

(Maggio '95), i vari C.D. dopo le consultazioni elettorali che avranno luogo nei giorni 12, 13, 14 dicembre prossimi. Al momento, perciò, anche per garantire la normale amministrazione che deriva dalla approvazione del Bilancio di Previsione conto 1995, tutte le sezioni sono rette da un Reggente (che è il Presidente in carica), coadiuvato dai suoi ex-consiglieri e dai componenti del già decaduto Collegio Sindacale. Nella fattispecie bisogna dire che, pur tra innumerevoli difficoltà, il nostro Sodalizio si è ben consolidato nel tessuto sociale di Orte ed anche dei paesi limitrofi, guadagnandosi una buona stima per la professionalità e la originalità dei servizi offerti, intrattenendo inoltre dei proficui rapporti di collaborazione con pressochè tutti gli Enti e le Amministrazioni che operano sul territorio. Nel settore Cultura eccelle il «*CORO POLIFONICO HORTAE*» meritoriamente qualificato dalla recente partecipazione al Festival Barocco, svoltosi a Viterbo; di recente costituzione è il G.I.R.F., Gruppo Italiano Radioamatori Ferrovieri, che ha raggiunto il «top» con una perfetta organizzazione a livello Nazionale, del Raduno italiano della categoria; numerosi e di varia natura i corsi di apprendimento allestiti dal DLF Orte. Nel settore Sport sono stati ottenuti quest'anno risultati oltremodo lusinghieri, con un secondo posto di categoria del quartetto ciclistico partecipante alla Crono Nazionale di Salerno (Carlini A., Carlini M., Tavoloni, Piciucchi); con un quarto preziosissimo piazzamento del Gruppo Calcio al Trofeo della Rotaia di Chiusi; con una più che decorosa prestazione del Gruppo Bocciofilo al Trofeo Nazionale di Foligno. Inoltre sono state organizzate gare di pesca, raduni di ciclismo e MTB oltre a Tornei di Pallavolo (presso la recuperata Arena) e di tennis.

Vasto consenso ha riscosso il settore Turismo che ha reso più agevoli le ferie dei Soci, con l'organizzazione, tra l'altro, di alcune gradite gite sociali di un giorno. La Sala Conferenze è stata dotata di un maxischermo e, attraverso l'abbonamento a Tele+ 2, ha soddisfatto pienamente le esigenze dei Soci appassionati sportivi. La gestione della Mensa, che è stata dotata di impianto di alimentazione a gas metano, è sempre su uno standard confortevole, sia a livello di qualità che di quantità. Il Bar è stato migliorato, col concorso del gestore, sia per quanto concerne i servizi offerti che le strutture (vedi applicazione dell'aspiratore fumo nella sala gioco carte). I campi sportivi delle Bocce e del Tennis ottimamente conservati e curati dai Soci che li frequentano. Per ciò che riguarda il Tempo Libero, si è dato vita ad una serie di rassegne cinematografiche all'aperto presso l'Arena con recupero, tra l'altro, del chiosco ivi ubicato; d'estate è possibile prendere parte a serate danzanti e a manifestazioni similari; nel periodo Natalizio vengono effettuate numerose iniziative, volte prevalentemente a favore dei bambini, grazie anche all'apporto determinante dei «ragazzi» del gruppo Parrocchiale, così come a Carnevale.

Ultimamente, in diverse occasioni, sono stati ospitati dei lavori dei ragazzi delle Scuole Medie e delle Elementari, coi quali si è instaurato un ottimo rapporto di fiducia e di collaborazione. In ultimo, è stato recentemente informatizzato il servizio di segreteria con l'acquisto di un computer.

DOMANI

Come si diceva poc' anzi, prossimamente verranno ad essere costituiti i nuovi Consigli Direttivi. In virtù delle enormi responsabilità future e della notevole mole di lavoro che ancora dovrà essere svolta, ne consegue che la futura gestione dell'Associazione DLF dovrà essere caratterizzata dalla presenza di persone volenterose e qualitativamente all'altezza degli eventuali compiti a loro assegnati, «conditio sine qua non» per offrire sempre il meglio ai nostri Soci, che rappresentano in prima persona la vita stessa del Sodalizio. A nessuno di noi comuni mortali è dato conoscere il futuro, ma si avverte chiaramente la netta consapevolezza di migliorarsi sempre di più, fatto questo molto confortante che rappresenta inoltre un buon viatico per il futuro del DLF Orte.

Al momento di andare in stampa siamo in grado di fornire l'esito della consultazione avvenuta nei giorni 12-13-14 dicembre 1995.

AVENTI DIRITTO AL VOTO: N. 718 — VOTANTI: N. 503

1) Rallini Giorgio	310	*
2) Carlaccini Ferrero	165	*
3) Medici Carlo	153	*
4) Liberti Walter	146	*
5) Mandosi Alberto	134	*
6) Racanicchi Danilo	121	*
7) Barbacci Alberto	115	*
8) Sensini Mauro	95	
9) Ciambella Nello	67	
10) Angeluzzi Pasqualino	41	
11) Pirolli Lucio	34	
12) Bonifazi Maurizio	24	
13) Salvatori Maurizio	10	

(I candidati contrassegnati con asterisco sono risultati eletti).

TENNIS

ELENCO DEI SOCI E FREQUENTATORI DEL C.T. D.L.F. ORTE

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| 1) Balvetti Paolo | 24) Libriani Fabrizio |
| 2) Calidori Barbara | 25) Magnani Tristano |
| 3) Cappelletti Alviero | 26) Medici Filippo |
| 4) Cianchi Ettore | 27) Medici Francesco |
| 5) Ciocchetti Luca | 28) Parsi Alberto |
| 6) Chiodi Roberto | 29) Pantaleoni Antonio |
| 7) Corradi Giulio | 30) Pattumelli Luca |
| 8) Covarello Claudio | 31) Pellicelli Marcello |
| 9) Covarello Carlo | 32) Pascucci Claudio |
| 10) D'Andrea Massimo | 33) Petrarca Sergio |
| 11) De Angelis G.Franco | 34) Piciucchi Gianni |
| 12) Della Melina paolo | 35) Piciucchi Marcello |
| 13) Deci Valerio | 36) Poeta Mauro |
| 14) Del Sole Alessio | 37) Proietti Tonino |
| 15) D'Ubaldo Claudio | 38) Rallini Giorgio |
| 16) Dobboloni Luca | 39) Rallini Maurizio |
| 17) Fabrizi Maurizio | 40) Re Luigi |
| 18) Fani Martino | 41) Salepicchi Ettore |
| 19) Felici Adriano | 42) Sampietro Alessandro |
| 20) Feriozzi Massimo | 43) Serafini Eugenio |
| 21) Fraticelli Giuseppe | 44) Tiratterra Elisabetta |
| 22) Galletti Franco | 45) Vitantoni Sandro |
| 23) Gigliozzi Giacinta | 46) Zuccarino Paolo |

ELENCO ISCRITTI SEZ. CICLISMO D.L.F.

ANNI PRECEDENTI 1985/95

ANNO 1995

- | | | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1) Petrarca Gaetano | 1) Carlaccini Ferrero | 19) Clementi Massimo |
| 2) Pieri Daniele | (Resp.le Gruppo) | M.T.B. |
| 3) Quadraccia Maura | 2) Carlaccini Giuliano | 20) Chiodi Leonardo |
| 4) Tagliaferri Mario | 3) Badoglio Carlo | 21) Sugoni Antonio |
| 5) Sagretti Enio | 4) Carlini Maurizio | 22) Starna Marcello |
| 6) Beccaccioli Cesare | 5) Carlini Antonino | 23) Zeppa Fausto |
| 7) Casagrande Carlo | 6) Carlini Michele | 24) Piciucchi Massimo |
| 8) Casagrande Alberto | 7) Biancafarina Alvaro | 25) Bernardini Gabriele |
| 9) Pace Costantino | 8) Rallini Giorgio | 26) Pilli Fabrizio M.T.B. |
| 10) Beritognolo Alberto | 9) Pastura Fabio | 27) Ralli Nazareno |
| 11) Tofone Franco 1° | 10) Lisciarelli Giancarlo | 28) Verdatti Angelo |
| 12) Tofone Franco 2° | 11) Gioacchini Giovanni | 29) Caporaletti Osvaldo |
| 13) Castellani Alberto | 12) Tavoloni Agostino | 30) Di Fino Vito |
| 14) Tellini Claudio | 13) Angelucci Agostino | Giudice U.I.S.P. |
| 15) Orazi Giorgio | 14) Basili Edoardo | 31) Annesi Lamberto |
| 16) Tofone Marco | 15) Settefaccende Mauro | 32) Claudiani Manolo |
| 17) Cerri Ciommei Alberto | M.T.B. | 33) Fabrizi Daniele |
| 18) Scacciapiche Federico | 16) Deci Valerio M.T.B. | 34) Paris Paolo |
| 19) Ghergo Giuseppe | 17) Rinaldi Franco | 35) Colterari Alvaro |
| 20) Sagretti Pietro | M.T.B. | 36) Golini Stefano |
| 21) Barbierato Franco | 18) Lalli Massimo M.T.B. | 37) Poncia Francesco |



BOCCIE

ELENCO ISCRITTI CIRCOLO BOCCIOFILO DEL D.L.F. ORTE - ANNO 1995

- | | |
|------------------------------------|-------------------------|
| 1) Petrarca Evelino-Resp.le Gruppo | 14) Cinelli Carlo |
| 2) Staro Giuseppe | 15) Dell'orso Ovidio |
| 3) Poncia Giancarlo | 16) Proietti Marco; |
| 4) Poncia Domenico | 17) Api Silvano |
| 5) Petrarca Domenico | 18) Angelucci Luigi |
| 6) Baglioni Gino | 19) Angelucci Agostino |
| 7) Broglia Rinaldo | 20) Bianconi Alvaro |
| 8) Troncarelli Ugo | 21) Biribanti Rolando |
| 9) Troncarelli Silvio | 22) Calvani Giuseppe |
| 10) Poncia Alessandro | 23) Calvani Luigi |
| 11) Bobboni Elio | 24) Maccaglia Lamberto |
| 12) Teodoli Marino | 25) Piciucchi Ferruccio |
| 13) Langatta Angelo | 26) Poncia Mauro |



PESCA

ELENCO ISCRITTI PESCA SPORTIVA D.L.F. ANNO 1995

- 1) De Santis Giuliano
- 2) Sugoni Bruno
- 3) Filosa Sergio-Vincitore
Trofeo S. Antonio 1995
- 4) Poncia Alessandro
- 5) Paolantoni Francesco
- 6) Innocenzi Sergio
- 7) Rallini Giorgio
- 8) Sensini Mauro - Resp.le Gruppo,
2° class. Trofeo 1995
- 9) Fileni Mario
- 10) Pirollo Mauro
- 11) Calderari Michele
- 12) Marsico Angelo
- 13) Filosa Claudio
- 14) Carbini Paolo
- 15) Corsalini Andrea
- 16) Giorgi Paolo
- 17) Panti Roberto
- 18) Bellacanzone Giovanni
- 19) Cardarelli andrea
- 20) Rallini Claudio

RADIOAMATORI

ELENCO ISCRITTI G.I.R.F. D.L.F. (GRUPPO RADIOAMATORI FERROVIERI) ANNO 1995

- 1) Albertini Stefano
- 2) Berti Elio
- 3) Berti Marco
- 4) Bonifazi Lamberto-Resp.le Gruppo
- 5) Caliccia Dino
- 6) Gentili Angelo
- 7) Maitino Claudio
- 8) Mandosi Omar
- 9) Moschetti Luciano
- 10) Nicoletti Ottavio
- 11) Padalino Antonio
- 12) Paolantoni Francesco
- 13) Pastura Fabio
- 14) Proietti Alfredo
- 15) Proietti Corrado
- 16) Ralli Nazzareno
- 17) Rallini Claudio
- 18) Rallini Giorgio
- 19) Riccardi Luciano
- 20) Ricci Roberto
- 21) Suadoni Aldo
- 22) Tagliatti Rinaldo
- 23) Tofone Franco
- 24) Toro Mario
- 25) Zara Ugo
- 26) Basili Nazario
- 27) Castri Gianni

CALCIO

ELENCO ISCRITTI GRUPPO CALCIO D.L.F.

ANNO 1995

- 1) Piccioni Rosello
- 2) Tenti Mario
- 3) Orazi Walter
- 4) Deci Valerio
- 5) Cinelli Andrea
- 6) Rinaldi Franco
- 7) Beritognolo Maurizio
- 8) Boccialoni Bruno
- 9) Mandosi Alberto
- 10) Mariani Augusto
- 11) Calvani Luigi
- 12) Albin Gianluca
- 13) Galletti Franco
- 14) Rallini Giorgio
- 15) Orlandi Giovanni
- 16) Chiricozzi Franco
- 17) Ciomei Sandro
- 18) Felici Roberto
- 19) Piciucchi Gianni

ANNI PRECEDENTI

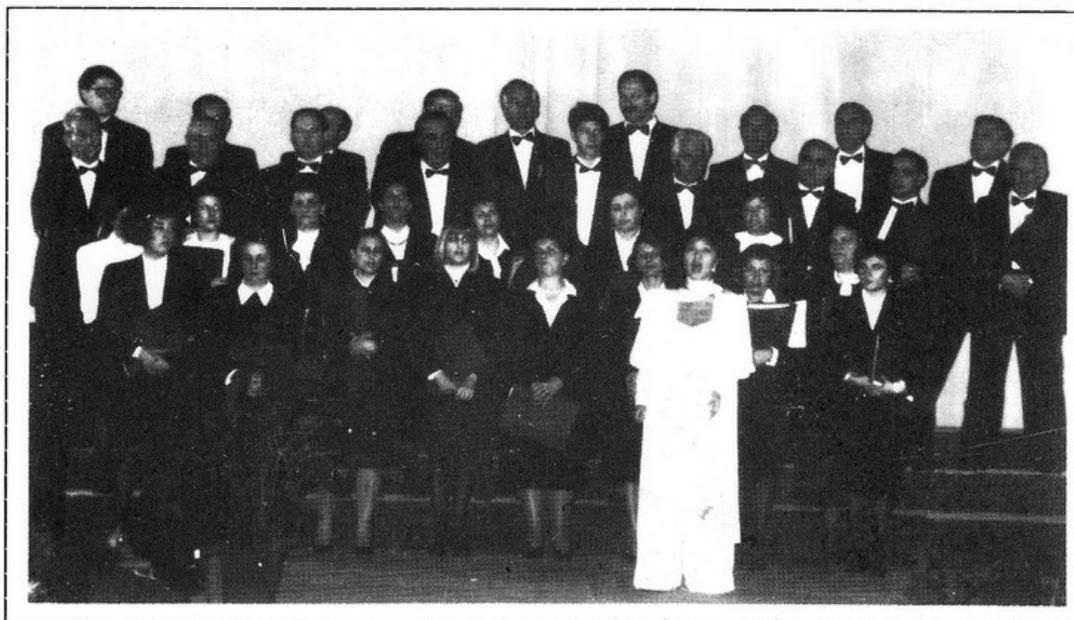
- 1) Moneta Mauro
- 2) Polo Moreno
- 3) Biancafarina Alvaro
- 4) Della Melina Claudio
- 5) Della Melina Bruno
- 6) Rinaldi Federico
- 7) Riccardi Bruno
- 8) Marcelli Claudio
- 9) Di Ventura Marco
- 10) Piciucchi Renzo
- 11) Giuliani Domenico
- 12) Sorbara Antonio Giovanni



CORO POLIFONICO

ELENCO COMPONENTI IL «CORO POLIFONICO HORTAE» DELL'ASSOCIAZIONE D.L.F. ORTE

- | | |
|-------------------------|--------------------------------------|
| 1) Bonella Piero | 16) Salomoni Amalia |
| 2) Brizzi Ferrero | 17) Maggi Alberto |
| 3) Broglia Rinaldo | 18) Marcoccio Vladimiro |
| 4) Curti Apollonia | 19) Poncia Arnaldo |
| 5) Calcagnini Umberto | 20) Poncia Domenico |
| 6) Filosa Claudio | 21) Rosetti Luigi |
| 7) Galeotti Giovanna | 22) Trippetti Antonio-Resp.le Gruppo |
| 8) Ciocchetti Anna | 23) Piciucchi Ferrero |
| 9) Busich Anna Rita | 24) Pinzaglia Franco |
| 10) Ottaviani Gabriella | 25) Poncia David |
| 11) Ottaviani Roberta | 26) Rallini Maurizio |
| 12) Ottaviani Rolando | 27) Tomasiello Lucia |
| 13) Paris Carla | 28) Vincenzetti Mirella |
| 14) Pecci Rita | 29) Vincenzetti Rosanna |
| 15) Remoli Livia | 30) Valenti Maria Rita |



NOTE

- 1 - SERIE CLETTER E CACCHIARELLI, Le Scienze e le Arti sotto il Pontificato di Pio IX. Roma 1865.
- 2 - Archivio di Stato di Viterbo, Delegazione Apostolica 1° Serie, busta 96, f 615.
- 3 - ivi, f 676.
- 4 - Tipografia dei Testi Sacri, Roma 1846.
- 5 - Giornale delle Strade Ferrate, p. 6.
- 6 - A.C.O., carte sciolte secolo XIX
- 7 - Tipografia Tiberina, Roma 1858.
- 8 - A.C.O., carte sciolte secolo XIX.
- 9 - ivi come sopra.
- 10 - ivi come sopra.
- 11 - ivi come sopra.
- 12 - Archivio di Stato di Roma, Commissariato Generale per le Ferrovie pontificie - busta 19, cart. 238, f 17.
- 13 - ivi f 15.
- 14 - ivi f 9.
- 15 - ivi f 14.
- 16 - ivi f 13.
- 17 - A.S.V. Delegazione Apostolica 1 Serie, busta 96.
- 18 - A.S.R. Commissariato Generale per le Ferrovie pontificie - busta 20, cart. 258.
- 19 - SERIE CLETTER E CACCHIARELLI, Cit.
- 20 - A.S.R. Comm. Gen. Ferr. Pont. busta 20, cart. 258.
- 21 - ivi.
- 22 - ivi.
- 23 - ivi.
- 24 - ivi cart. 255.

«Nella previsione che quivi possa venire a congiungersi la linea Senese proponesi dalla Società una Stazione di prima classe da effettuarsi peraltro quando avesse effettivamente luogo la indicata congiunzione in quel punto, e per ora si intende limitarla a rispondere alle esigenze di quelle che diconsi di terza classe. Nel tipo esibito sono distinte con linee punteggiate le dimensioni ed il perimetro più ristretto di quella che ora vuol farsi. Sembra poi precoce riferir sulla ideata stazione di prima classe da farsi se e dopo che avrà ivi avuto luogo la congiunzione della ferrovia Senese dipendendo dalle circostanze che accompagneranno tale congiunzione determinare quali dimensioni e requisiti debba essa avere».

- 25 - A.S.R. Comm. Gen. Ferr; Pont. busta 20, cart. 255.
- 26 - ivi f, 30.
- 27 - ivi f, 42.
- 28 - ivi f, 22.
- 29 - ivi f, 20.
- 30 - ivi f, 44.
- 31 - ivi busta 53, cart. 545, f, 1.
- 32 - ivi f, 14.
- 33 - ivi f, 22.
- 34 - ivi f, 24.
- 35 - ivi f, 8.
- 36 - ivi f, 74.
- 37 - ivi busta 57, cart. 548.
- 38 - ivi.
- 39 - ivi.
- 40 - A.S.V. Direzione Provinciale di Polizia di Viterbo - busta 197 f 1515.
- 41 - ivi busta 221, f 1032.
- 42 - ivi busta 221, f 1033.
- 43 - ivi busta 212, f 710.
- 44 - ivi f non numerato.
- 45 - ivi f non numerato.
- 46 - ivi f 815.
- 47 - ivi.
- 48 - ivi busta 222, f 813.
- 49 - ivi busta 212 f 992.
- 50 - ivi busta 225, f +.
- 51 - ivi f 15.
- 52 - ivi busta 235, f 594.
- 53 - A.C.O. carte sciolte secolo XIX
- 54 - ivi. Un'altra nota, conservata nell'archivio, elencava i seguenti nominativi: Mercuri Antonio, Vettori Gian Battista, Mercuri Salvatore, Corsi Dott. Luigi, Novelli Telesforo, De Angelis Giocondo, Alberti Luigi, Alberti Vincenzo, Mecocci Michele di Bassanello, Romani Tobia di Bassanello, Tabacchi Francesco di Bassanello.
- Giovanni e Lomeno Rappaini, Alessandro Brugiotti e Cesare Sacchetti si arruolarono nei Cacciatori del Tevere del Col. Luigi Masi. Lomeno Rappaini venne ferito a morte a Digione (Francia) combattendo con Garibaldi, nel gennaio del 1871.

- 55 - Ivi Corrispondenza e documenti d'Amministrazione, busta 201-1853-1870.
- 56 - A.S.V. Direzione provinciale di Polizia di Viterbo - busta 240, f.
- 57 - A.C.O., carte sciolte secolo XIX
- 58 - Corriere Italiano - 18 agosto 1873, Firenze.
- 59 - Gazzetta d'Italia - 18 agosto 1873, Firenze.
- 60 - A.C.O. Corrispondenza e documenti d'amministrazione, busta 202 1871.
- 61 - ivi busta 203, anno 1871.
- 62 - ivi come sopra.
- 63 - ivi busta 214, anno 1874.
- 64 - Deliberazioni di Giunta, A.C.O.
- 65 - ALBERTO MARIO, Garibaldi a Viterbo (6-7-8 maggio 1876), dal vol. i «MILLE», Lavagnino, Roma 1880.
- 66 - A.C.O. Delibere di Giunta.
- 67 - ivi carte sciolte, 1874-1877.
- 68 - Il Rinnovamento, Viterbo, 16 agosto 1886.
- 69 - A.C.O. Corrispondenza e documenti d'amministrazione, busta 269, anno 1892.
Vale per esempio la famiglia Martini. Martino, venuto negli anni '860, proveniente dalle Serre di Rapolano (SI) in occasione dei lavori ferroviari, poneva le basi in Orte per un'attività nel settore estrattivo del travertino. Proseguivano lo stesso lavoro il figlio Pietro e soprattutto Edoardo, seguiti poi dai figli Mario e Lanfranco. Al presente i figli di Lanfranco proseguono, dopo 130 anni l'attività del loro avo.
- 70 - ivi Delibera di Giunta, anno 1909.
Il 6 luglio 1902 in occasione delle Elezioni Comunali, una sommossa popolare interruppe le operazioni di scrutinio. Le sale del Municipio furono messe a soqquadro e l'urna gettata dalla finestra. Molti furono i feriti e gli arrestati.
- 71 - ivi progetto di Tranvia Orte Stazione-Orte, anno 1912 e 1939, busta non classificata
- 72 - ivi come sopra.
- 73 - ivi come sopra.
- 74 - Emilio Albertini, Brevi cenni sulla Nuova Ferrovia da costruirsi Civitavecchia-Orte, Stab. Frat. Pozzo - Torino 1895.
- 75 - Progetto di una Ferrovia Viterbese fra Orte e Civitavecchia, Tip. A.Strambi, Civitavecchia 1872.
- 76 - A.C.O. Corrispondenza e documenti d'Amministrazione, busta 214, 1874.
- 77 - ivi carte sciolte, 1927-1943.
- 78 - ivi carte sciolte, 1927-1943.
- 79 - ivi Manifestazioni patriottiche busta 422-1921.

- 80 - G.A. chiurgo, Storia della Rivoluzione Fascista, 1919 - 1922, Vallecchi, Firenze, Vol V° pag 95.
- 81 - A.C.O. Manifestazioni d'epoca, busta non classificata.
- 82 - In una lapide posta a ricordo dell'avvenimento nella sala consigliare del palazzo comunale elencava i nomi: Giovanni Augusto Gigliozzi, Gabriele Sconocchia, Giovanni Sconocchia, Usilide Cecchini, Giuseppe Moretti, Cesare Mottino, Mario Centini, Muzio Sacchetti, Romeo Alessandri, Vittorio Ciampa, Giovanni Battista Cristini, Gualtiero Moretti, Manno Manni, Tancredi Calattini, Cesare Targetti, Nullo Federici. La lapide fu tolta il 25 luglio 1943.
- 83 - G.A. CHIURGO, opera già citata, vol. V° pag. 145.
- 84 - ibidem, pag. 178.
- 85 - A.C.O. HITLER a Roma, cartella non classificata 1938.
- 86 - ivi come sopra.
- 87 - ivi come sopra.
- 87a - I tedeschi lasciando la Città liberarono otto cittadini rastrellati dai vari ricoveri, li tenevano come ostaggi per prevenire atti di ostilità da parte della popolazione. Essi erano: il Dottor Emanuele De Angelis, il Notaio Avv. Giovanni Sconocchia, il segretario comunale rag. Mario Giocoli, Giulio Nasetti, Spartaco Gioacchini, Giuseppe Primavera, Edoardo Barbacci e Augusto Riccardi.
- 88 - EDOARDO MORI, In treno da Roma a Firenze, Ed Calosci, Cortona 1986 pag. 119.
- 89 - ibidem pag. 102.
- 90 - ibidem pag. 204.
- 91 - ibidem pag. 191.
- 92 - A.C.O. Corrispondenza e documenti d'amministrazione, busta 431, 1925-1927. Il Commendatore Augusto Gigliozzi fu eletto Sindaco di Orte nel 1924 e rimase in carica sino al 1927. Dopo un breve periodo che ricoprì la carica di Commissario Prefettizio, il 13 luglio 1928 fu eletto Podestà.
- 93 - ivi.
- 94 - ivi Delibere di Giunta, anno 1874.
- 95 - ivi, Corrispondenza e documenti d'amministrazione, busta 431, 1925-1927.
- 96 - ivi, MUNICIPIO DI ORTE, Relazione delle opere svolte dal maggio 1923 al 5 novembre 1927 dall'Amministrazione Comunale Fascista di Orte, Tip. F. Moretti, Orte 1927.
- 97 - A.S.V. Genio Civile, busta.
- 98 - A.C.O. Sanità, busta 249, 1884.
- 99 - ivi, La Commissione Sanitaria aveva avuto segnalazione che «nei locali adibiti ad abitazione siti nel fabbricato viaggiatori di questa stazione ferroviaria,

vivono in condizione ristrette e senza adeguati cessi e lavatoi un numero alto di persone, soprattutto bambini».

- 100- ivi Corrispondenza e documenti d'amministrazione, busta 326.
- 101- DIARIO DELLE FERROVIE D'ITALIA 1839-2000 dalla Napoli-Portici all'ETR 500, ed FS 1995, p. 23.
- 102- C. LACCHÈ, Ferrovie Italiane, ed Agnesotti, Roma p. 50.
- 103- Il ferroviere Alfonso Langatta, eletto consigliere nel 1946 era stato membro del Comitato di Liberazione Nazionale.
Pietro Del Sole fu eletto Sindaco di Orte nel 1966 e ricoprì tale carica fino al giorno della sua morte avvenuta il 13 gennaio 1971.
- 104- Dopo la segreteria di Calcagnini, eletto Segretario Nazionale, seguono nel tempo: Vincenzo Liberti, Gino Masacci, Claudio Claudiani e Angelo Clementi. In Orte, dai due maggiori sindacati, l'unità sindacale è stata da sempre auspicata. Un I° maggio dei primi anni '60 è ricordato per una grande manifestazione unitaria che culminò con un affollatissimo comizio in Piazza della Libertà. Gli oratori erano Pietro Del Sole e Umberto Calcagnini.
Il Del Sole dopo poche parole, preso da una grande commozione, dovette interrompere il suo intervento. Questa manifestazione «Unitaria», in piena guerra fredda, ebbe una risonanza nazionale. In un articolo di fondo del giornale «Il Tempo», fu criticata aspramente, mentre Radio Praga lo considerò un passo positivo. Naturalmente il Calcagnini dovette vedersela con gli organi nazionali della CISL che non condivisero il suo operato.

ABBREVIAZIONI

- A.S.R. Archivio di Stato di Roma.
A.S.V. Archivio di Stato di Viterbo.
A.C.O Archivio Comunale di Orte.

INDICE

- <i>Prefazione</i>	pag. 9
- Nasce la locomotiva e il treno	pag. 11
- Primi studi dell'amministrazione pontificia	pag. 15
- Il ponte sul Tevere	pag. 29
- L'impantanamento	pag. 35
- Orte stazione di prima classe	pag. 37
- L'apertura	pag. 43
- L'inaugurazione	pag. 53
- Stazione di frontiera (1866-1870)	pag. 57
- Il disastro ferroviario di Orte	pag. 69
- La Orvieto - Orte	pag. 72
- Garibaldi ad Orte	pag. 75
- La linea Viterbo - Attigliano	pag. 79
- Raddoppio della linea Firenze - Roma	pag. 80
- Il nuovo ponte della Orte - Falconara	pag. 81
- Progetto di spostamento della stazione verso Gallese	pag. 82
- Progetto di tranvia Orte Stazione - Orte Città	pag. 84
- La linea Orte - Civitavecchia	pag. 86
- La Grande Guerra (1915-1918).....	pag. 91
- Passaggio del Milite Ignoto	pag. 92
- Marcia su Roma	pag. 94
- La visita di Hitler a Roma	pag. 97
- La Seconda Guerra Mondiale	pag. 104
- La Direttissima	pag. 109
- Il fabbricato viaggiatori	pag. 112
- Il piazzale esterno della stazione	pag. 115
- La Borgata	pag. 124
- Gli abitanti, i ferrovieri	pag. 128
- Il Dopolavoro Ferroviario di Orte	pag. 142
- Ieri	pag. 142
- Oggi	pag. 143
- Domani	pag. 145
- Note	pag. 153
- Indice	pag. 159

**QUEST'OPERA È STATA REALIZZATA GRAZIE ANCHE
AL CONTRIBUTO DI:**

- Amministrazione Provinciale Viterbo
- Amministrazione Comunale Orte
- I.N.A.F. Assicurazioni Roma
- Società Mutuo Soccorso «Cesare Pozzo» - Roma
- Comitato Onoranze ai Caduti 1943 Orte
- Tuttauto - Orte Scalo - Tel. 0761/401280
- Coop Tevere Orte - Tel. 0761/402752
- Vitantoni S.r.L. - Impianti elettrici - Orte Scalo - Tel. 0761/400539
- A.R.E.L. - Associazione Regionale Estrattori Lazio - Orte Scalo
- Mamotech S.n.c. Formazione Informatica - Amelia - Tel. 0744/983583
- S.P.I.-C.G.I.L. Orte
- Del Sole Giuseppe - Calzature - Orte - Tel. 0761/403204
- A.C.I. Delegazione Orte Scalo
- Cianchi Attilio - Merceria - Orte Scalo - Tel. 0761/400012
- Ciocchetti Antonio - Motocicli - Orte - Tel. 0761/494075
- F.I.L.T.-C.G.I.L.
- F.I.T.-C.I.S.L.
- Banda Musicale «Città di Orte»
- Scuola di Musica Comunale - Orte - Tel. 0761/402893
- Carbonio Gomme S.r.l. - Orte - Tel. 0761/402624
- Gennarelli Aldo - Autoriparazioni - Orte - Tel. 0761/402738
- Tofone Renza - Cartoleria - Orte Scalo - Tel. 0761/401236
- Casalanguida Laura - Parrucchiera - Orte Scalo - Tel. 0761/401100
- Labrecciosa Arredamenti - Orte - Tel. 0761/402635
- Pesci Agostino - Bottega del Pesce - Orte Scalo
- Bernardini Luca - L'angolo del pane - Orte Scalo
- Pasta fresca - La Spiga - Orte Scalo - Tel. 0761/400194
- Paola e Fabrizio - Lavanderia - Orte Scalo - Tel. 0761/401186
- Sini Maria Vittoria - Macelleria - Orte Scalo
- Palazzi Rolando - Cartoleria - Orte Scalo - Tel. 0761/401076
- Castellani Foto e Video - Orte Scalo - Tel. 0761/401348
- Tondi Michela - Cartoleria - Orte Scalo - Tel. 0761/401053
- Martini Lanfranco Edilsanbernardino - Orte - Tel. 0761/402690
- Sciascia Marco - Orafo - Orte - Tel. 0761/403021
- Scalabrini Luana - Bevande - Orte - Tel. 0761/493142
- Cappelletti Italo - Alimentari - Orte Scalo



La Società Nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo

Compito istituzionale di una Società di Mutuo Soccorso è l'*assistenza* esercitata per mezzo della *solidarietà*. I soci versano una quota e ricevono un sussidio, ed eventualmente un servizio in particolari casi specificati nello Statuto o nel Regolamento sociale. Il principio a cui si ispira una società di mutuo soccorso è quello della *ripartizione del danno* e cioè la copertura del danno di un socio attraverso parte del totale delle quote versate dall'intera base sociale.

La Società di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo è aperta a tutti i lavoratori ed interviene con sussidi economici e servizi sanitari integrativi alle prestazioni pubbliche in difesa della salute dei soci e dei cittadini.

Fu fondata il 1° maggio 1877 da un gruppo di macchinisti e fuochisti delle Ferrovie Alta Italia.

Nel 1885 Cesare Pozzo, uno dei più autorevoli dirigenti della Società, unificò le diverse mutue di macchinisti e fuochisti italiani in un'unica Società nazionale di macchinisti e fuochisti.

Nel 1977 fu data a tutti i ferrovieri la possibilità di associarsi; nel 1980 la Società fu aperta a tutti i lavoratori dei trasporti e successivamente ai loro familiari; nel 1992 è stata aperta a tutti i lavoratori dipendenti. Dal 1° gennaio 1995 è aperta a tutti i cittadini italiani ai loro familiari. Oggi i soci sono oltre 90 mila; compresi i nuclei familiari, si è giunti a circa 280 mila assistiti. La Società non ha fini di lucro, si ispira alla solidarietà, opera grazie al lavoro volontario di migliaia di mutualisti.



Istituto Nazionale Assistenza Ferrovieri
Via G. A. Badoero, 51 - 00154 ROMA

Giulio Nasetti

Orte: Stazione di Prima Classe

*150 Anni di vicende ferroviarie
(1846 - 1996)*

Orte - Stazione Ferroviaria



DOPOLAVORO FERROVIARIO ORTE

- 1996 -

Giulio Nasetti

Orte:
Stazione di Prima Classe

*150 anni di vicende ferroviarie
(1846 - 1996)*

Dopolavoro Ferroviario - Orte

ORTE 1996

GIULIO NASETTI

Funzionario delle Ferrovie dello Stato a riposo, si interessa da lungo tempo di vicende e tradizioni locali, con particolare riferimento alla storia moderna e contemporanea.

Nel 1981 ha pubblicato il volume «Frammenti di vita ortana dell'Ottocento», una raccolta cronologica di notizie d'archivio, inedite, scelte per ricostruire e approfondire la storia partendo dalla quotidianità pubblica e privata.

Foto tratte dalla Collezione privata dell'autore.

A mia madre

Il tempo cambia le cose, e noi con esse. La vita di ogni uomo è una serie continua di interrelazioni con l'ambiente che lo circonda, con gli altri uomini, con se stesso. La nascita e lo sviluppo della ferrovia ad Orte rappresenta un momento fondamentale per la vita futura del cittadino ortano (ma anche di quello dei paesi limitrofi), quasi un «trauma» che condiziona a fondo la sua vita, quella della sua famiglia, quella della società in cui vive quotidianamente.

Ed in quest'ottica si può ben comprendere come «Orte, stazione di prima classe» non riguardi solo ed esclusivamente la nostra cittadina ma, secondo l'equazione Torino: Fiat = Orte: Ferrovia, esso travalichi le sponde del Tevere. Per questa ragione l'Associazione Dopolavoro Ferroviario, coadiuvata dalla scrupolosa e certosina attività di ricerca del collega pensionato Giulio Nasetti, si propone di offrire un documento forse unico sullo spaccato di vita nelle nostre terre, in un arco di tempo che va dal 1846 ai giorni nostri, così legato a doppio filo, come un sistema «binario», alla nascita ed all'evolversi del trasporto su rotaia.

Collateralmente allo sviluppo della ferrovia, anche se un pò più tardi, nasce e progredisce il Dopolavoro Ferroviario che organizza a tutt'oggi il tempo libero del ferroviere e dei Soci esterni, dimostrando di essere una organizzazione subito viva ed inserita quanto mai nel tessuto sociale di Orte. Nella speranza che l'opera possa risultare gradita ed apprezzata da chi abbia la bontà di dedicarle qualche attimo del proprio tempo, ringraziando altresì quanti hanno collaborato con la propria testimonianza alla ricerca di notizie.

*Il Presidente D.L.F. Orte
Giorgio Rallini*

Per decidere insieme dove vogliamo andare è bene capire chi siamo e da dove veniamo. Per tale motivo ho apprezzato moltissimo questa ricerca sulla stazione di Orte e ringrazio l'autore e tutti coloro che hanno collaborato. La storia della nostra città è anche la storia della nostra stazione con il lavoro, lo sviluppo, il commercio e con le pagine tristi dei bombardamenti durante l'ultima guerra. La categoria dei ferrovieri è stata sempre in prima linea per la affermazione e la difesa della democrazia e le grandi lotte per i diritti fondamentali hanno ricevuto un convinto sostegno dai nostri ferrovieri. In questi ultimi 20 anni, due nuovi elementi hanno modificato i rapporti fra società e stazione. La realizzazione della linea «Direttissima» ha fatto sì che il grosso flusso di traffico della direttrice nord-sud, veloce e di massa, non interessasse più la nostra stazione. La trasformazione delle ferrovie in S.p.A., il diverso processo produttivo e il taglio occupazionale ormai vicino al 50%, hanno poi determinato la repentina caduta del processo di espansione e si intravedono i segnali di una crisi che, progressivamente, si svilupperà nel prossimo ventennio.

Oggi i posti di lavoro persi sono sostituiti dal punto di vista economico dalle pensioni anticipate, ma in prospettiva non sarà così. Questa è l'analisi di partenza. la cittadina deve reagire, non insaturando un conflitto con le FS S.p.A., invocando una improbabile e non meglio definita inversione di tendenza, ma attrezzandosi a coniugare il proprio modello di sviluppo con la stazione di Orte del futuro. Non mi dilungo sull'importanza strategica del Centro Merci perchè quando sarà realizzato sarà comunque troppo tardi! È ovvio che tale moderno progetto complementare risponde ad un nuovo concetto razionale del trasporto delle merci.

L'importanza strategica del nostro scalo deriva dalla sua posizione nella direttrice Roma-Firenze: quella di Orte è la prima grande stazione dopo Roma ed è quindi l'ultima grande stazione prima di Roma. la banalità precedente nasconde in realtà due potenzialità: Orte può essere considerata la grande porta a nord di Roma. Parte dei grandi flussi turistici di massa su Roma città d'arte, capitale del cattolicesimo, città di convegni, possono sostare nel nostro territorio verde, tranquillo, a misura d'uomo ed utilizzare la ferrovia come Metropolitana di superficie garantendo questa in 35 minuti l'arrivo al centro di Roma.

Ecco quindi la necessità di prevedere nel nuovo P.R.G. alberghi di qualità, agriturismo, attività ricettive e del tempo libero.

In senso opposto dobbiamo avere la capacità di attrarre il turismo dei fuori porta che, per trascorrere il loro fine settimana, arrivano in provincia di Perugia, Siena, Arezzo, Rieti. I nostri tesori vanno scoperti e valorizzati. Penso ad un nuovo impegno per il recupero delle aree archeologiche, anche e soprattutto con la collaborazione delle varie associazioni ortane che operano nell'ambito e con la stessa Sovrintendenza; penso ad una «normale amministrazione» che, da parte nostra riesca a garantire servizi di civiltà, come la pulizia del paese e la cura delle zone verdi, ad alto livello; penso alla valorizzazione della cultura gastronomica delle nostre taverne, assolutamente non inferiori per qualità e ambiente alle taverne dei borghi umbri. Lo sviluppo di questi filoni dipende da noi e solo da noi. Se per 130 anni la stazione di Orte ha determinato il nostro sviluppo, oggi sta a noi ricambiare con gratitudine e con il sorriso di una cittadina laboriosa, democratica, solidale ed ospitale, proprio come i nostri antenati ferrovieri.

