il Consiglio Direttivo del "Grivofer", appositamente riunitosi il 25 corr., esprimendo all'E.V. il suo animo grato, riconosce la gravità del compito e l'assoluta sproporzione tra esso e i mezzi a disposizione. Ma convinto, per l'eccellenza del fine, che nulla debba esser lasciato intentato, dichiara che, ove non gli venga meno l'appoggio dell'Amministrazione e si ottengano i mezzi e gli uomini indicati, ogni sforzo sarà fatto al fine del successo desiderato, d'accordo -va da sé- coi "Grivofer" delle zone interessate.

RIUNIONE PRELIMINARE.

E al fine di questo successo, si fa presente l'opportunità di una riunione dell'E.V. presieduta, con intervento possi bilmente del Generale Waghorn, nonchè dei Capi Compartimento di Roma e Firenze e del Funzionario preposto alla parte liberata del Compartimento di Bologna, per additare agli uomini di vedute necessari alla realizzazione di questo proposito.

Accolga l'E.V. sense d'essequio.

2917

ENGLISH MILITARY SYMBOLS
GRIVEFER HQ.

Chen file

TO: The Director General HQ

R. O. H. 4

Page 25 Feb. 45

Yours Sept. 2/2850/9 dated 21 summary refers.

1. Advanced Salvage squads.

We want to express our deep gratitude to your Excellency for having so effectively recommended to Allied authorities' attention our suggestions concerning advanced salvage squads which should closely follow the Allied troops marching to the liberation of Northern Italy. It will be appreciated that our initiative largely depends on the proceeding of the liberation, so that we are not in a position to give definite information, as the actual utilization and the purposes of our Squads will be different if the liberation will be reached through a gradual and steady advance or if it will be attained through successive stages.

2. Preparations.

For the time being it appears that the Allied armies in Italy are at surmounting the Apennine ridge, as it can be deduced from the movements in progress in Penare Valley, towards the Po plain. We have therefore scheduled several squads starting from Pisa, Pistoia, Livorno, Rimini and Ravenna, with following targets: first squad, La Spezia; second, third and fourth squad, Bologna; last squad, Ferrara and Castel Bolegnaso. We moreover suggest two more squads one sitting in Lucca, for the lines radiating from this City, and the other in Firenze, for the lines Firenze-Florence and Borgo S. Lorenzo-Fortassieve; upon fulfillment of these local tasks, all tools, equipment and manpower of latter two squads should be passed over to the other squads and moved towards North.

3. Preliminary Survey.

It is not an easy task to set up and to organize above squads. It is therefore necessary that this Grivefer HQ be allowed to send forth the persons who have been entrusted with the particular investigation of above problems: our Vice-President, Ing. D'Amario and Mr. Clementi, Grivefer's Counselor, skilled technicians; both of them are prepared to proceed to Firenze and to the other localities, possibly by M.F. supplied by the Allies.

4. Military Organization.

We have gathered from your a/m letter that the Allies are willing to sponsor our initiative aiming to recover what material can be salvaged along ISR lines to both purposes of helping the war effort and speeding the economical revival of our Country; we therefore suggest that our organization be placed under the protection of that Allied Military Body which will be chosen as more closely corresponding to our purposes. Each Grivefer Unit, besides being provided with military trucks, as shown below, together with military escort, should be allowed to apply to the nearest Military District HQ for supply of petrol, lubricants and tires for a/m trucks, as well as for supply of food, working clothing and shoes, etc. for the personnel.

2. Preparation.

For the time being it appears that the Allied armies in Italy aim at surmounting the Apennine ridge, as it can be deduced from the movements in progress in Parma Valley, towards the Po plain. We have therefore scheduled several squads starting from Pisa, Pistoia, Firenze, Rimini and Ravenna, with following targets: first squad, La Spezia; second, third and fourth squad, Bologna; last squad, Ferrara and Castel Bolognese. We moreover suggest two more squads one resting in Ince, for the lines radiating from this City, and the other in Firenze, for the lines Firenze-Pesara and Borgo S. Lorenzo-Pontassieve; upon fulfillment of these local tasks, all tools, equipment and manpower of latter two squads should be passed over to the other squads and moved towards North.

3. Preliminary Survey.

It is not an easy task to set up and to organize above squads. It is therefore necessary that this Grivefer HQ be allowed to send forth the persons who have been entrusted with the particular investigation of above problems; our Vice-President, Ing. D'Agasio and Mr. Clementi, Grivefer's Counselor, skilled technicians; both of them are prepared to proceed to Firenze and to the other localities, possibly by M.T. supplied by the Allies.

4. Military Organization.

We have gathered from your a/m letter that the Allies are willing to sponsor our initiative aiming to recover what material can be salvaged along ISR lines to both purposes of helping the war effort and speeding the economical revival of our Country; we therefore suggest that our organization be placed under the protection of that Allied Military Body which will be chosen as more closely corresponding to our purposes. Each Grivefer Unit, besides being provided with military trucks, as shown below, together with military escort, should be allowed to apply to the nearest Military District HQ for supply of petrol, lubricants and tires for a/m trucks, as well as for supply of food, working clothing and shoes, etc. for the personnel.

5. Detailed information for Gen. Wehrm.

We beg submit following details:

a) For the time being we suggest following Squads:

1. PRSA. Line Livorno-Pisa-La Spezia

2. UCCA Lines Pisa-Pistoia; Viareggio-Lucca; Castelnuovo Garfagnana-Ince-Fontenelle.

3. PISTOVA: Line Prato-Pistoia; Borgo S. Lorenzo-Pontassieve.

4. FIRENZE: Line Firenze-Prato-Bologna.

5. FIRENZE: Lines; Firenze-Pesara; Borgo S. Lorenzo-Pontassieve.

3916

3.1.1.1.

-2-

- 6. RIMINI: Line: Rimini-Bolegna.
- 7. RAVENNA: Lines Rimini-Ferrara; Ravenna-Casal Bologna; Inverigo-Parma.

Each Squad to be made up as follows:

- 1 Chief; possibly a Chief Technician or a Chief Depot of the Traction Dept., assisted by a Chief Technician of the Electric Plants Dept.

~~Electric Dept.~~

- 5 Fitters
- 1 blacksmith
- 1 welder
- 4 warders
- 15 Laborers, to be chosen among local personnel or volunteers to be gradually trained.

We are sure that in a short time we will be able to constitute here at Rome the first group of specialized men, provided that no difficulties be raised for taking them away from their present jobs; above specially trained men to be sent forth when the time will have come to go into action; 132 Comartments and Local Grivofers to supply the remaining 30 people to complete each squad.

- b) Transport to pre-established localities and pooling of all salvaged material; rolling stock, fixed equipment (with particular reference to electric traction equipm.) tools, any freight still in the wagons on the sidings, or in the warehouses.
- Emergency repairs to some sections of line, when required.
- Salvage of all utilisable parts from the rolling stock that cannot be moved (metallic parts particularly subject to robbery; as bronze, brass, etc., light electric equipm. of the E-locom etc.)

- c) No information can be supplied as to the available equipment of above Squads, as no squad has been set up yet.

- d) Following motorvehicles are required for each Squad.
 No. 1 truck equipped with crane.
 No. 1 " capacity 30/60 quintals, with trailer, the latter with complete body, to be used as mobile workshop; rest place and first-aid station; a complete first-aidst should be supplied.

- e) We send hereto attached a list of the most important tools and equipment. The personnel should be granted the usual treatment plus travel pay. We moreover suggest that a special premium be established for each quintal material salvaged, for each meter line rehabilitated, for each vehicle recovered. We take the liberty to add, on this subject, that the amount of above premiums, to effectively encourage our men in view of the difficult and hard task they have been entrusted with, should be proportioned to the actual value of the money.

We think that above informations will be sufficient; on the other hand, as a preface, as suggested by you,

We are sure that in a short time we will be able to constitute here at home the first group of specialized men, provided that no difficulties be raised for taking them away from their present jobs; above especially trained men to be sent forth when the time will have come to go into action; ISM Components and Local Griveferes to supply the remaining 30 people to complete each squad.

b) Transport to pre-established localities and peeling of all salvaged material; rolling stock, fixed equipment (with particular reference to electric traction equipm.) tools, any freight still in the wagons on the sidings, or in the warehouses.

Emergency repairs to some sections of line, when required.

Salvage of all utilisable parts from the rolling stock that cannot be moved (metallic parts particularly subject to robbery, as bronze, brass, etc., light electric equipm. of the B-locom etc.)

c) No information can be supplied as to the available equipment of above Squads, as no squad has been set up yet.

d) Following motorvehicles are required for each Squad.

No1 truck equipped with crane.

No1 " capacity 50/60 quintals, with trailer, the latter with complete body, to be used as mobile workshop, rest place and first-aid station; a complete first-aid^{kit} should be supplied.

We send herewith attached a list of the most important tools and equipment.

e) The personnel should be granted the usual treatment plus travel pay.

We moreover suggest that a special premium be established for each quintal material salvaged, for each meter line rehabilitated, for each vehicles recovered. We take the liberty to add, on this subject, that the amount of above premiums, to effectively encourage our men in view of the difficult and hard task they have been entrusted with, should be proportioned to the actual value of the money.

We think that above informations will be sufficient; on the other hand, we have not the possibility to lay down a prospect, as suggested by you, because the matter deals with a new organization which must be created from the beginning.

f. Value of Griveferes' initiative.

In a meeting held on Feb. 25th ult., the Board of Griveferes' Directors fully acknowledged the gravity of the task they intend to assume. The inadequateness of the available means to said task. But, being deeply convinced that nothing should be left unattempted, the Board declared that every effort will be done, in agreement with local

1.1.1.1

grivofers, in order to attain the goal, provided that ISR Administration's support will not fail and the means be supplied.

7. Preliminary Meeting.

The opportunity is felt that a meeting presided by you and attended by USSR's representatives as well as by concerned Capi Comptiments and by ISR Official charged with Heloge Comptiment, be held, to discuss the preliminary arrangements necessary to secure the realization of our initiative.

THE PRESIDENT OF CRINCHER

THE PRESIDENT OF CHINA

3914

MINISTRY OF TRANSPORTS
GENERAL DIRECTION ISR
SECRETARY TO THE DIRECTOR GENERAL

Roma, 21 February 1945

Segr. 2/2850/2

306/5

To: The President of GRIVOFR
R O M A

Subject: Organization of "Grivofer" Squads.

I have duly informed the Director MRS of the contents of your letter dated 20 January ult. concerning the organization of Grivofer Squads which should follow the front-line troops towards northern Italy.

Gen. Waghorn told me that he is in principle prepared to support your initiative which corresponds very well to the purposes of a speedy reoperation of the traffic, particularly in so far as the salvage of ISR material is concerned.

Gen. Waghorn wants to have following detailed informations that will be carefully investigated before any decision may be taken:

- a) Number of Squads already set up or to be set up; sections of line or ISR plants said squads are or will be charged with; names of directors and foremen and number of workers and labourers.
- b) Summary information as to the actual work scheduled for each section of line or ISR plant.
- c) Type and number of tools and equipment, as well as transport facilities, already actually available, specifying also the Body or Authority which granted the necessary consumption material.
- d) Requirements of means as above indicated, in order to carry out works already on hand or scheduled; the details must be schematically shown on a general map of ISR system.
- e) Conditions of employment and special provisions for the personnel belonging to a/m squads; both present conditions and eventual suggestions to be given, also in so far as feeding and eventual supply of clothing and shoes are concerned.

Please arrange for a prompt reply, bearing in mind that concision and precision are recommended. I would suggest that you submit a prospect, as per attached specimen, giving all above informations.

sgd. G. di Raimondo
Director General

3913

ITALIAN COMMON SENSE
GRIVOTER HQ

Roma, 20 January 1945

TO: H.E. the Minister of Transport

SUBJECT: Liberation of Northern
Italy.

R O M A

Per info. to Director General ISR

R O M A

1. The news that Italian soldiers are again fighting with the Allies has filled with trust the soul of all Grivoter people who want to convey to the Government, through you, the expression of their unlimited hopefulness.
 2. As powerful drives are being launched on the various fronts, so that the final defeat of the German armies could be expected even in a short time, we take the liberty to recall our suggestions whereof the report we submitted, upon yours Excellency's request, on Jan. 8th ult., because we are of the opinion that the time has come when all necessary pre-arrangements must be made.
SALVAGE. We suggested, to this purpose, that advanced salvage squads were set up, to closely follow the liberating troops (Advanced Salvage Squads). Said squads should be set up without further delay in the centres below indicated, save the definite operating programmes to be agreed upon with concerned Depts. ISR.
 1. PISA Line Pisa-Pistoia-Spezia
 2. LUCCA Lines: Pisa-Pistoia, Lucca-Pontedera; Lucca-Castelmuro di Garfagnana. Upon completion of this all tools and equipment to be transferred to Squad 1.
 3. PISTOIA Line Pisa-Pistoia+Bolegna; upon fulfillment of this task, all tools and equipment to be transferred to Squad 4.
 4. FIRENZE Line Firenze-Bologna.
 5. FIRENZE Line Firenze-Florence and Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. Upon fulfillment of this task, all tools and equipment to be passed over to Squad 4.
 6. RIMINI Line Rimini-Bologna
 7. RAVENNA Lines; Rimini-Ferrara; Ravenna-Castel Bolognese; Favennese-Imo-Faenza.
- Other programmes would be laid out at a later date, according to the actual proceeding of the liberation.
- In so far the manpower is concerned, we are quite sure to gather sufficient workers. Even if your encouraging words, for which we express our gratefulness, divulged by Giornale del Mattino in its issue of 18 inst., cannot be conveyed to the railmen living in the immediate rear areas, we are sure that, availing ourselves of your a/m words and of the other provisions granted by ISR Administration, and relying upon all railmen's civism, we will be able to always find that same comprehension that already crowned our first efforts.
- But if we consider the moment when above squads shall go into action, it appears absolutely essential that the Allies be fully prepared to support our work, which is closely associated with theirs. We therefore trust that you will kindly arrange for a careful investigation of our suggestions by both M.R.S. and I.S.R. Administration.
- We want to point out that we aim at following results:
- a) authorization to send right now suitable volunteer foremen

the time has come when all necessary pre-arrangements must be made. SALVAGE. We suggested, to this purpose, that advanced salvage squads were set up, to closely follow the liberating troops (Advanced Salvage Squads). Said squads should be set up without further delay in the centres below indicated, save the definite operating programmes to be agreed upon with concerned Dep'ts. I.S.R.

1. PISA Line Pisa-Pistoia-Siena
2. LUCCA Lines: Pisa-Pistoia, Lucca-Pontedera; Lucca-Gastelluovo di Garfagnana. Upon completion of this all tools and equipment to be transferred to Squad 1.
3. PISTOIA Line Pistoia-Fiesole; upon fulfillment of this task, all tools and equipment to be transferred to Squad 4.
4. PIENZA Line Pienza-Siena.
5. FIRENZE Line Firenze-Fiesole and Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. Upon fulfillment of this task, all tools and equipment to be passed over to Squad 4.
6. RIMINI Line Rimini-Pesole
7. RAVENNA Lines: Rimini-Ferrara; Ravenna-Casal Bolognese; Ravenna-Lago-Faenza.

Other programmes would be laid out at a later date, according to the actual proceeding of the liberation.

In so far as the manpower is concerned, we are quite sure to gather sufficient workers. Even if your encouraging words, for which we express our gratefulness, divulged by Giornale del Mattino in its issue of 18 inst., cannot be conveyed to the millions living in the immediate rear areas, we are sure that, availing ourselves of your e/m words and of the other provisions granted by I.S.R. Administration, and relying upon all railmen's civism, we will be able to always find that same comprehension that already crowned our first efforts.

But if we consider the moment when above squads shall go into action, it appears absolutely essential that the Allies be fully prepared to support our work, which is closely associated with theirs. We therefore trust that you will kindly arrange for a careful investigation of our suggestions by both M.R.S. and I.S.R. Administration.

We want to point out that we aim at following results:

- a) authorization to send right now suitable volunteer foremen (one for each e/m localities) to arrange for both men and equipment; above foremen must be granted a travel permit.
- b) allocation of two military trucks, together with escort, to each squad; one truck must be provided with crane; said trucks to be utilized only when the squad goes actually into action.
- c) supply of both tools and equipment for the salvage, including: steel ropes, tackles, welding and flame-cutting equipment hydraulic and mechanical jacks, tools for track work, **3912** levers, fire recovery of rolling stock, clothing and shoes for porters, etc. All above material should be forwarded nearest possible to a/m centres.

RECONSTRUCTION: We would be grateful if you could kindly investigate with both IHS and ISE what can be done for the reconstruction of the lines in the districts which will be successively liberated.

You can fully rely on our good will and we do hope that you will avail yourself of our offer.

THE PRESIDENT OF GRIFFIN.

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

2911

COPIA

SINDACATO FERROVIARI ITALIANI
"GRIVOFER" CENTRALE

20 gennaio 1945

S.E. L'AVV. FRANCESCO CERABONA
Ministro dei Trasporti

R O M A

e p.c.