Solo una cittadina di prima classe sarà custode gelosa e garante di una stazione di prima classe.

Roberto Rossi
Sindaco della Città di Orte
Capo Stazione Titolare della Stazione di Orte

Arroccata sul suo nido tufaceo, la vecchia città guarda dall'alto la Valle del Tevere dominata dalla strada ferrata. I binari si confondono con l'ambiente e sono tutt'uno con il paesaggio. Non potrebbe essere altrimenti: da oltre cent'anni stanno lì, muta presenza del lavoro e dell'orgoglio di tanti uomini, che ai quei binari hanno affidato la loro vita, le loro lotte, il loro progresso. Dire Orte è dire ferrovia. E allora dobbiamo essere grati a Giulio Nasetti per questa sua fatica. Perchè il suo racconto, tra cronaca e storia, ci consegna la sostanza profonda del rapporto ultracentenario tra una cittadina che affonda le sue radici nella notte dei tempi e la strada ferrata.

Orte e la ferrovia: un binomio inscindibile, perchè questa è una terra di frontiera, naturalmente e culturalmente disposta a fungere da cerniera tra regioni, tra mari, tra il Nord e il Sud della penisola. E la ferrovia, per generazioni e generazioni, ha rappresentato e continua a rappresentare il mito, simbolico e materiale insieme, del lavoro e dello sviluppo sociale ed economico. Orte e la ferrovia: nel racconto di Nasetti si intrecciano memoria e futuro. Facciamo nostro questo invito a non perdere la nostra identità e a rinnovarla per raggiungere nuovi traguardi.

Gianfranco Riccardi
Consigliere Provinciale

PREFAZIONE

Il quattro gennaio 1866 per la prima volta un treno attraversava la stazione ferroviaria di Orte. Sono passati ben centotrenta anni ed era doveroso ricordare questo avvenimento, che tanta parte ebbe nella storia della nostra Città e dei suoi abitanti. Per questo motivo, in occasione della ricorrenza, ho ritenuto opportuno dare alle stampe questo lavoro valendomi soprattutto di documenti ufficiali e inediti che ho raccolto nel corso degli anni. Essi, più di ogni commento, narrano la storia della ferrovia ad Orte.

Sono pagine di vita vissuta: ci raccontano di avvenimenti a cui, probabilmente, avranno assistito i nostri nonni, i nostri padri e magari anche molti di noi. Storie di emozioni, illusioni e drammi, legate indissolubilmente allo sviluppo della ferrovia, Orte ha riaffermato la sua millenaria importanza strategica, viaria e fluviale, riacquistando quel ruolo che geograficamente e storicamente ne ha fatto un nodo nevralgico di congiunzione dei mari Tirreno e Adriatico e di tutta l'Italia Centrale. Attraverso i documenti, ripercorreremo in queste pagine la storia di molti decenni: gli anni dal 1860 al 1870, quando la nostra Città era una stazione di confine e rappresentava una porta aperta alle invasioni, passaggio obbligato di patrioti e fuoriusciti; meta di audaci scorribande garibaldine che anticiparono quell'undici settembre 1870, quando Orte ebbe l'onore di essere la prima città dello Stato Pontificio ad essere «liberata» e divenire italiana. Vedremo di anno in anno lo studio di fattività, i progetti, gli espropri e i lavori riguardanti il secondo e terzo tratto di ferrovia che da Collerosecca giungeva sino al confine con Narni, passando per Orte. Rivivremo i problemi politici affrontati per la costruzione del ponte sul Tevere; il collegamento Orvieto-Orte e il nascere della nuova ferrovia Viterbo-Attigliano-Orte; la tormentata nascita della Orte-Civitavecchia e la Direttissima. Una serie di decenni, di sviluppo spezzata tragicamente dal doloroso periodo bellico 1940-45 con la successiva ricostruzione.

Insomma cercheremo di cogliere tutti quegli elementi sociali e culturali che furono, direttamente o indirettamente, influenzati dalla nascita della ferrovia.

Tanto per citarne uno, ricorderemo i «forestieri» che per la prima volta si trasferirono in massa nel nostro territorio, collaborando alla creazione, dal nulla, di una borgata che divenne ben presto una vera e propria cittadina e dando vita a quella figura del ferroviere che tanto significò per la comunità ortana. Questa raccolta di dati e documenti non ha la pretesa di essere completa, mi auguro perciò che altri, dopo di me, possano arricchirla ulteriormente. Per me, affrontare questa fatica è stato un atto «dovuto» almeno per quattro motivi: sono Ortano; pronipote di uno di quei pochi Ortani dipendenti delle Ferrovie Pontificie; ferroviere io stesso. Ma soprattutto perchè ho un obbligo morale verso la memoria di mia madre, Rosina, per decenni ostetrica condotta della «sua stazione».

Ringrazio mio figlio Sergio, la Dottoressa Roberta Castri e il Signor Abbondio Zuppante per la fattiva e determinante collaborazione che ha reso possibile la stesura di questa mia modesta opera.

Giulio Nasetti

NASCE LA LOCOMOTIVA E IL TRENO

Si può affermare che il treno, e per esso vogliamo intendere la locomotiva, è stato il primo grande trionfo della tecnica, il primo tentativo dell'uomo di accorciare le distanze sulla terra tramite una macchina. È quasi superfluo parlare dei vantaggi creati dal sistema ferroviario e di quali problemi esso abbia risolto in ogni parte del mondo. Dando un ampio sguardo alla storia delle ferrovie e del loro sviluppo, possiamo però affermare che il treno può essere considerato uno strumento di progresso. Come ogni altra creazione dell'uomo, esso ha subito continue evoluzioni mano a mano che la tecnologia avanzava; si è passati così dalle prime locomotive a vapore a quelle elettriche, a quelle diesel, fino a macchine in grado di procedere a una velocità di oltre 200 chilometri orari.

Nonostante il treno abbia trovato dei formidabili «concorrenti» nei mezzi di trasporto stradali e aerei (questi ultimi in particolare lo hanno superato per il trasporto di persone e cose su lunghe distanze), è pur vero che, progredendo ulteriormente e raggiungendo sempre maggiori velocità, ha ancora davanti a sé una lunga vita. Da un altro punto di vista il treno è senz'altro una macchina affascinante, davanti alla quale molti rimangono ancora ammirati, forse attratti da un simbolo di potenza e allo stesso tempo di intelligenza «creativa» dell'uomo. A distanza di quasi duecento anni dall'apparizione delle prime sbuffanti locomotive, il treno non ha ancora cessato di impressionare l'uomo. Le locomotive nacquero verso il principio del secolo scorso e dominarono incontrastate il campo dei grandi trasporti fino al termine della Prima Guerra Mondiale, quando si sviluppò l'automobilismo. Lo sviluppo delle nostre ferrovie avvenne per molti anni in modo disorganico e frazionato, perché gli stati nei quali era divisa l'Italia non avevano interesse a creare un elemento di riunificazione della penisola.

Una delle prime importanti linee ferroviarie fu quella che avrebbe dovuto condurre da Firenze a Roma lungo la direttrice per eccellenza alla quale il Governo Pontificio, più di ogni altro, doveva sentirsi interessato. Senza l'accordo tra

il Governo Pontificio e quello Toscano probabilmente questo tratto di ferrovia non sarebbe mai nato. Contrariamente alle opinioni generali che richiedevano un collegamento diretto da Firenze a Roma, gli Stati della Chiesa faranno della dorsale Ceprano, Roma, Orte, Foligno, Ancona, Ferrara un punto fermo della loro politica ferroviaria tanto da chiamarla la via «Pio Centrale». Tale programma, con il linguaggio colorito dell'epoca, è chiaramente esposto in un articolo pubblicato nel 1865 dalla Serie di Stampe Cletter e Cacchiarelli: «*Le Scienze e le Arti sotto il Pontificio di Pio IX*».

«Le strade ferrate sono quella meravigliosa invenzione, per la quale andrà celebrato perennemente il secolo XIX. Per esse giunse l'uomo a ravvicinare le più sterminate distanze, correndo velocissimamente attraverso le viscere dei monti, e sopra il letto di grandi fiumi; col servirsi a suo talento dell'indomita ed irresistibile forza del vapore. Questa forza motrice, che ogni altra conosciuta avanza di gran lunga, imprigionata e costretta ad agire in modo determinato, tien luogo all'uomo di 1000 cavalli, ed applicata a locomotiva di strada di ferro produce una velocità di 43 miglia l'ora. Ciascuno conosce gl'immensi vantaggi, che questa meravigliosa applicazione della forza del vapore ha arrecato ai viaggi, allo scambio dei prodotti d'un paese coll'altro; e lo sviluppo, che ne ha sortito l'industria ed il commercio delle nazioni. Le strade che in luogo di pietre avevano un lastricato di duro legno e poi di ferro fuso, su cui scorressero le ruote con attrito minore, e però tratte da minor forza, erano in uso in Inghilterra pei lavori delle miniere di carbon fossile fin dalla metà del secolo XVII. Sul principio del presente secolo cominciatosi a costruire macchine a vapore ad alta pressione, ed applicatesi alle strade di ferro; dopo molti tentativi raggiunsero un grado di perfezione per il francese Sequin autore delle caldaje tubolari, nella prima ferrovia costruita in Inghilterra da Liverpool a Manchester l'anno 1830. Da quest'epoca si considerarono le ferrovie come una necessità per le nazioni civilizzate; e nell'Europa tutta, ed America si sostituirono a quei mezzi di trasporto, che soli dalla creazione erano stati in potere dell'uomo.

*Il Regnante Pontefice appena salito sul trono volle che i suoi sudditi godesse-
ro anche essi dei benefici effetti delle strade ferrate; epperò con notificazione del
Segretario di Stato in data del 7 Novembre 1846 autorizzò l'esecuzione delle linee
di ferrovie da Roma a Bologna, da Roma a Civitavecchia, da Roma al confine
Napolitano, appellate l'una Pio-Centrale, l'altra Pio-Latina pende tuttodi il lavo-
ro, e della Pio-Latina è eziandio attuato un bel tratto. La linea di Civitavecchia, che*

congiunge la capitale col porto del Mediterraneo, da più di un anno è aperta al pubblico, dopo che nell'Aprile del 1859 fu con solenne benedizione inaugurata.

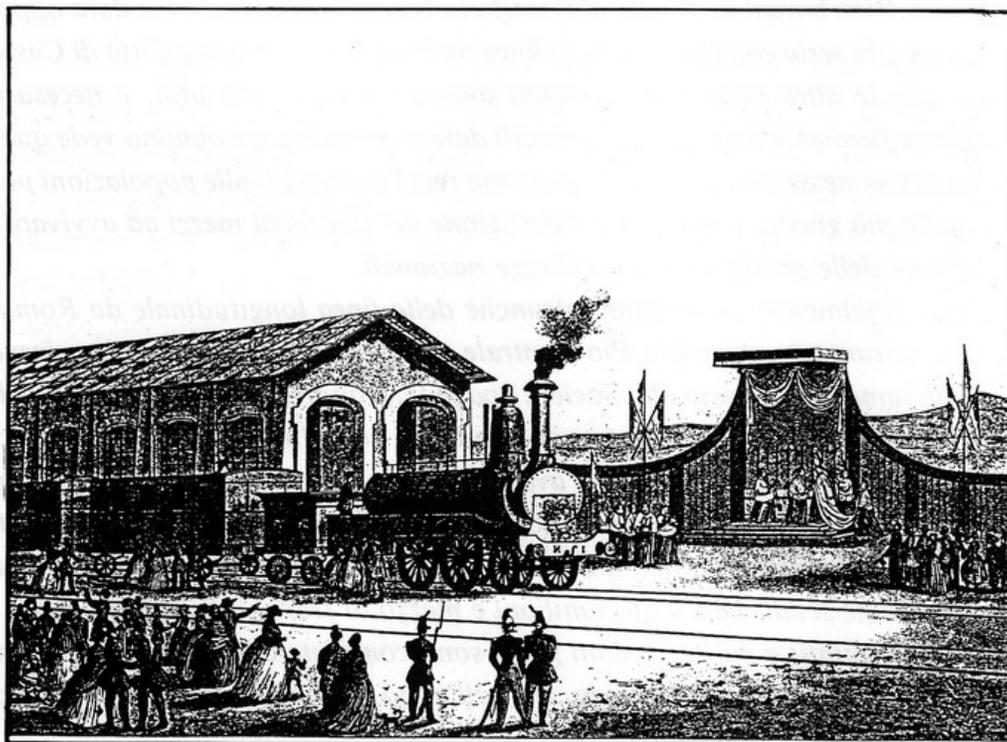
Facendo seguito a queste succinte, ma ben succose notizie date già sul proposito dal non mai abbastanza compianto Sig. Pietro Petri, giovane di ottime speranze, troppo presto rapito a'suoi, alle scienze, alla patria, io esporrò come in quadro tutto che il Governo di S. Santità ha disposto, tutto che fu già eseguito, tutto che resta a compiere rapporto a questo, ch'io oserei quasi chiamare, nuovo ramo d'amministrazione. Dopo serii, e profondi studii fattisi da apposita Commissione sia sulla convenienza, ed opportunità, sia sulla miglior disposizione, e diramamento delle ferrovie in servizio dello Stato Pontificio, pubblicavasi il giorno 7 Novembre 1846 relativa notificazione, con che manifestavasi l'alto intendimento di Sua Santità di voler, che anche i suoi popoli godessero dei benefici della nuova invenzione, e dichiaravasi di prima importanza le quattro linee da Roma al confine Napolitano, da Roma ad Anzio, da Roma a Civitavecchia, da Roma per Fuligno e Ancona a Bologna. Riserbavasi in seguito il Pontificio Governo di prendere a data opportunità nella più seria considerazione le linee da Fuligno a Perugia e Città di Castello, non che le altre tutte, che il tempo avesse addimosttrato utili, e necessarie.

Queste furono le disposizioni generali date in proposito; e ognuno vede quanto sieno per se stesse savie, e quanto possono recar vantaggio alle popolazioni pontificie nella più giusta, e ragionata ripartizione de' più facili mezzi ad avvivare la circolazione delle produzioni, e ricchezze nazionali.

Resta finalmente che diciamo alcunchè della linea longitudinale da Roma a Bologna, altramente chiamata Pio-Centrale. Questa ancora dopo molte vicende fu definitivamente concessa alla Società Spagnola, rappresentata dal Sig. Di Salamanca, che come si è detto, venne poi a fondersi coll'altra Società Pio-Latina; e così le Ferrovie Pontificie poterono avere una sola direzione; il che tornò di non lieve vantaggio. L'intera linea è di chilometri 539, pei quali fu dal Governo fatta guarentigia dell'annua rendita di un milione, novecento quarantadue mila, cinquecento trentadue scudi, pari a dieci milioni e mezzo di franchi. Si è posto mano ai lavori da più punti; e molte sessioni già si sono compiute come lo è specialmente il tronco da Roma a Monte Rotondo, che nell'anno 1864 fu per pochi giorni straordinariamente aperto a servizio del pubblico. Nè sarà per avventura lontano il giorno dell'inaugurazione della intera linea, che d'altronde già sarebbe accaduta, se le politiche vicende sopraggiunte non avessero fuorviato e ritardato le prese disposizioni. Si sono anche concesse alcune delle minori linee, fra le quali sono notevoli le linee da Civitavecchia ad Orbetello pel lido Tirreno, e da Ravenna al Porto Corsini sul lido Adriatico. Sono adunque settecentocinquanta chilometri di Strade fer-

rate, che il Governo Pontificio ha già decretato, e di che più che la metà è stata già terminata, ed aperta a vantaggio delle popolazioni pontificie. È pure da notare, che mentre altrove per ogni kilometro di ferrovia fu sostenuta una spesa di trecento mila franchi, le strade ferrate pontificie non hanno superato la spesa media di trentadue mila scudi a kilometro. Sia lode adunque al provvido Pontefice, che delle invenzioni del progresso seppe arricchire i suoi popoli adoprando larghezza nella concessione, senno nella disposizione, economia nella esecuzione». (1)

M.C.



PRIMI STUDI DELL'AMMINISTRAZIONE PONTIFICIA

La Commissione Consultiva per le Strade Ferrate, nominata dal Papa Pio IX il 14 luglio 1846, pochi giorni dopo la sua elezione e prima di iniziare gli studi tecnici, chiede, alle Comunità interessate al passaggio della ferrovia, l'entità del movimento di merci e viaggiatori. È il primo documento che praticamente sancisce il connubio tra Orte e la ferrovia. (2)

«Società Nazionale per le Strade Ferrate dello Stato Pontificio

Eccellenza Reverendissima, La Santità di Nostro Signore Papa Pio IX, nel decretare che si permettevano i progetti per le strade ferrate, volle che si presentassero con tutti quei documenti che valessero a dimostrare la possibilità della riuscita. La Società che io rappresento è nella necessità di conoscere il movimento delle persone e delle merci, perchè si possa stabilire con maggior probabilità il frutto del danaro che l'intero nostro Stato potrebbe percepire. E questa notizia potrebbe anche essere molto utile al Governo stesso, volendo stabilire il numero delle azioni necessarie a qualunque Società per il riuscimento di questa impresa. Ciò che rimane per tanto a sapersi, di cui la preghiamo vivamente, è:

- 1° Il movimento certo delle persone desunto dai passaporti, e dalle carte di via,*
- 2° Il movimento approssimativo delle persone dentro la Provincia, e che non risulta da alcuna carta, sia per fiere, mercati, feste ec.*

Questi movimenti devono essere, dalla gentilezza dell'Eccellenza Vostra, ricercati per entro queste città che qui appresso le saranno notate, poichè son quelle che si comprendono nella linea percorsa della strada, alla quale noi diamo la latitudine di miglia dieci fondati sopra le esperienze delle altre, che provano chiaramente tutti gli abitanti da essa compresi concorrervi. Confidato nell'amore che l'Eccellenza Vostra ha per la cosa pubblica, con altissima riverenza, ho l'onore di confermarvi, dell'Eccellenza V. Reverendissima, Devotiss. Obbligatiss. Servitore

Roma li 10 Settembre 1846

SOCIETA' NAZIONALE
Per le Strade Ferrate
DELLO STATO PONTIFICIO

980. 17.6.

677

Li. Roma 10/16.

ADDITIONA
ECCellenza REVERENDISSIMA,

La Santità di Nostro Signore Papa Pio IX, nel decretare che si per-
mettevano i progetti per le strade ferrate, volle che si presentassero con tutti
quei documenti che valessero a dimostrare la possibilità della riuscita. La
Società che io rappresento è nella necessità di conoscere il movimento delle
persone e delle merci, perchè si possa stabilire con maggior probabilità il
frutto del danaro che l'intero nostro Stato potrebbe percepire. E questa no-
tizia potrebbe anche essere molto utile al Governo stesso, volendo stabilire il
numero delle azioni necessarie a qualunque Società per il riuscimento di
questa impresa. Ciò che rimane per tanto a sapersi, di cui la preghiamo vi-
vamente, è:

1.° Il movimento certo delle persone desunto dai passaporti, e dalle
carte di via,

2.° Il movimento approssimativo delle persone dentro la Provincia, e
che non risulta da alcuna carta, sia per fiere, mercati, feste ec.

Questi movimenti devono essere, dalla gentilezza dell' Eccellenza Vo-
stra, ricercati per entro queste città che qui appresso le saranno notate, pec-
chè son quelle che si comprendono nella linea percorsa della strada, alla quale
noi diamo la latitudine di miglia dieci fondati sopra le esperienze delle altre,
che provano chiaramente tutti gli abitanti da essa compresi concorrerò.

Confidato nell' amore che l' Eccellenza Vostra ha per la cosa pubblica,
con altissima riverenza, ho l'onore di confermarvi,

Dell' Eccellenza V. Reverendissima,

Roma li 10 Settembre 1846

Orto

Devotiss. Obligatiss. Serritore

P. Lombardi

Riportiamo, per comodità del lettore copia della lettera che segue scritta dal Governatore di Orte, Pietro Giorgi, in risposta alla circolare precedente.

Governo di Orte

*Oggetto: Movimento degli ortani nella provincia
al Delegato Apostolico di Viterbo.*

Possono contarsi gli individui di questo comune che si portano nelle altre della provincia Viterbese a trentacinque per settimana, di modo che il movimento annuale interno può calcolarsi approssimativamente a milleottocentoventi.

Debbo però far rilevare che altrettanto, ed anche maggiore, è il movimento nei paesi limitrofi e verso l'Umbria, e Sabina, poichè gli Ortani hanno con quei luoghi maggiori relazioni commerciali specialmente per la vendita dei prodotti Agrari, che in copia vengono ivi eseguite, non che per la vendita del prodotto della pesca, che per quei luoghi, maggiormente trova adito.

Ho interpellato sull'oggetto la Magistratura delle altre Comuni, che compongono questa Giurisdizione Governativa, ed appena potrò conoscere qualche risultato, non mancherò di renderne intesa all'Ecc. R.ma della quale mi confermo con profondo ossequi. (3)

Orte 26 ottobre 1846

Regno di Osta

N. 1229.

Referito al N. 9682.

5. Ottobre

Oggetto

Movimento degli Osta
nella Provincia

10974.

N. C. 675

Carza Roma

9876.

2. Aprile 1846

Possono contare gli individui di questa Comune che si
portano nelle altre della Provincia di Ostia a
trentacinque per settimana, di modo che il movimento
annuale intero può calcolarsi approssimativamente
a milleottocentocinquanta. Debbò però far rilevare che
altrettanto, ed anche maggior, è il movimento nei
Paesi limitrofi, e vale l'Umbria, e Sabina, poiché
gli Osta hanno con quei luoghi maggiori relazioni
commerciali specialmente per la vendita dei prodotti
Agrari, che in copia vengono ivi spediti, non che per
la vendita del prodotto della pesca, che per quei luoghi,
maggiormente trova sbocco. Ho interpellato sull'
oggetto la maggior parte delle altre Comuni, che compongono
questa Divisione Esarativa, ed appena potrei
conferire qualche risultato, non mancherò di
renderne intesa l'Esar. Va. Roma della quale mi con-
fermo con profondo ossequio

Osta 26. Ottobre 1846.

M. Delegato Agric.
di Ostia

unitissimi ed obbedienti
Pietro Giorgi Sor.

Nel novembre del 1846 nasce la Società Nazionale per le Strade Ferrate nello Stato Pontificio. Nel documento si cita che «scopo di fare col concorso degli abitanti dello Stato Pontificio, non esclusi gli esteri, specialmente la Strada Ferrata dal confine Napoletano al confine Estense, con un tronco per Ferrara al Po, di riunire i due mari, di congiungersi alla Toscana, sia per Perugia, sia per l'Appennino, sia per altra parte, secondo verrà destinato dal Governo».

Si riporta di seguito parte del programma ed alcuni articoli dello statuto. Si tenga presente che il valore il Lire dello Scudo Pontificio era pari a lire 5, centesimi 37 e millesimi 500.

Società Nazionale per le Strade Ferrate nello Stato Pontificio
Programma

La Provvidenza Divina, che veglia alla felicità dei popoli volle mostrarci, coll'elezione alla maggior dignità della Chiesa del nostro glorioso e magnanimo Sovrano Pio IX, che in particolar modo Ella ama la prosperità nostra, e che vuol gratificarci di tutti quei beni che servono a compiere il vero incivilimento. Ed infatti non sì tosto Egli fu sublimato nel trono Pontificio, che fece con generoso Perdono tornare la pace e la concordia negli animi di tutti; appresso, fondata così la tranquillità delle famiglie, ha cercato che il bene morale si perfezionasse colla istruzione e colla educazione del popolo, e che il bene materiale si moltiplicasse col proteggere della sua autorità uno de' più potenti mezzi per ottenerlo, la costruzione cioè e l'esercizio delle Strade Ferrate. Tutto questo bene fatto e prenunziato a' suoi sudditi dal nostro buon Principe e Padre, e il suo desiderio costante che essi siano ricchi e felici, fece venire nell'animo alle Presidenze sottoscritte, il pensiero che questi sudditi stessi dovessero e potessero adoperarsi, perchè la grande impresa delle Strade Ferrate fra noi, venisse colle nostre menti, colle braccia nostre e, per quanto si poteva, co' nostri danari compiuta. Nè si creda che in tal pensiero ci abbia indotti la sola voglia di dare al mondo un nuovo e chiaro esempio di amor nazionale, ma la persuasione, che veramente potesse porsi ad effetto ciò che avevamo divisato.

Studiammo nella condizione economico-politica dei nostri paesi, e vedemmo, che anch'essi potevano trarre nuovo frutto e grandissimo dalla associazione delle piccole somme e dei risparmi, i quali sono ovunque è terra, lavoro e capitali; e che, convenendo essi tutti insieme in questa onorata impresa, non solo cesserebbero, con profitto della buona morale, dall'impiegare una parte de' loro averi in cose od inutili o dannose, ma s'avvedrebbero d'averne in se, nella loro buona economia;

una potenza, la quale, non essendo chiamati ad esercitarla, o poco o mai non conobbero. Noi adunque intendiamo (senza che sia chiuso l'adito a straniere fortune) che il principio di associazione, pel quale, non abusandone, ebbero incremento e splendore grandissimo le nazioni più incivilite, sia in fatto di economia sperimentato ancora fra noi. E siam certi che da questo esperimento sarà fatto aperto ad ognuno, come anche qui le contribuzioni minime riunite insieme ed utilmente adoperate possano bastare alle più grandi intraprese. Ricordatevi che nel medio evo, e anche dopo, quando s'innalzarono tutte le meraviglie dell'arte cristiana, i monumenti più celebri, le cattedrali, i palagi dei Comuni, gli archi, le piazze, le pitture si fecero con esse: che ora con esse si propaga potentemente la nostra santa religione tra i barbari, e che con esse si reggono i Comuni, si regge e si alimenta lo Stato. Non siamo pertanto sfiduciati, come alcuni, i quali pensano che l'edificio non possa sorgere che con le sole mani straniere; anzi già vediamo concorrere intere provincie ad offrirsi a cooperare in ogni modo che possono alla felice riuscita. E questa certezza ci ha mosso a farvene pubblico e solenne invito con una Soscrizione Nazionale: poichè, se ne avessimo dubitato, ci sarebbe troppo doluto di dare allo straniero un argomento sì indubitabile della nostra miseria, e della divisione costante degli animi nostri.

Tutta l'Europa, ad un esempio come questo nuovo, tiene gli occhi rivolti a noi, e quelli che tutto sperano dalla fortuna di pochi ci stan pur contro. Ma noi possiamo onorare il nostro nome con questa impresa, primo nostro compenso, e mostrare che il popolo, chiamato finalmente ad utili onorevoli e certi, vi concorre volenteroso, e allora con più deciso animo, quando, sotto un magnanimo Sovrano, vuol far manifesto che la volontà pel bene e per l'utile comune è in chi regge e in coloro che son governati.

Gli atti dell'Amministrazione della nostra Società saranno fatti pubblici, perchè, come di cosa pubblica, ciascuno ne conosca l'onestà dell'esecuzione. Le garanzie sono pronte, come può darle qualunque altra Società che voglia garantire gli interessi del pubblico e del Governo, al quale apparterrà di sancire colla propria autorità la sicurezza comune. Adunque le Presidenze son certe, che la maggior parte de' capitali e degli ingegni sono fra noi: e qual cosa mancherebbe a porre ad effetto sì nobile disegno? la volontà di una nazione a far parte di un'opera che unisce in una sola famiglia Roma e le Provincie. Ma di questo potremo noi dubitare? Non raccoglie la nostra Italia il fiore di quelle città che in tutti tempi si mostrarono valorose e ricche di civili virtù, pronte a sacrificarsi per l'onore e per l'utile della patria? Queste stesse terre ove abitarono tante virtù, non possono esserne oggi deserte. La prova è già nelle nostre mani, conoscendo con fatti che da noi

si vuole che le Strade Ferrate vi siano, ma principalmente co' danari nostri e salvo il nostro onore.

- I. *La Società sarà anonima, e, lasciando il titolo che ebbe fin qui di Società Principe Conti e Compagni, prenderà quello di SOCIETA' NAZIONALE.*
- II. *Lo scopo di questa Società nazionale è di fare, col concorso degli abitanti dello Stato Pontificio, non esclusi gli esteri, specialmente la Strada Ferrata dal confine Napoletano al confine Estense, con un tronco per Ferrara al Po, di riunire i due mari, di congiungersi alla Toscana, sia per Perugia, sia per l'Appennino, sia per altra parte, secondo verrà destinato dal Governo.*
- III. *Si sono formate quattro Presidenze che presiederanno alla detta Società, delle quali una risiederà in Roma, e le altre in Bologna, Ancona e Perugia.*
- IV. *La Direzione centrale si eserciterà dalla Presidenza di Roma, con la quale corrisponderanno quelle delle Provincie.*
- V. *Le azioni saranno 250,000 di Scudi Cento l'una.*
.....
- XIV. *Nell'Adunanza generale, che si terrà in Roma dopo quindici giorni delle Adunanze speciali dette di sopra, si stabilirà dai rappresentanti di ciascuna Presidenza lo Statuto che determinerà le condizioni e gli interessi sociali.*
- XIX. *Li componenti la Presidenza centrale, compresi i Fondatori, e le Presidenze provinciali, non avranno alcun beneficio di creazione. (4)*

Roma, 5 Novembre 1846.

ATTI DELLA SOCIETÀ GENERALE
DELLE STRADE FERRATE ROMANE
LINEA PIO-CENTRALE

Ne diamo la intera serie cominciando dalla partecipazione ministeriale del Decreto Sovrano che impose quel nome alla linea.

Ministero del Commercio e Lavori Pubblici

N.° 7220.

OGGETTO

Ferrovia Pio-centrale
da Civitavecchia
a Bologna.

Roma 10 Giugno 1856.

La Santità di Nostro Signore, cui feci presente la domanda di codesta Società, espressa nell'ufficio del 26 maggio testè decorso N. 30, si è degnata nell'udienza del 4 stante, imporre alla strada ferrata da Civitavecchia a Bologna il nome di *Strada ferrata Pio-Centrale*.

Corrisposto in tal guisa la di lei premura, con sensi della più distinta stima mi rafferma di V. S. Ill.ma.

Devoto Servitore
Firmato — IL MINISTRO
MILESI.

Sigg. Casavaldès e Comp.
ROMA

STATUTI DELLA SOCIETÀ

TITOLO I.

FORMAZIONE E SCOPO DELLA SOCIETÀ' —
DENOMINAZIONE. — SEDE. — DURATA.

Art. 1. I sottoscritti fondano una società anonima che esisterà fra tutti i proprietari delle azioni da crearsi a senso delle prescrizioni dei ricordati statuti.

Art. 2. Questa società ha per iscopo:

1. L'acquisto dei terreni necessari, la costruzione, il compimento dei lavori, l'esercizio della strada ferrata da Roma a Civitavecchia;

2. L'acquisto dei terreni necessari, la costruzione, il compimento de' lavori, l'esercizio della strada ferrata da Roma ad Ancona e Bologna.

Art. 3. La società prende il nome di *Società generale delle strade ferrate romane, da Roma a Bologna, per Ancona, e da Roma a Civitavecchia, detta Linea Pio-centrale.*

Art. 4. La sede della società ed il suo domicilio legale sono stabiliti in Roma per tutti gli effetti delle concessioni.

L'agenzia amministrativa avrà un ufficio principale in Parigi.

Art. 5. Il capitale sociale essendo stato sottoscritto, la società fin da ora è costituita.

Essa avrà fine al terminare delle concessioni che ne costituiscono l'oggetto.

TITOLO II.

APPORTO DELLE CONCESSIONI.

Art. 6. I componenti apportano e trasmettono alla società, senza alcuna restrizione o riserva:

1. Tutti i diritti ch'eglino ottennero dal Governo Pontificio in vigore degli atti di concessione del 23 aprile e del 21 maggio 1856.

2. Quelli ancora provenienti dalla dichiarazione fatta dal Ministro dei lavori pubblici, in data 23 aprile 1856, portante che, a parità di condizioni, si darà ogni preferenza per ciascun'altra concessione di strada ferrata, che congiunga Civitavecchia ai confini della Toscana.

3. Il contratto conchiuso coll'intraprenditor generale, in data 4 agosto 1856, in virtù del quale egli s'incarica, a cottimo, dell'acquisto de' terreni, della costruzione delle strade ferrate formanti l'oggetto delle concessioni, delle provviste del materiale; e tutto ciò colle clausole ed alle condizioni ivi stipulate.

4. Il contratto conchiuso co' signori J. Mirès e comp. in data del 4 agosto 1856, col quale si sono essi obbligati: 1. della sottoscrizione del capitale necessario per porre in esercizio le suddette strade ferrate; 2. di rimborsar le spese relative alle imprese concesse, fino alla costituzione della società; 3. di sovvenire, per l'intera durata dei lavori agl'interessi del capitale e dei prestiti, conforme sono stabiliti nei presenti statuti, ed alle spese di amministrazione fino all'attivamento delle diverse sezioni; i sigg. Mirès e C. dovendo essere sgravati della porzione d'interessi e di spese di amministrazione, corrispondente alle sezioni attivate.

In conseguenza, la società è posta puramente e semplicemente in luogo e vece loro, col peso di soddisfare a tutte le condizioni ed obbligazioni risultanti dai suddetti contratti.

La cauzione data dai concessionari deve essere ad essi rimborsata, al momento della costituzione della società.

TITOLO III.

FONDO SOCIALE. — AZIONI. — PAGAMENTI.

Art. 7. Il fondo sociale è stabilito in ottantacinque milioni di franchi, ed è rappresentato da 170,000 azioni, di 500 franchi ciascuna. Queste azioni saranno formulate in modo da potersi negoziare ugualmente sulle piazze di Parigi e di Roma, ed a seconda d'un regolamento che verrà stabilito dal consiglio d'amministrazione.

Il fondo sociale può venire accresciuto a mezzo della creazione di nuove azioni ed obbligazioni, se tale aumento si rendesse necessario a far fronte ai bisogni dell'impresa.

L'assemblea generale determinerà gli aumenti del fondo sociale, le epoche, il quoto e le condizioni delle emissioni.

La strada ferrata da Civitavecchia a Bologna si chiamerà STRADA FERRATA PIO CENTRALE. Atto costitutivo ed alcuni articoli dello Statuto. Roma 10 giugno 1856. (5)

NOTIFICAZIONE



NICOLA MILELLA

PRELATO DOMESTICO DI S. S. PAPA PIO IX. REFERENDARIO DELL'UNA E L'ALTRA SEGNETURA,
ABATE E BARONE DI FARA S. MARTINO, E DELEGATO APOSTOLICO
DELLA PROVINCIA DI VITERBO EC.

Il Ministero de' Lavori Pubblici con Circolare Dispaccio Num. 7663. del di 6. del corrente Dicembre fa noto a questo Dicastero Delegatizio che per Superiore disposizione saranno quanto prima intrapresi gli Studj tecnici per la costruzione della ferrovia da Roma a Bologna per Ancona, sotto la direzione del valente Ingegnere Francese Signor Cav. Michel, il quale sarà per ora rappresentato dal Sig. Lamotte, e sussidiato da otto giovani Ingegneri Pontificj allievi della Scuola tecnica Romana.

Nel partecipare siffatta Governativa determinazione, il lodato Ministero ingiunge di far noto al pubblico che, a prevenire le opposizioni che potessero esser fatte agli Ingegneri suenunciati dai proprietarj de' terreni, che dovranno essere attraversati con le livellazioni, ed altri rilievi geodetici, il Superiore Governo ha disposto, che qualunque siasi danno o pregiudizio, che saranno per risentire i proprietarj dalla esecuzione degli studj suddetti, sarà compensato, dappresso regolare perizia, dal Direttore Sig. Cav. Michel, e per ora dal di lui rappresentante Sig. Lamotte, il quale dovrà riportarne quietanza da esibirsi al Ministero de' Lavori pubblici.

È in evasione degli ordini suespressi che il sottoscritto Delegato Apostolico emana la presente Notificazione, e si lusinga che le provide cure del Governo della S. Sede onde dare maggiore incremento al commercio de' Sudditi, saranno da essi corrisposte con quel buon volere, e con quella gratitudine che a tanto beneficio sono dovuti.

Dal Palazzo Apostolico di Viterbo li 11. Dicembre 1852.

Il Delegato Apostolico

N. MILELLA

VITERBO: STAMPERIA GOVERNATIVA

Il 6 dicembre 1852 il Ministero dei Lavori Pubblici fa noto che «saranno quanto prima intrapresi gli Studi tecnici per la costruzione della ferrovia da Roma a Bologna per Ancona. Il Delegato Apostolico di Viterbo notifica la decisione alle comunità interessate. (6)



SOCIETÀ GENERALE

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

ROMA
TIPOGRAFIA TIBERINA
Piazza di Poli N. 11.
1858.

LINEA PIO-CENTRALE

FORNITURA

DELLE TRAVERSE E DEL LEGNAME

PER GLI APPARECCHI SPECIALI DELLA STRADA

CAPITOLATO

ARTICOLO PRIMO

Il presente capitolato ha per oggetto la fornitura delle traverse che occorrono alla posa de' binarii delle strade ferrate romane, e delle guide e traverse in legnami squadrati, indispensabili alla posa degli apparecchi speciali della strada. Questa fornitura sarà divisa in sette appalti, distinti come appresso:

Oggetto delle forniture.

1.° Nella sezione da Roma all'Adriatico, per circa 280 chilometri d'estensione, quattro appalti di lunghezza uguale, numerati muovendo da Roma, e comprendenti ciascuno

81,850 traverse ordinarie,

11,900 id. di congiunzione;

330 metri cubi di legname per gli apparecchi speciali del binario:

2.° Nella sezione da Ancona al Po, per circa 258 chilometri di lunghezza, tre appalti, numerati muovendo da Ancona, e comprendenti ciascuno:

101,900 traverse ordinarie;

14,800 id. di congiunzione;

406 metri cubi di legname per gli apparecchi speciali del binario.

Per questi diversi appalti si potranno dare offerte separate, o pure riunite per sezioni, o per parti di sezioni, a piacere degli offerenti.

ART. 2.

Le specie dei legnami saranno, la querce bianca non preparata, eccettuati il cerro, la querce verde, la querce sovero, e la querce di Corsica; oppure, a scelta della Società, il faggio, preparato col metodo del dottor Boucherie.

Specie del legname da doversi fornire.

Ad onta di ciò, non vi sarà in verun appalto, salvo patti speciali, se non che un'unica specie di legname, la cui indicazione si darà dopo concluso il contratto.

Gli offerenti pertanto, qualunque sia la specie, dovranno stipulare separatamente nell'offerta medesima o in altre parziali offerte, per ognuna delle due specie suindicate: sarà lecito però presentare offerte per una sola specie di legname.

Il 10 gennaio 1859 viene pubblicato a Parigi, dove è ubicata la sede amministrativa della Pio Centrale, il Capitolato per la fornitura di traverse e di legnami occorrenti agli apparecchi speciali della strada. (7)

SOCIETÀ GENERALE

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

LINEA PIO-CENTRALE

AVVISO

La Società generale delle strade ferrate romane, Linea PIO-CENTRALE, previene il pubblico che, dal 1.º febbrajo 1859, si potrà prendere cognizione, nei luoghi qui a piedi indicati, del Capitolato relativo alla fornitura delle traverse e di altri speciali legnami occorrenti allo stabilimento della ferrovia, lungo la linea, da Roma all'Adriatico, da una parte, e tra, da Ancona al Po, su d'una complessiva estensione di circa 540 chilometri.

Le offerte si riceveranno fino a tutto il giorno 28 febbrajo 1859 nei luoghi sottindicati.