S.E. IL DIRETTORE GENERALE
delle Ferrovie dello Stato

R O M A

Liberazione dell'Alta Italia.

La notizia del ritorno in linea dei Soldati italiani riempie di fiducia l'animo dei volontari ferroviari, che vogliono far pervenire al Governo per il tramite di V.E. l'espressione della loro infinita speranza.

E poiché la notizia coincide colle scatenarsi di azioni sui vari fronti che potrebbero, in breve volgere di tempo, portare alla resa tedesca, consente l'E.V. che da parte nostra si ritorni sulla proposte contenute nella relazione 6 corr. dall'E.V. richiesti, sembrandoci giunto il momento di predisporre quanto necessario.

Ricupero. A questo fine proponiamo la formazione di squadre di ricupero avanzato da lanciare al seguito delle truppe di liberazione (Squadre R.A.). Tali squadre dovrebbero essere predisposte senza indugio nelle sedi e zone di seguito indicate, salvo il definitivo ~~indefinito~~ programma da concordare coi competenti organi dell'Amministrazione:

N° 1, Pisa: tratto Pisa-Pistoia-Spezia;

N° 2, Lucca: tratti Pisa-Pistoia, Lucca-Pontecera e Lucca-Castelnuovo di Garfagnana. Ultimato il compito di queste Squadre i relativi mezzi e attrezzi passano alla Squadra 1;

N° 3, Pistoia: tratto Pisa-Pistoia-Bologna. Ultimati i compiti i mezzi passano alla Squadra 4;

N° 4, Firenze: linea Firenze-Bologna;

N° 5, Firenze: linee Firenze-Faenza e Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. Ultimati i compiti i mezzi passano alla Squadra 4;

N° 6, Rimini: tratto Rimini-Bologna;

N° 7, Ravenna: linee Rimini-Ferrara, Ravenna-Castel Bolognese, Ravenna-Faenza.

306/3

Liberazione dell'Alta Italia.

La notizia del ritorno in linea dei Soldati italiani riempie di fiducia l'animo dei volontari ferroviari, che vogliono far pervenire al Governo per il tramite di V.M. - l'espressione della loro infinita speranza.

E poichè la notizia coincide collo scatenarsi di azioni sui vari fronti che potrebbero, in breve volgere di tempo, portare alla resa tedesca, conta l'E.V. che da parte nostra si ritorni sulla proposte contenute nella relazione 6 corr. dall'E.V. richiastaci, sembrandoci giunto il momento di predisporre quanto necessario.

Ricupero. A questo fine proponiamo la formazione di squadre di ricupero avanzate da lanciare al seguito delle truppe di liberazione (Squadre R.A.). Tali squadre dovrebbero essere predisposte senza indugio nelle sedi e zone di seguito indicate, salvo il definitivo ~~inxxxxxxxxxxxxxxxx~~ programma da concordare coi competenti organi dell'Amministrazione:

N° 1, Pisa; tratto Pisa-Pistoia-Spezia;

N° 2, Lucca; tratti Pisa-Pistoia, Lucca-Pontedera e Lucca-Castelnuovo di Garfagnana. Ultimato il compito di queste Squadre i relativi mezzi e attrezzi passano alla Squadra 1;

N° 3, Pistoia; tratto Pisa-Pistoia-Bologna. Ultimati i compiti i mezzi passano alla Squadra 4;

N° 4, Firenze; linea Firenze-Bologna;

N° 5, Firenze; linee Firenze-Faenza e Borgo S. Lorenzo-Pontestève. Ultimati i compiti i mezzi passano alla Squadra 4;

N° 6, Rimini; tratto Rimini-Bologna;

N° 7, Ravenna; linee Rimini-Ferrara, Ravenna-Castel Bolognese, Lavezzola-Lugo-Raenza.

Altri programmi verrebbero predisposti, in correlazione coi movimenti di liberazione.

Quanto agli uomini, noi non temiamo di poterli ²⁹¹⁰riavere. Anche se la parola incoraggiante dell'E.V. espressa nel "Giornale del Mattino" del 18 corr. - per la quale vivamente ringraziamo - non potrà essere conosciuta dai ferrovieri delle zone di immediata retrovia, noi siamo certi che, avvalendoci di essa e di altre manifestazioni dell'E

= 2

dell'Amministrazione, e contando sul senso civico dei ferrovieri, es-
citato dal Sindacato, troveremo l'adesione che ha già confortato i no-
stri primi atti.

Ma è somamente pensabile, dato il momento in cui tali Squadre sa-
ranno necessarie-momento che precederà la vittorial-che gli Alleati
siano disposti a favorire il nostro compito, che non si può considerare dis-
sociato dal loro. Si è perciò che noi confidiamo che l'E.V. veglia
prendere l'iniziativa di un esame della proposta, sotto gli auspici
dell'E.V. con intervento del competente organo ferroviario Albato e
dell'Amministrazione.

L'esame dell'argomento dovrebbe tendere a ottenere quanto segue:

- a) l'autorizzazione a inviare sul posto, fin da ora, i volontari
(uno per località) idonei a preparare le squadre, in uomini e mezzi:
salvacondotto relativo;
- b) concessione, da utilizzarsi solo quando le squadre debbano en-
trare in azione, di due autocarri militari (come scorta) per ciascuna
squadra, comprese un autocarro-gru;
- c) provvista di attrezzi per il lavoro di recupero, il cui avvia-
mento verso le varie sedi dovrebbe avere inizio fin da ora; canapi
d'acciaio, paranchi differenziali, impianto per saldatura e taglio
ossiacetilenico, borse idrauliche e meccaniche, attrezzi per lavori
d'armamento e scarpe di ferro per il recupero di materiale rotabile,
indumenti e calzature per i lavoratori, ecc.

Ricostruzione. L'incontro potrebbe essere opportuno anche per
esaminare il necessario e il possibile in tema di ricostruzione del-
le linee che si verranno liberando.

L'E.V. sa che può contare sulla nostra buona volontà. E' viva in
noi la speranza che di essa possa valersene.

Accolga l'E.V. il nostro deferente saluto.

L'esame dell'argomento dovrebbe tendere a ottenere quanto segue:

a) l'autorizzazione a inviare sul posto, fin da ora, i volontari (uno per località) idonei a preparare le squadre, in uomini e mezzi: salvacendotto relativo;

b) concessione, da utilizzarsi solo quando le squadre debbano entrare in azione, di due autocarri militari (come scorta) per ciascuna squadra, compreso un autocarro-gru;

c) provvista di attrezzi per il lavoro di riparo, il cui avviamento verso le varie sedi dovrebbe avere inizio fin da ora; canapi d'acciaio, paranchi differenziali, impianto per saldatura e taglio ossiacetilenico, binde idrauliche e meccaniche, attrezzi per lavori d'armamento e scarpe di ferro per il riparo di materiale notabile, indumenti e calzature per i lavoratori, ecc.

Ricostruzione. L'incontro potrebbe essere opportuno anche per esaminare il necessario e il possibile in tema di ricostruzione delle linee che si verranno liberando.

L'E.V. sa che può contare sulla nostra buona volontà. E' viva in noi la speranza che di essa possa valersene.

Accolga l'E.V. il nostro deferente saluto.

COPIA

MINISTERO DEI TRASPORTI
Ferrovie dello Stato
Direzione Generale

Segreteria del Direttore Generale

Roma, 11 21 febbraio 1945

Oggetto: Organizzazione squadre Grivofor
Sagr. 2/2850/9

All.-1-

A PRESIDENTE DEL GRIVOFOR

R O M A

Viale Regina Elena, 20

Ho prospettato alla Direzione del M.R.S. quanto è stato richiesto da codesta Presidenza con lettera n. 6 del 20/1/1945 in merito alla organizzazione di squadre di volontari al seguito delle truppe operanti nell'Italia del Nord.

Il Gen. WACHORN mi ha dichiarato che la stessa intende appoggiare l'iniziativa, che risponde pienamente allo scopo di ripristinare il traffico, con speciale riguardo al recupero dei materiali dell'Amministrazione.

Lo stesso ufficiale alleato, desidera però avere preventivamente i seguenti dati per tutta la rete che si riserva di esaminare per le successive decisioni:

- 1°) Numero delle squadre di volontari già costituite e da costituire, tronco di linea ed impianti cui sono o saranno addetti loro composizione nominativa nei quadri dirigenti e negli elementi esecutivi;
- 2°) Indicazione sommario e precisa dei lavori che in ciascun tronco di linea ed impianto si intende eseguire;
- 3°) Indicazione qualitativa e quantitativa degli attrezzature mezzi d'opera e di trasporto, di cui in atto le singole squadre dispongono, con relative materie di consumo, concessi e da quale ente.
- 4°) Fabbisogno dei mezzi, di cui al precedente punto, che si ritengono indispensabili per scegliere, caso per caso, i lavori in corso ed in programma, da indicare graficamente per su pianta schematica della rete;
- 5°) Trattamento economico fatto o da farsi ai componenti le singole squadre, anche per quanto riguarda il vettovagliamento e la eventuale somministrazione di oggetti di vestiari e di calzature nei limiti delle concessi ammesse.

Prego codesta Presidenza di trasmettermi al più presto le notizie di cui sopra, raccomandando brevità e precisione. Suggesto di comprendere i dati stessi sotto forma di specchio, che potrebbe essere fatto come da tracciato al legato.

Viale Regina Elena, 20

Ho prospettato alla Direzione del M.R.S. quanto è stato richiesto da codesta Presidenza con lettera n. 6 del 20/1/1945 in merito alla organizzazione di squadre di volontari al seguito delle truppe operanti nell'Italia del Nord.

Il Gen. WACHORN mi ha dichiarato che di massima intende appoggiare l'iniziativa, che risponde pienamente allo scopo di ripristinare il traffico, con speciale riguardo al recupero dei materiali dell'Amministrazione.

Lo stesso ufficiale alleato, desidera però avere preventivamente i seguenti dati per tutta la rete che si riserva di esaminare per le successive decisioni:

- 1°) Numero delle squadre di volontari già costituite e da costituire, tronco di linea ed impianti cui sono o saranno addetti loro composizione nominativa nei quadri dirigenti e negli elementi esecutivi;
- 2°) Indicazione sommario e precisa dei lavori che in ciascun tronco di linea ed impianto si intende eseguire;
- 3°) Indicazione qualitativa e quantitativa degli attrezzip mezzi d'opera e di trasporto, di cui in atto le singole squadre dispongono, con relative materie di consumo, concessi e da quale ente.
- 4°) Fabbisogno dei mezzi, di cui al precedente punto, che si ritengono indispensabili per svolgere, caso per caso, i lavori in corso ed in programma, da indicare graficamente per su pianta schematica della rete;
- 5°) Trattamento economico fatto o da farsi ai componenti le singole squadre, anche per quanto riguarda il vettovagliamento e la eventuale somministrazione di oggetti di vestiari e di calzature nei limiti delle concessi ammesse.

Prego codesta Presidenza di trasmettermi al più presto le notizie di cui sopra, raccomandando brevità e precisione. Suggestisco di comprendere i dati stessi sotto forma di spoglio, che potrebbe essere fatto come da tracciato allegate.

IL DIRETTORE GENERALE
F.to DI RAIMONDO

3908

Summary of an interview with Mr. Spinelli, Grivofer's residence.

1. Grivofer's story is outlined in the first pamphlet issued in 1944.
2. In 1945 they are regularly issuing monthly bulletins, from which following information is extracted:

(a) Principal Grivofer's activities from the beginning till to-day.

JANUARY 1945.

Firenze.

Works carried out from liberation till Dec. 3rd 1944.
Equipment reclaimed: 60 wagons at Campo di Marte sta.

75 " " Riffredi

22 locos in various yards

all lying in brabers, some on their side and even overturned.

Rehabilitation of the sidings, re-filling of the craters, salvage of material.

Buildings repaired: Porta al Prato Workshops, Running Repair Shop, Loco Shed; re-roofing of the still utilisable portions.

Track works: Several kms track disassembled from the yards and material carried by trolley to rehabilitate the section from Riffredi to Sesto.

Bridging works: steel box-girder over Mugnone river; salvage of part of the girder repair and re-emplacement; erection of an emergency pile of sleepers; the remaining section of the bridge rehabilitated with bundles of rails, in order to re-establish connection btw. Campo di Marte and Riffredi.
Tools: many hundreds track-spanners manufactured; rehabilitation of machine tools for repair of equipment.
Communications: electric feeding lines repaired; telegraph and telephone communications re-established.
Salvage of material: many kms of contact line, poles, communications & signalling material, bricks, etc.

Roma.

Completed, but for the Cacciano viaduct, the rehabilitation of the Roma-Viterbo line.

Initiated rehabilitation of Roma-Albanellina.

Rehabilitation of the Roma-Frascati line. Rehabilitation of the Station yards at Frascati, clearing of Ciampino tunnel from rubble (several hundreds cu.mt earth carried away, 5 wagons salvaged, sleepers & rails replaced); reconstruction of a small road overbridge; refilling of craters; rehabilitating; salvage of steel, lead, copper, track fastenings, etc.

Ancona.

Works on hand on Cortona-Assisi and Rieti-Termini lines.

FEBRUARY 1945.

Napoli.

-Naples Central Station, salvage of track fastenings and other metallic material ex damaged rolling stock, lying on the yards.

Rehabilitation of the sidings, re-filling of the craters, salvage of material.

Buildings repaired: Porta al Prato Workshops, Running Repair Shop, Loco Shed; re-roofing of the still utilizable portions.

Track works: Several kms track disassembled from the yards and material carried by trolley to rehabilitate the section from Rifredi to Sesto.

Bridging works: steel box-girder over Mugnone river; salvage of part of the girder repair and re-employment; erection of an emergency pile of sleepers; the remaining section of the bridge rehabilitated with bundles of rails, in order to re-establish connection btw. Campo di Marte and Rifredi.

Tools: many hundreds track-spanners manufactured; rehabilitation of machine tools for repair of equipment.

Communications: electric fadling lines repaired; telegraph and telephone communications re-established.

Salvage of material: many kms of contact line, poles, communications & signalling material, bricks, etc.

Roma.

Completed, but for the Caocchiano viaduct, the rehabilitation of the Roma-Viterbo line.

Initiated rehabilitation of Roma-Milan line.

Rehabilitation of the Roma-Frascati line. Rehabilitation of the Station yards at Frascati, clearing of Ciampino tunnel from rubble (several hundreds cu.mt earth carried away, 5 wagons salvaged, sleepers & rails replaced); reconstruction of a small road overbridge; refilling of craters; rehabilitating; salvage of steel, lead, copper, track fastenings, etc.

Ancona.

Works on hand on Cortona-Assisi and Rieti-Terni lines.

FEBRUARY 1945.

Napoli.

-Naples Central Station, salvage of track fastenings and other metallic material ex damaged rolling stock, lying on the yards.

-Napoli Smistamento. Same as above plus disassembling of several section of damaged track & sidings, salvaging all utilizable materials of which regular dumps were established. Demolition of wrecked buildings (where no important scaffoldings were required)

-Benevento-Campobasso and Bivio Bosco Redole-Carpinone lines. rehabilitation and Battipaglia Stations. Rehabilitation of sidings Cava Station; clearing from volcanic lapillo.

-Eboli Stations; relaying of track

- Cancellio-Torre Ann. line; rehabilitation of track and salvage of material.

3907

(2)

-Fermia-Villa Literno and Cassino-Napoli lines; salvage of metallic material and sleepers ex second line.

Torre Ann. Elettromeccanica Shops; clearing of debris

Two squads, totalling abt. 60 workers, have nearly completed the rehabilitation of the primary feeding line Tavernuzze-Rifredi; upon completion of this work, they will start rehabilitation of the primary feeding line Rifredi-Verano-Subbiana.

One 34-men squad starting from Barnigiano (on the Pisa-Firenze line) moves towards Firenze.

Another started from latter locality and is moving to join them.

At Asciano Grivofer workers have cleared the yards, salvaged switches, rolling stock, cranes, cleared mines.

Still near Asciano: reconstruction of a 10-mt span masonry bridge (over Torrente Bastina. km. 221.642) on hand by 4 or 5 ISR employees, skilled masons, helped by other ISR personnel; works to be carried out by utilizing salvaged material from another nearby bridge, blown up by the Germans.

MARCH 1945.

Roma:

Rehabilitation of the Rome-Frascati line. Against and estimate expenditure of abt. 2 millions lire, the actual cost was only 189,000 lire; the time required was abt. 40 days.

Demolition of rolling stock, at Roma Smitamento and Orbetello-Aversa. Clearing of the station yards; rehabilitation of three lines in the station; clearing of debris ex station bldg.; rehabilitation of one telegraph circuit btw. Aversa and Tagliacozzo; one telephone circuit btw. Aversa and Sulmona and another btw. Aversa and Tagliacozzo. Clearing of the track as far as Sante Marie; salvage of material from track and buildings.

Ancona.

Initiated rehabilitation of Albacina-Civitanova line. (90 Km.) Salvage of 82 quin. copper wire and cord.

APRIL 1945.

Ancona. Antrodoto.

Rehabilitation of Rieti-Antrodoto line (completed 3 Aug.) clearing of rubble and debris; repair of rolling stock. (4 locos and 14 vehicles); two more locos undred repair.