La Società si riserva il diritto di scegliere fra gli offerenti, le persone che presentino maggiori guarentigie di solvibilità, capacità ed onestà.
Roma 22 gennajo 1859.

Pel Consiglio d'Amministrazione
L'Amministratore delegato

BARONE DI PONTALBA

Luoghi ove sono ostensibili i capitolati, ed ove si depositano le offerte.

in ROMA	Ufficio della Società Pio-Centrale, nel palazzo Filippini alla Pilotta.	OSIMO	Nella Segreteria Comunale.
MONTEROTONDO	Nella Segreteria Comunale.	ANCONA	Id.
CIVITAGASTELLANA	Id.	SENIGALLIA	Id.
ORTE	Id.	PESARO	Id.
NARNI	Id.	CESENA	Id.
TERNI	Id.	RIMINI	Id.
SPOLETO	Id.	FORLÌ	Id.
FULICINO	Id.	FAENZA	Id.
TREVI	Id.	CASTEL BOLOGNESE	Id.
NOCERA	Id.	BOLOGNA	Id.
GUADO TADINO	Id.	FERRARA	Id.
FOSSATO	Id.	RAVENNA	Id.
FABRIANO	Id.	RIETI	Id.
JESI	Id.	VELLETRI	Id.
MACERATA	Id.	FROSINONE	Id.
		TERRACINA	Id.

Al Capitolato segue l'avviso indicante i luoghi ove sono estensibili i Capitolati, ed ove si depositano le offerte. Sono elencati i maggiori centri attraversati dalla ferrovia. (8)

SOCIETÀ GENERALE
DELLE
STRADE FERRATE
ROMANE
LINEA PIO-CENTRALE

La Società generale delle strade ferrate romane, Linea Pio-centrale, rende avvertiti gl'intraprendenti di lavori pubblici: - che, cominciando dal 10 marzo prossimo, potranno esaminare, in Roma nella sede sociale al palazzo Filippini alla Pilotta ed in Parigi negli uffizj della Società via Richelieu N. 99., i *disegni, cenni esplicativi, capitolati, computi metrici, analisi de' prezzi, e dettagli estimativi*, componenti il progetto delle parti della ferrovia da Roma ad Ancona, le quali sono comprese fra la *strada* del Casale e Montorso, e fra Montorso ed Orte.

I concorrenti dovranno esser muniti di certificati degl'ingegneri de' rispettivi Governi, comprovanti la loro qualifica d'intraprendenti di pubblici lavori.

Le offerte si riceveranno in Roma ed in Parigi nei luoghi soprindicati fino a tutto il 20 aprile 1859.

La Società si riserva il diritto di scegliere gli offerenti, le persone che presentino le più positive garanzie di solvibilità, d'intelligenza, e di onoratezza.

Roma 15 febbrajo 1859.

Gli studi tecnici sono in parte eseguiti, sono a disposizione degli «intraprendenti di lavori pubblici che potranno esaminare». La tratta in esame è quella fra la strada di Montorso e Orte. (9)

NOTIFICAZIONE



PAOLO MARIA ROCCA SERRA

Prelato Domestico di S. S. PIO PAPA IX. felicemente regnante,
Referendario dell' una e l' altra Segnatura
Delegato Apostolico della Città e Provincia di Viterbo

La Santità di N. S. nella Udienza straordinaria del giorno 7 corrente, si è degnata autorizzare S. Eccellenza il Ministro del Commercio, e Lavori pubblici a dichiarare di urgenza i lavori della ferrovia da Roma a Bologna, nei tronchi da Orte a Narni, e da Ancona a Pesaro.

In virtù di tale Sovrana autorizzazione il Ministero suddetto ha emanato nel giorno 10 corrente la relativa Ordinanza, con la quale, previa la dichiarazione di urgenza da applicarsi ai lavori del tronco di ferrovia che dalla stazione di Orte in questa Provincia si estende a quella di Narni nella Provincia di Spoleto, a forma dell' Art.° 33 dell' Editto 3 Luglio 1852, ha definitivamente approvato gli studii del detto tronco, con alcune condizioni da osservarsi dalla Società concessionaria sotto la sorveglianza del Commissariato Generale delle strade ferrate.

E perchè i lavori del suddetto tronco, sono stati, come si disse, dichiarati d' urgenza, la Società concessionaria è stata esonerata dalla osservanza delle formalità prescritte nel citato Editto 3 Luglio 1852 in ordine alle occorrenti espropriazioni. È stato però imposto l' obbligo alla Società medesima di immediatamente depositare nella Cassa Camerale di questa Città la somma di scudi Duemila seicento ottanta, e baj. Venticinque, prezzo dei terreni da occuparsi in questa Provincia, secondo la valutazione approssimativa che se ne è fatta, e quindi senza il minimo ritardo di porre mano ai lavori per continuarli senza interruzione, e darli compiuti nel più breve termine possibile.

Ed è ora che in corrispondenza agli ordini comunicati dalla Superiorità, questa Apostolica Delegazione deduce tutto ciò a notizia del Pubblico, e specialmente di quei proprietari che dovranno subire espropriazioni nei loro terreni, dichiarando che ad essi è riservato il diritto di procedere ad una regolare liquidazione delle indennità loro dovute a forma di legge, non ritardata nel frattanto la esecuzione dei lavori.

Viterbo dalla Residenza Delegatizia li 14 Luglio 1860.

Il Delegato Apostolico
P. ROCCA - SERRA

Dopo i fatti del Marzo 1860 che portarono al distacco dallo Stato Pontificio delle Provincie della Romagna, Marche, Umbria, i lavori della ferrovia si fermarono per qualche mese, soprattutto nel tratto che da Orte si estende verso Terni, essendo il nuovo confine di Stato, di fatto, sulla sponda del Tevere dove la ferrovia lo attraversa. Il 7 luglio 1860 si dichiara l'urgenza dei lavori da eseguire. (10)

Provincia di Viterbo

TERRITORIO DI ORTE

TERZA SEZIONE DA ORTE A TERNI

NOTIFICAZIONE



PAOLO MARIA ROCCA-SERRA

PRELATO DOMESTICO DI S. SANTI' PIO PAPA IX.
REFERENDARIO DELLA F. R. E. L'ALTRA S. S. S. DELEGATO APOSTOLICO
DELLA CITTÀ E PROVINCIA DI VITERBO

La proposta dell'Eccmo. Commissariato Generale delle Ferrovie essendo stata definitivamente stabilita dall'Eccmo. Ministro dei Lavori Pubblici con data degli 8. Luglio corrente al prezzo dei terreni sottodivisi, da appropriarsi per la costruzione della Ferrovia Pio-Generale nel tratto dalla Contrada scintola Territorio di Orte alla Contrada Caldare del medesimo Territorio di questa Provincia si fa noto per gli effetti dell'Art. 21. della Legge Ediziale 23. Luglio 1852. che il totale ammontare dei prezzi medesimi trovati depositato nella Cassa Governativa di questa Delegazione, unitamente ai frutti del 2. per cento giorni 60. da oggi decorrendi, oltre ai già decorri dal giorno dell'occupazione.

Sono invitati pertanto tutti gli aventi interessi a dedurre le ragioni e i diritti che potessero loro competere sui prezzi stessi in questa Segreteria Gen. dal giorno di oggi fino al giorno 21. Settembre prossimo, scorso il qual termine i depositi resteranno infruttiferi a carico, rischio e pericolo degli interessati Data in Viterbo dal Palazzo di Nostra Residenza questo dì 24. Luglio 1861.

IL DELEGATO APOSTOLICO
P. ROCCA-SERRA

Il Segretario Generale
VINCENTO BELLI

NUMERO d'ordine della piatta particolare	COGNOMI E NOMI DEI PROPRIETARI DIRETTARI OD UTILISTI	CONTRADA O VOCABOLO	D A T A dell' OCCUPAZIONE	P R E Z Z O			OSSERVAZIONI
				CAPITALE COMPLESSIVO	INTERESSI DECORSI A TUTTO GIUGNO	BI DUE MESI A PIOMA DI LEGGE	
1.	Maroni Anna in Filippi proprietaria Mariani Domenico ed Alfonso Margaria con- giugli usufruttuari.	Focinale	1. Settembre 1860	71 55 *	2 98 *	39 6 *	73 42 6
2.	Cardarelli Nicola quondam Antonio ora Cardarelli Felice.	la Nera	id.	65 68 *	2 74 *	34 6 *	68 96 6
2. bis	Cardarelli Luigi ed Antonio ora Cardarelli Felice.	id.	id.	10 48 *	42 *	08 9 *	10 68 9
3.	Colonna Paselli Adamo	id.	id.	103 75 5	6 49 *	4 29 7	103 54 2
4.	Viali Tommaso quondam Sante ora Viali D. Filippo e fratelli.	Focinale	id.	51 87 5	1 52 8	26 5	53 46 8
4. bis	Colonna Paselli Adamo e fratelli ora Colonna Paselli Adamo	id.	id.	24 45 *	1 *	20 6 *	25 35 6
5.	Manni Gio: Paolo e Virgilio fratelli q. Domenico ora Manni Domenico.	id.	id.	76 27 5	5 17 7	65 5	80 08 7
6.	Capitani Anselmo e Domenico fratelli ora Balini Giuseppe e fratelli.	id.	id.	54 98 3	4 45 8	29 1	56 73 4
7.	Castellani Giuseppe quondam Francesco ora Cardarelli Antonio.	id.	id.	105 50 5	4 51 5	86 2	108 68 *
8.	Capitani Anselmo e Domenico fratelli ora Balini Giuseppe e fratelli.	id.	id.	4 79 5	20 *	04 *	5 05 3
9.	Monastero di S. Antonio.	id.	id.	46 75 *	69 8 *	15 9 *	47 58 7
10.	Alberti Nicola e Mariano fratelli ora Serra Avv. Ludovico.	id.	id.	52 91 5	2 50 5	44 *	55 36 *
11.	Compagnia della Santissima Trinità.	la Nera	id.	46 50 *	68 8 *	15 7 *	47 32 5
12.	Beneficio della Santissima Trinità.	Focinale	id.	42 67 *	32 8 *	40 5 *	45 30 3
13.	Beneficio di S. Maria.	la Nera	id.	5 72 *	25 *	04 6 *	6 * 1
14.	Miliani Pietro, Giacomo e Virginia ora Colonna Paselli Adamo.	id.	id.	2 08 *	12 *	02 *	2 12 *
15.	S. Spirito Decretario. Pieri Cristoforo esistente ora Orlandi Ezio.	id.	id.	19 *	79 *	15 8 *	49 94 8
16.	Pieri Cristoforo di Pompeo ora Topini Antonio detto Moschetti.	id.	id.	11 60 5	60 9 *	42 1 *	45 33 5
17.	Monastero di S. Antonio di Orte.	id.	id.	25 90 5	29 6 *	19 9 *	25 10 *
18.	Alberti Rosi Chiara quondam Severano ora Eredi Fratini di Terni.	id.	id.	7 96 *	51 2 *	06 6 *	8 56 8
19.	Sabatini Rosa in Ballastarini.	Caldare	id.	73 49 5	3 43 5	62 6 *	78 95 4
20.	Sabatini Maddalena in Crispoldi ora Netti Romualdo.	id.	id.	25 05 5	1 04 5	20 8 *	26 28 6
21.	Beneficio della Santissima Trinità.	id.	id.	5 81 *	21 *	04 8 *	6 09 8
22.	Sabatini Maddalena in Crispoldi. ora Netti Romualdo.	id.	id.	15 75 5	57 6 *	11 4 *	44 44 5
23.	Monastero di S. Antonio di Orte.	id.	id.	7 49 *	29 *	07 8 *	7 55 8
24.	Schia Bartolomeo ora Beneficio di S. Anna goduto da Monti D. An- gelo di Terni.	id.	id.	33 21 *	4 46 9 *	29 2 *	36 97 4
25.	Alberti Alghisi Virginia ora Colonna Paselli Adamo.	id.	id.	8 40 *	35 8 *	06 6 *	8 50 4
26.	Schia Gioacchino ora Netti Romualdo.	Caldare	id.	33 61 5	2 24 7 *	44 6 *	36 50 8
27.	Monastero di S. Antonio di Orte.	id.	id.	16 24 5	67 *	15 4 *	47 04 9
				Totale			1041 48 *

Si procede agli espropri dei terreni interessati dalla Terza Sezione da Orte a Terni. (11)

NOTIFICAZIONE



PAOLO MARIA ROCCA SERRA

Prelato Domestico di S. S. PIO PAPA IX. felicemente regnante,
Referendario dell' una e l' altra Segnatura
Delegato Apostolico della Città e Provincia di Viterbo

La Santità di N. S. nella Udienza straordinaria del giorno 7 corrente, si è degnata autorizzare S. Eccellenza il Ministro del Commercio, e Lavori pubblici a dichiarare di urgenza i lavori della ferrovia da Roma a Bologna, nei tronchi da Orte a Narni, e da Ancona a Pesaro.

In virtù di tale Sovrana autorizzazione il Ministero suddetto ha emanato nel giorno 10 corrente la relativa Ordinanza, con la quale, previa la dichiarazione di urgenza da applicarsi ai lavori del tronco di ferrovia che dalla stazione di Orte in questa Provincia si estende a quella di Narni nella Provincia di Spoleto, a forma dell' Art.° 33 dell' Editto 3 Luglio 1852, ha definitivamente approvato gli studii del detto tronco, con alcune condizioni da osservarsi dalla Società concessionaria sotto la sorveglianza del Commissariato Generale delle strade ferrate.

E perchè i lavori del suddetto tronco, sono stati, come si disse, dichiarati d' urgenza, la Società concessionaria è stata esonerata dalla osservanza delle formalità prescritte nel citato Editto 3 Luglio 1852 in ordine alle occorrenti espropriazioni. È stato però imposto l' obbligo alla Società medesima di immediatamente depositare nella Cassa Camerale di questa Città la somma di scudi Duemila seicento ottanta, e baj. Venticinque, prezzo dei terreni da occuparsi in questa Provincia, secondo la valutazione approssimativa che se ne è fatta, e quindi senza il minimo ritardo di porre mano ai lavori per continuarli senza interruzione, e darli compiuti nel più breve termine possibile.

Ed è ora che in corrispondenza agli ordini comunicati dalla Superiorità, questa Apostolica Delegazione deduce tutto ciò a notizia del Pubblico, e specialmente di quei proprietari che dovranno subire espropriazioni nei loro terreni, dichiarando che ad essi è riservato il diritto di procedere ad una regolare liquidazione delle indennità loro dovute a forma di legge, non ritardata nel frattanto la esecuzione dei lavori.

Viterbo dalla Residenza Delegatizia li 14 Luglio 1860.

Il Delegato Apostolico
P. ROCCA - SERRA

Dopo i fatti del Marzo 1860 che portarono al distacco dallo Stato Pontificio delle Provincie della Romagna, Marche, Umbria, i lavori della ferrovia si fermarono per qualche mese, soprattutto nel tratto che da Orte si estende verso Terni, essendo il nuovo confine di Stato, di fatto, sulla sponda del Tevere dove la ferrovia lo attraversa. Il 7 luglio 1860 si dichiara l'urgenza dei lavori da eseguire. (10)

IL PONTE SUL TEVERE

Malgrado l'urgenza dichiarata nel 1860, soltanto all'inizio del 1863 riprenderanno i lavori, che si prolungheranno fino a compimento dell'opera, del tratto ferroviario Orte - Narni. Nel gennaio del 1863 si dà inizio ai progetti per la costruzione del ponte che attraversava il fiume in prossimità della confluenza della Nera con il Tevere. Sia per il ponte in prossimità di Orte che per l'altro di Collerosecca, i problemi, oltre che tecnici, erano politici. Ambedue collegavano le sponde di due Stati non in guerra ma neanche in pace. Esaminando una lettera che il Delegato Apostolico invia al Direttore Generale di Polizia in data 4 febbraio 1863 possiamo farci una idea del problema politico.

«Sui due ponti di barche che la Società delle Ferrovie Romane si proporrebbe di stabilire provvisoriamente attraverso il Tevere nei due ponti Colle Rosetta, Territorio di Civita Castellana, e nelle vicinanze di Orte credo di dovere osservare che si renderebbero vane le precauzioni, che tuttora si usano sotto la sorveglianza e comando Francese, di ritirare cioè sull'Ave Maria tutte le sere le barche di passaggio dette del Porto di S.Francesco e Porto di Orte verso la nostra sponda, se non si provvedesse alla sorveglianza degli enunciati due nuovi Ponti o passaggi stanziandovi in ciascuno un Picchetto di Militari Francesi con un Distaccamento di Gendarmi Pontifici sia per impedire il Contrabando che ben altre proporzioni prenderebbe dalla grande facilità del transito, sia per sorvegliare il passaggio de' forestieri, i quali, in date circostanze, che si potrebbero ancora ripetere, sarebbe per essi troppo facile il passare anche alla spicciolata, e di notte per essere meno osservati in vistoso numero, e turbare questa Provincia, che a quando sembrami, non avvii Paese dove non si trovino esseri sovversivi, tanto più che non si subirono i disinganni delle altre Provincie usurpate.

Osserverò infine che il Ponte o nuovo passaggio da stabilire precariamente sulla vicinanza di Orte porterebbe probabilmente un'alterazione agli interessi di quel Comune, perchè gli attuali Barcaroli per il passaggio del detto fiume pagano una somma annua per le private, ed il Ministero del Commercio ben saprà, che

nell'estate centinaia delle così dette Chiode composte di tavole vengono pel Tevere provenienti da Pantalla di Todi, ed ordinariamente acquistate dai Mercanti romani. (12) Dopo questa segnalazione il successivo giorno 26 una Commissione si reca sul posto per studiare il problema. La Commissione composta da Funzionari della Ferrovia, della Polizia, della Dogana e delle Poste decidono di dare avvio ai lavori del Ponte provvisorio e di istituire un Picchetto di guardia con un organico necessario. Dopo pochi giorni il Delegato Apostolico P. Roccasecca segnala al Direttore Generale di Polizia dove collocare detto picchetto.

«In seguito alle assunte informazioni posso asserire all'I.V.E. che in direzione al punto dove si farà il Ponte provvisorio di Barche pel Tevere presso Orte vi sono due fabbricati, l'uno vicino di pochi passi all'altro, posto in un fondo del Signor Giuseppe Manni emigrato in Toscana già dal 1848, uno di questi fabbricati serve per abitazione alla famiglia che colonizza il fondo, dell'altro credo si potrebbe profittare per collocarvi il Picchetto di Truppa Francese, e di Gendarmi mentre il detto locale potrebbe contenere dieci persone. La distanza dal Ponte che si dovrà fare può calcolarsi a 25 metri circa, e si trova in un punto elevato da dominare e scorgere benissimo chi transiterebbe detto Ponte non solo, ma chi si avvicinasse da un punto anche più distante...». (13)

Un'altra lettera del Delegato Apostolico in data 30 marzo ci da notizia dell'ambiente ove era stato istituito il Picchetto. Si richiede la possibilità di *«dare il cambio ai Gendarmi da stabilirsi nei due Picchetti ogni due o tre giorni a causa dell'aria malsana che si respira in quelle posizioni...».* (14)

Da una Osservazione riferibile alla Navigazione intorno ai due Ponti provvisori nel Tronco Superiore del Tevere abbiamo notizia della navigazione dell'epoca. Si osserva infatti che *«Essendo tuttora sospesa la navigazione pel tratto del Tevere fra Ponte Felice ed Orte, nulla si oppone perchè il proposito Ponte provvisorio presso questa Città possa essere costruito...».* (15)

Il Ministero del Commercio e dei Lavori Pubblici stabilisce delle norme sulla costruzione del passaggio provvisorio sul Fiume Tevere. ...*«Sarà previsto a modo che non resti precluso il corso del Tevere per le barche da trasporto... le Barche, dette di traghetto, raccomandate ad una corda sospesa alle due rive del Tevere in modo da non impedire il corso alle barche da trasporto e che in tempo di notte sia legata. Si è altresì convenuto che nella riva Pontificia vi sia costruito uno stabile e comodo Casotto di guardia per sei persone, cioè per tre finanzieri e tre gendarmi. Questo Casotto sarà internamente diviso in modo che le due arme abbiano ciascuna un separato ingresso, ed abbiamo altresì, ciò che occorre per fare il ran- cio, cioè un focone, una tavola e comodo da sedere».* (16)

Sulla tecnica di costruzione di un ponte ferroviario, riteniamo utile riproporre la descrizione di una pubblicazione del secolo scorso.

...«Consiste poi il principale apparato del nuovo ponte in sedici grandi, e grossi tubi di ferro fuso, fatto ciascuno non per certo d'un solo getto, chè sarebbe opera del tutto impossibile, ma così conformato mano mano sul luogo per diversi brani insieme riuniti con forte concatenazione interna operatasi con tutta maestria, e bel congegno da coraggiosi artieri, a' quali però soventi volte non basta il coraggio a porli in riparo da molti pericoli, onde vanno sempre accompagnati siffatti lavori. A ciascuna testa del ponte furono collocati sei di questi tubi a tre per tre in doppia linea trasversale, e tenendo forma di grosse colonne hanno all'estremità superiore bella corona in un ornato ad archi acuti sul fare gotico. Assai difficile fu il collocamento delle quattro colonne di mezzo a cagione della profondità, e del corso d'acqua. Una macchina a vapore collocata sul luogo vi ha continuamente operato per l'estrazione dell'acqua prima, quindi per la rinnovazione dell'aria a render possibile l'interna lavorazione. Furono tutti questi tubi non appena assestati nelle rispettive loro collocazioni, intieramente riempiti di materiali a muramento acquistando così maggior grevezza e solidità a sostenere senza verun pericolo il peso della trabeazione sovrainposta e d'ogni più grosso carico che vi possa transitare.

Le due travate fisse costruite perfettamente eguali hanno due grandi travi in ferro disposti nel senso longitudinale stretti, collegati, e concatenati a croce detta di S. Andrea ad imitazione del sistema più in uso in America, d'onde s'ebbero in questo genere i lavori più eccellenti.

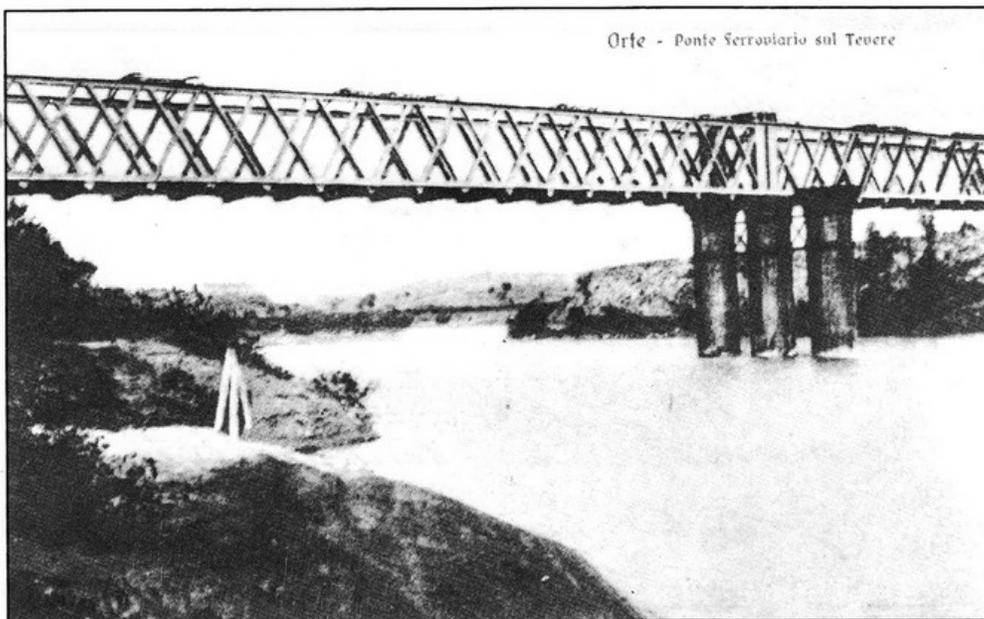
Va connesso alle suddette travi, che ponno riguardarsi quai membri principali dell'intero piano, un impalcato parimente in ferro, su di che stanno fermati i due binari della ferrovia. La travata di mezzo è composta di quattro travi anch'esse di ferro disposte nello stesso senso longitudinale, e collocate fra loro ad egual distanza, intersecati poi nel senso trasversale da altre travi, e membri minori tutti in ferro, che danno la maggior robustezza, e solidità alla travata cui sono inerenti forti catene, che per apposito e semplicissimo meccanismo devono servire per innalzarla al bisogno.

Stanno finalmente ai due lati per tutta la lunghezza del ponte, quasi a sponde, grosse spranghe di ferro incrocicchiate, ed abilmente fra loro strette, e congegnate, cui è sovrinposta la copertura del ponte consistente essa ancora in una concatenazione di travi minori sistemati col metodo già indicato, e messo in opera nel sottoposto impalcato. Ha il ponte un aspetto maestoso, e nulla lascia a desiderare nella sua bella, e buona costruzione, essendo anche posto al sicuro da ogni lesione

mediante forti speroni, che da ambo i lati li riparano dal corrodimento delle acque». (19)

Il ponte, come risulta dalla foto, era su tre piloni e formato da due campate.

Fu sostituito gli anni '30. Due locomotive partite da Roma il giorno 14 dicembre 1865 eseguono la prova del ponte.



TELEGRAFI



PONTIFICI

N. 918
1107

Telegramma

Parole 11

Presentato a	Castellana Grotte	18	Ore	3	3	Osservazioni
Arrivato a	Roma	18	Ore	3	3/2	

A. S. E.
 Sig. Ministro del Commercio
 Roma

Visitata ferrovia dal Ponte d'Orte
 al Ponte Collirosetta, l'insarid, e ponti
 tranvitiabili, un ponticello difetto
 assicurato, manca tutta il resto
 comodo, e sicurezza della linea.
 Rapporto per la postea.
 J. Trabbi

Il Telegrafista
 Ricci

Le risposte pagate non presentate entro 8 giorni dalla data della proposta non saranno più accettate.
 N.B. Nessun compenso è dovuto ai messaggeri per la consegna del presente Telegramma.
 (Mod. N. 5.)

Invece il collaudo dei ponti minori costruiti sul tratto che va da Collirosetta ad Orte viene eseguito il 5 dicembre 1865, come risulta dal telegramma che segue. (20)

L'IMPANTANAMENTO

Mentre il tratto da Collerosecca ad Orte, data la natura del terreno, non creò particolari problemi di stabilità non è così per il tratto da Orte a Narni. La necessità di una deviazione del corso del Nera genera un grosso problema di acque stagnanti che il Gonfaloniere di Orte non tardò a segnalare. Dalla sua lettera, qui appresso riprodotta, si apprende quanto fosse l'urgenza, per vari motivi, eliminare tale inconveniente. (21)

DELEGAZIONE EPISCOPALE
DI
VITERBO
SEGRETERIA GENERALE

Num. 2832.

OGGETTO

L'impleremo dei provvedimenti
per l'acqua stagnante nel Territorio
Ortano.

Eccellenza

Sig. Gonfaloniere di Orte con foglio 8
corrente N. 184 mi fa noto, che in seguito della Devia-
zione del Fiume Nera dall'antico letto, operata nel
Territorio di Guadagnolo, Governo di Starui, onde rego-
lare il corso della stessa, ferrata, una quantità di
terreno limitrofo al Territorio Ortano è rimasto cir-
circa e carico di acqua stagnante, che andrò a
produrre mephitiche emanazioni produttive di morbi-
fatali agli abitanti in quei luoghi, moltissimi nel-
la stagione estiva. Sull'idea mi dirige
sua signoria, affinché in vista dei forti reclami
pervenutigli dai suoi Amministratori, e perchi trattap-
di pubblica igiene io voglia interporre presso la
Sua Eccellenza, onde si benigni dare gli ordini oppor-
tuni alla Società Concessionaria della Ferrovia,
affinche al più presto possibile venga rimossa sul
loco inconveniente.

Accogliendo io di buon grado le premure di
vostre dal prefato Sig. Gonfaloniere in oggetto,
mi permetto di farne relazione alla onorevole
Sua Eccellenza ed unirlo alle di lui presi e miei più caldi
suffici, affinché il grave inconveniente sopravvenuto
in questo luogo venga rimossa pria che sopravvenga
la stessa "perniciosa" stagione, e nella spen-
sa di veder esauditi questi miei voti, passo
all'onore di rassegnarmi con sensi di sommo
rispetto ed ossequio.

A Sua Eccellenza
Il Signor Ministro dei Lavori Pubblici

Di Vostra Eccellenza
Viterbo 11 Aprile 1864

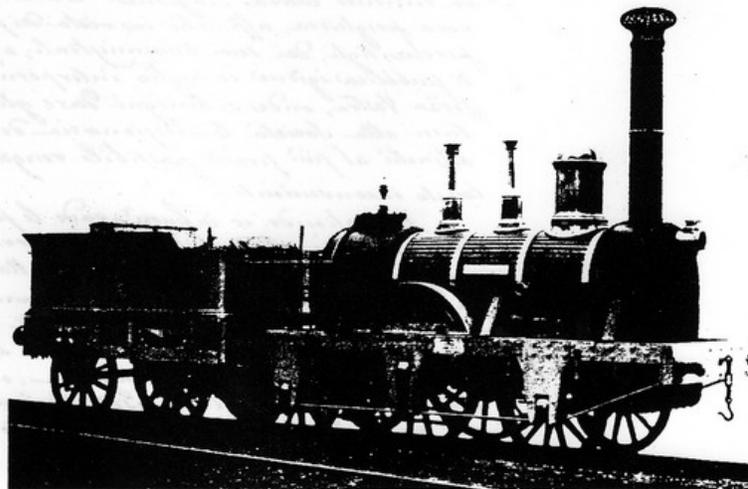
Il 16 aprile 1864 il Ministero dei Lavori Pubblici segnala l'inconveniente alla Società Generale delle Strade Ferrate che risponde in data 21 aprile ...*«la maggior parte di tali acque è stata già scolata mediante un acquedotto..»* Tuttavia, malgrado successive sollecitazioni, apprendiamo da un rapporto dello stesso Ministero, al Delegato Apostolico in data del successivo 3 settembre che ...*«l'impianto della ferrovia ha prodotto, poco dopo il terzo chilometro, una deviazione della Nera, e così in quel tratto è restato un ampio bacino di acqua stagnante... e un altro bacino compreso fra il rilevato della ferrovia ed il nuovo argine della deviazione della Nera: ...il lavoro al momento dell'ispezione (31 agosto) era abbandonato...»*. (22)

Il giorno dell'ispezione si osserva un nuovo impantanamento oltre il ponte di ferro. Come si vede l'estate era già trascorsa e gli impantanamenti erano aumentati. Il 2 settembre dello stesso anno il Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società Generale delle Strade Ferrate interviene facendo il punto sullo stato dei lavori e progetti per eliminare le acque stagnanti.

...*«la causa della mancanza di riempimento di questa zona impantanata è la mancanza di terra in prossimità, cosicchè dovrebbero per riempirla, andare a prendere la terra necessaria a circa un chilometro e mezzo di distanza...»*. (23)

«BAYARD-VESUVIO»

Anno di costruzione	1839	Potenza (CV)	65
Numero di unità	2	Velocità massima (km/h)	50
Rodiggio	1-1-1	Diametro ruote motrici (mm.)	1.680
Numero cilindri	2 interni	Vapore saturo e semplice espansione	
Distribuzione ad eccentrici		Freno a ceppi agenti sulle ruote del tender	
Peso in servizio (kg.)	13.000	Tender a due assi pesante in servizio	kg. 7.000
Pressione massima in caldaia (kg/cm ²)	3,5		



La 1-1-1 «Bayard», costruita dalla Longridge & Co., fu la prima locomotiva a muoversi sulle strade ferrate italiane. Essa aveva un unico asse motore di grande diametro che imprimeva alla macchina una velocità di 65 km/h ed una potenza di 65 CV. (Foto FS)

ORTE STAZIONE DI PRIMA CLASSE

A metà del 1863 sono pronti i progetti per la costruzione delle stazioni. La stazione di Orte, come risulta dalla lettera che segue, viene progettata di 1^a classe ma realizzata di 3^a in attesa che sia ultimato il tratto della linea Toscana che da Orvieto dirigeva su Orte. (24)



+ 1251

Si risponde al N°

dei

Oggetto

1863. 27. 6.

917

Illmo. e Rmo. Signore

Si rimette il sott. alla S. Vra Illmo. e Rmo. gli acclusi progetti presentati dalla società per le Stazioni di Borghesto ed Orte purgati, affinché si compiacia di dare incarico a questo Sca. Ing. Gov. ispettore tecnico di esaminarli e riferire sollecitamente.

Avverte la Società che la stazione in Orte viene progettata di prima classe in previsione della riunione colla linea di Viterbo ma che peraltro sul momento non si eseguirà che una parte soltanto del fabbricato di viaggiatori equivalente ad una terza classe e per ora sufficiente al bisogno siccome pure si emetterà lo di stabilire per ora tutti quelli fabbricati e binari che trovansi segnati in pianta con linee punteggiate.

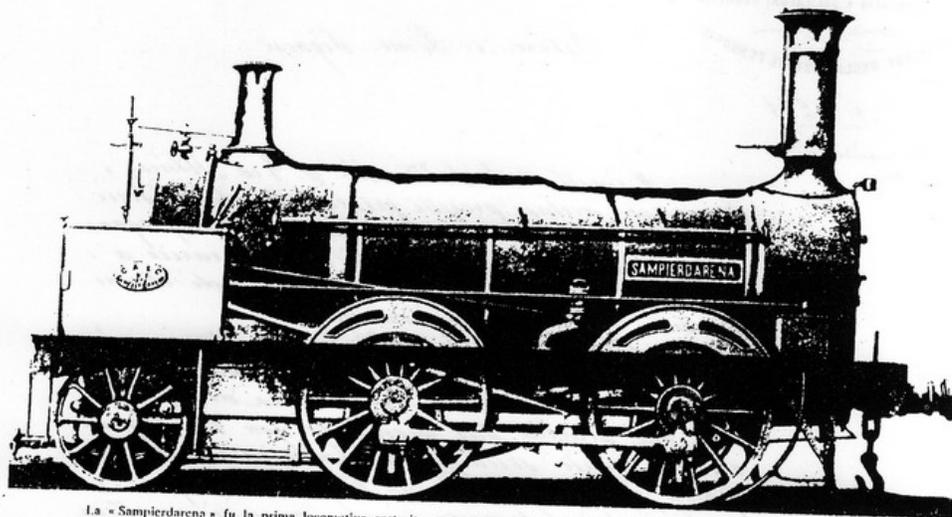
Sarà quindi opportuno che il predetto sig. Ingegnere nel riferire abbia anche a cal. solo tale dichiarazione ed in questa intelligenza con perfetta stima si ossequio lo scrivente sopra lista.

*Di Via S. D. e Roma.
Roma 5 Agosto 1863.*

*Ving. Abbate Scari
Al Direttore
fil. ar. j. m.*

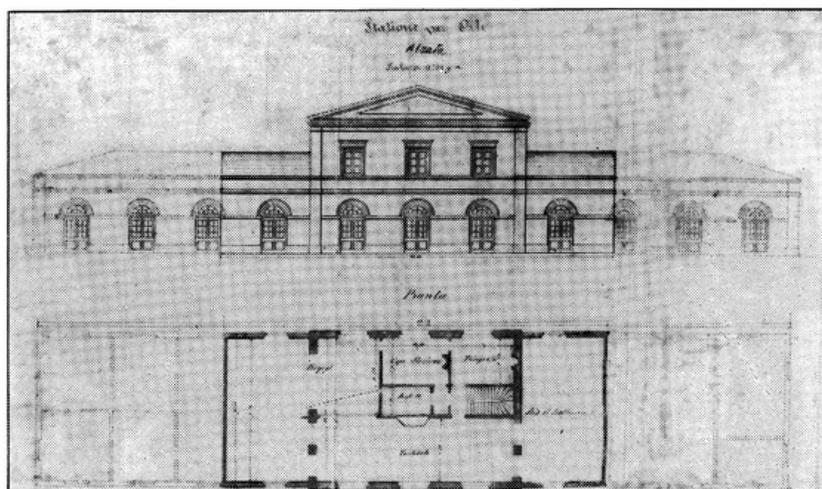
« SAMPIERDARENA »

Anno di costruzione	1856	Potenza (CV)	417
Numero di unità (simili)	8	Velocità massima (km/h)	65
Rodiggio	0-2-1	Diametro ruote motrici (mm.)	1.600
Numero cilindri	2 interni	Lunghezza (approssimativa) tra i respingenti (mm.)	12.700
Distribuzione ad eccentrici		Tender a due assi	
Peso in servizio (kg.)	27.800	Casa costruttrice: Ansaldo di Genova	
Peso aderente (kg.)	21.000		
Pressione massima in caldaia (kg/cm ²)	8		



La « Sampierdarena » fu la prima locomotiva costruita e progettata interamente in Italia. Dal 1856 in poi, le commissioni delle varie Reti ferroviarie italiane non si rivolsero più solamente all'estero. Le prestazioni ed i risultati della « Sampierdarena » furono talmente incoraggianti che dopo di essa ne furono costruite altre simili. (Foto FS)

Il Fabbricato Viaggiatori per la Stazione di Orte (primo progetto); la parte tratteggiata dovrà essere costruita in seguito.



Il secondo progetto, quello poi realizzato, prevede un fabbricato di due piani lungo m 30,60 e largo m 10,00 con altezza massima di m 10,55. Il piano terra ha 7 porte che danno sul piazzale esterno e 7 sul lato treni. A disposizione dei viaggiatori un ampio vestibolo collegato alla biglietteria ed allo smistamento bagagli, due sale di attesa, una per la terza classe ed una per la prima e seconda classe. Per il personale delle ferrovie, un ufficio per il Capo Stazione, biglietteria, ufficio bagagli e deposito lampioni ed altro. Si avrà anche un ufficio per il personale delle Poste ed uno per il Commissario. Al piano superiore si avranno due alloggi, uno per il Capo Stazione e l'altro da destinarsi.