Poligno.

Summary of the demolitions carried out by German sappers nearly 50 percent of buildings & sidings demolished and the remaining part heavily damaged; water lines, compressed air lines power lines demolished; locos & wagons piled up together with rubble; bomb craters everywhere. Reconstruction of the loco shed; Rehabilitation of the Work-shop.

All stores had been hidden from the Germans. Rolling stock salvaged; 100 wagons and 25 Bl. and Steam locos. Electric traction re-established btw. Terni and Fabriano on Feb. 1st.

(2)

-Formia-Villa Literno and Cassino-Napoli lines; salvage of metallic material and sleepers on second line.

Torre Ann. Elettromeccanica Shops; clearing of debris

Firenze.

Two squads, totalling abt. 60 workers, have nearly completed the rehabilitation of the primary feeding line Tavarnuzze-Rifredi; upon completion of this work, they will start rehabilitation of the primary feeding line Rifredi-Vaiano-Subiana.

One 94-men squad starting from Carmignano (on the Pisa-Firenze line) moves toward Firenze.

Another started from latter locality and is moving to join them.

At Asciano Grivofer workers have cleared the yards, salvaged switches, rolling stock, cranes, cleared mines.

Still near Asciano: reconstruction of a 10-mt span masonry bridge (over Torrente Bastina. km. 221.642) on hand by 4 or 5 ISR employees, skilled masons, helped by other ISR personnel; works to be carried out by utilizing salvaged material from another nearby bridge, blown up by the Germans.

MARCH 1945.

Roma:

Rehabilitation of the Rome-Frascati line. Against and estimate expenditure of abt. 2 millions lire, the actual cost was only 189,000 lire; the time required was abt. 40 days.

Demolition of rolling stock, at Roma S. Sebastiano and Orbetello-Aveszano. Clearing of the station yards; rehabilitation of three lines in the station; clearing of debris ex station bldg.; rehabilitation of one telegraph circuit btw. Aveszano and Tagliacozzo; one telephone circuit btw. Aveszano and Sulmona and another btw. Aveszano and Tagliacozzo. Clearing of the track as far as Sante Marie; salvage of material from track and buildings.

Ancona.

Initiated rehabilitation of Albacina-Civitanova line. (90 Km.) Salvage of 82 quin. copper wire and cord.

APRIL 1945.

Ancona. Antronocco.

Rehabilitation of Rieti-Antronocco line (completed 3 Aug.) clearing of rubble and debris; repair of rolling stock. (4 locos and 14 vehicles); two more locos undred repair.

Foligno.

Summary of the demolitions carried out by German sappers nearly 50 percent of buildings & sidings demolished and the remaining part heavily damaged; water lines, compressed air lines power lines demolished; locos & wagons piled up together with rubble; bomb craters everywhere. Reconstruction of the loco shed; Rehabilitation of the Work-Shop.

All stores had been hidden from the Germans.

Rolling stock salvaged; 100 wagons and 25 El. and Steam locos. Electric traction re-established btw. Terni and Fabriano on Feb. 1st.

rolling stock, cranes, etc. Still near Asciano: reconstruction of a 10-mt span masonry bridge (over Torrente Bastina. km. 221.642) on hand by 4 or 5 ISR employees, skilled masons, helped by other ISR personnel; works to be carried out by utilizing salvaged material from another nearby bridge, blown up by the Germans.

MARCH 1945.

Roma:

Rehabilitation of the Rome-Frascati line. Against and estimate expenditure of abt. 2 millions lire, the actual cost was only 189,000 lire; the time required was abt. 40 days. Demolition of rolling stock, at Roma S. Maria and Orbetello. Avenzano. Clearing of the station yards; rehabilitation of three lines in the station; clearing of debris ex station bldg.; rehabilitation of one telegraph circuit btw. Avenzano and Tagliacozzo, one telephone circuit btw. Avenzano and Sulmona and another btw. Avenzano and Tagliacozzo. Clearing of the track as far as Sante Marie; salvage of material from track and buildings.

Ancona.

Initiated rehabilitation of Albacina-Civitanova line. (90 Km.) Salvage of 82 quin. copper wire and cord.

APRIL 1945.

Ancona. Antronosso.

Rehabilitation of Rieti-Antronosso line (completed 3 Aug.) clearing of rubble and debris; repair of rolling stock. (4 locos and 14 vehicles); two more locos undred repair.

Folligno.

Summary of the demolitions carried out by German sappers nearly 50 percent of buildings & sidings demolished and the remaining part heavily damaged; water lines, compressed air lines power lines demolished; locos & wagons piled up together with rubble; bomb craters everywhere. Reconstruction of the Loco Shed; Rehabilitation of the Work-Shop.

All stores had been hidden from the Germans.

Rolling stock salvaged; 100 wagons and 25 El. and Steam locos.

Electric traction re-established btw. Terni and Fabriano on

Feb. 1st.

Unsafe buildings demolished, bricks salvaged, craters filled up; twisted sidings & track repaired and relaid; roof repaired.

Workshop rehabilitated with hand operated machine tools, for lack of el. power. Rehabilitations of line radiating from

Sulmona.

Sulmona.

3906

(3)
Torracina. Negotiations are on hand for rehabilitation of the Priverno-Torracina line by Grivofer.

(b) Other information not contained in the bulletins.

In the Roma Compartment not much work can be done, as personnel available is rather scarce because many lines are in operation.

It is expected that Grivofer will soon start with rehabilitation of Velletri-Cecchinea - (Roma) line.

As for the Arcooli-Aversaano line, some 200 people are at work, relaying contractors.

In the Bologna Compartment some works have been done in repairing damaged buildings at Rimini (Workshops), Cesena, Forlì, Ravenna, Faenza, particularly Station Bldgs.

5000

particularly Station Bldgs.

TRANSLATION

First Year
First Number
December 1st 1944

ITALIAN RAILMEN'S UNION
-- GRIVOFER --

News Bulletin: Volunteer Railmen re-construction Groups

To our Comrades of liberated Italy

In order to meet the requests for informations we are going to publish present News-bulletin which in future will be employed also to give our directions.

How GRIVOFER came into being

Our comrade, engine driver COLELLA Umberto from Roma Trastevere, got firstly the idea of voluntary reconstruction works of the railways, to be carried out by the railmen themselves? We assimilated the idea and we prepared a scheme of organization which we submitted to the Central Committee of the Italian Railmen's Union (SFI), who, by endorsing our proposal with its authority, enabled us to submit it to the Minister of Transport and to the Director General ISR who showed great interest and comprehension. Thus came into being the first GRIVOFER which was established by the undersigned, whose example was followed by many other comrades.

GRIVOFER's Objects

When speaking of "Reconstruction of the railways" we deal with a matter of unthinkable vastity, corresponding to the vastity of the damages suffered by our railways system. All Grivofer must know the limits of their own possibilities.

We cannot think of reconstructing a long bridge or a demolished tunnel or a destroyed building. But we can and we must do all those works which can be carried out with a co-ordinated effort of all railmen: for instance: re-making of a station plan, clearing of P.W. and yards from debris and fallen ~~signposts~~ fences; re-settling and re-fencing of P.W. and yards; re-habilitation of telegraph and telephone circuits, of interlocking apparatuses, of water points, of signalling plants; light and maybe even middle repairs of locos, and other rolling stock; repairing or re-arranging of station buildings, depots, warner houses, etc. to meet a minimum of requirements; salvaging of machinery, tools, materials, scrap. All above works and the similar ones which can be carried out by volunteer railmen, must be done.

With what means GRIVOFER operates

Grivofer comes into being from nothing and at a time when even ISR Stores are very scarce of tools and equipments. Everybody must know that the Germans did not content themselves with uprooting the track, demolishing and blowing up bridges and tunnels and taking away any rolling stock available but they also robbed shovels, picks, spikes, bolts, accessories; in one word everything which could have helped re-habilitating the lines; both tools and materials are very scarce, presently, also on the open market.

306/1

red a scheme of organization which we submitted to the Central Committee of the Italian Railmen's Union (SFI), who, by endorsing our proposal with its authority, enabled us to submit it to the Minister of Transport and to the Director General ISR who showed great interest and comprehension. Thus came into being the first GRIVOFOER which was established by the undersigned, whose example was followed by many other comrades.

GRIVOFOER's Objects

When speaking of "Reconstruction of the railways" we deal with a matter of unthinkable vastity, corresponding to the vastity of the damages suffered by our railways system. All Grivofoer must know the limits of their own possibilities.

We cannot think of reconstructing a long bridge or a demolished tunnel or a destroyed building. But we can and we must do all those works which can be carried out with a co-ordinated effort of all railmen: for instance: re-making of a station plan, clearing of P.W. and yards from debris and fallen ~~structures~~ fences; re-settling and re-fencing of P.W. and yards; re-habilitation of telegraph and telephone circuits, of interlocking apparatuses, of water points, of signalling plants; light and maybe even middle repairs of locos, and other rolling stock; repairing or re-arranging of station buildings, depots, warder houses, etc. to meet a minimum of requirements; salvaging of machinery, tools, materials, scrap. All above works and the similar ones which can be carried out by volunteer railmen, must be done.

With what means GRIVOFOER operates

Grivofoer comes into being from nothing and at a time when even ISR Stores are very scarce of tools and equipments. Everybody must know that the Germans did not content themselves with uprooting the track, demolishing and blowing up bridges and tunnels and taking away any rolling stock available but they also robbed shovels, picks, spikes, bolts, accessories; in one word everything which could have helped re-habilitating the lines; both tools and materials are very scarce, presently, also on the open market. In so far as tools & equipments are concerned, however, we have no reasons for complaints, as the instructions issued by Director General ISR enabled us to secure all necessary tools as well as bedding equipment, foodstuffs, and all remaining supplies required for a new working yard.

GRIVOFOER Railmen

Grivofoer Railmen are those who apply for being accepted into a Group, those who actually work either isolated or in groups, to the ~~groups~~ that the service may be soon re-operated on all damaged lines.

The Statute of the Groups, not yet fully established, states that "every work rendered is only a voluntary one and it does not entitle the worker to a salary other than that belonging to the normal services". But

we know that ISR Administration is prepared to award special prizes; more detailed informations can be obtained from the circular the Director General is going to distribute.

- 2 -

A moral reward, whose concession will certainly please all volunteer railmen, is constituted by a special ribbon we suggest as a certificate of merit.

Grivofer personnel is to be considered as on temporary duty and they maintain all rights, guarantees and assistance of the normal personnel, also insofar as the insurance is concerned.

The discipline observes the rules of ISR regulations. We heartily hope that there will be no need of speaking of discipline, but in a positive meaning.

Every Grivofer Railman must feel that he is a citizen in the utter significance of this word.

Constitution of GRIVOFER

The juridical organization of Grivofer has not been established yet; maybe it will be a co-operative one. Every Compartment shall have its own Grivofer; Rome Grivofer shall operate as liaison and representative office. For the time being a Board of 7 Directors has been established; we are of the opinion that above number should not be increased.

In the smaller centers, but still having a certain importance, like, for instance, Viterbo, smaller Grivofer Units came into being, depending on the Compartmental Office; we are of the opinion that a Board of 3 Directors should be enough for above smaller Units.

At any rate it must be borne in mind that every Board must include the representatives of all concerned operating Departments.

GRIVOFER'S ACTIVITY

Our comrades will easily understand that some months have been required to put our organization into operating conditions. Everything does not run according to one's wishes, especially when general problems and scarcity of means conspire to damp the spirits.

However the organization is now operating and the first results are already visible. Maybe before the end of this year some of the minor railways starting from Rome will be in operating conditions again. We will successfully improve and we will thus have further reasons to work.

We want to report what occurred at Viterbo:

In that center a small Grivofer Unit came into being upon initiative of the local section of the SFI, with the participation of the various local Department Chiefs, of the Station Master, of the Depot Chief, of the Work Assistant and of all Railmen. A tunnel was cleared, the station plans were re-settled, the big locos were repaired (one class 740 and another cl. 685) which already made their trial trip; several other cars were re-arranged: all above works were carried out with only very scarce emergency tools.

Hundreds of tons of material (iron, steel, plates & sheets, pipes, iron & copper wire etc.) were salvaged at Viterbo and presently our comrades are working under eng.s Bianchi and Pennisi's direction to rescue some cars which otherwise would be irreparably lost, owing to their position. We will keep our readers duly informed of the further developments.

We want to point out that all concerned communes showed the greatest appreciation of Grivofer's activity; said communes undertook at their own expenses some small masonry works and they put at Grivofer's disposal

the opinion that above number should not be increased. In the smaller centers, but still having a certain importance, like, for instance, Viterbo, smaller Grivofer Units came into being, depending on the Compartmental Office; we are of the opinion that a Board of 3 Directors should be enough for above smaller Units.

At any rate it must be borne in mind that every Board must include the representatives of all concerned operating Departments.

GRIVOFER'S ACTIVITY

Our comrades will easily understand that some months have been required to put our organization into operating conditions. Everything does not run according to one's wishes, especially when general problems and scarcity of means conspire to damp the spirits.

However the organization is now operating and the first results are already visible. Maybe before the end of this year some of the minor railways starting from Rome will be in operating conditions again. We will successfully improve and we will thus have further reasons to work.

We want to report what occurred at Viterbo:

In that center a small Grivofer Unit came into being upon initiative of the local section of the SPI, with the participation of the various local Department Chiefs, of the Station Master, of the Depot Chief, of the Work Assistant and of all Railmen. A tunnel was cleared, the station plans were re-settled, the big locos were repaired (one class 740 and another cl. 685) which already made their trial trip; several other cars were re-arranged: all above works were carried out with only very scarce emergency tools.

Hundreds of tons of material (iron, steel, plates & sheets, pipes, iron & copper wire etc.) were salvaged at Viterbo and presently our comrades are working under eng.s Bianchi and Pennisi's direction to rescue some cars which otherwise would be irreparably lost, owing to their position. We will keep our readers duly informed of the further developments. We want to point out that all concerned communes showed the greatest appreciation of Grivofer's activity; said communes undertook at their own expenses some small masonry works and they put at Grivofer's disposal sleeping and cooking facilities.

Expenses for GRIVOFER works

All expenses for works are to be borne by ISR Administration; If some direct expenses must be met -but as a rule we endeavour to avoid them- the funds are either advanced or reimbursed by ISR Administration.

Every decision concerning ~~ISR~~ works to be carried out, personally to be employed, expenses, etc. is taken in full accord between Grivofer's Directors on one side and the Chief of the Works Dept., the Chief of the Works Sect., the Chief of the Compartment on the other side. Above officials' co-operation and assistance have proved very helpful and effective.

- 2 -
A moral reward, whose concession will certainly please all volunteer railmen, is constituted by a special ribbon we suggested as a certificate of merit.

Grivofer personnel is to be considered as on temporary duty and they maintain all rights, guarantees and assistance of the normal personnel, also insofar as the insurance is concerned.

The discipline observes the rules of ISR regulations. We heartily hope that there will be no need of speaking of discipline, but in a positive meaning.

Every Grivofer Railman must feel that he is a citizen in the utter significance of this word.

Constitution of GRIVOFER

The juridical organization of Grivofer has not been established yet; maybe it will be a co-operative one. Every Compartment shall have its own Grivofer; Rome Grivofer shall operate as liaison and representative office. For the time being a Board of 7 Directors has been established; we are of the opinion that above number should not be increased.

In the smaller centers, but still having a certain importance, like, for instance, Viterbo, smaller Grivofer Units came into being, depending on the Compartmental Office; we are of the opinion that a Board of 3 Directors should be enough for above smaller Units.

At any rate it must be borne in mind that every Board must include the representatives of all concerned operating Departments.

GRIVOFER's activity

Our comrades will easily understand that some months have been required to put our organization into operating conditions. Everything does not run according to one's wishes, especially when general problems and scarcity of means conspire to damp the spirits.

However the organization is now operating and the first results are already visible. Maybe before the end of this year some of the minor railways starting from Rome will be in operating conditions again. We will successfully improve and we will thus have further reasons to work. We want to report what occurred at Viterbo:

In that center a small Grivofer Unit came into being upon initiative of the local section of the SPI, with the participation of the various local Department Chiefs, of the Station Master, of the Depot Chief, of the Work Assistant and of all Railmen. A tunnel was cleared, the station plans were re-settled, two big locos were repaired (one class 740 and another cl. 685) which already made their trial trip; several other cars were re-arranged: all above works were carried out with only very scarce emergency tools.

Hundreds of tons of material (iron, steel, plates & sheets, pipes, iron & copper wire etc.) were salvaged at Viterbo and presently our comrades are working under eng.s Bianchi and Pennisi's direction to rescue some cars which otherwise would be irreparably lost, owing to their position. We will keep our readers duly informed of the further developments.

We want to point out that all concerned communes showed the greatest appreciation of Grivofer's activity; said communes undertook at their own expenses some small masonry works and they put at Grivofer's disposal sleeping and cooking facilities.

the opinion that above number should not be increased. In the smaller centers, but still having a certain importance, like, for instance, Viterbo, smaller Grivofer Units came into being, depending on the Compartmental Office; we are of the opinion that a Board of 3 Directors should be enough for above smaller Units. At any rate it must be borne in mind that every Board must include the representatives of all concerned operating Departments.