1844
Societate Romane

G. de Salamina

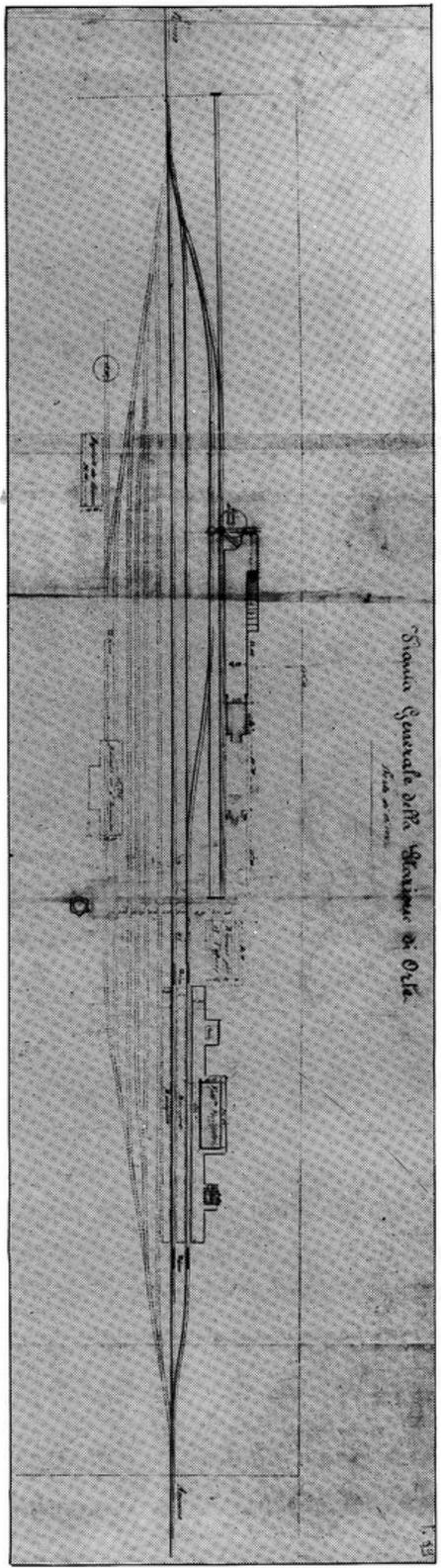
Liniea Noua de Bucuresti

2^a Statione

De Monteoru ad Orta

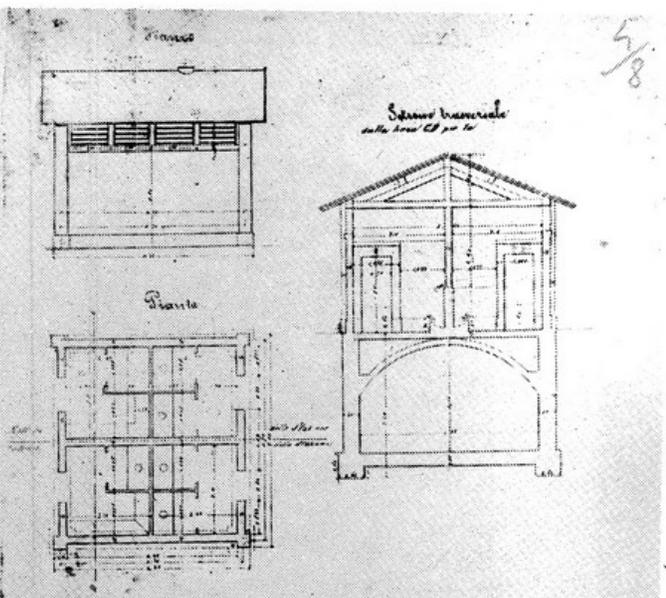
Planul General al Stationii
de Orta

Scara 1:1000

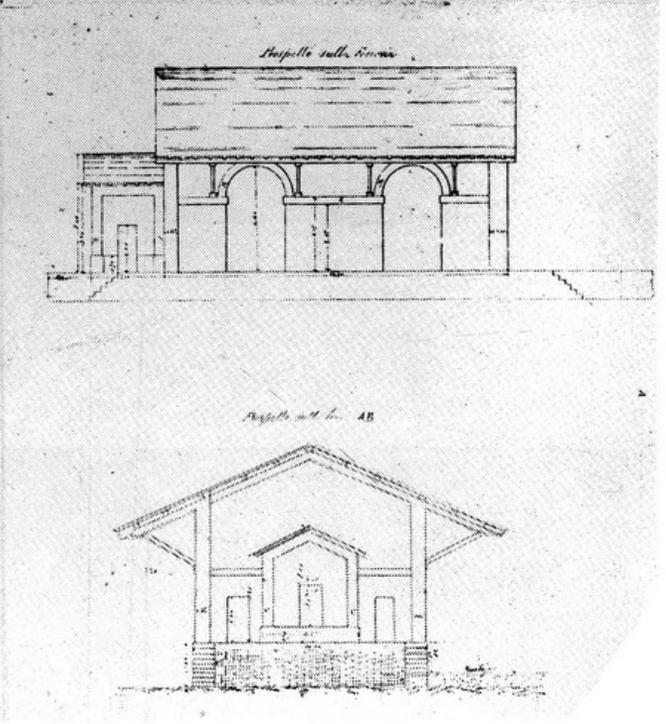


Planul General al Stationii de Orta

*Ferrovie Romane
S. di Salamanna
Linea da Roma a Ancona
Cessi
per la Stazione di Borghetto
e provvisoriamente per Orte
P. Suggero Direttore*



*Ferrovie Romane
S. di Salamanna
Linea da Roma ad Ancona
P. Suggero
Da Mont'Orso ad Orte
Fabbricato M. vici della Stazione
di Orte
P. Suggero*



Dal Piano Generale sono messi in evidenza anche: deposito del carbone, gru dei pesi, rimessa per le locomotive, piattaforma per il giro delle locomotive, rimessa per 12 vetture, da farsi nella seconda fase.

L'APERTURA

In data 27 novembre 1865, il Presidente della Società, scrive al Ministro del Commercio e dei Lavori Pubblici, che *«questa Società sarebbe in grado, per quanto da essa dipende, di aprire al pubblico il tratto di ferrovia da Corese a Foligno col giorno 10 del prossimo mese di dicembre»*. Il successivo primo dicembre la richiesta viene fatta ufficialmente precisando che *«l'apertura potrà essere attuata con tutta sicurezza»*. (25)

I lavori sono però in ritardo e solo il 14 dicembre una Commissione partirà da Roma alle ore 5,15 antimeridiane, ritornando la sera stessa *«per effettuare un accurato controllo della linea per percorso di 17 chilometri, quanti ne intercedono nel territorio Viterbese fra i due estremi limiti che sono i ponti di Collerosecca e di Orte»*. Detta Commissione dovrà anche *«prendere le necessarie intelligenze nell'interesse della Polizia, Dogana, e Posta»*. (26)

In precedenza erano state eseguite delle prove di transito e la linea era stata *«passata dalle macchine e convogli, uno dei quali di 44 vagoni», ma «molto manca per le stazioni, le case di guardia, essere incomplete le laterali chiusure ed aperti ancora i passaggi a livello»*. La prova dei ponti era stata decisa per il giorno 16 dicembre. (27) In attesa dell'apertura si compilano gli orari inviandoli alle opportune approvazioni.

Quella che segue è la prima bozza di orario compilata in previsione dell'apertura della linea (non ancora stabilita). I treni che percorreranno l'intera tratta, da Roma a Foligno, di 166 chilometri, sono due, uno con partenza da Roma alle 6,25 ed uno con partenza da Foligno alle ore 11,10. Inoltre sono previsti altri quattro treni in partenza ed in arrivo ad Orte, da Orte a Roma e viceversa, da Orte a Foligno e viceversa. Pertanto la stazione di Orte è prevista come capolinea di quattro treni e di transito, con fermata, dei due treni principali. La percorrenza prevista, per percorrere il tratto Roma Foligno, è di circa 7 ore, mentre da Roma a Orte la percorrenza è di poco superiore alle 3 ore per i circa 80 chilometri della lunghezza della tratta. (28)

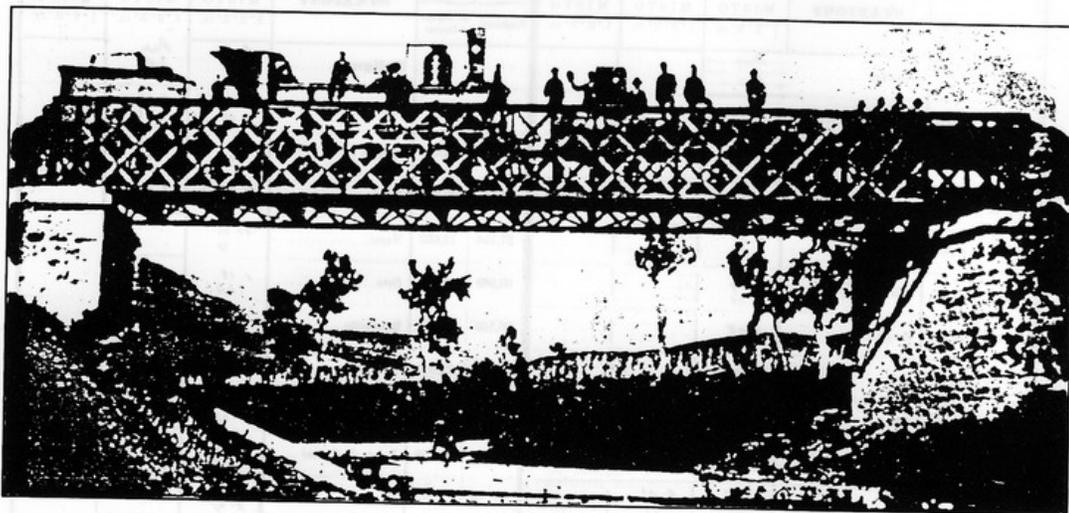
1849
 1850
 1851
 1852
 1853
 1854
 1855
 1856
 1857
 1858
 1859
 1860
 1861
 1862
 1863
 1864
 1865
 1866
 1867
 1868
 1869
 1870
 1871
 1872
 1873
 1874
 1875
 1876
 1877
 1878
 1879
 1880
 1881
 1882
 1883
 1884
 1885
 1886
 1887
 1888
 1889
 1890
 1891
 1892
 1893
 1894
 1895
 1896
 1897
 1898
 1899
 1900
 1901
 1902
 1903
 1904
 1905
 1906
 1907
 1908
 1909
 1910
 1911
 1912
 1913
 1914
 1915
 1916
 1917
 1918
 1919
 1920
 1921
 1922
 1923
 1924
 1925
 1926
 1927
 1928
 1929
 1930
 1931
 1932
 1933
 1934
 1935
 1936
 1937
 1938
 1939
 1940
 1941
 1942
 1943
 1944
 1945
 1946
 1947
 1948
 1949
 1950
 1951
 1952
 1953
 1954
 1955
 1956
 1957
 1958
 1959
 1960
 1961
 1962
 1963
 1964
 1965
 1966
 1967
 1968
 1969
 1970
 1971
 1972
 1973
 1974
 1975
 1976
 1977
 1978
 1979
 1980
 1981
 1982
 1983
 1984
 1985
 1986
 1987
 1988
 1989
 1990
 1991
 1992
 1993
 1994
 1995
 1996
 1997
 1998
 1999
 2000
 2001
 2002
 2003
 2004
 2005
 2006
 2007
 2008
 2009
 2010
 2011
 2012
 2013
 2014
 2015
 2016
 2017
 2018
 2019
 2020
 2021
 2022
 2023
 2024
 2025
 2026
 2027
 2028
 2029
 2030
 2031
 2032
 2033
 2034
 2035
 2036
 2037
 2038
 2039
 2040
 2041
 2042
 2043
 2044
 2045
 2046
 2047
 2048
 2049
 2050
 2051
 2052
 2053
 2054
 2055
 2056
 2057
 2058
 2059
 2060
 2061
 2062
 2063
 2064
 2065
 2066
 2067
 2068
 2069
 2070
 2071
 2072
 2073
 2074
 2075
 2076
 2077
 2078
 2079
 2080
 2081
 2082
 2083
 2084
 2085
 2086
 2087
 2088
 2089
 2090
 2091
 2092
 2093
 2094
 2095
 2096
 2097
 2098
 2099
 2100
 2101
 2102
 2103
 2104
 2105
 2106
 2107
 2108
 2109
 2110
 2111
 2112
 2113
 2114
 2115
 2116
 2117
 2118
 2119
 2120
 2121
 2122
 2123
 2124
 2125
 2126
 2127
 2128
 2129
 2130
 2131
 2132
 2133
 2134
 2135
 2136
 2137
 2138
 2139
 2140
 2141
 2142
 2143
 2144
 2145
 2146
 2147
 2148
 2149
 2150
 2151
 2152
 2153
 2154
 2155
 2156
 2157
 2158
 2159
 2160
 2161
 2162
 2163
 2164
 2165
 2166
 2167
 2168
 2169
 2170
 2171
 2172
 2173
 2174
 2175
 2176
 2177
 2178
 2179
 2180
 2181
 2182
 2183
 2184
 2185
 2186
 2187
 2188
 2189
 2190
 2191
 2192
 2193
 2194
 2195
 2196
 2197
 2198
 2199
 2200
 2201
 2202
 2203
 2204
 2205
 2206
 2207
 2208
 2209
 2210
 2211
 2212
 2213
 2214
 2215
 2216
 2217
 2218
 2219
 2220
 2221
 2222
 2223
 2224
 2225
 2226
 2227
 2228
 2229
 2230
 2231
 2232
 2233
 2234
 2235
 2236
 2237
 2238
 2239
 2240
 2241
 2242
 2243
 2244
 2245
 2246
 2247
 2248
 2249
 2250
 2251
 2252
 2253
 2254
 2255
 2256
 2257
 2258
 2259
 2260
 2261
 2262
 2263
 2264
 2265
 2266
 2267
 2268
 2269
 2270
 2271
 2272
 2273
 2274
 2275
 2276
 2277
 2278
 2279
 2280
 2281
 2282
 2283
 2284
 2285
 2286
 2287
 2288
 2289
 2290
 2291
 2292
 2293
 2294
 2295
 2296
 2297
 2298
 2299
 2300
 2301
 2302
 2303
 2304
 2305
 2306
 2307
 2308
 2309
 2310
 2311
 2312
 2313
 2314
 2315
 2316
 2317
 2318
 2319
 2320
 2321
 2322
 2323
 2324
 2325
 2326
 2327
 2328
 2329
 2330
 2331
 2332
 2333
 2334
 2335
 2336
 2337
 2338
 2339
 2340
 2341
 2342
 2343
 2344
 2345
 2346
 2347
 2348
 2349
 2350
 2351
 2352
 2353
 2354
 2355
 2356
 2357
 2358
 2359
 2360
 2361
 2362
 2363
 2364
 2365
 2366
 2367
 2368
 2369
 2370
 2371
 2372
 2373
 2374
 2375
 2376
 2377
 2378
 2379
 2380
 2381
 2382
 2383
 2384
 2385
 2386
 2387
 2388
 2389
 2390
 2391
 2392
 2393
 2394
 2395
 2396
 2397
 2398
 2399
 2400
 2401
 2402
 2403
 2404
 2405
 2406
 2407
 2408
 2409
 2410
 2411
 2412
 2413
 2414
 2415
 2416
 2417
 2418
 2419
 2420
 2421
 2422
 2423
 2424
 2425
 2426
 2427
 2428
 2429
 2430
 2431
 2432
 2433
 2434
 2435
 2436
 2437
 2438
 2439
 2440
 2441
 2442
 2443
 2444
 2445
 2446
 2447
 2448
 2449
 2450
 2451
 2452
 2453
 2454
 2455
 2456
 2457
 2458
 2459
 2460
 2461
 2462
 2463
 2464
 2465
 2466
 2467
 2468
 2469
 2470
 2471
 2472
 2473
 2474
 2475
 2476
 2477
 2478
 2479
 2480
 2481
 2482
 2483
 2484
 2485
 2486
 2487
 2488
 2489
 2490
 2491
 2492
 2493
 2494
 2495
 2496
 2497
 2498
 2499
 2500
 2501
 2502
 2503
 2504
 2505
 2506
 2507
 2508
 2509
 2510
 2511
 2512
 2513
 2514
 2515
 2516
 2517
 2518
 2519
 2520
 2521
 2522
 2523
 2524
 2525
 2526
 2527
 2528
 2529
 2530
 2531
 2532
 2533
 2534
 2535
 2536
 2537
 2538
 2539
 2540
 2541
 2542
 2543
 2544
 2545
 2546
 2547
 2548
 2549
 2550
 2551
 2552
 2553
 2554
 2555
 2556
 2557
 2558
 2559
 2560
 2561
 2562
 2563
 2564
 2565
 2566
 2567
 2568
 2569
 2570
 2571
 2572
 2573
 2574
 2575
 2576
 2577
 2578
 2579
 2580
 2581
 2582
 2583
 2584
 2585
 2586
 2587
 2588
 2589
 2590
 2591
 2592
 2593
 2594
 2595
 2596
 2597
 2598
 2599
 2600
 2601
 2602
 2603
 2604
 2605
 2606
 2607
 2608
 2609
 2610
 2611
 2612
 2613
 2614
 2615
 2616
 2617
 2618
 2619
 2620
 2621
 2622
 2623
 2624
 2625
 2626
 2627
 2628
 2629
 2630
 2631
 2632
 2633
 2634
 2635
 2636
 2637
 2638
 2639
 2640
 2641
 2642
 2643
 2644
 2645
 2646
 2647
 2648
 2649
 2650
 2651
 2652
 2653
 2654
 2655
 2656
 2657
 2658
 2659
 2660
 2661
 2662
 2663
 2664
 2665
 2666
 2667
 2668
 2669
 2670
 2671
 2672
 2673
 2674
 2675
 2676
 2677
 2678
 2679
 2680
 2681
 2682
 2683
 2684
 2685
 2686
 2687
 2688
 2689
 2690
 2691
 2692
 2693
 2694
 2695
 2696
 2697
 2698
 2699
 2700
 2701
 2702
 2703
 2704
 2705
 2706
 2707
 2708
 2709
 2710
 2711
 2712
 2713
 2714
 2715
 2716
 2717
 2718
 2719
 2720
 2721
 2722
 2723
 2724
 2725
 2726
 2727
 2728
 2729
 2730
 2731
 2732
 2733
 2734
 2735
 2736
 2737
 2738
 2739
 2740
 2741
 2742
 2743
 2744
 2745
 2746
 2747
 2748
 2749
 2750
 2751
 2752
 2753
 2754
 2755
 2756
 2757
 2758
 2759
 2760
 2761
 2762
 2763
 2764
 2765
 2766
 2767
 2768
 2769
 2770
 2771
 2772
 2773
 2774
 2775
 2776
 2777
 2778
 2779
 2780
 2781
 2782
 2783
 2784
 2785
 2786
 2787
 2788
 2789
 2790
 2791
 2792
 2793
 2794
 2795
 2796
 2797
 2798
 2799
 2800
 2801
 2802
 2803
 2804
 2805
 2806
 2807
 2808
 2809
 2810
 2811
 2812
 2813
 2814
 2815
 2816
 2817
 2818
 2819
 2820
 2821
 2822
 2823
 2824
 2825
 2826
 2827
 2828
 2829
 2830
 2831
 2832
 2833
 2834
 2835
 2836
 2837
 2838
 2839
 2840
 2841
 2842
 2843
 2844
 2845
 2846
 2847
 2848
 2849
 2850
 2851
 2852
 2853
 2854
 2855
 2856
 2857
 2858
 2859
 2860
 2861
 2862
 2863
 2864
 2865
 2866
 2867
 2868
 2869
 2870
 2871
 2872
 2873
 2874
 2875
 2876
 2877
 2878
 2879
 2880
 2881
 2882
 2883
 2884
 2885
 2886
 2887
 2888
 2889
 2890
 2891
 2892
 2893
 2894
 2895
 2896
 2897
 2898
 2899
 2900
 2901
 2902
 2903
 2904
 2905
 2906
 2907
 2908
 2909
 2910
 2911
 2912
 2913
 2914
 2915
 2916
 2917
 2918
 2919
 2920
 2921
 2922
 2923
 2924
 2925
 2926
 2927
 2928
 2929
 2930
 2931
 2932
 2933
 2934
 2935
 2936
 2937
 2938
 2939
 2940
 2941
 2942
 2943
 2944
 2945
 2946
 2947
 2948
 2949
 2950
 2951
 2952
 2953
 2954
 2955
 2956
 2957
 2958
 2959
 2960
 2961
 2962
 2963
 2964
 2965
 2966
 2967
 2968
 2969
 2970
 2971
 2972
 2973
 2974
 2975
 2976
 2977
 2978
 2979
 2980
 2981
 2982
 2983
 2984
 2985
 2986
 2987
 2988
 2989
 2990
 2991
 2992
 2993
 2994
 2995
 2996
 2997
 2998
 2999
 3000
 3001
 3002
 3003
 3004
 3005
 3006
 3007
 3008
 3009
 3010
 3011
 3012
 3013
 3014
 3015
 3016
 3017
 3018
 3019
 3020
 3021
 3022
 3023
 3024
 3025
 3026
 3027
 3028
 3029
 3030
 3031
 3032
 3033
 3034
 3035
 3036
 3037
 3038
 3039
 3040
 3041
 3042
 3043
 3044
 3045
 3046
 3047
 3048
 3049
 3050
 3051
 3052
 3053
 3054
 3055
 3056
 3057
 3058
 3059
 3060
 3061
 3062
 3063
 3064
 3065
 3066
 3067
 3068
 3069
 3070
 3071
 3072
 3073
 3074
 3075
 3076
 3077
 3078
 3079
 3080
 3081
 3082
 3083
 3084
 3085
 3086
 3087
 3088
 3089
 3090
 3091
 3092
 3093
 3094
 3095
 3096
 3097
 3098
 3099
 3100
 3101
 3102
 3103
 3104
 3105
 3106
 3107
 3108
 3109
 3110
 3111
 3112
 3113
 3114
 3115
 3116
 3117
 3118
 3119
 3120
 3121
 3122
 3123
 3124
 3125
 3126
 3127
 3128
 3129
 3130
 3131
 3132
 3133
 3134
 3135
 3136
 3137
 3138
 3139
 3140
 3141
 3142
 3143
 3144
 3145
 3146
 3147
 3148
 3149
 3150
 3151
 3152
 3153
 3154
 3155
 3156
 3157
 3158
 3159
 3160
 3161
 3162
 3163
 3164
 3165
 3166
 3167
 3168
 3169
 3170
 3171
 3172
 3173
 3174
 3175
 3176
 3177
 3178
 3179
 3180
 3181
 3182
 3183
 3184
 3185
 3186
 3187
 3188
 3189
 3190
 3191
 3192
 3193
 3194
 3195
 3196
 3197
 3198
 3199
 3200
 3201
 3202
 3203
 3204
 3205
 3206
 3207
 3208
 3209
 3210
 3211
 3212
 3213
 3214
 3215
 3216
 3217
 3218

Notevoli modifiche vengono apportate alla prima bozza di orario, ma la modifica che interessa la stazione di Orte è la seguente. Nel rimettere gli orari al Ministro, il Presidente della Società scrive ... «*come potrà rilevare è stata tolta la corsa fra Orte e Roma. La corsa suddetta è stata soppressa perchè, non essendo stata finita la strada fra la stazione di Orte e la Città, pochi viaggiatori ne avrebbero potuto approfittare, ed anche per la ragione che non sono state ancora stabilite le formalità doganali da adempiere. In seguito quando le circostanze lo riterranno utile... la Società non mancherà di provvedere alla effettuazione...*». (29)

La ferrovia non è ancora nata e la collettività ortana perde già il primo appuntamento: il treno che doveva servire tutto il suo interland, compresa Viterbo. I treni rimasti in orario sono: uno da Roma a Foligno e viceversa ed uno da Terni a Foligno e viceversa.

Chilometri		STAZIONI	101	102	105	Chilometri		STAZIONI	102	101	106
Progressivi	Da Stazione a Stazione		MISTO 1° 2° 3° cl.	MISTO 1° 2° 3° cl.	MISTO 1° 2° 3° cl.	Progressivi	Da Stazione a Stazione		MISTO 1° 2° 3° cl.	MISTO 1° 2° 3° cl.	MISTO 1° 2° 3° cl.
		Roma	Aut 6.2					Foligno	Aut 9.35	Dom 3.00	
25,638	25,638	Monte Rotondo	6.45 6.47			8,760	8,760	Trevi	8.57 9.02	3.22 25	
36,251	10,613	Corese	7.07 7.12			25,355	16,595	Spoletto	9.43 9.53	4.05 10	
37,169	911	Passo di Corese	7.26 7.28			54,541	29,186	Terni	11.05 11	5.55	
48,550	11,388	Montorso	8.10 8.12			67,194	12,653	Narni	11.32 11.37		
56,870	8,320	Stimigliano	8.29 8.31			83,963	16,769	Orte	1.18 1.23		
69,850	12,980	Borghetto	9.08 9.10			96,163	12,200	Borghetto	2.18 2.20		
74,750	12,200	Orte	9.27 10.02			109,143	12,980	Stimigliano	8.56 8.58		
98,819	16,769	Narni	10.53 11.18			117,463	8,320	Montorso	1.15 1.17		
111,472	12,653	Terni	11.55 11.05	Aut 6.05		128,851	11,388	Passo di Corese	1.39 1.44		
140,638	29,186	Spoletto	1.22 1.22	8.22 7.2		129,702	911	Corese	1.47 1.07		
157,253	16,595	Trevi	2.22 2.6	8.52 57		140,375	10,613	Monte Rotondo	4.27 29		
166,013	8,760	Foligno	2.50	9.19		166,013	25,638	Roma	5.15		

La Direzione Generale di Polizia, ricevuta copia degli orari per l'apertura della linea del giorno 4 gennaio 1866, invia in data 1° gennaio delle osservazioni al Ministro del Commercio e dei Lavori Pubblici. «Nel ritornarle l'orario stesso gli occorre significarle, che in quanto all'epoca stabilita per l'apertura non può fare alcuna affermazione in favore, richiedendosi in precedenza ulteriori concerti sul servizio politico, e della Finanza, concerti che dovranno riguardare non solo il metodo di accompagnamento di treni, ma ancora gli uffici necessari nel punto ove l'Impiegato politico deve fermarsi. In merito poi dell'orario lo Scrivente persuaso che la Stazione di Orte sia quella dove debbono eseguirsi le operazioni finanziarie e politiche sulle provenienze di Foligno, deve osservare che la fermata dei treni di soli diciassette minuti è assolutamente incompetente». (30) Tale necessità viene accolta nell'orario definitivo per la apertura decisa per il giorno 4 gennaio 1866.



1862 circa: collaudo di un ponte in ferro sulla Roma-Orte

ORARIO (per uso d'Ufficio)

DELLE CORSE DEI TRENI

SULLA LINEA

DA ROMA A FOLIGNO

Da principiare col giorno 4 Gennaio 1866.

Chiamata		STAZIONI	101	102	105	Chiamata		STAZIONI	102	104	106
Progr. n.º	Da Stazione a Stazione		MISTO 1.º 2.º 3.º cl.	MISTO 1.º 2.º 3.º cl.	MISTO 1.º 2.º 3.º cl.	Progr. n.º	Da Stazione a Stazione		MISTO 1.º 2.º 3.º cl.	MISTO 1.º 2.º 3.º cl.	MISTO 1.º 2.º 3.º cl.
		Roma	ANT. 5 30	ANT. 6 15				Foligno		ANT. 8 10	POM. 2 15
25,638	25,638	Monte Rotondo	6 15 17	7 00 02		8,760	8,760	Trevi		8 36 38	3 41 43
36,251	10,613	Corese	6 40	7 23 33		25,355	16,595	Spoletto		9 29 39	3 22 42
37,162	911	Passo di Corese		7 46 8 06		54,541	29,186	Terni		12 35 45	6 36
48,550	11,388	Montorso		8 29 31		67,194	12,653	Narni		1 22 24	
56,870	8,320	Stimigliano		8 56 58		83,963	16,769	Orte		2 12 57	
69,850	12,980	Borghetto		9 40 10 00		96,163	12,200	Borghetto		3 39 44	
74,750	12,200	Orte		10 42 52		109,149	12,980	Stimigliano		4 25 50	
98,819	16,769	Narni		11 40 12 05		117,463	8,320	Montorso		5 15 17	
111,472	12,653	Terni		12 42 52	ANT. 6 30	128,851	11,388	Passo di Corese		5 38 43	
140,658	29,186	Spoletto		3 42 52	9 25 35	129,762	911	Corese	ANT. 7 40	5 48 51	
157,253	16,595	Trevi		4 44 46	10 24 26	140,375	10,613	Monte Rotondo	8 01 03	6 12 14	
166,013	8,760	Foligno		5 10 POM.	10 52 ANT.	166,013	25,638	Roma	8 50 ANT.	7 00 POM.	

Un breve regolamento interno - «*Ordine speciale per i Capi Treno e Meccanici*» (macchinisti) - detta le norme tecniche da osservarsi nel percorso ferroviario, come la velocità nei vari tratti o le fermate tecniche per rifornimento di acqua e per il confine sul ponte di Collerosetta. Sono contemplate inoltre le regole da seguire alla entrata nelle stazioni, dove si incrociano i treni provenienti dalle opposte direzioni, sugli scambi e sui passaggi a livello.

Ordine speciale per i Capi Treno e Meccanici

La velocità da adoperarsi dai Meccanici, sui diversi punti della Sezione da ROMA a FOLIGNO e viceversa, sarà la infrascritta, restando loro formalmente vietato accelerarla *sotto qualsiasi pretesto*.

Da Roma al Passo di Corese	35	Chilometri l'ora.
Dal Passo di Corese a Montorso	30	» »
Da Montorso a Terni	20	» »
Da Terni a Spoletto	10	» »
Da Spoletto a Foligno	20	» »

Fermate straordinarie a farsi lungo la Corsa

- A.** Nel percorso fra Corese ed il Passo di Corese, partendo da Roma, sono compresi 5 minuti di tempo per la fermata al Ponte di Corese, ove la Macchina si provvederà d'acqua.
- B.** Nel percorso fra Stimigliano e Borghetto si comprendono 4 minuti di tempo, per 2 minuti di fermata da effettuarsi, tanto all'andare quanto al ritorno, alle due estremità del Ponte di Colle Rosetta.
- C.** Nel percorso fra Borghetto ed Orte sono compresi 5 minuti di fermata tanto all'andare quanto al ritorno per la fermata al Chilometro 77, ove la Macchina provvederassi d'acqua.

Avvertenze Generali

- 1.° Nelle caselle di ciascuna Stazione sono scritte le ore di arrivo e di partenza per i Treni che hanno fermata; sono scritte invece le ore di partenza soltanto per i Treni che non hanno fermata. Nelle caselle stesse sono scritti per traverso ed in caratteri diversi i numeri dei Treni che si hanno ad incrociare.
- 2.° Nelle Stazioni d'incrocio e sul tratto ad un solo binario il Treno che arriva prima deve attendere l'altro. In caso di ritardo i Capi delle Stazioni possono intendersi per mezzo del Telegrafo onde cambiare la Stazione d'incrocio. I dispacci che si danno per ciò devono essere precisi ed indicare le Stazioni per il loro nome.
Il Capo della Stazione che propone il cambio d'incrocio non farà partire il Treno se non dopo che l'altra Stazione avrà risposto che ritiene la proposta fattale.
- 3.° Ogni Treno che sia in ritardo 15 minuti dovrà essere annunziato a tutti i posti in avanti fino al primo Deposito di Macchine.
- 4.° Allorchè i Treni e le Macchine si approssimano ai punti ove si trovano aghi di scambio i macchinisti devono rallentare la corsa in modo da potersi fermare al bisogno e qualora scorgessero un segnale di fermata o si avvedessero di entrare in un binario che non è quello che devono seguire.
- 5.° I Macchinisti dei Treni arrivando in una Stazione d'incrocio devono parimenti rallentare la corsa a partire dai primi dischi di questa Stazione e non giungere agli aghi che con estrema lentezza.
Prima d'immettersi nella via dovranno annunziare il loro arrivo con un colpo di fischio prolungato e dovranno assicurarsi non solo che gli aghi siano ben fatti, ma altresì che il binario nel quale devono entrare sia libero.
Dovranno nell'avvicinarsi ad un passaggio a livello annunziare il loro arrivo con un colpo di fischio prolungato.

Roma 1 Gennaio 1866.

La Direzione dell'Esercizio

Dopo numerose ispezioni lungo la linea, effettuate dalle varie commissioni, il giorno 22 dicembre 1865, presso il Ministero del Commercio e dei Lavori Pubblici si riunisce un'ulteriore «Commissione per l'apertura della ferrovia da Roma a Foligno».

«La Commissione è composta dal Signor ispettore Cav. Federico Giorgi membro del Consiglio di Arte; dal Signor Achille Trombetti ispettore Generale delle Dogane; dal Signor Rosignani Verificatore Generale delle Poste; dalli Signori Bartoccini I° Minutante della Ecc.ma Direzione Generale di Polizia unitamente all'ing. Signor Cav. Gaspero Servi e dall'Avv. Benedetto Giovenale Segretario Capo della Sezione Governativa-Ferrovie. V'intervennero altresì il Signor Cav. Francesco Barthelenus Ingegnere in Capo della Società delle Ferrovie Romane unitamente al Signor Giorgio Sarfatti Capo del Movimento, e anche il Signor Ing. Governativo Eugenio Baldi...

...Si legge il rapporto tecnico dell'Ing in Capo della Delegazione Apostolica di Viterbo Signor Filippo Tretti in data 8 dicembre il quale dava ragguaglio delle ispezioni della linea ferrata percorrente il Territorio di Viterbo... Si rilevò dal detto rapporto che il binario era sufficientemente buono, ma che mancavano molte cose necessarie alla apertura della linea per garanzia della pubblica sicurezza, e della necessaria regolarità.

Seduta stante si ebbe l'avviso dall'Ispettore di Vigilanza Signor Luigi Jacometti che gli Ingegneri Governativi nella stessa mattina, 22 dicembre, erano tornati dalla prova dei ponti che era stata regolarmente eseguita con soddisfacente risultato.. Ieri si andò con treno straordinario partendo dalla stazione di Termini alle ore cinque e quindici ant. ed arrivando alla stazione di Orte alle dodici, (dopo essere scesi più volte), ...il di cui paese è distante circa due miglia di strada non buona; e qui è da avvertire che quantunque il ponte non segni il confine fra le provincie di Viterbo e di Spoleto, pur tuttavia all'uscita del ponte verso Spoleto esiste un pichetto di soldati Piemontesi a guardia della sortita del medesimo; ciò però non impedì alla Commissione tecnica di percorrere colla locomotiva il tratto fra il ponte e S.Liberato, che è questi il confine delle dette due Provincie. Al ritorno il tragitto si fece con sufficiente velocità e senza le fermate necessarie a far acqua, ed altra manovra, l'intero percorso da Orte a Roma di chilometri 82 si sarebbe fatto in tre ore.

Il Signor Rosignani nell'interesse delle Poste ha invocato l'applicazione dell'art. 50 del Capitolato in virtù del quale la Società è obbligata a trasportare gratuitamente coi suoi convogli ordinari, tutte le volte che l'Amministrazione delle Poste lo richiegga, in un apposito vagone postale, i dispacci, pacchi e corrispon-

denze postali, non meno che gli Impiegati di servizio, con denaro, al meno in un convoglio per giorno, quindi ha aggiunto, che, se non potrà essere pronto il vagono postale a norma del Capitolato, la società almeno provveda subito ad approntare un separato scompartimento, più ampio però, e più decente, sia pure in seconda classe, di quello attualmente in uso nella linea di Civitavecchia.

Ha chiesto poi sin da ora una camera stabile della stazione di Orte che è in costruzione...». (31)

L'Ispettore di Sorveglianza Governativa per le Strade Ferrate dello Stato Pontificio, scrive in data 2 gennaio 1866 al Ministro del Commercio e dei Lavori Pubblici. «Eccellenza, quest'oggi ha avuto luogo il treno speciale per la Commissione Governativa, questo partì dalla stazione alle ore 11 ant. ne giunse ad Orte alle ore 2 pomeridiane, e partì all'ore 4, giunse a Roma all'ore 6 e 45. Tanto nell'andata che nel ritorno il tutto procede con la massima regolarità». (32)

Di conseguenza, il giorno successivo 3 gennaio, il Ministro trasmette la relazione al Cardinale Segretario di Stato con queste parole: «Ieri 2 gennaio 1866 ebbe luogo il viaggio della Commissione Tecnico Amministrativa per la visita definitiva della nuova ferrovia di Orte.

Vi presero parte in unione del sottoscritto, i Signori Commissari di Polizia, della Dogana e delle Poste, e gli Ing. Governativi Tratti, Balbi, e Miceli. Si partì alle ore 11 antimeridiane da Roma, e si pervenne ad Orte alle 2 pom. ne. Si ripartì da Orte alle ore 4 e si giunse a Roma alle 6 e 3/4. Questo solo fatto di aver percorso 80 chilometri in tre ore nell'andata, e due ore e tre quarti nel ritorno indica che la via è decisamente buona.

Avverto che tanto nell'andata che nel ritorno si fecero varie fermate per visitare specialmente il ponte lesionato al quale si sta facendo la puntellatura prescritta, e le due estremità del nostro Territorio di Viterbo, non occupato, fra Colle Rosetta ed Orte ove esistono locali di legno per collocarvi provvisoriamente i due posti per la Polizia, e Dogana...

...In ogni modo per obbligo del mio ufficio debbo avvertire V.E. che la Società aprirà la ferrovia da Foligno a Narni fino da domani 4 corrente... L'unica cosa da farsi, a mio debole parere sarebbe per il momento considerare la via di Orte come un naturale proseguimento della ferrovia di Corese inviando col treno che partirà da Roma alle 5.30 i Commessi Politici e gli Ispettori di Sorveglianza. Il detto treno arriverà ad Orte alle ore 10,52 antimeridiane e riparte da Orte alle ore 2,17 pomeridiane per rientrare a Roma alle 7 della sera. In una parola il primo apparire del treno ad Orte sarà alle 2.17 pomeridiane quando cioè saranno sul punto di confine i nostri commessi politici, e di sorveglianza fino dalle 10.52 della mattina.

Ciò servirà per meglio studiare praticamente il vero costante metodo da eseguirsi». (33)

Una successiva annotazione a margine della prima pagina della lettera costituisce l'autorizzazione (non autografa) del Papa all'apertura della ferrovia. «Dalla Udienza di N.S. del tre gennaio 1866 Sua Beatitudine intese tutte le deduzioni, e spiegazioni date dal sotto circa la domanda della Società delle Ferrovie per l'apertura delle Linee del Tronco di Foligno, si degnò ordinare che si aprisse subito al Pubblico la Ferrovia e che si dassero in conseguenza tutte le disposizioni analoghe ed opportune». Il Ministro. (34)

MINISTERO
DEL
COMMERCIO E LAVORI PUBBLICI
SEZIONE FERROVIE
Si risponde al Num.
dei
Oggetto

3. Gennaio 1866
Dalla Udienza di N.S. del tre gennaio 1866
Sua Beatitudine intese tutte le deduzioni, e spiegazioni date dal sotto circa la domanda della Società delle Ferrovie per l'apertura delle Linee del Tronco di Foligno, si degnò ordinare che si aprisse subito al Pubblico la Ferrovia e che si dassero in conseguenza tutte le disposizioni analoghe ed opportune.

Il Ministro
Dei Lavori Pubblici

Euceluzo

Loi 2. Gennaio 1866 ebbe luogo l'arrivo della Commissione tecnica amministrativa per la visita definitiva della nuova ferrovia di Orte. La stessa giunta in unione col sottoscritto, S. G. Commissarij V. Magio, Dele Rogano, e delle Poste, e S. G. Governativi Tratti, Baldi, e M.elli. Si parti alle ore 11. ant. da Roma, e si pervenire ad Orte alle 2. pom. Si ripartì da Orte alle 4. e si giunse a Roma alle 6. 3/4. Questo solo fatto di aver percorso 80. Kilometri in tre ore nell'andata, e due ore e tre quarti nel ritorno indica che la via è decisamente buona. Avverta che tanto nell'andata quanto nel ritorno si fecero vari fermate per iscrivere specialmente il quinto kilometro al quale si sta facendo la puntella trasversale, e le due estremità del nostro territorio di Orte, non occupate per l'Orto. A Orte ora si fanno lavori di legno per colle carni grossolamente, e due ponti per la pendenza di Rogano.

Tale comunicazione viene comunicata lo stesso giorno al Tesoriere Generale, al Direttore Generale di Polizia, al Ministro delle Armi.

«Il Sottoscritto Ministro del Commercio e dei L.P. si fa un dovere partecipare che, in seguito della visita definitiva che ebbe luogo il due Gennaio sulla linea di Orte, alla quale presero parte i Sigg. Commissari per le Dogane e per le Poste, la Santità di N.S. intese tutte le deduzioni e spiegazioni date dal Sottoscritto nella Udienza di oggi 3 detto, si è degnata di ordinare che la detta Ferrovia si apra subito al pubblico servizio. In ossequio pertanto di tale Sovrana benigna determinazione, ed in seguito dei concerti presi con l'Ill. Monsignor Direttore Generale di Polizia, avanti all'Ill. Cardinale Segretario di Stato, lo medesimo ha autorizzato la Società Pio Centrale ad attivare, fino da domani 4 gennaio, le regolari corse dei treni fra Roma e Foligno in conformità dell'inserito orario a tutto di lei rischio e pericolo senza decorrenza della garanzia d'interessi fino a che non sarà stato approvato il collaudo con quelle condizioni e riserve che l'Ecc. V. rileverà dall'atto di approvazione che in copia le annetto». (35)



33. Una delle prime locomotive della rete pontificia, battezzata «Vaticano» (notare l'assenza di riparo per il personale di macchina) al traino di un carro pianale, passa sotto la via Nomentana, al di là del fornice, sul fondo, le alture di villa Chigi - 1864 (Fotot.F.S.)