GRIVOFER's activity

Our comrades will easily understand that some months have been required to put our organization into operating conditions. Everything does not run according to one's wishes, especially when general problems and scarcity of means conspire to damp the spirits.

However the organization is now operating and the first results are already visible. Maybe before the end of this year some of the minor railways starting from Rome will be in operating conditions again. We will successfully improve and we will thus have further reasons to work. We want to report what occurred at Viterbo:

In that center a small Grivofer Unit came into being upon initiative of the local section of the SFI, with the participation of the various local Department Chiefs, of the Station Master, of the Depot Chief, of the Work Assistant and of all Railmen. A tunnel was cleared, the station plans were re-settled, two big locos were repaired (one class 740 and another cl. 685) which already made their trial trip; several other cars were re-arranged: all above works were carried out with only very scarce emergency tools.

Hundreds of tons of material (iron, steel, plates & sheets, pipes, iron & copper wire etc.) were salvaged at Viterbo and presently our comrades are working under eng.s Bianchi and Pennisi's direction to rescue some cars which otherwise would be irreparably lost, owing to their position. We will keep our readers duly informed of the further developments. We want to point out that all concerned communes showed the greatest appreciation of Grivofer's activity; said communes undertook at their own expenses some small masonry works and they put at Grivofer's disposal sleeping and cooking facilities.

Expenses for GRIVOFER works

All expenses for works are to be borne by ISR Administration; If some direct expenses must be met -but as a rule we endeavour to avoid them- the funds are either advanced or reimbursed by ISR Administration.

Every decision concerning ~~ISR~~ works to be carried out, personally be employed, expenses, etc. is taken in full accord between Grivofer's Directors on one side and the Chief of the Works Dept., the Chief of the Works Sect., the Chief of the Compartment on the other side. Above officials' co-operation and assistance have proved very helpful and effective?

GRIVOFOER in other Compartments

We have reported above general directions and examples in order to help our comrades who are going to establish Grivofoer also in other Compartments. As far as we know there are Grivofoer under constitution at Naples, Ancona, Florence.

To our comrades, eng. Attanasio and Ruffino at Naples, Tiberi at Ancona, Bucci at Florence, we send our heartiest thanks and our wishes for a full success.

For the other Compartments, Bari, Reggio, Palermo, Cagliari, where the damages are not so heavy, we are waiting to know whether Grivofoer are necessary or not and we are sure that in the former case the local Sections of SFI will take all necessary measures.

To our Comrades

Keep us informed as to the conditions of your lines, stations, depots; of the damages, of the possibilities of carrying out repairs through Grivofoer and salvaging all materials, tools etc. both in the stations and along the lines, to be always pooled in ISR Stores.

To our Comrades of Sulmona and branch lines

Get in touch with us; tell us your possibilities, your needs; contact Grivofoer at Ancona, attached to that Section of SFI.

To our Comrades of newly liberated zones

As soon as possible get in touch with us; tell us what can be done for you and for your lines; courage!

To our Comrades of the Lines in concession starting from Arezzo

Our comrade Querzola informs us that you intend to do on your lines the same things we are decided to do on ours. Very well; your comrades of the Pescara - Penne line already did so. Keep us informed.

Radio Roma; every Friday at 1900 hrs.

Listen to above broadcasting. Part of the "15 minutes for the Worker" are reserved for the Italian Railmen's Union. The first communication was already broadcasted by Spinelli on November 24th on the subject of the reconstruction of the railways; other communications will follow.

To the Italian Railmen

Our appeal is a pressing one! We must show once again that all railmen are to be considered among the best citizens.

When, one year ago, the Red Army defeated the invader on the Ukrainian plain the world was informed that huge military railmen units had replaced their weapons with the tools and had eagerly started reconstruction works. We want to follow their example; we want to be worth our fighting comrades and our allies; we want to be soon able to join our brothers who are waiting for us. Who will refuse to do his share?

VIVA L' ITALIA

Central Grivofoer Rome

Oscar ~~Spinelli~~ Spinelli (Chairman)

Mario de Agazio

Umberto Colella

Italian Railmen's Union

De Gindio
(Secretary General)

and salvaging all materials, tools etc. both in the stations and along the lines, to be always pooled in ISR Stores.

To our Comrades of Sulmona and branch lines
Get in touch with us; tell us your possibilities, your needs; contact Gri-
vofer at Ancona, attached to that Section of SFI.

To our Comrades of newly liberated zones
As soon as possible get in touch with us; tell us what can be done for you
and for your lines; courage!

To our Comrades of the Lines in concession starting from Arezzo
Our comrade Querzola informs us that you intend to do on your lines the
same things we are decided to do on ours. Very well; your comrades of the
Pescara - Penne line already did so. Keep us informed.

Radio Roma; every Friday at 1900 hrs.
Listen to above broadcasting. Part of the "15 minutes for the Worker" are
reserved for the Italian Railmen's Union. The first communication was al-
ready broadcasted by Spinelli on November 24th on the subject of the recon-
struction of the railways; other communications will follow.

To the Italian Railmen
Our appeal is a pressing one! We must show once again that all railmen are
to be considered among the best citizens.
When, one year ago, the Red Army defeated the invader on the Ukrainian plain
the world was informed that huge military railmen units had replaced their
weapons with the tools and had eagerly started reconstruction works. We
want to follow their example; we want to be worth our fighting comrades and
our allies; we want to be soon able to join our brothers who are waiting
for us. Who will refuse to do his share?
VIVA L' ITALIA

Italian Railmen's Union

Central Grivofer Rome
Oscar ~~XXXXX~~ Spinelli (Chairman)
Mario de Agazio (Dy. Chairman)
Umberto Colella (Counsellor)
Guelfo Staro "
Francesco Facchini "
Giuseppe Clemenzi "
Pio Franciosi "

De Gindio
(Secretary General)

392

Anno I°



N. 1

SINDACATO FERROVIERI ITALIANI

"GRIVOFER"

Notiziario dei GRUPPI RICOSTRUTTORI VOLONTARI FERROVIERI

ROMA - Via Regina Elena, 67

1° DICEMBRE 1944

Ai compagni dell'Italia liberata.

Per corrispondere alle richieste di informazioni che ci pervengono, iniziamo la pubblicazione del presente notiziario, del quale ci varremo in avvenire anche per dare le nostre istruzioni.

Come è nato il « Grivofer ».

L'idea della ricostruzione volontaria delle ferrovie ad opera dei ferrovieri è venuta nel giugno scorso al compagno *Umberto COLELLA*, macchinista di Roma Trastevere: noi l'abbiamo fatta nostra e ne abbiamo tratto uno schema di organizzazione che abbiamo sottoposto al Comitato Centrale del Sindacato Ferroviari Italiani. Questo, rivestendo l'idea della sua autorità, ci ha permesso di portare la proposta all'esame del Ministro delle Comunicazioni e del Direttore Generale delle Ferrovie, presso i quali abbiamo trovato viva comprensione e cordiale appoggio.

Così il primo « Grivofer » è nato, formato dai sottoscritti, seguiti da numerosi compagni di tutti i Servizi.

Cosa si propone il « Grivofer ».

Naturalmente, quando si parla di ricostruzione ferroviaria si accenna ad una cosa di mole impensata, corrispondente alla gravità dei danni subiti dalla rete. I « Grivofer » devono conoscere i limiti delle loro possibilità.

Non si deve pensare, quindi, al riatto di un ponte di forte luce, o di una galleria franata, o di un fabbricato semidistrutto. Invece, tutti i lavori che possono uscire dallo sforzo coordinato dei ferrovieri, quali il rifacimento di un piano di stazione; la liberazione della sede ferroviaria dalle macerie e palificazioni abbattute; il riarmo e la recinzione della stessa; il ripristino dei circuiti telegrafici e telefonici, apparati per manovra degli scambi, rifornitori d'acqua e segnali; le piccole e, forse, medie riparazioni di locomotive e di altro materiale circolante; le riparazioni, o l'adattamento, di fabbricati viaggiatori, rimesse, cantoniere, per un soddisfacimento anche minimo di necessità; il recupero di macchine, materiali, attrezzi e rottami di ogni specie: questo, e altro che i compagni comprendono, e che può essere intrapreso da squadre di ferrovieri volontari, può e deve essere fatto.

Con che mezzi lavora il « Grivofer ».

Il « Grivofer » sorge dal nulla, in un momento nel quale gli stessi magazzini dell'Amministrazione sono sprovvisti di

3901

attrezzi. Poiché è bene si sappia che i tedeschi non si sono accontentati di svelle binarie far erollare ponti e gallerie e asportare rotabili, ma hanno sottratto badili, picconi, chiavarde, materiale minuto, e quanto altro avrebbe potuto consentire di rimettere le linee in condizione di funzionare: attrezzi e materiali che, purtroppo, non abbondano neanche sul mercato libero.

Da questo punto di vista, tuttavia, il « Grivofer » di Roma non ha motivo di dolersi: le disposizioni impartite dal Direttore Generale hanno permesso di riunire gli attrezzi necessari, nonché il materiale letterecchio, i viveri, e il resto che necessita ad un cantiere che sorge.

Ferrovieri « Grivofer ».

Sono quelli che chiedono di far parte del Gruppo, e che lavorano effettivamente, in forma isolata o nelle squadre, per la ripresa del servizio sulle linee danneggiate.

Lo statuto dei gruppi, in corso di elaborazione, stabilisce che « la prestazione d'opera è volontaria, e non dà luogo a remunerazione diversa da quella del normale servizio ». Sappiamo, tuttavia, che l'Amministrazione intende accordare speciali riconoscimenti, nei riguardi dei quali rinviamo i compagni alla circolare che il Direttore Generale ha in corso di spedizione.

Un riconoscimento di ordine morale la cui concessione farà piacere ai ferrovieri volontari è il nastrino commemorativo da noi proposto, quale attestato di benevolenza.

Il personale « Grivofer » è distaccato, e conserva i diritti di lavoro, le garanzie e assistenze del servizio normale, anche nel campo assicurativo.

La disciplina mantiene le norme e giurisdizioni del regolamento F. S. E' in

noi fervida la speranza che di essa si parli solo in senso positivo.

Il ferroviere « Grivofer » deve sentirsi cittadino nel senso più completo della parola.

Costituzione del « Grivofer ».

La veste giuridica del « Grivofer » non è ancora stata definita: forse sarà quella cooperativa. Ciascun Compartimento avrà il proprio « Grivofer », funzionando quello di Roma da organo di coordinamento e di rappresentanza.

Per ora, noi abbiamo costituito un Consiglio direttivo di 7 membri (non riteniamo sia bene aumentare questo numero).

Nei centri minori, ma di una certa importanza (esempio Viterbo), sono sorti Nuclei « Grivofer », dipendenti dall'organo compartimentale, in ordine ai quali pensiamo che un Consiglio direttivo di 3 membri possa bastare.

In ogni caso è da aver presente che gli organi direttivi devono essere costituiti colla rappresentanza dei vari servizi dell'esercizio.

Azione del « Grivofer ».

I compagni comprenderanno facilmente come sia occorso qualche mese per mettere in movimento la nostra macchina. Non tutto corre come si vorrebbe, in casi della specie, nei quali i quesiti di massima e la mancanza di mezzi congiurano a trattenere l'ansia del riuscire.

Tuttavia, oggi, la macchina è in movimento, e già si scorgono i primi risultati. Forse entro l'anno qualcuna delle ferrovie minori diramanti da Roma sarà messa in condizione di funzionare. Il perfezionamento verrà, e anche qui, per noi, vi sarà motivo di lavoro.

"GRIVOFER"

3

Vogliamo riferirvi il caso di Viterbo. In quel centro, per iniziativa della Sezione del Sindacato Ferrovieri Italiani, è sorto il Nucleo «Grivofer», al quale partecipano i Capi Riparto locali, il Capo Stazione Spadini, il Capo Deposito Natalini, l'Assistente ai lavori Di Rocco e tutti i ferrovieri. *E' stata sgombrata una galleria, sono stati sistemati i piani di stazione, riparate due grosse locomotive (una gr. 740 e una gr. 685), che hanno già fatti i loro viaggi di prova, riordinati numerosi carri, il tutto con mezzi di fortuna estremamente limitati.*

A Viterbo si sono recuperate centinaia di tonnellate di ferro, acciaio, lamiera, tubi, fili di ferro, di rame, ecc., e si sta lavorando, sotto la direzione degli Ingg. Bianchi e Pennisi, per salvare alcuni carri che dovrebbero, data la posizione nella quale si trovano, essere fatti precipitare nella valle sottostante.

Degli sviluppi che si avranno daremo comunicazione coi notiziari successivi.

Facciamo presente intanto che i Comuni interessati alla ripresa delle linee apprezzano vivamente l'azione dei ferrovieri. Essi hanno assunto a proprio carico piccoli lavori murari, e messo a disposizione dormitori, cucine, ecc.

Spese per lavori - «Grivofer».

Le spese per i lavori sono a carico dell'Amministrazione. Se il gruppo deve fare spese in forma diretta - cosa che si cerca di evitare - l'Amministrazione anticipa i fondi, o provvede al rimborso delle spese.

Ogni accordo circa i lavori da compiere, il personale da distaccare, le spese, ecc., intercorre, per quanto ci riguarda, fra il Capo del Servizio Lavori, il Capo Compartimento e il Capo Sezione Lavori

da una parte, e i dirigenti del Gruppo dall'altra. L'adesione e l'assistenza di questi funzionari si è rilevata degna del momento.

«Grivofer» di altri Compartimenti.

Quanto precede abbiamo tenuto a far conoscere quale guida all'azione dei compagni che si sono assunti di far sorgere i «Grivofer» negli altri Compartimenti.

Finora abbiamo notizia che è in corso la costituzione dei «Grivofer» di Napoli, Ancona e Firenze.

Ai compagni Ing. Attanasio e Rufino di Napoli, Tiberi di Ancona e Bucci di Firenze, vada il nostro vivo ringraziamento e l'augurio del più schietto successo.

Per i Compartimenti di Bari, Reggio Calabria, Palermo e Cagliari, nei quali i danni - fortunatamente - sono minori, restiamo in attesa di sapere se vi sia luogo al sorgere di propri «Grivofer», certi che, ove la necessità esista, sarà provveduto a cura delle locali Sezioni del Sindacato Ferrovieri Italiani.

♦♦♦

A tutti i compagni:

- mandateci notizie sulle vostre linee, stazioni, depositi, danni subiti, possibilità di riparazione a mezzo dei «Grivofer», raccolta, presso le sedi dell'Amministrazione, dei materiali, attrezzi, ecc., recuperati nelle stazioni o lungo le linee.

Ai compagni di Sulmona e linee diramanti:

- favorite entrare in contatto con noi, diteci le vostre possibilità, i vostri bisogni; prendete contatto anche col «Grivofer» di Ancona, presso quella Sezione del Sindacato Ferrovieri Italiani

"GRIVOFER"

Ai compagni della Zona romagnolo-emiliana liberata:

- come potete, più presto che potete, informateci: diteci cosa possiamo fare per voi e per le vostre linee. Coraggio!

Ai compagni delle Ferrovie concesse diramanti da Arezzo:

Il compagno Querczola ci comunica la vostra intenzione di fare sulle vostre linee quello che siamo decisi a fare sulle nostre. Bravi! i vostri compagni della Pescara - Penne lo hanno già fatto. Scriveteci.

Radio Roma: ogni venerdì, ore 19:

State in ascolto. Dei "15 minuti del lavoratore", organizzati dalla Confederazione Generale Italiana del Lavoro, una

parte è per il Sindacato Ferrovieri Italiani. Venerdì 24 novembre Spinelli ha fatto una prima comunicazione sulla ricostruzione ferroviaria. Altre seguiranno.

FERROVIERI D'ITALIA.

Il nostro appello è pressante. Si tratta di provare ancora una volta che i ferrovieri contano tra i migliori cittadini. Quando, or fa un anno, l'armata rossa travolgeva l'invasore sulle pianure dell'Ucraina, giungeva notizia che imponenti formazioni ferroviarie militari, deposta appena l'arma, si erano gettate corpo morto a ricostruire le ferrovie. Noi vogliamo seguire quel grande esempio: vogliamo esser degni degli Italiani che combattono e degli Alleati che ci assecondano: vogliamo congiungerci quanto più presto possibile ai fratelli che ci attendono. Chi di voi vorrà sottrarsi?

VIVA L'ITALIA!

• GRIVOFER • CENTRALE • ROMA

OSCAR SPINELLI	- PRESIDENTE
ING. MARIO DE AGAZIO	- VICE PRESIDENTE
UMBERTO COLELLA	- CONSIGLIERE
GUELFEO STARO	- " "
FRANCESCO FACCHINI	- " "
GIUSEPPE CLEMENZI	- " "
PIO FRANCIOSI	- " "

p. IL SINDACATO FERROVIERI ITALIANI:

IL SEGRETARIO GENERALE
DE CINDIO