L'INAUGURAZIONE

E venne il 4 gennaio 1866. Era di giovedì quando alle ore 10 e 42, antimeridiane, giunse da Roma il primo treno ufficiale. Non sono state rintracciate notizie di festeggiamenti e sembra che la giornata passasse come tante altre. Movimento di operai, qualche locomotiva che spingeva dei treni materiali. Forse in pochi si resero conto che quella sarebbe stata una data da ricordare. D'altronde il treno della Pio Centrale che doveva percorrere i 538 chilometri da Ravenna a Roma era un sogno svanito. Allo stato Pontificio erano state «Usurpate» le provincie di Romagna, delle Marche, dell'Umbria e parte della Sabina. Erano rimasti appena i 60 chilometri circa da Roma a Corese e da Collerosea a Orte. Non più grandi Città ed estesi territori attraversati da quella ferrovia che tanto stava a cuore a Pio IX, ma una «porta aperta al nemico», all'invasione della sua Roma. Infatti la notizia dell'avvenuta apertura della Ferrovia da Roma a Foligno non ha avuto eco sulla stampa dell'epoca se si fa eccezione dell'Osservatore Romano, di un giornale pubblicato a Roma in lingua francese «l'Italie» e della Gazzetta dell'Umbria, Giornale Politico Quotidiano, il quale nella Rubrica «Notizie italiane», da una corrispondenza da Foligno scrive:

«Foligno si è aperto il 5 (sic!) il tronco di ferrovia da Roma a Foligno, vi hanno 11 stazioni intermedie, il tempo che si impiega nella corsa completa è di circa 11 ore. La velocità non è molto grande poichè si vengono a percorrere 15 chilometri per ora, essendo di 167 chilometri la distanza fra Roma e Foligno. I prezzi sono di lire 19,75 per la prima classe, 14,60 per la seconda e 9,75 per la terza. Non vi ha che una sola corsa diretta per giorno.»

Bisogna anche tener presente che il fabbricato viaggiatori non era stato ultimato e addirittura la linea non era stata ancora collaudata e infine che tra il Regno d'Italia e lo Stato Pontificio il clima politico, dopo gli avvenimenti del marzo 1860, era particolarmente freddo.

Il Tesoriere Generale Ministro delle Finanze, scrive in data 5 gennaio al Ministro del Commercio e Lavori Pubblici. «Appena ricevuto... il nuovo progetto di

orario, si diè cura il sottoscritto di darne partecipazione tanto alla Direzione Generale delle Dogane, quanto alla Soprintendenza Generale delle Poste, invitandole a rilevare sul proposto ciò che credessero necessario e conveniente. Prima ancora che giungessero le relative risposte fu aperta al pubblico servizio la detta ferrovia adottando l'orario predetto. Riservandosi il Sottoscritto di comunicare all'Ecc. V.ra le osservazioni che sarà per fare la Direzione delle Dogane, intanto non può egli fare a meno di significarle quelle che si è resa sollecita di presentargli la Soprintendenza Generale delle Poste.

Essa espone che il nuovo orario oltre che non prestarsi per fare avere corso regolare alle corrispondenze da e per le Provincie Pontificie di Viterbo ed Orvieto, come pure quelle da e per le Provincie Toscane di Siena ed Arezzo riuscirebbe pregiudizievole al corso di quelle da e per l'Umbria e le Marche, le quali si riceverebbero in questa Capitale e ne partirebbero con un notevole ritardo a fronte del sistema col quale le medesime hanno presentemente il loro corso. Imperocchè ora giungono in Roma alle 6,1/2 ant. e si distribuiscono alle 9 ant., e alle ore 4,1/2 pom. partono le risposte: laddove, a forma dell'orario esibito giungerebbero nell'ufficio di posta alle ore 7,1/2 pom., non si potrebbero distribuire che alle 9 antimeridiane del giorno appresso, le risposte non potrebbero partire che nella mattina del terzo giorno, dopo quello in cui sarebbero pervenute le proposte, e ciò nonostate esse risposte non giungerebbero alla lor destinazione nell'Umbria e nelle Marche che dopo quattro o cinque giorni secondo le rispettive distanze.

Ad evitare pertanto i menzionati inconvenienti.. la Società delle strade ferrate cambi quanto prima l'orario pubblicato e fissando la partenza del treno da Foligno alle ore 6.15 antimeridiane e da Roma alle ore 8.10 antimeridiane...». (36)



1868. La stazione Termini nel progetto dell'architetto Salvatore Bianchi.

Il nuovo orario da «principiare» il 20 gennaio 1866, non prevede ancora la corsa da Orte per Roma e da Roma per Orte; È inoltre stato privato della corsa per Corese.

STRADE FERRATE ROMANE
LINEA DA ROMA ALL' ADRIATICO
SEZIONE
DA ROMA A FOLIGNO
ORARIO da principiare il 20 Gennajo 1866.

Orari	STAZIONI	101		103		Orari	STAZIONI	102		104	
		Omnibus	F.F.F. CL.	Omnibus	F.F.F. CL.			Omnibus	F.F.F. CL.	Omnibus	F.F.F. CL.
—	ROMA	—	—	Ansim.		—	FOLIGNO	Ansim.		Passo.	
26	Monte Rotondo	—	—	6 00	—	9	Trevi	8 35	—	3 00	—
37	Corese	—	—	6 47	—	26	Spoleto	9 02	—	3 25	—
38	Passo di Corese	—	—	7 12	—	55	TERNI	9 53	—	4 10	—
50	Montorio	—	—	7 46	—		arr.	11 45	—	5 55	—
58	Stimigliano	—	—	8 12	—		par.	11 55	—	—	—
71	Borghetto	—	—	8 31	—	68	Narni	12 37	—	—	—
83	Orte	—	—	9 10	—	85	Orte	1 43	—	—	—
99	Narni	—	—	10 02	—	97	Borghetto	2 20	—	—	—
		—	—	11 18	—	110	Stimigliano	2 58	—	—	—
112	TERNI	Ansim.		11 55	—	118	Montorio	3 17	—	—	—
	arr.	6 35	—	12 05	—	130	Passo di Corese	3 44	—	—	—
141	Spoleto	8 12	—	1 42	—	131	Corese	4 17	—	—	—
158	Trevi	8 57	—	2 26	—	142	Monterotondo	4 39	—	—	—
167	FOLIGNO	9 19	—	2 50	—	167	ROMA	5 23	—	—	—
		Ansim.		Passo.				Ansim.		Passo.	

Roma 15 Gennajo 1866.

LA DIREZIONE DELL' ESERCIZIO

Ad Orte la via ferrata era ormai una realtà, la Città vedeva riaffermata quell'importanza commerciale, da tempo in declino con la navigazione del Tevere, ma i benefici non furono immediati; si presentarono invece numerosi e gravi problemi. Un'aspra disputa nacque tra la comunità ortana e quelle dei paesi limitrofi a proposito delle spese da sostenere per la strada che conduceva alla nuova stazione.

La comunità di Orte esige, come suo diritto, che i paesi del «bacino di utenza» sostenessero in proporzione, le spese necessarie alla riparazione e che la Provincia di Viterbo si decidesse a riparare la strada provinciale che da detta Città conduceva a Orte. La ferrovia serviva i paesi della Teverina sino ad Orvieto, tutti i paesi dei Cimini e lo stesso Capoluogo di Provincia.

Un problema di difficile soluzione era quello di evitare che gli animali dei terreni prossimi alla strada ferrata sostassero sui binari creando pericolo alla circolazione. I proprietari dei suddetti terreni avanzarono richiesta alla Società di recintare lo spazio occupato dai binari. Richiesta che non fu mai accolta. Un altro problema era costituito dai gravi incendi che si sviluppavano dopo il passaggio dei treni. L'argomento è affrontato in una lettera che il Ministro del Commercio e dei Lavori Pubblici invia al Direttore di Polizia in data 25 settembre 1867. ...«Il divieto dato

alla Società di usare la legna per combustibile delle macchine non fu altrimenti assoluto ma temporaneo, ossia fino a che la Società non avesse adottato un apparecchio atto ad impedire la partita dei corpi in combustione dal camino della macchina»... (37)

Oltre che il camino della macchina era interessato anche il ceneratoio, cioè la parte al di sotto del focolare dove scendevano le ceneri ardenti che, se non tenute nell'interno, cadendo sulla via ferrata, causavano incendi al materiale trasportato e ai terreni in prossimità della strada ferrata. La Società in una lettera in data 8 ottobre dello stesso anno risponde che «... sono state eseguite alle locomotive tutte le modifiche richieste». (38) Ma non tutto è vero, se in data successiva il Dirigente Generale di Polizia riferisce al Ministro del Commercio e dei Lavori Pubblici: «Da un rapporto della Gendarmeria si è dovuto con dispiacere apprendere che la società... prosegue a far uso della legna invece del carbon fossile, ed infatti il treno N° 95 che nella sera del 3 agosto da Terni venne a Roma consumava la legna senza far uso del carbon fossile abuso che ha cagionato e può cagionare gravissimi danni». (39)

I numerosi passaggi a livello non erano stati ancora dotati di barriera ed erano sprovvisti di segnali acustici di avviso per l'arrivo del treno. Questo fatto creava non poco pericolo a tutti coloro che erano costretti ad attraversare la via ferrata a volte con greggi di numerosi animali o con carri non certo veloci.

Solo molto più tardi furono presidiati da appositi agenti che chiudevano le barriere all'avvicinarsi del treno.

La Stazione e anche il terreno adiacente, era frequentata da individui senza fissa dimora, accattoni, poveri diavoli che speravano di potersi portare a Roma o altrove servendosi del treno senza averne i mezzi finanziari. La loro sosta creava dei problemi di assistenza, igiene e di pubblica sicurezza. Da aggiungere poi i numerosi fuoriusciti che rientravano nella speranza di fomentare disordini, i molti che cercavano di espatriare, per motivi patriottici o per altri motivi meno nobili e quindi ricercati dalla polizia.

La quasi totalità dei lavoratori che prendevano parte alla costruzione della ferrovia erano forestieri. In particolare i lavoratori della pietra erano tutti originari della Toscana. Numerosi risiedevano in città e furono coinvolti in molti episodi. I residenti non li vedevano di buon occhio dato che non pochi di loro erano litigiosi, sempre pronti a creare risse, purtroppo gli episodi gravi furono vari ed uno si concluse con la morte di due giovani fratelli toscani, accoltellati dopo una rissa provocata da una pernacchia che uno dei due fratelli aveva indirizzata a giovani di Orte.

STAZIONE DI FRONTIERA (1866-1870)

Il solerte Governatore di Orte, Paolo Corazza, servendosi di una fitta rete di confidenti controlla ogni movimento che avviene oltre confine e soprattutto nella stazione di Orte. I rapporti inviati al Delegato Apostolico di Viterbo sono sempre dettagliatissimi e minuziosi. Notevole è la quantità inviata nel 1867 data la vivacità dei Garibaldini e tutto lascia presagire una prossima invasione dello Stato Pontificio nella zona di Orte.

Erano numerosi i cittadini ortani «emigrati» con i fatti del '60 per combattere quella che nel 1867 era considerata l'ultima battaglia: la liberazione di Roma. Il Governatore di Orte manifesta al Delegato Apostolico i suoi timori a causa della avvenuta partenza dal Territorio comunale delle truppe francesi e scrive: ... *«questa Guarnigione Francese ha lasciato questa piazza, e col treno delle 6 antimeridiane è partita per Roma. Fin qui non è per anche giunto il rimpiazzo (sono le 11 ant.ne) ma ho notizia che ieri era attesa a Civitacastellana la Linea indigena che deve presidiare quella città e questa di Orte. Ho pure notizia che da diversi giorni in tutte le Città e Paesi al di là del Tevere si sono ingrossate le Guarnigioni di truppa regolare, e non cessano di ingrossarsi» (9 dicembre 1866)».* (40)

Il Governatore è preoccupato non solo per la mancanza di truppa scelta in un momento delicato militarmente ma soprattutto per lo stato «politico» dei dipendenti della ferrovia alla stazione di Orte. A questo proposito scrive al Delegato in data 27 gennaio 1867. *«Tenendo continua l'attenzione su questo confine, in questa ferrovia e specialmente su questa Stazione, mi risultano alcuni particolari che non deggio mancare di segnalare a V.E. ILL. ma onde possa conoscere che coi soli mezzi che si hanno attualmente non si può dalla Polizia e da chi scrive impedire ed intercettare le corrispondenze clandestine, l'introduzione di scritti e stampa e forse anche di qualche cosa di peggio, come armi e cose simili.*

Primieramente si deve ritenere come cosa di fatto che la Ferrovia è nelle mani di una Società i di cui Rappresentanti sono avversi in sommo grado al Governo Pontificio, e tali sono specialmente i Direttori del movimento Sign. De Risi e il Si-

gnor Sarfatti. Da questi due dipende la destinazione e il trasferimento e cambiamento degli impiegati tutti subalterni lungo la Linea; ed essi hanno nelle loro mani ed a totale loro disposizione ogni mezzo di trasporto ed ogni modo il più facile ed il più occulto di corrispondenza, non escluso il Telegrafo delle singole Stazioni. Da ciò si è venuto che si sono veduti Capi-Treno che segnatamente al tempo della guerra di Lombardia si adoperavano ad introdurre Bollettini tante volte esagerati e tali da commovere gli smaniosi di notizie molto prima che venissero riprodotti nei Fogli; si sono veduti Capi-Stazione che neppur curavano di simulare l'avversione alla Santa Sede; e si è del pari consentita la introduzione di corrispondenza clandestina. E rispetto a queste ultime bisogna confessare che l'Amministrazione delle Ferrovie ha nelle mani il mezzo il più facile e nello stesso tempo il mezzo più acconcio ad eludere la vigilanza della polizia; giacchè ogni treno avendo da portar con se la corrispondenza e manifesti a stampa qualsiasi.

E che questi Direttori del Movimento siano realmente avversi al Governo Pontificio, lasciando da parte altri argomenti, lo mostra specialmente il modo con cui trattano gl'impiegati di Polizia oltre gli Ufficiali di Corsa incaricati del ritiro e vidimazione dei Passaporti che vengono da Roma a questa stazione, e viceversa, accompagnando ogni convoglio. Questi Ufficiali dovrebbero sempre avere uno scompartimento libero di I^a Classe; eppure tale scompartimento non è sempre libero, e talvolta non è di I^a Classe. Anzi pochi giorni or sono si volea obbligare i detti Ufficiali di Corsa a prender posto in un vagone di 3^a Classe ed in uno scompartimento a contatto di altri occupati da viaggiatori di bassa condizione, senza divisoria o tramezzo, ed ove, fra le altre sconcezze, si leggevano nelle pareti interne motti ingiuriosi al Santo Padre ed all'Arma Gendarmi...

Gli Ufficiali di Corsa suddetti, ed il Vegliante fisso alla Stazione, nonchè la Brigata dei Gendarmi comandata dal Brigadiere Calandrelli pure fissa alla Stazione, si occupano esclusivamente della regolarità dei passaporti e della Sorveglianza dei Forestieri; ne il Calandrelli è un graduato da poter rendere utili servizi...poichè il tempo che gli rimane per l'intervallo dall'uno all'altro arrivo dei treni non sa metterlo a profitto per sorvegliare se non altro chi possa avere più o meno complicità nell'agevolare le corrispondenze suddette. Altrettanto dicasi del Comandante la Brigata d'Orte, il quale d'altronde non avendo più alcuna ingerenza alla Stazione, si crede esonerato da ogni obbligo relativo. Aggiungerei a tutto ciò la poca disciplina ed il poco plausibile contegno dei componenti detta Brigata non esclusi i Graduati Calandrelli e Verolli e l'astenersi dal dar mai ragguaglio e rapporto alcuno sia in iscritto che a voce allo scrivente, per conoscere necessario una modificazione sul personale della medesima, se da essa si voglia un più utile servizio.

Il Vegliante Rossi è pieno di buona volontà, e sebbene non sia riuscito a veruna intercettazione, pure mi riferisce verbalmente ogni giorno ciò che è degno di qualche rimarco. In questi ultimi giorni crede di aver rilevato che, ad ogni passaggio di treni provenienti dalle Provincie invase, trovasi alla Stazione ora uno ora un altro di questi pregiudicati in linea di Polizia; ed ora (secondochè gli ho ingiunto) dovrà accuratamente sorvegliare onde conoscere se sia cosa organizzata e concertata, ed in caso a quale scopo, tale loro presenza colà». (41)

Il Governatore comunica al Delegato che il passaggio del Duca di Garigliano per la stazione di Orte il 25 gennaio è venuto inosservatamente senza assembramenti di folla.

«Ieri sera con treno speciale proveniente da Ancona arrivò sulle ore 11 pom. a questa Stazione di Orte il Duca di Garigliano diretto per Napoli. Esso e il suo seguito occupavano quattro vagoni; la fermata fu brevissima, nessuno discese. Gli Ufficiali di corsa e la Forza Gendarmi avevano ordine di non chiedere affatto i Passaporti. La notizia del passaggio del Duca non si seppe qui che verso le ore 4 pom. per cui alla Stazione non vi fu affluenza affatto di persone; unicamente furono rimarcati certi Augusto Colonna, Giovanni Tonni, Giosualdo Abbatangelo, e Gregorio Boncristiani (unici che si trovassero colà in detta circostanza) specialmente perchè i primi tre sono assai pregiudicati in politica. Fosse semplice curiosità che li recasse colà, o qualche secondo altro fine, questo è quello che per ora posso dire, ma farò per tale particolare minute indagini il cui risultato non mancherò di far conoscere a V.E.Ill. come di dovere.» (42)

Il 1867 fu un anno di estrema tensione lungo i confini tra lo Stato Pontificio e le provincie «usurpate». Una delle zone più a rischio per una probabile invasione da parte delle varie fazioni Garibaldine era la zona di confine in territorio di Orte.

«Il 20 febbraio viene arrestata alla stazione di Orte, e portata alle carceri locali, la nota Garibaldina Giuseppa Pavani Baldani di Perugia insieme a tale Angelo Laddi. Dichiarò di voler attraversare il Tevere con intenzione manifesta di ricondursi al Casale dello Esiliato Giuseppe Manni e temendo provocasse disordini fu accompagnata alla Stazione e messa su un treno diretta a Narni (pagandogli il biglietto di terza classe in L. 1.10) Fermatosi il treno a S.Liberato scese ma fu arrestata dai Reali Carabinieri». (43)

Da una lettera in data 21 febbraio il Governatore di Orte scrive al Delegato Apostolico, che «Il Governo Piemontese sembrava tenere in mano la situazione». Lo stesso Governatore in data 18 marzo scrive: «Ricevo informazioni dal lato di Narni e Terni... quel Governo tiene d'occhio i Garibaldini i quali nel numero di qualche centinaio potrebbero da un momento all'altro riunirsi per passare il Tevere

in diversi punti. Il governo stesso perciò ha ingrossato i posti militari sulla linea». (44)

I punti di guado del Tevere erano tutti in territorio di Orte dato che dopo l'affluenza della Nera la profondità delle acque non permetteva, senza barche, il passaggio da una riva all'altra. I primi del mese di giugno un cospicuo gruppo di Garibaldini cercò di forzare i tempi e tentò di varcare i confini. Furono arrestati ben 72 dalle Milizie Piemontesi tra Fara e Corese.

...«Alcuni mestatori strillano contro il medesimo, ma il Governo (Piemontese) li lascia gridare ed opera allo scopo di impedire che si ritentino... i Garibaldini sono stati trasportati nelle carceri di Rieti. Si ha motivo di confidare che tale misura possa giovare di lezione ad essi, ed agli altri loro simili. Per ora, ripeto, nulla sarà tentato e ciò in grazia appunto della molta energia messa in opera dal Governo Piemontese di prevenire e sopprimere in caso tali movimenti e non già perchè manchino i facinorosi. Questi però, gli è certo, non mancheranno di star sempre in attenzione per sorprendere quel momento in cui possa essere tale vigilanza rallentata, e possa in qualunque altro modo essere a loro favorevole per irrompere...». Dal Governatore di Orte al Delegato Apostolico di Viterbo. (45)

I paesi posti alla sinistra del Tevere pululavano di facinorosi e di Garibaldini tenuti sotto stretta sorveglianza dai Piemontesi che usavano, per mantenere un certo ordine, anche delle maniere forti... *«Giorni or sono a Giove tre ex Garibaldini molestarono ed inquietarono quel Comune e la stessa Persona del Sindaco...arrestati e tradotti a Narni, e ciò senza risparmiare ai medesimi sonore percosse onde castigarli delle renitenze ed insolenze che si permisero in tale circostanza...». Lettera del 15 luglio. (46)*

Al Governatore Corazza giungono notizie rassicuranti dal di là del confine e sembra fiducioso nell'opera di repressione dello Stato piemontese. *«Nell'Umbria si dice e si ritiene che i Garibaldini, appoggiati dal Comitato d'Azione faranno quanto prima un altro attentato ai confini Pontifici. Quello che tiene in impressione... è il sapere che nel Militare vi è dell'elemento Garibaldino... In Lugnano, per esempio, vi è un Capitano che è uno dei «Mille prodi di Marsala», ed altri di questi trovansi sparsi quà e là nell'Armata. Il punto ove pare essere diretti... è ignoto... Io però stò nella persuasione che colla lezione avuta a giugno alla Fara, e colla vigilanza delle Truppe regolari sulla sinistra del Tevere le minacce del Partito Garibaldino dico sia più un abbaire di cani da pagliajo che altro...». (47) Lettera del 26 luglio.*

Nei primi mesi di agosto, forse temendo uno sconfinamento di massa, lo Stato Piemontese prende delle eccezionali misure. *«Nei giorni 29 e 30 p.p. luglio i Granatieri Piemontesi... sono stati sostituiti dai Fucilieri in numero maggiore... es-*

si hanno una rigorosa consegna sul conto dei Garibaldini ed altri corpi consimili, ...ordine di far fuoco addosso ai medesimi al primo caso presentarsi. P.S. Dimane mattina, proveniente da Roma si dirigerà a questa Città il fratello di Mons. Ministro dell'Interno De Witen». Lettera del 2 agosto. (48)

D'estate la portata del Tevere è bassa e i guadi sono numerosi, ma il punto più debole che sembra ad arte il meno sorvegliato, rimane il ponte in ferro della ferrovia.

Il Presidio a guardia del territorio di Orte era semplicemente teorico. Infatti alle prime ore del 17 ottobre 1867, col favore delle tenebre 250 Garibaldini della Legione Romana, comandati dal Maggiore Gianfilippo Ghirelli, attraversò il ponte della ferrovia sul Tevere, occupò la stazione di Orte; nella stessa mattina si presentò sotto le mura della Città e «*presala col solo entrarvi*». A parte delle polemiche che furono alimentate da «*Civiltà Cattolica*», molte delle quali risultarono esagerate, ci aiuta a capire quello che successe una lettera della Gendarmeria Pontificia-Comando della Sezione di Orte in data 26 novembre, indirizzata al Comando della 3^a Suddivisione Gendarmi di Viterbo. «*Questa città fu invasa la mattina del 17 ottobre dai Garibaldini comandati dal Maggiore Filippo Ghirelli e dal Barone Mistrali, che arrestarono i Gendarmi e gli Impiegati di Polizia alla Stazione, tennero in ostaggio per 12 ore questi Sig. Governatore, Gonfaloniere e Cancelliere, fermarono un treno proveniente da Ancona ed altro proveniente da Roma; s'impossessarono dei valori per circa 4.000 franchi e della corrispondenza epistolare in essa contenuti, imposero una tassa a questo Clero di 25.000 franchi che poterono realizzare nella quantità di soli 5.000. S'impossessarono di molti effetti di casermaggio che potè venir loro alle mani e altre cose simili.*

Il primo che prestò a loro assistenza e servì anzi di guida e di scorta fu certo Sabatini sotto-fattore in questa stazione...». (49)

Il Ghirelli fu considerato un bandito e la Legione Romana, da lui comandata, una banda. Presso l'archivio comunale di Orte sono conservati dei buoni che i Garibaldini rilasciarono ai vari fornitori di generi diversi poi liquidati dall'Amministrazione Pontificia. Per gran parte sono redatti su carta intestata e muniti di timbro.

L'occupazione durò due giorni dopo i quali attraversando il ponte si ritirarono oltre confine portando con se i 14 prigionieri. Il ponte della ferrovia aveva svolto quel compito tanto temuto e previsto dal Governatore di Orte.

W



Ufficio del Commissario Straordinario

GABINETTO

R.

Bono per *otto/dieci 8/10*
per *fratello* *indiv.*
che trasportarsi da Orte alla Stazione
di questa.

La Sta. Stazione 18 Ottobre

Al Ordine
P. S. ...

E più per trasporto di *otto A. 10.* *indiv.* un
colocato *leg.*

di 18 87 1867.



W

Buono spese rilasciato in Orte da un ufficiale garibaldino della Legione Romana
in data 18 ottobre 1867.

Num. 429



STATO PONTIFICO
DIREZIONE DI POLIZIA
 nella Provincia di *Viterbo*
Foglio di Via per l'Interno
 pel Campagnolo in effettivo esercizio

Connotati

Nativo di *Perugia*
 Figlio di { Padre *Sebio Cont.*
 Madre *Angela*
 Di anni *33*
 Statura { Metri *giusta*
 Cent. *snella*
 Corporatura *snella*
 Capelli *nasi*
 Scopetti {
 Baffi {
 Barba *(non)*
 Fronte *rip.*
 Ciglia {
 Occhi *veri*
 Naso *giusto*
 Bocca *mea*
 Mento {
 Viso *(ovale)*
 Carnagione *bruno*
 Condizione *libero di Camp.*
 Domicilio in *Orte*
 Via N.
 Segni particolari

Alfonsino Vasconucci

parte da *Orte*
 per portarsi direttamente in *Perugia*
 e non altrove, all'effetto di *suoi interessi*

Il medesimo deve esibire il presente foglio alla
 vidimazione dell'Autorità locale in tutti i Paesi
 di transito ove si fermerà per un tempo maggiore
 di ore 24, e dovrà depositarlo presso l'Autorità
 del Luogo ov'è diretto, dapoichè cessa di esser va-
 lido per qualunque ulterior viaggio.

Ubuono per giorni — a partire

Dato in *Orte* li *6*
 del Mese di *giugno* 1868

M. Governatore
Paolo Coraja

FIRMA DEL LATORE

Gratis

Foglio di via per l'interno rilasciato dal Governo di Orte. Oltre al timbro «Visto sortire», nel verso c'è il timbro «Visto arrivare».

Dopo i tragici fatti di Villa Glori del 22 e 23 ottobre 1867, l'euforia garibaldina di Monterotondo del 26, vennero i fatti di Mentana del 3 novembre a spegnere i sogni garibaldini di occupare Roma.

Furono i Francesi a mettere fine a questa illusione. Gli stessi riprendono a sorvegliare le frontiere e i posti di Polizia nelle stazioni ed il controllo e la repressione si fanno piú forti lungo tutto il confine.

Il 7 settembre 1868 il Governatore di Orte relaziona su quello che è stato probabilmente il primo transito di un'alta personalità:

«Col treno diretto di questa mattina proveniente da Parigi si è diretto verso Roma Sua Altezza il Principe Carlo Napoleone Bonaparte Ufficiale d'Ordinanza di Sua Maestà l'Imperatore. Nel portar ciò a cognizione di V.S.R. passo all'onore di ripetermi pieno di riverenza». (50)

La Delegazione di Viterbo comunica invece al Governatore di Orte il 31 maggio 1869: *«Al Luogotenente di Artiglieria al servizio del Piemonte Roberto Bazzichelli di Viterbo essendo stato permesso di far ritorno in patria per un determinato periodo, ne prevengo alla S.V. Ill.ma onde ordini che sia liberamente permesso d'introdursi nello Stato, qualora non indossi distintivi militari, dandomi avviso del di lui arrivo...».* (51)

Rigorosa era la sorveglianza a persone e cose in arrivo alla stazione, come risulta dalla lettera del 9 giugno 1869 della Direzione Generale di Polizia al Delegato Apostolico di Viterbo:

«È informata questa Direzione che tempo indietro giungessero allo spedizionario Paolo Pieri in Orte tre bauli diretti a certo Luigi Braconi di Macerata e che ha dimorato per qualche tempo in Orte stesso, ed ora in Roma. Si crede che tali bauli avessero contenuto armi da fuoco e da taglio che il Pieri, sotto pretesto di essere pieni di biancherie, li trasmettesse per la Via-Ferrata alla direzione del Braconi in Roma, ingannando l'impiegato di Finanza Magistrelli, il quale sulla buona fede sigillò i bauli anzidetti comechè fossero stati visitati.

È necessario che V.S. Ill.ma abbia la compiacenza di far verificare i fatti suenunciati, anche con l'esame stragiudiziale del Pieri, di cui pure mi dirà quale sia la condotta in linea politica». (52)

Dalla lettera che segue sono invece evidenziati lo stato di vita condotta dai Gendarmi ai quali era affidata la difesa della frontiera, e la dipendenza del loro fabbisogno dal Comune di Orte.

La nata stazione chiederà e otterrà molto spesso risorse finanziarie dalla collettività ortana e anche grazie a ciò sarà possibile il suo primo sviluppo.

Gendarmeria Pontificia Comando della Sezione di Orte.

All.mo Signor Gonfaloniere di Orte.

Li 25 luglio 1870.

Facendo seguito al numero eguale a questi per l'urgente bisogno di dover provvedere gl'Individui, che intervengono in Orte, dai diversi posti del Tevere nel servizio di Cambio in questa Stazione perchè collocati in clima insalubre, i quali devono mangiare; invito la Sig. Vostra Ill.ma a volersi degnare disporre per la somministrazione di venti scodelle, e venti piattini da porzione con due altri piatti grandi essendo superiormente prescritto che i Medesimi debbono fare la loro mensa in caserma». (53)

Nota

*nominalora degli individui appartenenti alla (Sezione) Gio:
di Orte tuttora emigrati e seguiti nelle Provincie usurpate.*

	Cognome - Nome	Paese	Quartiere	Età	Condizione	Esca e Causa dell' emigrazione	Condotta tenuta prima della rivolta
1.	Andreuzzi Elena	Soanen	Orte	40	Poffidante	S.M. 1848/1860 Emigrò per aver fatto il voto della Giurata, e come moglie che abita in la Stemma Pontificia	Emigrata al fine
2.	Manni Giuseppa	Orte	id.	56	id.	Emigrata nel 1859 dopo caduta la Repubblica	Emigrata al fine
3.	De Angelis Don Virginia	id.	id.	32	Scuola	S.M. 1848/1860 Per aver preso parte alla rivolta	Emigrata al fine
4.	Tanni Don Luigi	id.	id.	35	id.	S.M. 1848/1860 Per aver preso parte alla rivolta	id.
5.	Papaini Gio.	id.	id.	22	Poffidante	S.M. 1848/1860 Emigrò per aver preso parte alla rivolta	id.
6.	Papaini Felice	id.	id.	33	Regione	id.	Emigrata al fine
7.	Bongioanni Alfonsina	id.	id.	35	Ex-Dupone	id.	Emigrata al fine
8.	Sacchetti Elena	id.	id.	25	Studente	id.	id.
9.	De Angelis Carlo	id.	id.	36	Avvocato	S.M. 1848/1860 Emigrò per andare in unione in 1848, mentre della Provincia	Condotta al fine

Orte 10. Febbre 1870

Elenco dei cittadini ortani emigrati per motivi politici perchè compromessi in occasione dell'invasione del 1860. (54)

Il Generale KANZLER, comandante in capo francese, invia una nota comprendente delle parole d'ordine da usare nei punti di attraversamento del Tevere e sedi di posto di guardia. il Generale sembra presagire quello che stà per accadere alle frontiere se in calce alla nota ordina di «portarle con se in caso di ritirata». (55)

La nota porta la data del 26 luglio e le parole d'ordine avranno valore sino al 31 agosto 1870.

Ministero della Guerra
Parole d'Ordine del 16 al 31 Agosto 1870

16	Bernardo	Burlino
17	Federico	Ferrara
18	Fortunato	Ferentino
19	Natale	Napoli
20	Leandro	Leggi
21	Pompeo	Padova
22	Scipione	Scivigliano
23	Carlo	Cadice
24	Celestino	Cefalù
25	Erasmo	Efezo
26	Vittorio	Loreto
27	Roberto	Traversara
28	Onofrio	Alkenda
29	Maurizio	Modena
30	Gabriele	Gibilterra
31	Nodolfo	

Roma 26 Luglio 1870
Al Generalissimo
G. Kanzler

Il successivo 7 settembre il Governatore Corazza chiede istruzioni al Delegato apostolico di Viterbo.

«Aggradirei di sapere da Lei se vi siano istruzioni per i Governatori in caso del Passaggio o per dir meglio dell'Invasione delle Truppe Italiane.

Una sua riga mi farebbe molto piacere... P.S. La voce che corre oggi è che il generale Cadorna è stato chiamato a Firenze, e che essendo stato di ritorno in Terni ha dichiarato che non si sconfinerà se prima il Governo Italiano non abbia spedito al Governo Pontificio un Ultimatum». (56)

L'attacco è prossimo, il maggior numero di armati è nella zona di Terni, il punto di attraversamento sarà nel nostro territorio e ne sarà protagonista, ancora una volta, la ferrovia.

E venne il giorno fatidico dell'undici settembre del 1870. Era una domenica quando un reparto di soldati Piemontesi attraversò il Tevere servendosi del ponte in ferro della ferrovia, occupando la stazione di Orte.

L'azione aveva lo scopo di evitare che la guarnigione francese lo distruggesse. La stessa mattina occuparono la Città. Era la prima Città dello Stato Pontificio ad essere «liberata».

Il giorno successivo il Generale Ferrero passò in forza il Tevere. Lo stesso giorno fu occupata Viterbo e Civitacastellana ma il grosso delle truppe «d'invasione» si servirono del comodo treno e della stazione di Orte.

Rientrarono gli esiliati e i fuoriusciti e il giorno 14 fu formata la prima Giunta di Orte italiana. Era composta da Giuseppe Angelo Manni, Presidente Deputato al Parlamento Nazionale, dall'Ing. Francesco Manni, da Antonio Mercuri e Domenico De Angelis. Il millenario dominio temporale della Chiesa su Orte era terminato.

Atto del Tribunale che nel passaggio del giorno 11 settembre 1870 della R.R. Ferrea, furono trovati vari casi, ed hanno ricevuto di danni, e pagati i danni stessi.

<i>Cognomi e Nomi</i>	<i>Totale</i>	<i>Importo</i>
<i>Edoardo ed il Signor Colonna</i>	<i>Comunicazione bovi</i>	
<i>Egidio Albani</i>	<i>Comunicazione bovi</i>	<i>L. 85</i>
<i>Luigi Beretta</i>	<i>Requisito per bovi</i>	
<i>Antonio Per Antonini</i>	<i>Requisito per bovi</i>	
<i>Egidio Beretta</i>	<i>Requisito per bovi</i>	
<i>Luigi Carofani</i>		
<i>Egidio Riccardi</i>	<i>Bovi con boconia</i>	
<i>Luigi Polina</i>	<i>Bovi con boconia</i>	
<i>Antonio Alauini</i>	<i>Foraggi e requisiti per bovi</i>	
<i>Paolo Sameli</i>		
<i>Antonio Polini</i>		
<i>Egidio Polini</i>		
<i>Paolo Giuseppe</i>	<i>Requisito per bovi</i>	
<i>Giuseppe Bonaventura</i>	<i>Danni per bovi, spinti</i>	<i>L. 27</i>
<i>Antonio Polini</i>	<i>Portata di bovi</i>	<i>L. 60</i>
<i>Giuseppe Polini</i>	<i>Danni di bovi</i>	<i>L. 39</i>

Nota dei danni arrecati dalle truppe italiane nell'attraversare il territorio ortano e risarciti. (57)

Materiale mobile della Rete Pontificia nel 1870

veicolo	impiego o tipo	quantità	marca
Locomotive	Miste	25	
	A sei ruote	4	
Vetture	Sovrane Pontificie	3	SP
	Breaks	2	AA1
	Salone	1	SN.
	1 ^a Classe	40	A
	Miste di 1 ^a e 2 ^a Cl.	9	AB
	2 ^a Classe	40	B
	3 ^a Classe	110	C
Bagagliai		25	D
Cavallai		5	E
Trucks		7	F*
Vagoni	Coperti	300	G
	Scoperti	120	H
	Piani	120	IJ
	Bilico	24	K
	Ballast	12	RT
	Soccorso	1	N

* Marca presunta (non indicata)
Dal Fascicolo degli ordini di servizio della Soc. delle S.F.R.

Nota del materiale ferroviario pontificio «ereditato» dallo Stato Italiano.

IL DISASTRO FERROVIARIO DI ORTE

La notte tra il 12 e il 13 agosto del 1873 un luttuoso incidente ferroviario avvenne in territorio ortano nel tratto di ferrovia che conduce a Narni. Da due giornali di Firenze apprendiamo i particolari.

Il sig. Germano Casali, negoziante commissionario di Lucca, che si trovò nel treno che deviò presso Orte la notte dal 12 al 13 corrente e ch'ebbe un braccio ferito e varie contusioni, tra le quali una alla fronte, è stato uno dei primi e dei più attivi, quantunque ferito, a soccorrere i compagni di sventura. Dell'opera da lui prestata rende testimonianza la seguente dichiarazione:

«I sottoscritti nella loro qualità d'impiegati alle Ferrovie Romane, e di Servizio sul treno 6 viaggiante da Roma a Firenze del 12 corrente, ove nacque il disastro, La pregano a volere essere compiacente d'inserire nel suo accreditato giornale questa loro dichiarazione.

«Dichiariamo noi sottoscritti per la pura verità e coscienziosamente che il signor Germano Casali di Lucca, uno dei viaggiatori sul treno anzidetto, è stato uno dei più che si sia distinto, e che abbia cooperato con rischio della propria vita a salvare alcuni viaggiatori, tre signore, e una creatura, che tutti si trovavano più o meno in pericolo di vita.

«Dichiariamo pure di averlo veduto (benchè ferito) frammezzo a delle macerie per salvare una signora, e che molti viaggiatori veduto il pericolo gli gridavano: - cadono le macerie, fugga, - ed esso con sangue freddo ed energia non curante della propria vita riusciva a mettere in salvo la signora. Lo abbiamo pure veduto essere stato il primo a levare i lumi dai vagoni montando sul cielo delle vetture che erano rimaste sul binario, e quella luce giovò moltissimo ai feriti; come pure spenzolarsi nell'interno del primo vagone tutto fracassato (ove pure esso viaggiava) per salvare una signora, e nel medesimo tempo levarsi di dosso il suo giacco per coprire la figlia di questa, presa da convulsioni.

«Finite queste operazioni si dette premure insieme al frenatore Grandi di ri-

cuperare molti oggetti, anche di valore, specialmente il remontoir d'oro del capitano di artiglieria che lo pregava a trovarglielo essendo un prezioso ricordo, come pure consegnava al figlio di quella signora genovese che morì, catena d'oro con orologio, orecchini di brillanti ecc.

«Si dette molta cura per i due ufficiali di artiglieria. Insomma dichiariamo che fu instancabile fino all'ultimo della operazione; e che se vi furono due vittime, potevano al certo esser maggiori, se non si fosse prestato così energicamente, e con sangue freddo.

«Arrivati a Orte molte signore e signori gli fecero una dimostrazione, ringraziandolo di tanto bene che aveva fatto; e fu allora che il colonnello di cavalleria signor Municchi volle che gli si declinasse il nome di questo signore suaccennato.

«Il capo treno fece parte al sig. cav. Bini ispettore delle ferrovie, che trovavasi a Orte, dell'operato del Sig. Casali dandone alcuni ragguagli.

«Tanto eravamo in dovere di dichiarare per la pura giustizia.

«Ci creda

«Firenze, 16 agosto 1873.

«Suoi devotissimi servi

«Alessandro Spino, capo treno

«Angiolo Mecocci, scorta

«Antonio Grandi, frenatore». (58)

Altri particolari sul disastro ferroviario d'Orte

Ci scrivono da Terni, in data del 16 corrente

«Alle ore 6 e 1/2 pomeridiane di ieri cessava di vivere in questo ospedale civile il dottore Cesare Tamburini, professore al R. Istituto tecnico di Girgenti, in seguito a gravissime lesioni riportate al basso ventre nel disastro ferroviario presso Orte. Quest'oggi gli venivano rese onorifiche esequie coll'intervento delle autorità politica ed amministrativa, dell'intero corpo insegnante, dei componenti la Giunta di vigilanza, dei professori del R. Istituto tecnico, del convitto comunale, come pure di alcuni suoi amici venuti espressamente da Roma e da Firenze».

Il professore Tamburini era originario di Milano. Egli andava da Roma in cotesta città per passarvi due mesi di vacanze presso la propria famiglia. Questa è giunta a Terni, per recar seco la salma al defunto. Gli altri feriti vanno miglioran-

do, ad eccezione del signor De Sanctis possidente di Terni, al quale sarà probabilmente necessario di amputare la gamba destra. La condizione di questa vittima del disastro è aggravata dalla sua età, essendo settuagenario.

Da una lettera scritta all'*Opinione* di Roma d'oggi da una delle vittime del disastro, uscite con poche contusioni, confermasi il ragguaglio dato da altri giornali, che dei varii preti forestieri ch'erano colà e che uscirono illesi, non uno si mise nè a soccorrere feriti, nè a consolare, benchè richiesto, i due morenti.

In quella lettera troviamo questi nuovi e pietosi ragguagli sulle sue prime vittime:

«Il povero avvocato Guzzoni morì delirando; aveva fratturati il braccio e la coscia destra, e una commozione cerebrale. La signora Samiggo morì in deliquio; non si riuscì a svegliarla che per due minuti, durante i quali potè dare la mano al figlio che gliela baciò, tra gli spasimi di una frattura di coscia, che lo teneva immobile al di lei fianco».

In altra lettera da Terni, troviamo così descritti gli ultimi momenti dell'avvocato Guzzoni, che, come dicemmo ieri, non morì sul momento:

«Sollevato da terra e trasportato sopra una barella da sei lancieri del 6° cavalleria (Aosta), fatti venire dal colonnello Municchi, accorso sul luogo, Guzzoni era in agonia e un lanciere gli teneva sotto il naso un fazzoletto bagnato d'aceto. Pochi momenti dopo il Guzzanti spirava abbracciando questo lanciere.» In quanto agli altri feriti che si trovavano a Terni, dicemmo del De Sanctis, che è curato in propria casa: li altri, cioè Teresa Croci, cameriera della duchessa di Bomarzo, Sbrogi, cameriere del duca, e il signor Samiggo, sono all'albergo d'Europa, ove vengono assistiti con la massima premura.

Il signor Samiggo sta assai meglio, ed è vegliato dal padre e dal fratello, venuti da Genova. Don Francesco Borghese, duca di Bomarzo, e sua moglie, figlia del duca Salviati, si trovano a Foligno presso la duchessa di Sora. Il duca ebbe soltanto una contusione al piede. La duchessa si ruppe un labbro. La signora Figliacci, moglie dell'agente del sig. Colonna, trovasi ad Orte quasi guarita delle sue contusioni alla faccia.

Per la Teresa Croci eravi in principio molto timore; essa aveva riportato una fortissima contusione alla regione temporale-frontale, in guisa da porre a scoperto l'osso.. Era da temersi, come conseguenza della commozione cerebrale, la pazzia; ma ora ogni pericolo è svanito». (59)

LA ORVIETO - ORTE

Il giorno 11 gennaio del 1871, il Sindaco della Città di Orvieto scrive al Sindaco di Orte la lettera che segue:

«Illustrissimo Signore - questo pubblico Consiglio nella Sezione Autunnale del giorno 29 novembre 1870, 9^a Tornata, deliberava rivolgere le pratiche opportune presso il Ministero dei Lavori Pubblici per la pronta esecuzione dei lavori necessari alla congiunzione della Ferrovia Orvieto - Orte, ora più utile e vantaggiosa che Roma è stata dichiarata la Capitale del Regno d'Italia. deliberava inoltre di indirizzarsi a tutti i Comuni aventi interesse alla congiunzione suddetta perchè anch'essi volessero unire le loro pratiche ed uffici onde più facilmente ottenere lo scopo richiesto...». (60)

Per arrivare a Roma per ferrovia, proveniendo da Firenze, era ancora necessario percorrere la Arezzo-Perugia-Foligno-Orte, mancando ancora il tratto che avrebbe unito Terontola a Chiusi e Orvieto a Orte. Nello stesso anno - 1871 iniziarono gli espropri e poco dopo i lavori. Ad Orte si ripresentò il problema della strada che dalla Città conduceva alla sua stazione.

Il nuovo percorso ferroviario, uscendo dalla galleria che passava sotto la Bastia, doveva attraversare detta strada e, fiancheggiandola, portarsi alla già esistente Stazione. Non fù difficile costruire un ponte per attraversare la strada ma nella zona Camorrao era necessario sopraelevarla e di conseguenza costruire un muraglione oltre il quale dovevano transitare i treni. Il primo treno arrivò da Orvieto il giorno 10 marzo del 1874 ma il 26 marzo successivo il Capo dell'Ufficio Tecnico Governativo per la Sorveglianza alla Costruzione delle Strade Ferrate, scrive da Siena al Sindaco di Orte: ...*«martedì prossimo 31 corrente io verrò in Orte allo scopo di visitare il tratto di via Provinciale che corrisponde al muro di Camorrao. Scopo di tale gita si è di vedere quali lavori occorran per mettere il tratto deviato dalla Società Ferroviaria in buono stato e tale da poter essere consegnato agli Ingegneri della Provincia...».* (61)

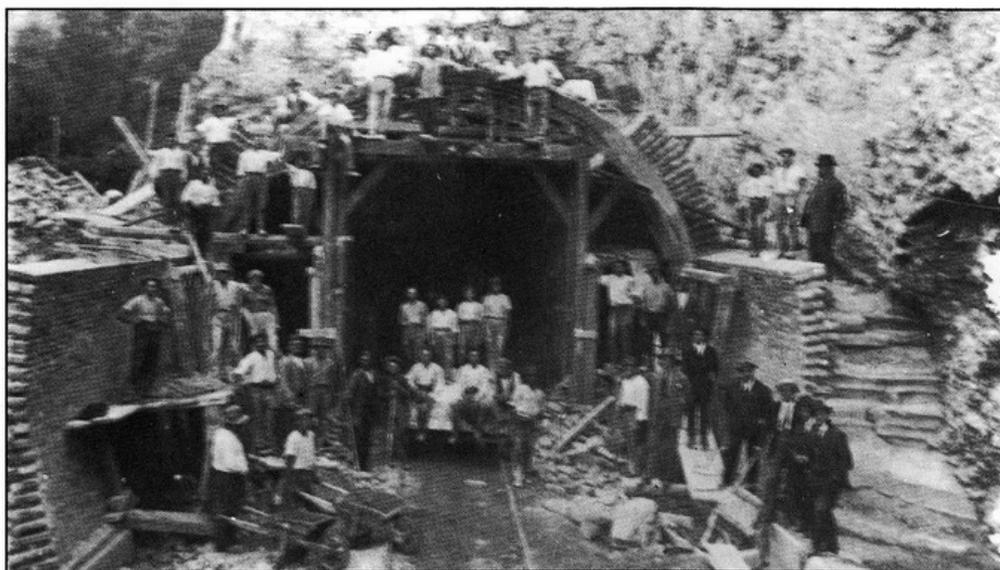
Il treno passava vicino all'abitato di Orte e molte persone spinte dalla curiosità si portavano in prossimità dei binari. «Per ovviare a delle disgrazie che potrebbero occorrere, prego questo onorevole Ufficio di raccomandare caldamente alla popolazione di questo Comune di non portarsi lungo il binario della strada ferrata, che ora si va ultimando, mentre per quanto io abbia posto diversi Guardiani questi non sono sufficienti ad impedire che molte persone, e quel che peggio bambini di tenera età, si mettano per semplice curiosità nelle trincee e nei terrapieni con pericolo evidente della loro vita, al passaggio della locomotiva...» (62) dal Servizio Costruzioni al Sindaco di Orte in data 9 gennaio 1874.

Il Sindaco espone un manifesto di questo tono.

A prevenire qualche pubblico o privato disastro il Sindaco rammenta che pel disposto dell'art. 302 della Legge sui lavori pubblici 20.3.1869 è proibito a qualsiasi persona, estranea al servizio delle ferrovie pubbliche di introdursi, di circolare e di fermarsi nel recinto di esse o delle loro dipendenze eccettuati i luoghi destinati al pubblico passaggio o servizio. Si invitano pertanto tutti gli amministrati ad ottemperare alla suespressa disposizione, tenere specialmente lontani i fanciulli dalla linea ferroviaria Senese che ora apre il suo esercizio per trasporto di materiali, tanto per evitare qualche malaugurato avvenimento, quanto per non incorrere nella contravvenzione cui andrebbero sottoposti a senso dell'art. 314 della stessa Legge. (63)

Orte 7 gennaio 1874.

Il Sindaco.



Si lavora per la costruzione della galleria nel tratto della Orvieto Orte al disotto della Città di Orte.

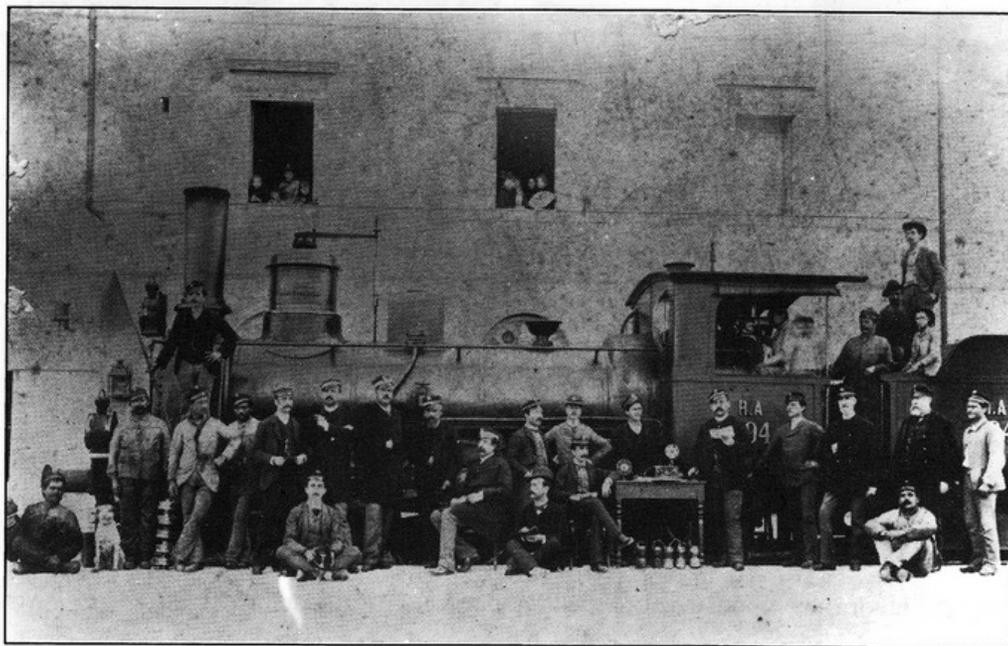
Nel 1874 gli ortani dipendenti dalle Ferrovie erano sicuramente tre: Carlo Palazzi, Nicola Federici e un Maggi di cui si ignora il nome.

La foto che segue ci è stata tramandata dal Federici, padre del compianto Nullo il quale assicurava essere stata scattata il giorno dell'inaugurazione del tratto ferroviario Orvieto-Orte.

Il Federici è ritratto accosciato all'altezza del tender sul lato destro; sono in posa anche il Palazzi ed il Maggi, ma non si conosce la posizione che occupano nella foto. La foto comunque deve ritrarre un avvenimento eccezionale. Il telegrafo in mezzo ai binari, un «borghese» con taccuino (un giornalista?); la bandiera tenuta da un ferroviere; ben 23 persone in posa con berretto e divisa impeccabile, dalla quale si può desumere il grado, oltre a tre estranei e un cane.

Dalle finestre si può notare una signora con ventaglio ed una con cagnolino. Nella parete del fabbricato è ben visibile la campana ed una lanterna.

Chi scrive questo volume è un discendente di Carlo Palazzi.



GARIBALDI A ORTE

«Regnando S.M. Vittorio Emanuele Secondo per grazia di Dio e volontà della nazione Re d'Italia l'anno milleottocentosettantasei il giorno quattro maggio alle ore 10 ant. nella solita sala ove si tengono le adunanze della Giunta presso questa residenza Municipale di Orte. Il Sindaco... espone che, dai programmi giunti oggi da Viterbo, quali Egli presenta all'adunanza, risulta che nel giorno 7 del corrente mese sarà di passaggio per questa stazione della ferrovia e per questa Città l'illustre Generale Giuseppe Garibaldi, e che a suo parere sarebbe conveniente che anche il Municipio di Orte, associandosi alle dimostrazioni che si deliberano di rendere ad un personaggio così distinto, tanto dai cittadini quanto dagli altri Municipi, prendesse parte a tale manifestazioni. Che esso non avendo notizie precise sulla venuta del Generale Garibaldi...

... Ora nel caso si avesse notizia positiva della di lui visita domanda di invitare le Autorità civili e militari, la Società Operaia, il concerto civico, gli impiegati comunali e tutti i cittadini con apposito programma a recarsi presso la stazione insieme alla Rappresentanza Municipale per accogliere l'Ospite Illustre... Il Signor Sindaco dice che nel telegramma da spedirsi egli includerebbe l'invito al Generale di fermarsi in Orte sabato 6 corrente... la gran parte dei cittadini hanno mostrato desiderio che il Concerto Civico di Orte, nel caso che il Generale non si fermi in questa città, lo accompagni fino Viterbo, onde rendere più decorosa la manifestazione patriottica... nel caso che il Generale non si fermi in Orte di offrirgli un qualche rinfresco nel Buffet presso la stazione». (64)

Dall'articolo scritto dal poeta Garibaldino Alberto Mario «Tre giorni a Viterbo» riportiamo il brano che interessa la nostra Città.

«Alle ore 9 del giorno 6 Maggio strinsi la mano a Garibaldi, il quale sedeva in un angolo d'un Vagon Salon, lietamente attonito di vedermi e di sapermi della compagnia. Gli sedeva a lato la famiglia, poi il Sindaco di Viterbo... Dopo la refezione alla Stazione di Orte preparata dal Sindaco e rallegrata dal Concerto Musicale che suonava l'inno, ci siamo posti in viaggio per Viterbo su sei o sette comode

carrozze. Ci si sale per una meravigliosa valletta il cui ultimo termine viene disegnato dalla catena del Cimino. A tre chilometri dalla stazione sorge sopra uno scoglio aereo di tufo la grossa borgata di Orte. Questa borgata all'est specchiasi nel Tevere, e noi le passammo da tergo all'ovest: lo scoglio lunghissimo s'eleva verticalmente a 40 o 50 e più metri dalla strada e al di sopra ergonsi le case in varia altezza, e par che tocchino le nuvole, qua e là separate da balastrate e da veroni. La borgata indi finisce in una serie d'arcate grandiose di un acquedotto, sempre lassù, le quali poi si perdono in un masso enorme di tufo. Le finestre, le balastrate, i veroni, varii accidenti del masso erano coperti da gruppi variopinti di donne, di fanciulli e di uomini, che in maggior frequenza si vennero accalcando lungo il ciglio sovrano della strada, festanti ed avidi di vedere la faccia di Garibaldi.

Al ritorno ad Orte «fu eretto un bell'arco di trionfo e mentre la carrozza vi passava sotto fu letteralmente coperta da un nembo di fiori preparati sull'arco. Una splendida refezione trovammo imbandita alla stazione: dopo di chè si partì per Roma». (65)

La spesa totale sostenuta dal comune di Orte fu di L. 373,25.

Municipio di Orte

Cittadini,

Oggi all'una pom. sarà nuovamente tra noi l'illustre Generale Giuseppe Garibaldi.

Questa Rappresentanza Municipale si reca ad incontrarlo presso la città, alla traversa della via provinciale.

Al compiere la spontanea dimostrazione di affetto e di esultanza che rendeste all'incognito Eroe nel giorno del di lui arrivo tra noi, confermate oggi coll'entusiastico e decoroso vostro concorso l'ammirazione, e l'amore che tutti nutriamo per l'Illustre Patriota.

Enviva Garibaldi

Orte 8 Maggio 1876.



Il Sindaco
G. Mercuri

Manifesto manoscritto del Comune di Orte che annuncia il passaggio di Garibaldi a Orte.

- Riunita l'Onor. ^{le} giunta Municipale
 si trovarono presenti ¹² sig. ¹²
 Murri Conte Raffaele ¹² sig. ¹² di Sindaco
 D'Angelis Domenico
 Morcelli Giuseppe
 con l'assistenza di uno ¹² sig. ¹² Segretario
 constatato che il numero degli aderenti è legale
 per validamente deliberare affare ¹² sig. ¹² poché
 senza e di chiara aperta la strada, quindi pro-
 pone
- ¹² sig. ¹² Sul passaggio di S. M. il Re presso la
 Stazione di Orte
 Preside ¹² sig. ¹² Presidente aver ricevuto noti-
 zia che S. M. il Re Romani sarà alle ore
 10 sarà di passaggio presso questa Stazione
 ferroviaria ore di presenza sette minuti, pro-
 pone quindi che il Municipio rappresentando
 questa popolazione si rechi a fare gli omaggi
 disponendo perché l'assistenza sia il più
 profittevolmente decorata facendosi intervenire
 anche il Concorso Cittadino.
 Ed una tale proposta fu approvata ad unanimità
 - ¹² sig. ¹² Sul compenso dei datti a quegli operai che fu-
 rono chiamati in occasione dell'incendio
 nelle notti del 7 ed 8 corr. ¹² sig. ¹² si legge l'elenco
 partecipate dal ¹² sig. ¹² Maresciallo dei Reali Carlo
 Sinceri sotto la vigilanza del quale furono
 occupati al lavoro, dopo breve discussione si
 appropria che vengano retribuiti in ¹² sig. ¹² come
 ma che in numero di datti imporrà ¹² sig. ¹² 48
 salvo a quei datti che sono stati occupati an-
 che nella giornata di oggi, ai quali saranno
 retribuiti oltre ¹² sig. ¹² per ognuno, prevedendo
 detta spesa dal fondo stanziato in bilancio
 per le imprevidenze, i nomi degli Operai
 sono Cetti Tommaso, Simonelli Eusebio
 Prinacci Giovanni, Patuzzi Niccolò
 Monti Angelo, Borgatti Cesare, Dan

Deliberazione della Giunta Municipale di Orte per rendere omaggio a
 Re Vittorio Emanuele II di passaggio alla stazione ferroviaria. (66)

Prot. n. 579

L. I. f. 5

Di 19 Aprile 1876.

812

Ottenuto
3 mesi in via
di apprensamento
dal 1.º giugno 1876

Oggetto
Orte - Roma
Site di andata, e ritorno

h 76

Sig. Direttore generale
delle Ferrovie Romane
Firenze

Al desiderio che anche gli abitanti di questa città tanto prossima alla Capitale possano maggiormente fruire dei vantaggi delle comunicazioni con essa per mezzo della ferrovia, e rendere più facili, e più economici i loro rapporti industriali questa rappresentanza Municipale si reca a premura di rivolgersi preghevola alla S. V. M. M. e alla Società delle ferrovie Romane onde vogliano compiacersi di accordare che siano stabilite le gite di andata, e ritorno nella stessa giornata tra Orte, e Roma a prezzi ridotti come fu praticato per altre città.

E nella lusinga che tale domanda sarà per incontrare benivola accoglienza ho in pregio di confermare i sensi della più distinta stima unitamente a quelli di anticipati ringraziamenti.

Il Sindaco

Lettera del Municipio di Orte per richiesta alla Società ferroviaria di tariffe ridotte per i viaggi giornalieri andata e ritorno da Orte a Roma. 19 aprile 1876. (67)

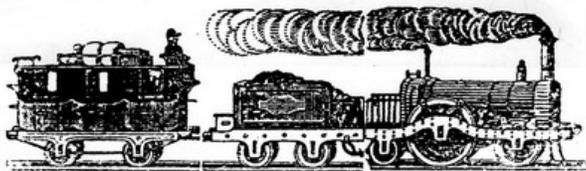
LA LINEA VITERBO - ATTIGLIANO

Il 15 agosto del 1886 un treno composto da una quindicina di vagoni di prima classe e di una carrozza-salon mosse dalla stazione di Roma alle sei antimeridiane, diretto a Viterbo. Era il treno inaugurale della nuova linea ferroviaria che da Attigliano portava a Viterbo.

«Il treno arrivò a Viterbo alle ore 11 antimeridiane rimorchiato da due locomotive. Erano state necessarie ben 5 ore per percorrere l'intero tragitto. La distanza tra Attigliano a Viterbo è di chilometri 40, il tempo di percorrenza è di 1 ora e 24 minuti sino ad Attigliano e di 2 ore per arrivare ad Orte che dista da Viterbo chilometri 54.

La natura del territorio attraversato ha richiesto un percorso dei più tormentati della intera rete ferroviaria. Pendenze elevate, tanto da richiedere un binario di Salvamento alla stazione di Sipicciano, curve strette, tratti in trincea e una galleria in forte pendenza. Non certo poteva sviluppare un treno una velocità maggiore, della media di chilometri 27 all'ora, anche se trainato da due locomotive». (68)

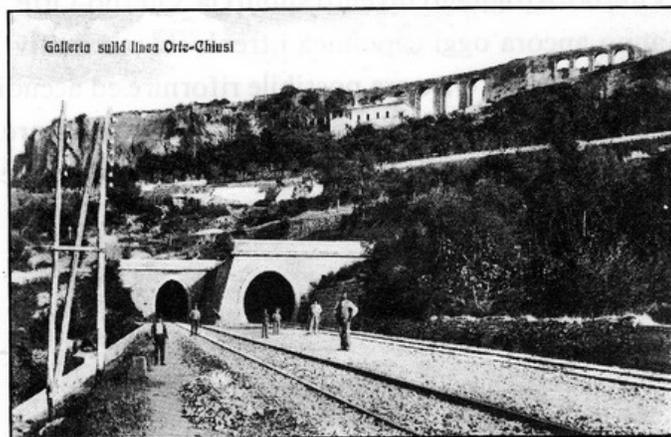
In effetti la Viterbo-Attigliano diventò subito la Viterbo-Orte. Infatti ad Orte facevano come fanno ancora oggi capolinea i treni, sia per motivi di coincidenze che per ovvi motivi tecnici. Ad Orte era possibile rifornire ed accudire le locomotive; ricoverare il materiale, poterlo pulire ed eventualmente riparare. Insomma Orte aumentava la sua importanza nei trasporti ferroviari e la stazione aveva bisogno di strutture ancora più consistenti.



RADDOPPIO DELLA LINEA FIRENZE - ROMA

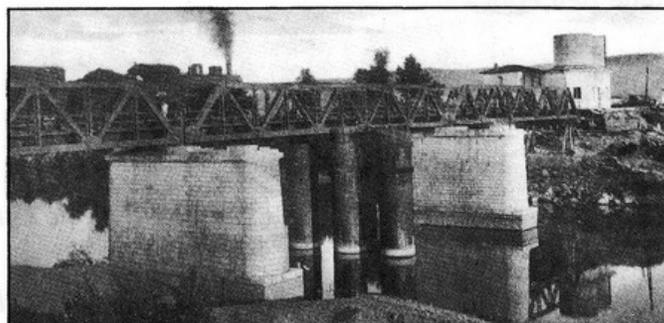
L'ultimo decennio del secolo scorso iniziarono, e si completarono solo in parte, i lavori di raddoppio della linea che da Firenze conduceva a Roma. La Società di gestione si chiamava ora «*Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*» con sede a Firenze. Il tratto Firenze-Roma era esercitato dalla Rete Adriatica. I necessari espropri nel territorio di Orte interessarono Rappaini Giovanni, Ralli Domenico, Mercuri Cesarina fu Gregorio, Mercuri Salvatore, Antonio, Giocondo e Chiara fu Francesco, Baldasserini Domenico, Pasquinangeli Antonio.

I lavori più rilevanti nel tratto ortano furono il raddoppio del ponte in ferro al confine tra Orte e Attigliano e il raddoppio della galleria ai piedi del centro storico. Quest'ultimo lavoro richiamò ad Orte numerosi lavoratori della pietra, soprattutto dalla Toscana, in parte chiamati dai loro compaesani rimasti sul posto dopo i lavori degli anni '60. Molti di loro seguirono l'esempio dei primi diventando cittadini ortani. (69)



IL NUOVO PONTE DELLA ORTE - FALCONARA

Altri lavori furono necessari per adattare la linea al materiale rotabile che via via diventava più pesante. Fu necessario sostituire il ponte in ferro della Pio-Centrale della Orte-Ancona. Le due campate furono sostituite con tre appoggiate su due piloni in pietra, sostituendo l'unico appoggio preesistente, peraltro non in pietra. Senza interrompere il traffico fu costruito in breve tempo. Dalla foto si può osservare l'ultima fase dei lavori.



Anche il ponte di Molignano che attraversa in un sol balzo la linea per Firenze e quella per Ancona fu necessariamente rifatto per dar modo alla posa dei fili di contatto della elettrificazione della linea terminata il 1° ottobre 1935. negli ultimi anni questo ponte è stato sostituito con altro più ad ovest e più rispondente alla nuova realtà del traffico stradale.



PROGETTO DI SPOSTAMENTO DELLA STAZIONE VERSO GALLESE

Erano trascorsi solo sette anni dalla «*rivoluzione del 6 Luglio*» (70), e il popolo ortano era di nuovo sul piede di guerra. il motivo era serio; si voleva spostare la Stazione Ferroviaria di Orte verso Gallese. Così dopo 50 anni di lotte per avere una stazione vicino alla Città, quella esistente si allontanava ancora di più. La delibera che trascriviamo integralmente ci illustra i propositi di difesa della Amministrazione Comunale dell'epoca.

Comune di Orte

Delibera n° 22 del giorno 10 maggio 1909

Circa gli studi per lo spostamento ed allontanamento dalla Città della Stazione Ferroviaria.

Il Signor Sindaco fa rilevare che stante l'indignazione del pubblico, per la voce sparsasi in Città per gli studi che si stanno approvando dall'Amministrazione Ferroviaria per l'allontanamento, di circa mezzo chilometro della locale stazione, sarebbe di parere che la Giunta, valendosi della facoltà di cui all'art. 136 della vigente legge Comunale e Provinciale, facesse una istanza, senza frapporre indugio di sorta, contro un simile provvedimento lesivo, oltre ogni dire, agli interessi di tutti.

L'Adunanza - Consapevole dell'urgenza vera e reale da non permettere di attendere la prossima seduta, facendosi eco delle lagnanze della intera popolazione per la notizia relativa agli studi che si fanno per l'allontanamento della Stazione ferroviaria della città di Orte; considerato il danno evidente che si avrebbe a risentire, come già ne risente la popolazione per la già troppa lontananza della Stazione stessa, per cui vanno sempre fatte vive premure onde ottenere una fermata più vicina. Dubitando ed anzi avendo la quasi certezza, che qualora ciò si avverasse potrebbero esserci dei disordini, provocati anche dalla circostanza di vedersi passare la ferrovia sotto la Città, mentre per profittarne occorrerebbe percorrere più chi-

lometri di ora, costituendo questi due fatti uno stridente contrasto fra loro; visto il precitato articolo 136 della legge C.le e P.le. - DELIBERA -

1° di far voti all'Amministrazione Ferroviaria perchè non venga preso un provvedimento così lesivo agli interessi del Comune di Orte

2° di officiare il Deputato del Collegio, perchè si adoperi presso il Governo, facendo uso di di tutti quei mezzi che gli è conferito, per impedire questo grave danno della nostra popolazione che, come si è detto potrebbe condurre a gravi disordini.

Il Sindaco B. Lazzari

L'Ass. Anziano V. Manni

Il Seg. Argentati

PROGETTO DI TRANVIA ORTE STAZIONE - ORTE CITTA'

Data le distanze dalla città di Orte alla sua stazione il problema dei trasporti è stato sempre una preoccupazione per le varie Amministrazioni Comunali che si sono succedute. Il trasporto dei viaggiatori e delle merci, da e per la stazione, veniva eseguito da carri e carrozze trainati da cavalli. Dopo l'apertura del tratto Orvieto-Orte, non solo aumentarono i viaggiatori ma anche il personale ferroviario che preferiva risiedere a Orte Città. *«Nel 1912 dimoravano in Orte Città circa 80 famiglie di impiegati, agenti ed operai addetti al servizio della stazione ferroviaria di Orte, per i quali quando vi è il cambio nei turni di servizio, viene formato un treno (La Corsetta) alla stazione di Orte e che trasporta il detto personale fino a 4 chilometri oltre la detta stazione fin sotto la strada accorciatoia che conduce a Orte Città, e tale servizio si effettua sia per il personale che deve andare a prendere servizio quanto per quello che lo ha terminato. Le Ferrovie di Stato per effettuare tale trasporto vanno incontro ad una spesa annua di Lire 8.000 senza poi considerare il grave inconveniente di dover effettuare dette corse speciali su una linea a forte traffico come la Orte-Chiusi.*

Le Ferrovie di Stato, allo scopo di eliminare tale servizio, avevano anche pensato di costruire ad Orte Stazione alcune case per i ferrovieri, però il personale stesso non si mostrò troppo lieto di una siffatta soluzione, perchè le loro famiglie non avrebbero certamente trovato nella borgata di Orte Stazione tutte quelle comodità necessarie alla vita quotidiana come invece le hanno in Orte Città. Fu quindi, almeno per ora, abbandonata l'idea di questo quartiere per i ferrovieri». (71)

A questo punto i nostri Amministratori esaminarono l'opportunità di costruire una ferrovia che dalla stazione arrivasse in Città. Nel 1912 l'Ing. Giovanni Rondanini presenta, su richiesta, un *«Progetto di Tranvia Elettrica a Trazione Trifase Orte Città-Orte Stazione»*.

Si voleva a tutti i costi essere vicini alla propria stazione addirittura uniti da un binario quasi *«come da un cordone ombelicolare»*.

La realizzazione non fu possibile, ma tale soluzione venne ripresa nel 1939 quando, con una lettera del 12 maggio, il Podestà chiedeva alla Tecnomasio Italiano Brown Boveri di inviare un tecnico ad Orte per studiare «l'opportunità di un impianto per una Linea di Filobus nonchè di una Centrale Idroelettrica». (72)

Il tecnico venne a Orte il 21 giugno e il 23 successivo la Società inviava la lettera che segue. (73)

**TECNOMASIO ITALIANO
BROWN BOVERI**

SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN MILANO
CAPITALE L. 90.000.000 INTERAMENTE VERSATO

Officina in MILANO ed in VADO LIGURE

U. P. E. MILANO N. 07718
U. P. E. ROMA N. 28005

Ufficio di ROMA

per
ENTI STATALI E PARASTATALI

MACCHINE ELETTRICHE E APPARECCHIATURE
DI QUALSIASI NATURA POTENZA E TENSIONE
COMANDI SPECIALI PER INDUSTRIE
FORNI ELETTRICI - RADICIZZATORI
TRAZIONE ELETTRICA
GRUPPI ELETTROPOMPA PER IRRIGAZIONE
IMPIANTI DI RIFASAMENTO
APPARECCHI ELETTRODOMESTICI



ROMA, 23 Giugno 1939 - XVII
Via XX Settembre 27-B
Telefono 48.270

Spett/

OR/1c

COMUNE DI ORTE

COMUNE DI ORTE
li 26 GIU. 1939 Anno XVII
Cat. 10 Classe 6
Prot. N. 2912

===== B R T E =====
(Viterbo)

-Impianto linea filobus -

A Vs/ preg/ 2200 del 12/5 u.s. ed a seguito della visita fattaVi dal ns/ Ing. Ornano, nonchè agli elementi gentilmente forniti dall'Egr. Vs/ Podestà, Sig. Dante Giulioli, ci pregiamo comunicarVi che l'impianto della linea filobus Orte-Orte Scalo, non risulterebbe economicamente conveniente a causa della grande distanza e principalmente in considerazione del poco traffico.

Rimaniamo comunque a Vs/ disposizione nel caso Vi occorressero ulteriori elementi e frattanto distintamente Vi salutiamo.

Telegrammi: BROWNBOVERI - ROMA - Casella Postale 1027

*Per ora
in attesa
L. 11*

Giuliano

LA LINEA ORTE - CIVITAVECCHIA

«Uno sguardo alla carta ferroviaria della nostra Italia, ed appare subito con grande evidenza come la ferrovia in progetto Civitavecchia-Orte sia una delle linee più importanti della rete ferroviaria attuale. Linea importante perchè si tratta di quell'arteria principale destinata ad unire il Porto di Civitavecchia (ossia il porto di Roma) alle linee interne Roma-Viterbo, Roma-Orte, collegando così le grandi zone centrali al litorale ed al Mare Mediterraneo. In alte parole questa linea porrebbe in più diretta comunicazione il versante Adriatico col versante Mediterraneo e quindi il porto di Ancona con quello di Civitavecchia, il mare Adriatico col Mediterraneo.

In tal guisa sarebbe risolto il problema già da tempo discusso, e da molti ingegneri trattato, della breve e facile comunicazione fra i due mari italiani. La nuova linea avrebbe poi un grande valore per il movimento delle merci da Terni al mare. La corrente ascendente dei carboni e del minerale, che occorrerà a quegli stabilimenti, e la corrente discendente dei prodotti uscenti da quelle manifatture governative, avrebbero un esito molto più breve e spedito, dal mare a Terni colla Civitavecchia-Orte, e quindi coll'attuale Orte-Terni.

Attualmente questo importante movimento è obbligato al lungo percorso Terni-Orte, Orte-Roma e quindi Roma-Civitavecchia».

Quanto sopra scriveva in data 29 gennaio 1895 l'Ing. Albertini. (74)

Tuttavia, sul collegamento ferroviario Orte-Civitavecchia vi sono state varie proposte, tutte motivate da indiscutibili necessità e vantaggi. Il primo progetto, è del 1872 con il nome di Ferrovia Viterbese. Studiata dall'Ing. Giovanni Iecini prevedeva «un nuovo tronco di Ferrovia tra Orte e Civitavecchia per Viterbo, Toscanella, Corneto, il quale non essendo più lungo di ottanta chilometri porrebbe in diretta comunicazione i due mari Mediterraneo e Adriatico e quindi renderebbe più estesi e rapidi i rapporti per via di terra fra Civitavecchia ed Ancona». (75)

Nel 1874 si diede vita ad un «Consorzio per la Ferrovia Orte-Viterbo-Civitavecchia». Alla riunione tenutasi a Viterbo il 3 marzo erano presenti i Sinda-

ci di Viterbo, Toscanella, Corneto, il f.f. Sindaco di Orte ed il Sindaco di Montefiascone. Si discusse del progetto di una società inglese, la Wulkinton & Smitt e fu deciso di presentarlo per l'approvazione del competente Ministro.

Ma con il passare degli anni, i progetti si moltiplicavano rimanendo tali. Nessuna decisione veniva presa dal Governo.

Viterbo non allentava la pressione sapendo che la posta in gioco era alta, com'è ben evidente dal seguente pro-memoria della Giunta Municipale di Viterbo al Ministero dei Lavori Pubblici del 3 luglio 1906: ...*«non esitiamo un istante a dichiarare la nostra piena fiducia che V.E. e l'Amministrazione tutta che ne dipende, vorranno favorevolmente accogliere il voto che esprimevamo nel concludere il nostro precedente memoriale, e che oggi ripetiamo, che cioè ogni concessione d'una qualsiasi linea Civitavecchia-Orte venga tassativamente subordinata alla specifica condizione che essa abbia a prendere diretto ed effettivo contatto colla Città di Viterbo...»*. (76)

Un progetto del 1903 prevedeva un percorso che partendo dalla stazione di Gallese passasse per Civita Castellana, Nepi, Monterosi, Sutri, Capranica. In un altro del 1905, partendo da Orte, la ferrovia toccava Bassano in Teverina, Bassanello, Soriano, Vignanello, Carbognano, Fabbrica, Caprarola, Ronciglione, Capranica. Il 13 giugno 1911 l'Onorevole Alfredo Canevari in un intervento alla Camera dei Deputati sollecitava il Governo a prendere una decisione e iniziare i tanto attesi lavori.

Passeranno ancora 16 anni prima che la ferrovia Orte-Civitavecchia diventasse realtà. Furono molti a sostenere che era nata già vecchia.

Il podestà di Civitavecchia, Cinciari, invia una lettera al Podestà di Orte in data 1° ottobre 1928.

«La trasversale ferroviaria Civitavecchia-Orte-Narni-Terni alla quale il Governo Nazionale ha voluto imprimere nuovo e più poderoso impulso per affrettarne il compimento, sarà inaugurata il 1° novembre prossimo.

Quest'opera, coronando annose aspirazioni, porrà in diretta comunicazione il Porto di Civitavecchia con il Lazio, l'Umbria, l'Abruzzo, parte delle Marche e il centro industriale di primissimo ordine di Terni, contribuendo così potentemente al loro maggiore incremento economico, industriale e commerciale. Da studi fatti e da documentazioni raccolte, si ha ragione di ritenere che la nuova arteria ferroviaria porterà un vero rivolgimento nel movimento commerciale dell'Italia Centrale...». (77)

Era arrivato il tanto atteso giorno. Non tutto era andato come auspicato da molti. Viterbo non era riuscita a vincere la sua battaglia.



All' Illmo Sig. Podestà S.
Orte

IL PODESTÀ DI CIVITAVECCHIA SI ONORA INVITARE
LA S. V. AD UNA CERIMONIA CHE SI EFFETTUERÀ A
CIVITAVECCHIA (PORTA TARQUINIA) ALL'ARRIVO DEL
TRENO DI RICOGNIZIONE CHE ALLE ORE 12,30 DEL 1° NO-
VEMBRE IVI GIUNGERÀ DA ORTE SULLA NUOVA FERROVIA.

CIVITAVECCHIA, IL 29 OTTOBRE 1928 - ANNO VII E. F.

LA SOCIETÀ
ELETTO-FERROVIARIA
ITALIANA

CONCESSIONARIA DELLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA
CIVITAVECCHIA-ORTE HA L'ONORE DI INVITARE

Il Sig. Podestà S. Orte

ALLA COLEZIONE CHE SARÀ OFFERTA GIOVEDÌ 1° NO-
VEMBRE ALLE ORE 13 AL GRAND HOTEL TRAIANO IN
OCCASIONE DELLE CERIMONIE INAUGURALI CHE SI SVOL-
GERANNO IN QUEL GIORNO A CIVITAVECCHIA.

ROMA, IL 29 OTTOBRE 1928 - ANNO VII E. F.



Comune di Civitavecchia

TESSERA N. 139

per la partecipazione al Congresso che avrà luogo
nel Teatro Comunale alle ore 15 del 1. Novem-
bre 1928 ^A VII

Civitavecchia 25 Ottobre 1928 ^A VI

Il Podestà
Cinciari

PALCO N. 4 DI PRIMA FILA



TESSERA N. 139

Sig. Podestà

di

Orte

PALCO N. 4
DI PRIMA FILA

Tagliando da consegnarsi all'in-
gresso del Teatro.



Il Podestà

del Comune di Civitavecchia

Si onora porgere invito alla S. V. di voler assistere alle mani-
festazioni che - per volere del Capo del Governo - avranno qui luogo
il 1. Novembre 1928 per la celebrazione del VI annuale.

Civitavecchia 15 Ottobre 1928 ^A VI

Il Podestà
Cinciari



Il Podestà
F. Cinciari

Un volantino distribuito dal Comune di Orte così descrive l'inaugurazione «*Questa mattina alle ore 7.30 nel piazzale della nuova stazione ferroviaria Orte-Civitavecchia si sono adunate tutte le rappresentanze delle associazioni locali all'uopo invitate dal Podestà Sig. Cav. Gigliozzi.*

Erano presenti: la rappresentanza del Municipio con il labaro, le Sezioni del P.N.F. di Orte e di Orte Scalo con i gagliardetti ed i membri del Direttorio al completo, la Milizia della V^a Corte e della IX^a Legione Ferroviaria, le Sezioni Mutilati e Combattenti con i labari e molti soci, le Sezioni delle Piccole italiane, Balilla, Avanguardia, le Società: Operaia, Pubblica Assistenza, Tiro a Segno, Sindacati, Circolo Ortano e Operaio, il Circolo Cattolico, il Colleggio Serafico di S. Bernardino, tutti con i rispettivi Dirigenti, nonchè una lunga fiumana di popolo di Orte Città e Orte Scalo. Alle ore 8 sono giunti: S.E. l'On. Limongelli Prefetto di Viterbo, il Comm. Ing. Filippo Ascenzi Segretario Federale, l'Avv. Amati Segretario Federale e Podestà di Terni, il Vice Prefetto di Terni accompagnato da due alti funzionari della stessa Prefettura, i quali sono stati ricevuti dal Sig. Podestà di Orte Cav. Augusto Gigliozzi, dal R^o Pretore Cav. Dottor Felici, dal Tenente dei CC RR. Cav. Caruso, dal Senior della Milizia Ferroviaria Cav. D'Abundo, dal Segretario Politico di Orte Rag. Gelati, dal Segretario Politico di Orte Scalo Muzio Sacchetti, dal Presidente della Sezione Mutilati di Orte Sig. Publio Frale, dal Presidente del Comitato Comunale dell'O.N.B. Dottor Giovanni Sconocchia, dal Presidente degli Ospedali Uniti di Orte Sig. Moretti Giuseppe e da tanti altri dei quali ci sfugge il nome. Alle ore 8.30 il treno, sul quale avevano preso posto molti Funzionari delle Ferrovie dello Stato, ha mosso dalla stazione principale di Orte proseguendo lentamente verso la nuova stazione della inaugurata linea. L'apparire del treno, la di cui macchina era adorna di bandiere tricolori, è stato salutato da formidabili Alalà e le musiche del Capoluogo e della Borgata, tra il più vivo entusiasmo dei numerosissimi presenti, hanno intonato la Marcia Reale e Giovinezza.

Giunto il convoglio di fronte alla stazione, il Padre Geremia dei Minori Osservanti, e Parroco della Borgata stessa, vestito dei rituali paramenti, ha impartito la benedizione al treno stesso che ha sostato per circa dieci minuti. Dopo di che la Ditta Gilà di Roma ha offerto alle Autorità un rinfresco, il treno ha proseguito per la volta di Civitavecchia. Quindi si è formato di nuovo il corteo, preceduto dalle musiche suddette, e si è incamminato verso il piazzale della stazione ferroviaria ove si è sciolto in perfetto ordine. E così, il sogno vagheggiato ardentemente non solo dalla popolazione di Orte, ma di quella ancora dei Comuni attraversati dalla nuova linea ferroviaria, si è realizzato per opera del Governo Nazionale Fascista e ferma volontà del Duce amatissimo». (78)

**CERIMONIA INAUGURAZIONE TRONCO FERROVIARIO
ORTE-CIVITAVECCHIA**

ORDINE DEL CORTEO

ORTE 31 ottobre 1928 - VII°

R° Pretore	Ispettore Sindacati (Goffredo Sacchetti)
Tenente CC.RR.	Società Agricoltori
Cancelliere R° Pretura	Presidente Circolo Cattolico
Giudice Conciliatore	Circolo Ortano
Fascio	Circolo Operaio
Milizia	Collegio Serafico
Mutilati	Presidente Ospedali Uniti
Combattenti	Presidente Congregazione di Carità
Società Operaia	Sindacati
Società P.A.	Artigianale
Società di Tiro a Segno	Agricoltori
Piccole Italiane	
Avanguardia	
Balilla	

CERIMONIA INAUGURAZIONE TRONCO FERROVIARIO	
ORTE- CIVITAVECCHIA	
ORTE 31 -10- 1928-VII°	
R° Pretore	Ispettore Sindacati (Goffredo Sacchetti)
Tenente CC.RR.	Società Agricoltori
Cancelliere R° Pretura	Presidente Circolo Cattolico
Giudice Conciliatore	Circolo Ortano
Fascio	Circolo Operaio
Milizia	Collegio Serafico
Mutilati	Presidente Ospedali Uniti
Combattenti	Presidente Congregazione di Carità
Società Operaia	Sindacati
Società P.A.	Artigianale
Società di Tiro a Segno	Agricoltori
Piccole Italiane	
Avanguardia	
Balilla	

ORDINE DEL CORTEO

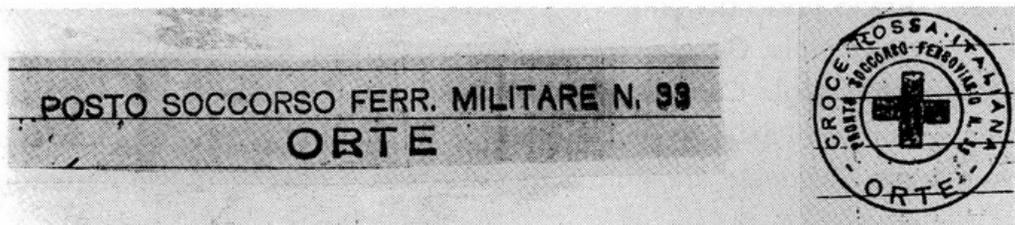
LA GRANDE GUERRA (1915-1918)

La Guerra Mondiale ebbe inizio alle ore 0,30 del 29 luglio 1914 e terminò, dopo ben 1565 giorni, il mattino dell'11 novembre 1818. Il 24 maggio del 1915 le truppe italiane varcarono il confine su tutta la frontiera con l'Austria. La guerra era iniziata anche per l'Italia. Per 41 mesi i «richiamati», a mezzo di treni «tradotte», partirono dalle varie stazioni ferroviarie diretti al fronte di guerra. Anche dalla nostra stazione ne partirono a migliaia; saluti ai parenti in lacrime, canti patriottici, fischi di locomotive...

I più fecero ritorno ma molti, troppi, non ritornarono. Orte pagò un tributo di vite umane molto alto. Furono oltre 100 i cittadini combattenti che trovarono la morte nei vari fronti di guerra o morirono in seguito per ferite o malattie contratte al fronte. Durante tutto il conflitto, specie dopo i tragici fatti di Caporetto, presso la stazione di Orte operò un Posto Soccorso Ferroviario Militare distinto dal numero 33 che, in collaborazione con la Croce Rossa Italiana, assisteva i militari di passaggio con le tradotte e soprattutto i feriti che, con treni-ospedale, venivano portati dal fronte agli ospedali delle varie città italiane.

Alla stazione di Orte arrivò anche un cospicuo numero di prigionieri austriaci che furono utilizzati alle cave di lignite in località Resano di Orte. Nel 1918 arrivò anche la Salma del sacerdote Pacifico Arcangeli morto al fronte e decorato di medaglia d'oro al Valore militare; nel 1924 le salme dei capitani Sirto Sacchetti e Ferruccio Cianchi, pluridecorati, e dei fanti Chino Salini, Fulvio Ralli, Luigi Longhi e Cesare Mosciatti.

Un lungo corteo, partito dalla stazione, accompagnava i feretri al Duomo e, dopo la solenne cerimonia religiosa, sino al cimitero.



PASSAGGIO DEL MILITE IGNOTO

«Le onoranze decretate al soldato ignoto, debbono assumere un carattere nazionale e popolare in modo che, nello stesso giorno in cui verranno resi i sommi onori stabiliti alla sacra salma, tutta l'Italia sia percorsa da uno stesso fremito di amore e da una stessa onda di sommessa riconoscenza verso il più alto simbolo di tutti i cittadini che in qualsiasi modo operarono per la salute della patria. Perciò in tutti i Comuni d'Italia, ed in tutti i centri delle Colonie e dell'estero ove battono cuori Italiani, nel giorno 4 novembre, deve svolgersi una solenne cerimonia in onore dei morti per la Patria. La salma del soldato ignoto verrà tumulata sull'altare della Patria fra le undici e le undici e trenta del 4 novembre 1921. Perchè tutta l'Italia senta la sacra solennità dell'ora i Sottocomitati in tutti i Comuni dovranno provvedere a che dalle 11 alle 11,30 tutte le campane d'Italia suonino a gloria mentre nei Comuni ove risiedono presidi con artiglieria saranno sparate salve d'onore.» (79)

Ad Orte il comitato appositamente sorto raccolse la somma di lire 2363,70. Alla Borgata della Stazione furono raccolte ben 1327,50 lire delle quali L 1000 furono offerte dalla Signorina Eleosina Santoni. Furono acquistate numerose corone artistiche, alcune in bronzo. La corona più artistica, da porre a bordo del carro funebre, portava la scritta «Orte al Soldato Ignoto». Si voleva scrivere la frase «Si onora nel Soldato Ignoto la Italia tutta ed anche Fiume Italiana». Vi fu molta polemica e la seconda scritta non fu posta sulla corona.

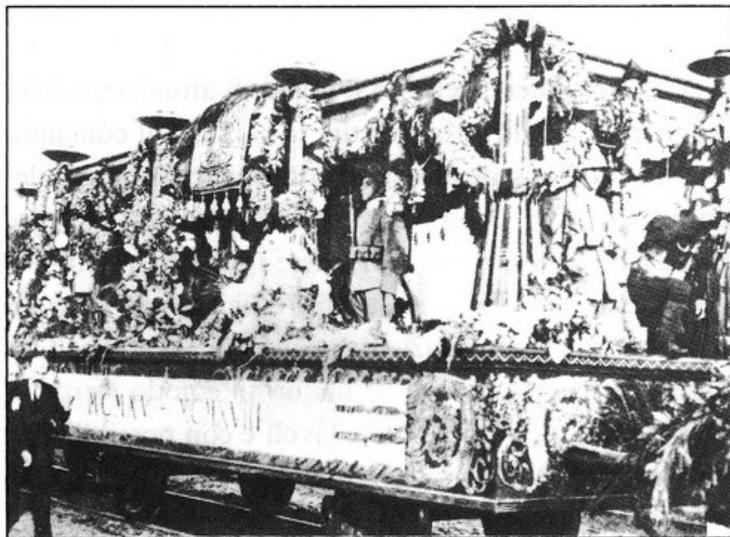
Il 2 novembre 1921 tutti furono invitati a portare fiori e partecipare al maestoso Corteo che si formò al Casello Ferroviario Km 83, muovendosi alle ore 15,15 alla volta della vicina stazione di Orte.

Parteciparono numerose delegazioni dei comuni vicini e una moltitudine di persone. Erano presenti:

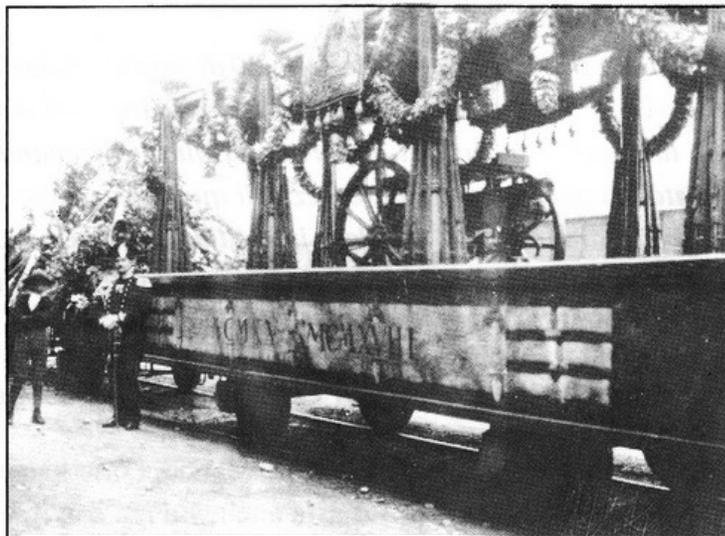
Società Operaia, Circolo Operaio, Circolo Ortano, Sezione Socialista, Sezione Popolare, Circolo Cattolico, Circolo Ferrovieri, Lega Contadini, Lega Braccianti, Sezione del Fascio di Combattimento, Scuola Elementare, Sezione Mutilati, Tiro a Segno Nazionale, Capitolo della Cattedrale, Colleggio di San Bernardino,

Società Pubblica Assistenza, Circolo Repubblicano, Associazione fra Proprietari, Corpo Musicale, Associazione Agraria di Orte, il Vescovo di Orte-Civitacastellana e Gallese, il Sottoprefetto, il Sindaco con gli Amministratori, le Guardie Comunali, Autorità Militari e i Carabinieri Reali.

Il treno speciale giunse in stazione alle ore 16,30 ripartendo alle ore 17,50. Il Vescovo benedì il feretro trasportato da un carro ferroviario riccamente addobbato.



Il carro funebre



Arrivo a Roma della salma del Milite Ignoto

MARCIA SU ROMA

Il 23 ottobre in riunione a Napoli, viene definito il piano di attuazione della Marcia su Roma. Tre colonne avrebbero dovuto investire la capitale al comando di Perrone, Iglori, Bottai. Perugia sarà la sede del Comando Generale, quindi deve cadere per prima. Sarà dato l'assalto ai depositi di armi di Terni per rifornire le grandi riserve che si sarebbero ammassate a Foligno. Ulisse Iglori in questa riunione fece osservare che non gli pareva felice la scelta di Perugia come sede del Quartier Generale per la difficoltà delle comunicazioni... Tuttavia avendo egli invece proposto di spostare il Quartier Generale ad Orte importante nodo ferroviario e luogo prossimo a Monterotondo, non lontano da Tivoli e con possibilità di comunicazione con santa Marinella, cioè a contatto con le tre sedi delle colonne destinate alla Marcia la cosa fu meditata e trovata giusta, ma non la si attuò perché non ci fu la possibilità di chiedere il parere del Duce. (80)

Intanto le autorità militari provinciali disponevano severa misura per l'ordine pubblico, come al seguente manifesto:

«D'ordine superiore dalle ore 6,30 di oggi la tutela dell'ordine pubblico di questo circondario è affidata all'Autorità militare - uffici e funzionari si atterranno alle tassative disposizioni impartite da questo Comando. Da questo momento è vietata la circolazione di automezzi di qualsiasi genere. Per cura del comando dei RR.CC. saranno fatti chiudere immediatamente i negozi di vendita d'armi, alle ore 21 poi tutti i pubblici esercizi saranno chiusi. Rimangono vietati fino a nuovo ordine i pubblici spettacoli». (81)

Viterbo, 28 ottobre 1922.

Il Colonnello Comandante del presidio - Sinopoli -

Quando, alla vigilia della celebre Marcia, i fascisti coniarono lo slogan «o Roma o Morte», Mino Maccari, fascista anche lui ma con il senso del ridicolo, nel guardare le facce e nell'ascoltare i discorsi di un pò di camerati optò per un più prosaico «o Roma o Orte». Racconta lo stesso Maccari in un'intervista: «il treno

si fermò a Orte, era pieno di fascisti che schiamazzavano. Io scesi, c'era un mucchio di argilla, feci delle grandi statue pornografiche...». I fascisti nell'attesa, si riversarono in Città in cerca di viveri che prelevavano dalle botteghe e dai forni e che venivano pagati dai fascisti locali.

Dal giornale «La Stampa»:

Orte, 28, ore 14,10.

Questa stazione, lontana circa ottanta chilometri da Roma, presenta uno spettacolo di straordinaria animazione a causa delle innumerevoli camicie nere che da due giorni vi si stanno lentamente concentrando, al fine pare di iniziare quì la Marcia su Roma. In realtà il concentramento era stato ordinato a Monterotondo: ma moltissimi fascisti viaggianti con treni diretti hanno voluto fermarsi quì, perchè i detti treni non si arrestavano alla stazione di Monterotondo. Tutti avrebbero dovuto proseguire oggi l'avanzata in treno fino a Monterotondo: ma la sospensione del servizio ferroviario lo ha impedito.

I fascisti ortani partirono con un camion raggiungendo Monterotondo, sostarono la notte accampati alla stazione e alla mattina dopo, uniti alla colonna Toscana, raggiunsero Roma in treno. Erano in 16. (82)

Dal Corriere della Sera: «*Roma 30 ottobre, mattina. La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato comunica che tutte le comunicazioni che, per ordine dell'autorità militare erano state interrotte, da stamane sono state interamente ristabilite*». E inoltre: «*...numerosi viaggiatori non hanno potuto evitare da sabato mattina in poi, di essere messi a terra alla stazione di Orte.*»

La tradotta delle Centurie Senesi giunge a Orte alle ore 8 del mattino del 28 e trova, subito oltre, uno sbarramento di vagoni e sacchi di sabbia messi di traverso sulla linea, a due chilometri circa dalla stazione, con l'asportazione dei binari di una delle due linee ferroviarie, quella in direzione di Roma. A questo sbarramento sono di presidio il Ten. Colonnello Milani del 59° fanteria, un Capitano dei Carabinieri, carabinieri e soldati del genio con mitragliatrici. Comandante e soldati vengono fatti prigionieri. Anche la Prima Legione fiorentina, comandata da Tullio Tamburini, giungeva a Orte dove trovava la linea interrotta, per oltre 60 metri. Mentre la Legione senese aveva forzato il passaggio retrocedendo e percorrendo (contromano) l'altra linea non interrotta, i fiorentini preferivano procedere all'opera di sgombero e di riattamento. Requisiti i badili, i picconi, trasportavano con l'aiuto di due locomotive i vagoni affondati e collocavano i binari divelti sotto la direzione tecnica di ingegneri fascisti. (83)

Dal comando di Monterotondo Ulisse Iglori annota sul suo diario:

«Mi disponevo verso le prime ore del pomeriggio del giorno 28 a recarmi ver-

so Orte a vedere il perchè non giungessero i treni con le forze della Toscana che sapevo destinate a Monterotondo, quando mi giunse la notizia che era giunto in stazione un lunghissimo treno carico delle legioni senesi, 3000 uomini al comando del Console Generale Mario Ettore Bayon che dopo pochi istanti si presentò a me, accompagnando come prigioniero il Tenente Colonnello di fanteria che per un incarico del Governo, aveva fatto saltare, con un reparto del genio, un breve tratto del binario fra Orte e Gallese, onde impedire l'afflusso delle forze verso Roma. Per il coraggioso intervento dei capi si era risparmiato un grave conflitto, e ad opera dei ferrovieri fascisti, facenti parte delle legioni senesi, si era provveduto alla riattivazione del binario interrotto.

Pur dolente, essendo egli un valoroso decorato di quattro medaglie al valore, dichiaro il colonnello mio ospite forzato, e gli assegno un alloggio, dopo aver ottenuto la sua parola d'onore che non si muoverà senza il mio ordine. Egli giurò con le lacrime agli occhi e da quel momento, ammirato della serietà dei nostri propositi, della correttezza del nostro agire e della nostra organizzazione, volle essere fascista e indossare subito la camicia nera». (84)

LA VISITA DI HITLER A ROMA

Una lettera circolare del Prefetto di Viterbo diretta al podestà dei Comuni della Provincia, in data 15 marzo 1938, richiama l'attenzione di esercitare una grande vigilanza.

«In occasione della visita del FUHRER del Reich nel Regno, preannunciata nella prima quindicina di maggio p.v. non solo nelle Città, ove si svolgeranno le cerimonie, ma in tutti i Comuni ed in qualsiasi località ancora recondita, occorre vigilare attentamente, perchè sia subito sventato qualsiasi tentativo da parte di malintenzionati.

Si rende, pertanto, necessario ed urgente che sia esercitata nelle proprie giurisdizioni una attentissima vigilanza e nulla sia tralasciato al fine suindicato, specie nella nostra Provincia che è limitrofa a quella di Roma e prossima a quella di Firenze, ove si recherà il Fuhrer.

Su tutte le Autorità incombe una gravissima responsabilità ed all'uopo richiamo anche la personale attenzione delle Signorie Vostre che nella duplice qualità di ufficiali di P.S. e di capi delle amministrazioni comunali, dovrete efficacemtnne collaborare con l'Arma locale dei CC.RR., ponendo tutto il vostro zelo per corrispondere degnamente alle superiori aspettative.

Prego aderire senza eccezioni alle richieste dei comandanti delle Stazioni locali dei CC.RR. e di mettere a loro disposizione le guardie municipali e campestri; mentre dovrete personalmente collaborare segnalando all'Arma senza indugio tutte le persone che risultassero nei propri comuni sconosciute, e quelle che vi giungeranno e vi prenderanno dimora, come anche tutti quelli che comunque dovessero dar luogo a sospetti». (85)



R. PREFETTURA DI VITERBO

Divisione *Gen. Adm. prot.* 948

Viterbo 14 marzo 1938 XVI

Risposta a nota

Allegati

OGGETTO: Visita di S.E. Hitler

Argentinsina

Podestà

Ai Rigg. Podestà di Orte
Gallese
Civitacastellana
Castiglione in Teverina
Civitella d'Agliano
Bomarzo
Graffignano

e per conoscenza:

Al sig. Segretario Federale
" " Cuestore
" " Comandante Gruppo CC.FF.

VITERBO

Con riferimento alla riunione di stamane circa il passaggio del treno che porta a Roma S.E. il Führer confermo quanto segue:

1. Le stazioni e gli edifici delle ferrovie saranno addobbate a cura dell'amministrazione ferroviaria.
2. Tutti gli edifici, le opere d'arte, le case di campagna lungo il percorso della strada ferrata dovranno, a cura dell'amministrazione comunale competente per territorio, essere imbandierate coi colori nazionali e tedeschi.
3. Ove lungo la predetta linea ferroviaria fossero visibili macerie, baracche in rovina, capanne, concimale ed ove le facciate delle case dei centri abitati presentassero vista indecorosa si rende necessario ed indispensabile che le SS.VV. provvedano con apposite ordinanze ad eliminare gli inconvenienti. E' ovvio che ove non fosse assolutamente possibile provvedere in maniera radicale, si dovrà cercare modo di mascherare nel modo più accurato ciò che non è decoroso a vedersi. I lavori necessari, esclusi gli addèbbi, dovranno essere ultimati entro il 5 aprile p.v.
4. E', infine, da evitarsi lo spettacolo indecoroso della vista dei panni al sole, facendo sin d'ora propaganda tra la popolazione interessata perchè tale divieto sia rigorosamente osservato.

Entro la fine del corrente mese le SS.VV. mi invieranno una dettagliata relazione sull'attività svolta e mi indicheranno il numero delle bandiere nazionali e tedesche che saranno necessarie.

Perchè la manifestazione riesca degna dell'avvenimento, si rende maggiormente indispensabile la più stretta e cordiale collaborazione fra le SS.VV. ed i Segretari dei Fasci di Combattimento.

Il Prefetto

eranni

Al fine di ottemperare a questa disposizione, fu istituita una Commissione Comunale che ispezionò il tratto di ferrovia interessato al passaggio del treno, valutando così le necessità di imbandieramento e per poter emanare le disposizioni ed eliminare gli inconvenienti. Analoghe disposizioni vengono diramate anche dalla segreteria politica del Partito Fascista.

«Viva il Duce - Viva il Fascismo - Viva l'Impero - Viva il Re Imperatore.

Confermo che il servizio nelle stazioni è affidato alla pubblica sicurezza e pertanto i gerarchi dovranno curare che gli organizzati osservino nel modo più scrupoloso le disposizioni che la R. Questura emanerà in proposito, nonchè gli ordini dei funzionari ed agenti che si troveranno sul posto.

Salvo contrari ordini che potranno essere impartiti, le organizzazioni dovranno prendere posto sui piazzali interni delle stazioni, inquadrati con musiche, bandiere e gagliardetti. La popolazione non inquadrata rimarrà al di fuori della stazione lungo gli steccionati. È fatto divieto assoluto di fermarsi nei cavalcavia. Ai passaggi a livello i presenti dovranno essere inquadrati.

Si dovrà infine evitare l'ammassamento di persone lungo la scarpata della strada ferrata fuori del controllo dei gerarchi e della P.S.

Occorre inoltre che si incominci fin da ora a confezionare delle piccole bandiere nazionali da poter sventolare al passaggio del treno. Le bandierine tedesche saranno a suo tempo inviate da questa Federazione. Perchè la manifestazione riesca degna dell'avvenimento, si rende maggiormente indispensabile la più stretta e cordiale collaborazione con i Podestà». (86)

Il Segretario Federale Avv. G.Zampi

I treni erano due. In uno era il Führer, nell'altro i suoi Ministri. Nel viaggio diretto a Roma i treni passarono alla stazione di Orte poco dopo le 19 e le manifestazioni, peraltro non previste, furono quasi nulle. Era il giorno 3 maggio 1938.

Nel viaggio di ritorno verso la sua Patria, il giorno 9 dello stesso mese, furono organizzate lungo il percorso delle grandiose manifestazioni. Tutti i paesi non toccati dalla ferrovia Roma-Firenze, si concentrarono nelle stazioni più vicine e di una certa importanza. Ad Orte fecero capo rappresentanze dell'Umbria, Marche e di tutti i centri limitrofi, compresa Viterbo.

Era di lunedì, la stazione era gremitissima e l'attesa spasmodica. Al passaggio del treno, malgrado speciali lezioni di lingua tedesca i più gridavano «Chicchere... Chicchere...». Il primo treno passò in perfetto orario alle ore 10,57 ed il secondo con i Ministri alle ore 11,11 anche lui in orario. Il treno non si fermò e solo pochi giurarono di aver visto il Führer.

Non credo sia stato fatto un elenco delle bandiere di vario formato che furono esposte lungo la linea e nella stazione di Orte. Ogni finestra, ripa, tutto ciò che era visibile dal treno dalla Bastia alla Porta di San Cesareo era tappezzato da bandiere. Un nostro concittadino si permise di affermare che sarebbe stato più utile con tutta quella stoffa fare «vestiti pe' li regazzini»: fu malmenato e condotto in carcere. In carcere finì anche Carlo Ciochetti, come ogni volta che una personalità di un certo rilievo passava per Orte. Era un sovversivo comunista, un pericolo per l'ordine pubblico. Finita la festa veniva rilasciato; le precauzioni non erano mai troppe. Alla stazione di Orte si visse un'altra giornata memorabile.

Il Commissario Prefettizio F.Russo ed il Segretario del Fascio G.Sconocchia firmarono un manifesto alla popolazione di questo tono. «*Città di Orte. Nella mattinata di lunedì 9 corrente, S.E. il Führer Cancelliere del Reich, passerà dalla nostra Stazione. Siamo certi che il Popolo Ortano vorrà fare ala festosa al passaggio dell'Ospite illustre. Adunata in Piazza Vittorio Emanuele alle ore 8*». (87)

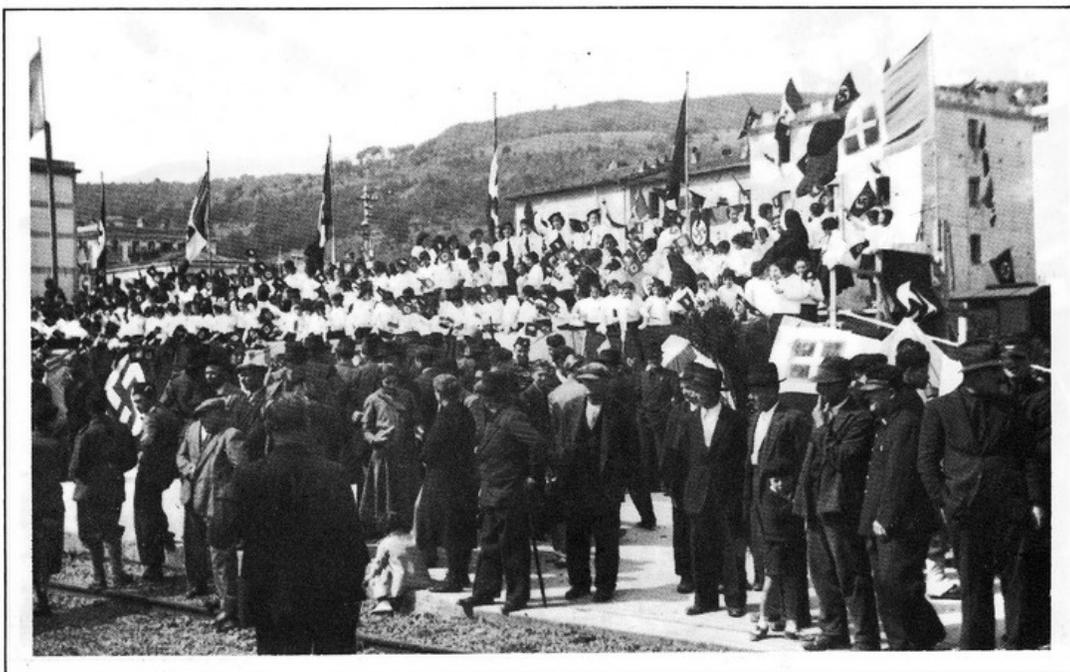
I vari cortei partirono da Orte e si diressero, a piedi, alla stazione. Corteo di frati, preti (seminaristi), fascisti, società varie, insomma tutti a salutare la speranza dell'Europa.



Orte imbandierata



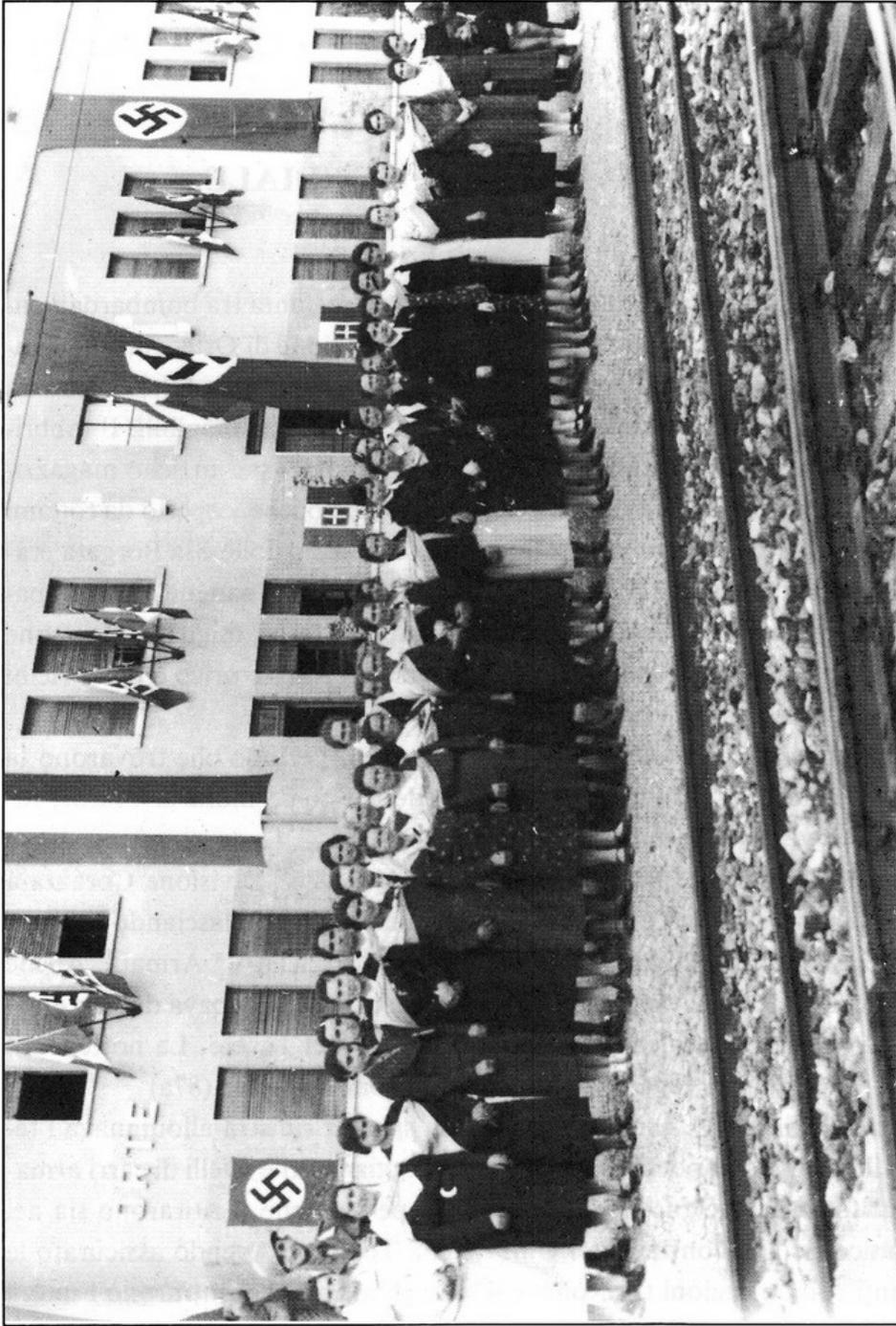
Orte Scalo imbandierata



In attesa del treno



In attesa del treno



In attesa del treno

LA SECONDA GUERRA MONDIALE

Dal 29 agosto del 1943 al 6 giugno 1944, con oltre sessanta tra bombardamenti e spezzonamenti, tutti gli impianti ferroviari della stazione di Orte, furono completamente distrutti. I due ponti ferroviari in territorio ortano, della Orte-Falconara e della Orte-Chiusi, erano in parte caduti in acqua e comunque inagibili. Il fabbricato viaggiatori raso al suolo come tutte le costruzioni usate per uffici o magazzini. Il piazzale interno era una sterminata serie di profonde buche, coperto da rottami di carri, macerie, carrozze fuori uso, rotaie contorte. La stazione e la Borgata erano una serie continua di distruzioni. Fu altissimo il tributo di sangue e dolore pagato dalla collettività di Orte Scalo. Centinaia di morti e feriti, migliaia di persone costrette a lasciare quel poco rimasto e sfollare verso il centro storico o paesi vicini dove resteranno per mesi, o per anni.

Numerosi furono i ferrovieri in servizio in questo periodo che trovarono la morte, restarono feriti o furono costretti dai tedeschi come molti lavoratori rastrellati chissà dove, ai lavori di ripristino.

Il giorno 9 giugno del 1944 gli ultimi reparti della 26^a Divisione Corazzata Tedesca attraversarono il ponte sul Tevere sotto la nostra Città, lasciando la sponda destra inseguiti dal XII^o Corpo d'Armata Britannico della V^a Armata. Anche le retroguardie della 356^a Divisione di fanteria tedesca, che occupava da vari giorni il nostro territorio, si trasferì sulla sponda sinistra del Tevere. La notte tra il giorno 9 e il 10 di giugno reparti americani entrarono in Orte. (87a)

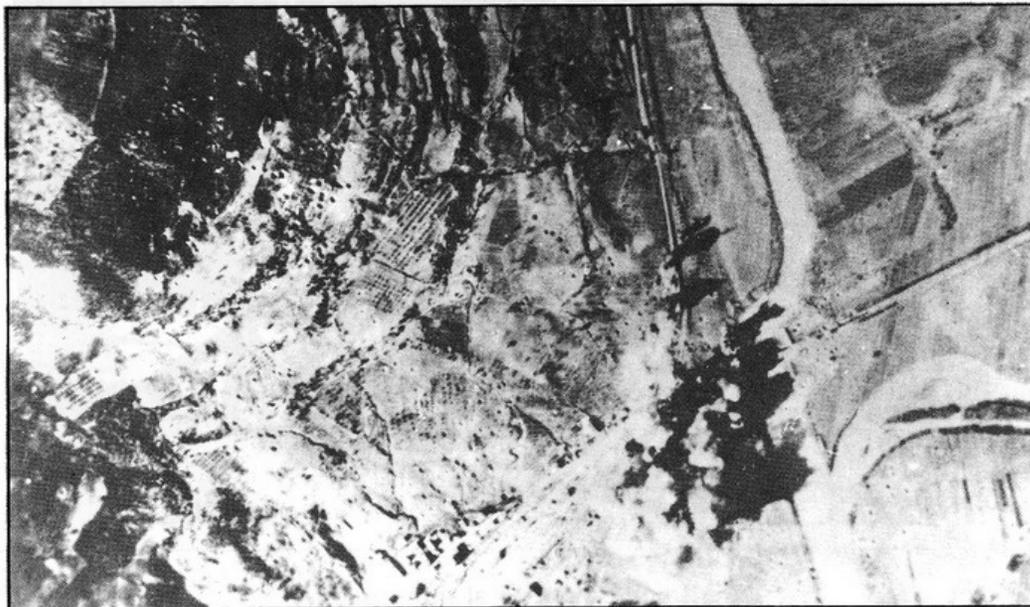
L'avanzata della VIII^a Armata risalendo la sponda sinistra allontanava i tedeschi verso il nord. Dopo pochi giorni di cannoneggiamenti e duelli di carri armati tutto il territorio ortano fu «liberato». Le truppe tedesche si ritirarono sia nel settore adriatico e sia al confine tra l'Umbria e la Toscana. Avendo assicurato le più importanti comunicazioni tra Roma e il sud, gli alleati concentrarono l'intera compagnia delle costruzioni ferroviarie tra Roma e il nord d'Italia. La South African Railway con i suoi Gruppi fu incaricata di riparare la linea Roma-Firenze e la Orte-Falconara. Non è superfluo rammentare il valore logistico di questa linea

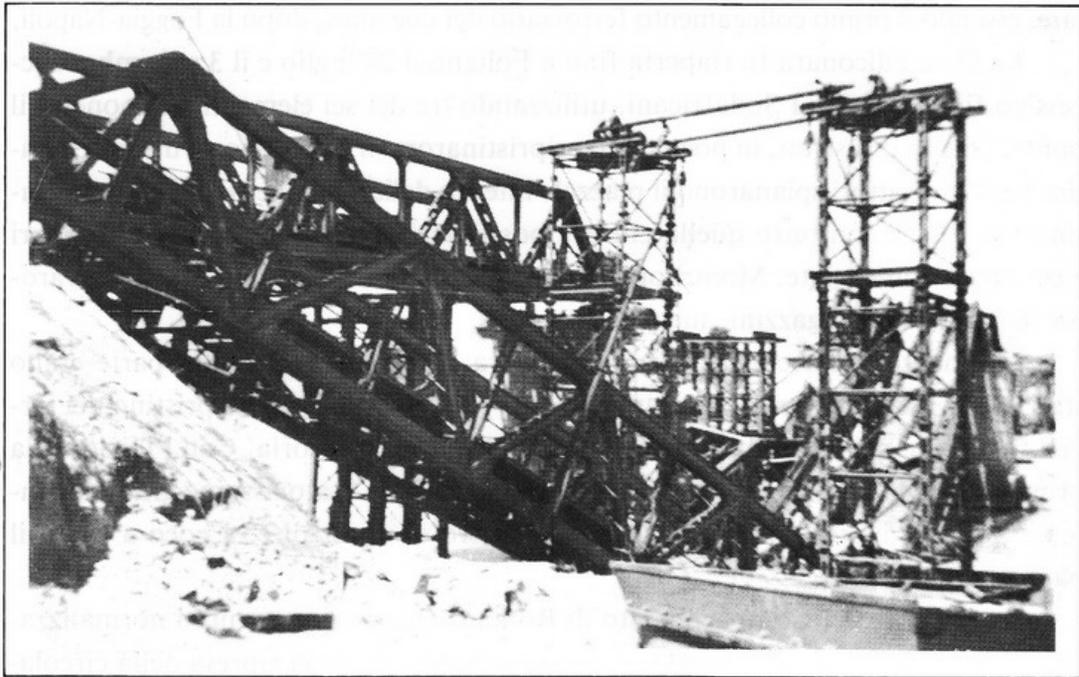
per la funzionalità del porto di Ancona e per il proseguimento della campagna militare, essendo il primo collegamento ferroviario dei due mari, dopo la Foggia-Napoli.

La Orte-Falconara fu riaperta fino a Foligno il 24 luglio e il 3 settembre successivo fino al mare. I Sudafricani, utilizzando tre dei sei elementi componenti il ponte, i meno disastriati, in poco tempo ripristinarono il passaggio su un solo binario. Enormi trattori spianarono il piazzale interno della stazione riempiendo le centinaia di buche con tutto quello che era possibile: macerie, rotaie contorte, carri e carrozze danneggiate. Montarono dei grandi capannoni in lamiera ove trovarono posto uffici, magazzini, mense, dormitori, bar.

La poderosa macchina bellica alleata era anche questo; d'altra parte erano stati gli alleati a provocare direttamente quel pandemonio. Ma il ripristino dei servizi fu da loro avviato con modalità assolutamente provvisoria. Con l'inizio della primavera 1945 l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato assume gradatamente autonomia di atti e decisioni che le permisero di ricostruire, a poco a poco, il patrimonio distrutto.

Le Ferrovie del Compartimento di Roma raggiunsero una quasi normalizzazione alla fine del dicembre 1947, e ciò stava a significare la ripresa della circolazione dei treni uguale a quella degli anni anteguerra. Non erano trascorsi ottanta anni dalla nascita della stazione, tutto quello che era stato fatto, e non era poco, era andato completamente distrutto. La tenacia e la determinazione fecero sì che in pochi anni la stazione e la sua Borgata ritornassero una stazione di PRIMA CLASSE e una cittadina.





I lavori sono iniziati



Il ponte riaperto al transito



Il fabbricato viaggiatori visto dall'interno



Il fabbricato viaggiatori visto dal piazzale esterno



Il piazzale interno con le pensiline distrutte



Orte Scalo: ore 13 del 25 maggio 1944 dopo un bombardamento a tappeto.

LA DIRETTISSIMA

Al termine della ricostruzione, dopo i disastri della Seconda Guerra Mondiale, la ridotta potenzialità della Roma-Firenze influiva negativamente sui traffici tra Milano e Napoli, ferrovia più importante di collegamento fra Nord e Sud d'Italia. Tutto questo, unitamente alla necessità di aumentare la velocità dei trasporti ferroviari, come avveniva in tutta Europa, richiedeva l'urgente potenziamento di questa linea.

Nel 1958 ha inizio la prima parte della storia della «Direttissima» che rettificcherà i tratti più tormentati, accorciandone di 54 chilometri il percorso, aumentandone la potenzialità e la velocità del traffico.

Furono così eliminate le anse:

tra Fara Sabina e Orte per km. 13,

tra Orvieto e Chiusi per km. 3,

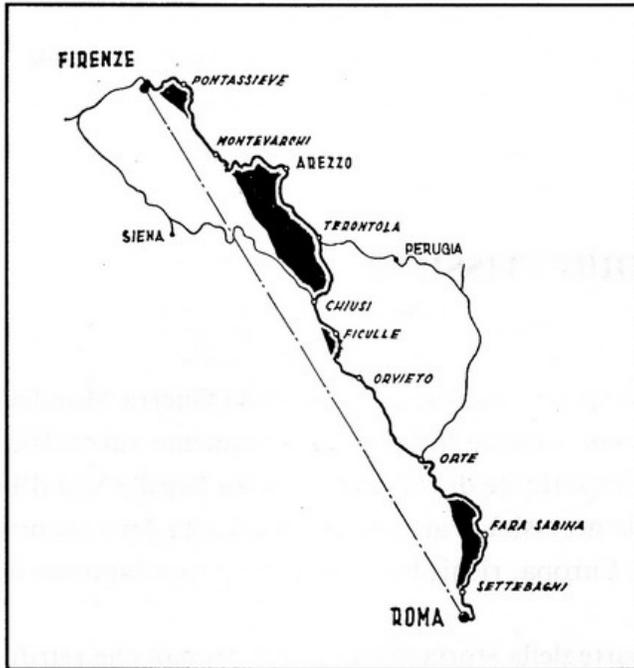
tra Chiusi e Arezzo per km 28 e

tra Pontassieve a Firenze per km. 10

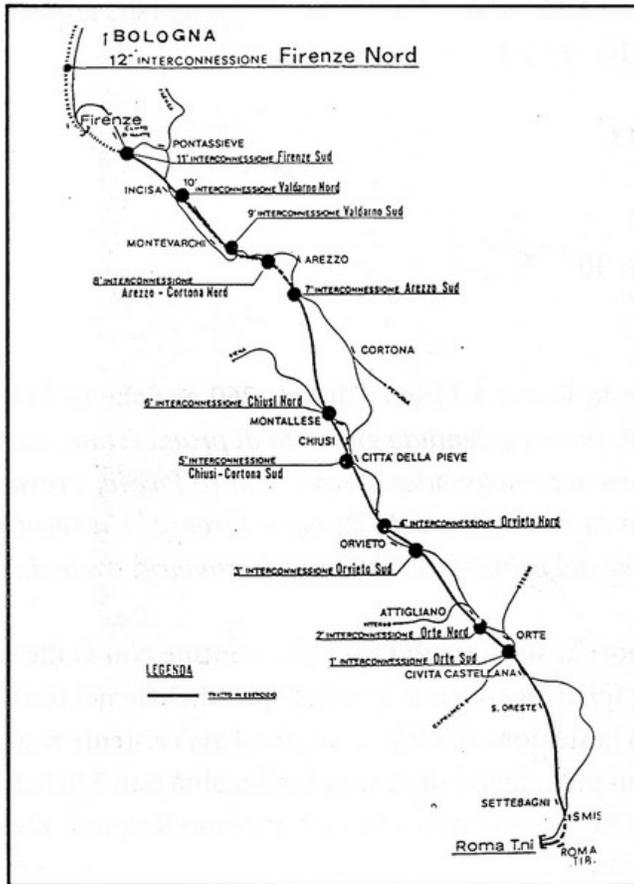
per un totale di km. 54.

Si avrà così il percorso totale da Roma a Firenze di km. 260 anziché di 314. Ad Orvieto: *«il 25 giugno del 1970, in una splendida giornata di prima estate, con la posa del primo palo di fondazione in corrispondenza del viadotto Paglia, aveva inizio ufficialmente i lavori per la nuova linea da Roma a Firenze. Un secolo e quattro anni dopo la realizzazione del primo collegamento ferroviario tra le due città»*. (88)

Il nuovo tracciato tagliava fuori la stazione di Orte. Dal confine con Gallese una galleria di m. 9317 portava la ferrovia sino alla località San Michele nel territorio ortano. La congiunzione con la stazione di Orte, cioè con il già esistente tracciato, avveniva in galleria per i treni provenienti da Roma e in località San Michele per i treni provenienti da Firenze. Quasi tutti i treni che non avevano fermata, non transitavano più alla stazione di Orte.



Linea ROMA-FIRENZE
i tratti più tormentati
da rettificare (89)



Linea Direttissima
ROMA-FIRENZE

Le 12 Interconnessioni (90)

Il 29 aprile del 1980 la Direttissima collegava la stazione di Orte con Roma, nel 1984 con Arezzo e nel 1992 era possibile percorrere l'intera linea da Roma a Firenze. La velocità consentita raggiunge i 160 km/h e la mobilità passeggeri supera i 72 milioni l'anno.

Il percorso orario Orte - Roma è in media di 40 minuti.



Seconda interconnessione «Orte Nord» poco dopo lo sbocco nord della galleria di Orte (91)

IL FABBRICATO VIAGGIATORI

Possiamo seguire le varie fasi di trasformazione del Fabbricato Viaggiatori, lato esterno, da stazione di terza a prima classe, con l'ausilio delle immagini che seguono. La prima ci evidenzia il primo ampliamento consistente nelle due piccole costruzioni aggiunte sui due lati. Le porte esterne passano da sette a nove. Foto databile 1880 circa. Nella seconda possiamo vedere due piccole costruzioni aggiunte che hanno raggiunto l'altezza del corpo centrale; sul lato destro è sorta una nuova costruzione. Foto fine secolo.

La terza foto si presenta senza la fontana mentre è evidente il completamento con due aggiunte laterali, sporgenti verso il piazzale esterno, di un solo piano con terrazze. Questa immagine ci mostra il fabbricato che poi sarà distrutto dai bombardamenti aerei del 1943 e 1944. Foto degli anni '30



Foto 1: Orte - Piazza Martevole alla Borgata



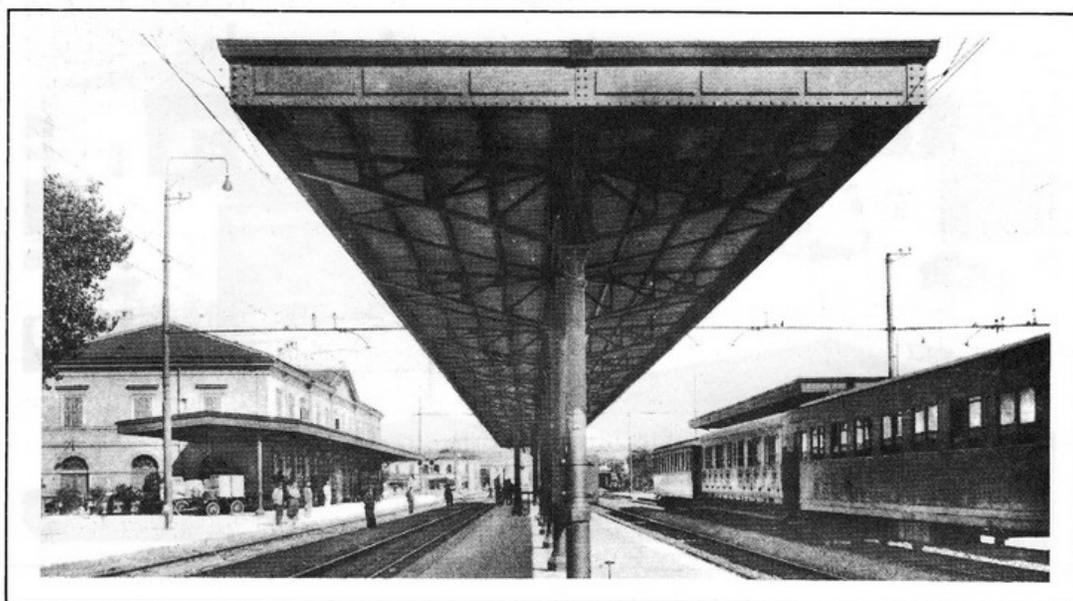
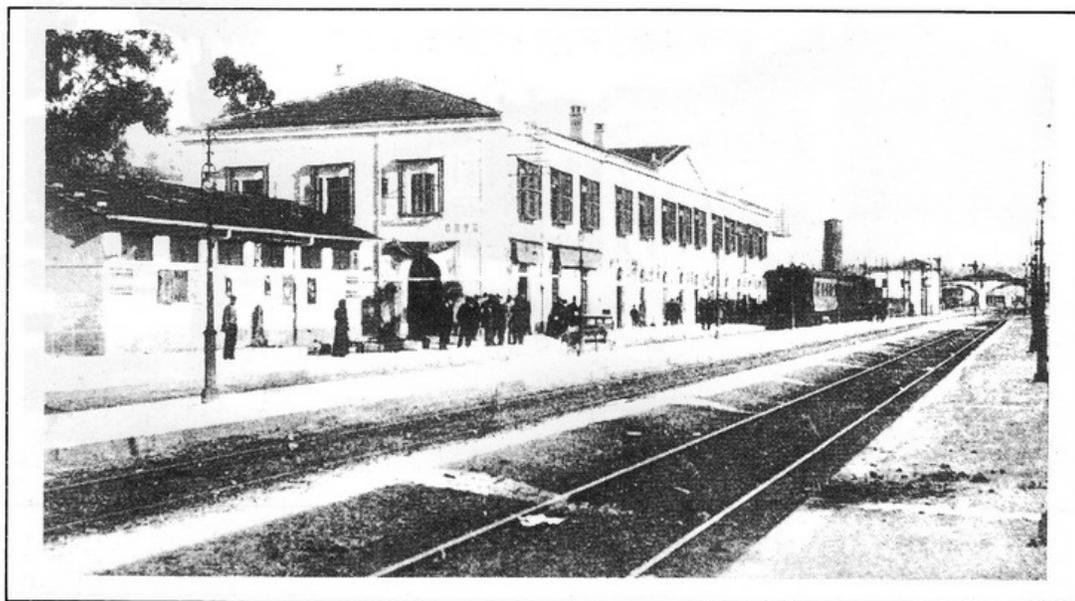
Foto 2: Orte - Stazione Ferroviaria - Esterno



Foto 3: Orte - Stazione Ferroviaria

Immagini che ci mostrano i cambiamenti nel piazzale interno della stazione:
il fabbricato senza pensilina, con le pensiline.

L'interno del fabbricato, dopo l'aggiunta dei due corpi laterali, rimane lo stesso
fino alle distruzioni belliche.



IL PIAZZALE ESTERNO DELLA STAZIONE

Nel terreno antistante il fabbricato della stazione furono subito messi a dimora molti alberi di Eucalipto, molto usati per prosciugare i terreni oltre che per risanare luoghi di malaria. In pochi anni si formò un rigoglioso boschetto, come si può vedere dietro i fabbricati nella cartolina che segue e spedita nel 1901.



Nel piazzale fu costruita una grande fontana divisa in due vasche, una come abbeveratoio e una come lavatoio. Era la sola fonte di approvvigionamento di acqua potabile per la popolazione residente, quindi particolarmente curata, e rimane in loco fino agli anni '30 quando la Borgata venne dotata di un acquedotto e le carrozze avevano lasciato posto alle auto e autobus.

Il piazzale agli inizi era uno slargo (in discesa verso la ferrovia) della strada diretta a Borghetto. Fu in seguito livellato e la strada, rimasta più alta, fu dotata di un'artistica balaustra. Vennero poi le aiuole, le fontane di abbellimento e il

piazzale diventò la sede del mercato e di tutte le feste che rallegravano gli abitanti, via via sempre più numerosi: la piazza della Borgata. Sorsero però anche problemi in merito alla manutenzione, alla pulizia, all'illuminazione. È del 26 luglio 1925 una lettera del Sindaco di Orte al Sotto Prefetto di Viterbo, che affronta il problema date le numerose contestazioni sorte tra le Ferrovie e il Comune. Si legge tra l'altro: «*Il piazzale della stazione ferroviaria di Orte fa parte della Borgata, ed alcuni anni indietro l'agente comunale addetto alla pulizia della Borgata stessa, aveva l'obbligo di pulire anche il detto piazzale esterno ove esiste pure il fontanile dell'acqua potabile con il rispettivo abbeveratoio e lavatoio.*

L'Amministrazione delle Ferrovie di allora fece sapere che il piazzale, per essere compreso nella proprietà delle Ferrovie, doveva essere custodito dal proprio personale ed il Municipio da quel momento si disinteressò. Successivamente però è avvenuto che gli abitanti della Borgata, sempre in continuo aumento, hanno fabbricato nel limite della detta proprietà facendo defluire i rifiuti delle acque immonde nel formone costruito dalle ferrovie.. da questo fatto ne derivò un inconveniente antigenico tale da dover richiamare financo l'interesse del Medico Provinciale il quale si recò sul posto... Perdurando l'inconveniente lamentato dagli abitanti... si è potuto ottenere la copertura del formone... a patto che il municipio si fosse riassunto l'obbligo della spazzatura al piazzale... Firmato il Sindaco A. Gigliozzi». (92)

L'undici febbraio del 1927 divenne operativa la «*Convenzione col Comune di Orte per la consegna del Piazzale Esterno e strada di accesso alla Stazione di Orte*».

In 8 articoli si definiva il problema e si prevedeva: «*L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato consegna in uso e non altrimenti, al Comune di Orte, che accetta, il piazzale esterno e la strada di accesso a quella Stazione... dal giorno in cui l'Amministrazione Ferroviaria informerà il Comune... di aver provveduto a propria cura e spese alla costruzione di una fognatura coperta, e al regolare inghiaimento del piazzale stesso e della strada d'accesso... Il Comune di Orte provvederà in perpetuo e sue totali cure, spese e responsabilità all'accurata manutenzione, nonchè alla illuminazione, innaffiamento e pulizia del piazzale e strada d'accesso... Il Comune non potrà sottrarre all'uso pubblico alcuna parte del piazzale e della strada d'accesso che gli si consegnano nè assoggettare l'area ad alcuna servitù sia pure temporanea... l'Amministrazione Ferroviaria si riserva di rioccupare in via provvisoria o definitiva... il terreno... con un preavviso di un mese... in tal caso il Comune avrà però il diritto e l'obbligo di asportare a propria cura e spese le piante, i fanali, i sedili ed ogni altro impianto... di regolare d'accordo col Comune l'accesso, la fermata e la circolazione delle carrozze o di qualunque veicolo sul piazzale suddetto...»». (93)*

Il presente atto viene stipulato nell'interesse della Ferrovie dello Stato e pertanto viene steso in carta libera e sarà registrato gratuitamente.-

ARTICOLO 8°

Il presente atto è già impegnativo anche per il Comune di Orte essendo stato approvato in ischema con deliberazione di quel Consiglio Comunale in data

9 Maggio 1925. Omologata dalla Giunta Provinciale Amministrativa in data vistata dalla

Prefettura il 27 settembre 1925 al n° 7344.

A questo segno restano annullate le parole incasellate. Postilla approvata.

Orte, 11 febbraio 1927 Anno V

Per l'Amministrazione delle FERROVIE DELLO STATO

Il Capo dell'Ufficio Patrimoniale



Per il Comune



St. 4965 Div. IV
Orte li 22 aprile 1927 Anno V
Visto di Luca Clunari

IL PREFETTO

Di Donato

129 4512
REGISTRATO A ROMA LI 22 MAG. 1927 ANNO V
ALL'UFFICIO ATTI PRIVATI VOL. 22
ESATTE LIRE GRATIS
H. BARRACCHINI



Le immagini che seguono mettono in evidenza il trasformarsi del piazzale esterno della stazione dal fine dell' '800 al giorno della distruzione. Sono immagini eloquenti che ci danno una esatta idea dell'arricchirsi dell'ambiente che da rurale acquista via via l'aspetto urbano.



Da notare le piante di eucalipto rimaste, una donna che lava i suoi panni. Anni '10.



La strada non segue il percorso attuale, è rimasta una sola pianta, una gallina razzola, albergo Petrini un solo piano e scala esterna. Anni '15.



Sono spariti gli alberi, molte carrozze in sosta, si nota un piccolo bus in fondo, le prime lampade elettriche e un albero della cuccagna. Anno 1918.



Palazzo Dell'Uomo con pergolato esterno e un carretto in sosta, la strada è rimasta la stessa, si può vedere una donna che lava alla fontana. Anno 1918.



Non più carrozze a cavalli ma autobus in sosta, la strada viene alberata, lampada avanti alla stazione. Anno 1928.



L'albergo Petrini si porta a tre piani, la casa con doppia scalinata si modifica, nasce il caffè Dell'Uomo, piazza sede del mercato settimanale, bus in sosta. Anno 1930.



Non più fontanile ma nasce il lavatoio a fianco dell'albergo Petrini, alberi cresciuti e la strada limitata da un muretto, il primo vespasiano, i pali dell'illuminazione in cemento. Anni '30.



La strada si arricchisce di un marciapiede, di una balaustra, vari negozi sono stati aperti. Anno 1939.

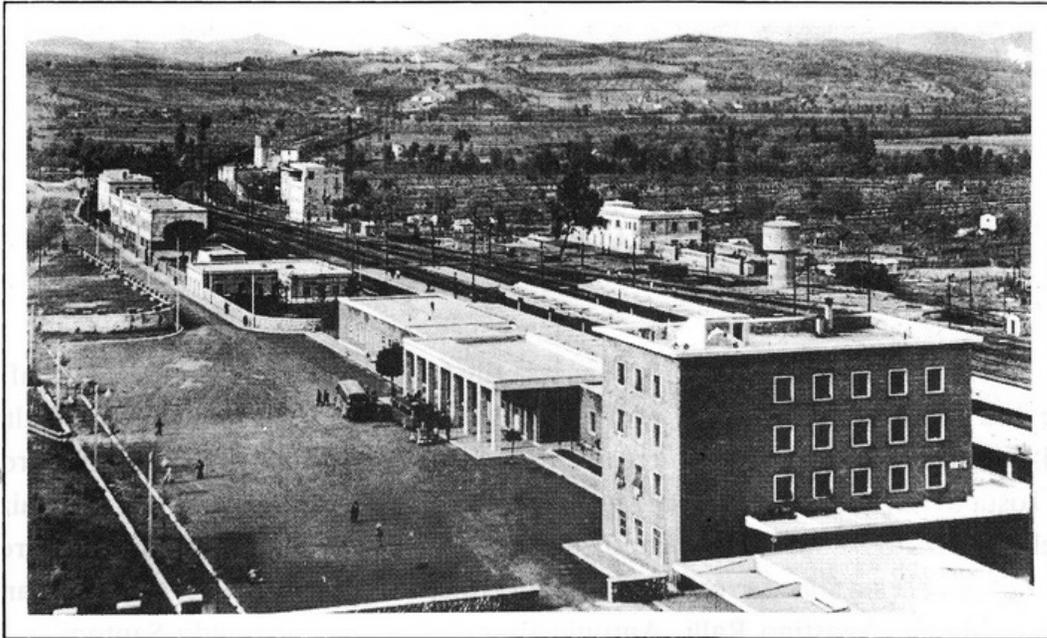


Il piazzale viene utilizzato in parte per giardini.

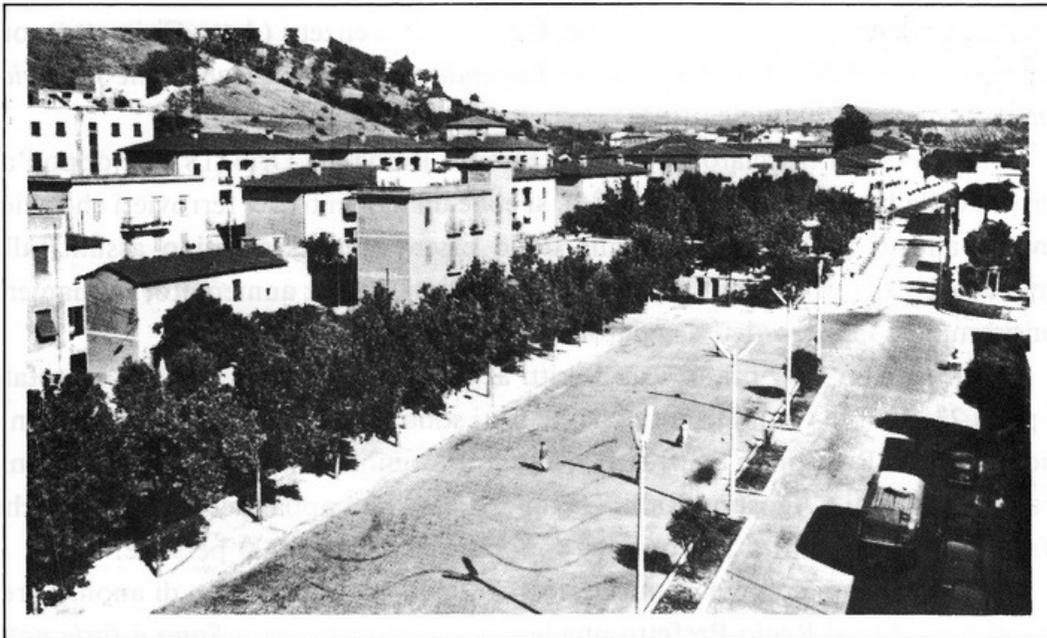
Anno 1939.



Il piazzale nel 1943 pochi giorni prima del 29 agosto.



Nuovo piazzale dopo la ricostruzione della stazione ferroviaria.
Anni '50.



Il nuovo piazzale alberato e munito di aiuole centrali.
Ancora assenti le auto. Anni '50.

LA BORGATA

L'11 settembre 1870 ad Orte la guerra finì lo stesso giorno che iniziò. Il confine non esisteva più, la strada provinciale Viterbo - Orte Stazione era una realtà e i viaggiatori, sempre più numerosi, chiedevano soprattutto possibilità di ristoro, di sosta e trasporti su strada per raggiungere i loro paesi di destinazione. Agli inizi del 1871, dopo 5 anni dal passaggio del primo treno, i fabbricati costruiti sui terreni adiacenti la stazione ferroviaria erano solo quattro, di proprietà degli ortani Francesco Manni, Agostino Ralli, Antonio Pasquinangeli e Raimondo Santoni.

Queste abitazioni, insieme ai due appartamenti di servizio già esistenti nel fabbricato viaggiatori, furono il primo nucleo abitativo della Borgata. Con delibera N° 51 del 9 luglio 1874, Francesco Gagliardi del fu Nicola di Marino domiciliato in Orte chiede ed ottiene licenza di aprire un albergo in prossimità della stazione. L'anno seguente, in data 23 novembre, Giuseppe Lorenzetti (detto Cirimetto), ortano, può *«innalzare una fabbrica per Locanda presso la stazione delle ferrovie, lungo la strada Comunale»*. (94)

Completato il tracciato ferroviario Firenze-Roma via Orte (1874) e dopo l'apertura della linea Viterbo-Orte (1886), si ebbe un aumento dei ferrovieri che chiedevano alloggi per le loro famiglie dopo essere stati trasferiti o assunti alle dipendenze dei vari impianti ferroviari. Di pari passo era aumentato, in maniera consistente, il numero dei viaggiatori.

Il 31 gennaio 1897 i fabbricati iscritti al Catasto sono saliti a 13 per un totale di piani 23 e di 130 vani. i proprietari elencati sono: Eredi Pardi, Antonio Petrini, Nicola Piloni, Raimondo Sacchetti, Antonio Pasquinangeli, Alessandro Santoni, Francesco Manni e Agostino Ralli. Da una successiva mappa, del 1914, risulta che i fabbricati sono saliti a 33 con una popolazione di circa 700 persone.

La disordinata crescita di queste costruzioni spinse un gruppo di anonimi residenti a spedire al Regio Prefetto una lettera che si trascrive: *«Sono a farle noto che in Orte stazione che ora si fabbrica di continuo dato che quella stazione è molto centrale e fra breve verrà una cittadina, ma purtroppo tutti dobbiamo notare*

che fabbricano alla carlona senza piano regolatore nella strada provinciale senza distanza, noi preghiamo la Signoria Ill.ma che prenda riparo a questa cosa che il municipio di Orte trascura. Ossequi, un gruppo, 16 febbraio 1925». (95)

Dalla «*Relazione delle opere svolte dal maggio 1925 al 5 novembre 1927 dall'Amministrazione Comunale Fascista di Orte*» a firma del Commissario Prefettizio, già Sindaco uscente, apprendiamo che venne preso solenne impegno a presentare un Piano Regolatore interessante la Borgata Ferroviaria. In questa occasione fu presentato anche lo studio per la costruzione di due edifici scolastici, che vennero poi inaugurati nel 1940. (96)

Il maggior sviluppo abitativo si ebbe nei primi anni '30 quando furono costruiti i due «Palazzoni» composti di ben 60 appartamenti. Molte famiglie di ferrovieri che risiedevano ad Orte Capoluogo si trasferirono alla Borgata e la popolazione salì a circa 2000 persone. Con la costruzione della nuova Chiesa e la concessione di una Delegazione Comunale era nata una nuova realtà urbana.

Nell'ultimo conflitto mondiale i trenta pesanti bombardamenti sull'area della stazione e Borgata lasciarono una situazione desolante: 1217 vani completamente distrutti, semidistrutti e non abitabili 129, danneggiati non abitabili 450. (97) Fu distrutta completamente la caserma dei Carabinieri, il cinema teatro, lo Stabilimento Laterizi, il Molino Alto Lazio, il Pastificio Rezemini, l'edificio scolastico, tutti gli uffici pubblici e privati, tutti i negozi, posti di ristoro, alberghi, la chiesa parrocchiale seriamente danneggiata, la rete idrica e fognaria distrutta, tutta la rete elettrica pubblica e privata distrutta unitamente a quella telefonica, laboratori artigiani, magazzini di raccolta e di smercio distrutti. Quasi tutto ciò che era stato costruito in più di 70 anni era ridotto ad uno sterminato cumulo di macerie.

Altissimo fu il tributo di sangue e di dolore pagato dalla collettività ortana e soprattutto dagli abitanti della stazione. Dal 29 agosto 1943 al 12 giugno 1944 i morti nel nostro territorio furono 198 tra militari (italiani e stranieri) e i civili.

Nel solo 29 agosto si contarono alla stazione ben 121 morti e oltre 150 feriti, su un totale di circa 2000 abitanti. Il Comando Supremo, con Bollettino di Guerra N° 1192, dava notizia alle ore 13 del 29 agosto 1943 che...«*Grossi gruppi dell'aviazione avversaria hanno effettuato incursioni su Orte..*».

La Gazzetta del Mezzogiorno, uscita a Bari il martedì 31 agosto, forniva la seguente versione di quel bombardamento:

«L'Incursione su Orte - LA CRUDA BARBARIE DEI CRIMINALI AMERICANI - Orte, 30 agosto - Il bombardamento di domenica mattina ha messo una volta di più in rilievo la brutalità degli aviatori anglo-americani. Il personale della stazione e gli abitanti della borgata vicina, appena messi in allarme, invece di rac-

cogliersi nei rifugi (che sono rimasti indenni e avrebbero garantita la salvezza di tutti), hanno preferito raccogliersi in un piccolo rilievo del terreno che affianca la linea ferroviaria. Si è così formato un raggruppamento più denso allo scoperto che è stato scorto dai nemici.

Con spirito di cruda barbarie gli aviatori criminali americani hanno subito diretto le bombe contro quella zona e a un certo momento si sono anche abbassati mitragliando la piccola folla. Le vittime purtroppo sono state numerose e moltissimi i feriti, che hanno trovato pronta assistenza da parte delle autorità e dei cittadini di Orte subito accorsi sul posto. Lo smistamento ai vari ospedali dell'Umbria si è effettuato con encomiabile celerità».

Non appena la zona fu occupata dalle truppe alleate, era il giorno 13 giugno festa di San Antonio, iniziò subito l'opera di ricostruzione da parte dei sopravvissuti e sfollati in altre località.

Fu molto difficile. Mancava materiale edilizio, non esistevano più botteghe artigianali o magazzini ove potersi rifornire. Da un articolo pubblicato dal periodico locale «La Fiaccola» in data 1° aprile 1945 possiamo renderci conto dello stato della Borgata: della sua ricostruzione dopo 10 mesi dalla liberazione.

«Provata, in modo sì duro, come pochi paesi dalla furia devastatrice di questa immane guerra che uomini e cose tutto travolge nel suo vortice turbinoso Orte Scalo che dapprima, in un tragico 29 agosto, non molto remoto, vide strapparsi tanta parte dei suoi figli migliori, poi poco a poco, nei mesi che precedettero la liberazione, tanta parte dei suoi edifici più belli vide devastati, sente oggi attraverso i suoi figli ritornati la rinascita come un dovere e come un impegno verso coloro che furono.

Se non più maestosi s'ergono il Molino ed i Palazzi dei Ferrovieri, se non più si mostra nella sua novecentesca serenità l'Edificio Scolastico, se non produce la Fornace di Laterizi, se smembrate giacciono nelle rovine tante abitazioni e l'impianto della stazione ferroviaria, se ad ogni passo, ad ogni istante, è un ricordo, talvolta lieto, spesso doloroso, che rivive dinanzi, pur l'affetto per la terra martoriata che le vicende hanno reso più grande, vince tanta tragedia ed i cittadini sono tornati.

Tornarono nelle poche abitazioni meno colpite riparandole con mezzi di fortuna, pochi istanti dopo la liberazione, pronti a sopportare ogni sacrificio pur di poter vivere ancora nella terra che già li aveva accolti accanto a coloro, che col supremo olocausto della vita, l'avevano resa più sacra; tornarono e all'ombra della chiesa, con la benedizione di Dio, ripresero la loro attività più uniti di prima, affratellati ancor più dal dolore che mai risanerà nelle ferite profonde.

Tornarono certi che i loro sacrifici fossero compresi, le loro sofferenze alleviate: ma nulla purtroppo si fece da chi poteva, nulla se non promesse fa ancor oggi chi può. Non l'acqua, base prima anche per la ricostruzione, ancor si può liberamente attingere, troppo poche fosse del terreno sconvolto dalle bombe sono state risanate per iniziativa governativa, non più di dieci metri di fogne sono state riparate, non una lampada nei punti peggiori è stata posta, non una casa da Amministrazione Governativa è stata riattata, non un pacco è giunto per i bisognosi dagli Enti di Soccorso, non un Ufficio Comunale (ANNONARIO ALMENO) è stato riaperto, non una sola volta gli Amministratori della nuova Italia si sono recati di persona sul luogo per accertarsi dei danni veramente subiti. Nè si può rimproverare disinteresse da parte dei cittadini i quali attraverso il «Comitato per la Rinascita», quotidianamente si rivolgono ad Enti per promuovere interessamento o cercano di risolvere direttamente quanto possono. Ci giungono frequenti voci attestanti l'aiuto che vanno ricevendo altri luoghi colpiti e se questo da un canto ci conforta pensando che la nostra Patria va risorgendo, d'altro canto ci addolora pensando che proprio la nostra terra natale non del tutto (almeno crediamo) sperduta fra i monti sia così trascurata. Chi particolarmente fra noi tragicamente ha vissuto questa fase di devastazione, chi ha ricevuto i colpi più atroci, chi non può più ripararsi da un tetto che il sacrificio dei padri aveva eretto, chi non più dal tepore dei più intimi affetti della famiglia può sentir riscaldare l'erta faticosa della vita sa più degli altri quanto questo abbandono sia doloroso.

In nome particolarmente di questi fratelli più bisognosi perchè più colpiti, da queste pagine rinnoviamo la preghiera, già tante volte elevata, alle autorità competenti di risolvere con fraterna comprensione, questi problemi più urgenti per la rinascita».

Alla fine del 1949 erano ancora 145 le famiglie che attendevano (dopo 6 anni) una sistemazione e poter rientrare in una vera casa. Molti erano ancora costretti a vivere in locali fatiscenti o a coabitare con altre famiglie soprattutto nel centro storico. La ricostruzione fu dura ma oggi, a 50 anni dalla fine della guerra, possiamo constatare, con soddisfazione, che il miracolo auspicato nel 1944 è avvenuto soprattutto grazie alla volontà e la determinazione dei rimasti e dei nuovi arrivati.

GLI ABITANTI, I FERROVIERI

Le poche stanze adibite ad alloggio del fabbricato ferroviario ospitarono i primi dipendenti delle Ferrovie Pontificie e le loro famiglie. Non tenendo lo Stato Pontificio uno stato civile è impossibile stabilire il numero di persone che abitavano la Borgata se non ricorrendo agli «stati delle anime» che ogni parroco compilava ogni anno nel periodo della Pasqua. La Parrocchia dei Santi Giuseppe e Marco nel territorio della quale era compresa la zona della stazione, elencava, alla fine dell'ottobre del 1870, 120 uomini con età superiore ai 18 anni. Da una analisi dei cognomi si può calcolare che circa 30 di questi fossero ferrovieri od occupati nei vari servizi indotti.

Nel 1884 si ebbe in Europa una diffusa epidemia di colera che ne decimò la popolazione. Ad Orte il problema fu affrontato con la fermezza e severità anche in rapporto alla grande (per l'epoca) frequentazione dei forestieri. Onde evitare il diffondersi del morbo a causa delle persone che affollavano la stazione, spesso costrette a soste per coincidenze ferroviarie o stradali, si attivarono misure di prevenzione eccezionali. Si giunse al punto di chiudere e controllare l'accesso alla Città, come risulta da un avviso affisso il giorno 8 novembre che recita «*Municipio della Città di Orte. Il Sindaco rende noto che a seguito della Deliberazione della Commissione Sanitaria locale presa in data di oggi, tutte le persone provenienti dalla Stazione Ferroviaria e che sono dirette per questa Città, dovranno subire la disinfezione nell'apposito locale della Stazione stessa, ed ivi ritirare un biglietto comprovante la subita disinfezione, e consegnarlo alla Commissione di Vigilanza fuori l'ingresso principale della Città, prevenendo che in caso contrario saranno respinte onde ottemperare alla presente disposizione.* (98)

Il problema interessava anche le abitazioni. Dopo un rapporto della Commissione Sanitaria, riguardante la visita eseguita al fabbricato viaggiatori, nella risposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate Romane, apprendiamo che «il primo piano del fabbricato di questa stazione ferroviaria è composto di 24 stanze così ripartite: Capo Stazione Peccerini N.6 - Sotto Capo Risaliti N.5 - Capo Ufficio Banghi N.2 Commesso Nosci N.1 - Conduttore del Buffet N.1 - Agente del Materiale N.1». (99)

STRADE FERRATE ROMANE
Direzione Generale

*Sulla proposta di questa Direzione Generale il Consiglio di Amministrazione nella sua Adunanza del di ventinove Dicembre 1884 (colla quale) ha nominato il Sig. **Bellioni Ruggero** Commesso di terza classe, vii, con lo stipendio mensile di Lire Cento (L. 100)*

La famiglia Bellioni (Ruggero e Giuliana) ha conservato la lettera di nomina di un loro avo a Commesso di terza classe, avvenuta in data 29 dicembre 1884. Il Bellioni, già maestro elementare, dirigerà la stazione di Bassano in Teverina sino al 1903.

Elenco del personale della stazione di Orte al 23 febbraio 1899 addetto al Servizio Movimento e altri servizi. Aveva sede alla stazione anche il Personale Viaggiante e quello del Servizio Trazione dei quali mancano gli elenchi. (100)

№	Nome	Cognome	Qualifica	Indirizzo	Stato
	nome			mentile formata	viaggiante
1	Bastelli	Albino	fu Felice	275	completato con 1 figlio
2	Be	Luigi	fu Giuseppe	175	"
3	Bigliola	Agostino	fu Luigi	150	completato con 3 figli
4	Bonini	Antonio	fu Albino	150	betibe
5	Branzi	Alfonso	di Luigi	162 50	betibe
6	Brazzi	Antonio	fu Giovanni	150	completato con 5 figli
7	Caracci	Antonio	di Enrico	125	completato con 1 figlio
8	Caracci	Antonio	fu Albino	112 50	completato con 3 figli
9	Caracci	Antonio	fu Giuseppe	112 50	"
10	Caracci	Antonio	fu Giuseppe	100	vedovo con 2 figli
11	Caracci	Antonio	fu Stefano	100	betibe
12	Caracci	Antonio	fu Albino	2	"
13	Caracci	Antonio	fu Albino	3	completato con 1 figlio
14	Caracci	Antonio	fu Albino	110	"
15	Caracci	Antonio	fu Albino	175	con 2 figli
16	Caracci	Antonio	fu Carlo	85	suola figli
17	Caracci	Antonio	fu Albino	90	con 5 figli
18	Caracci	Antonio	fu Albino	2	3 figli
19	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	betibe
20	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	completato con 1 figlio
21	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
22	Caracci	Antonio	fu Albino	90	betibe
23	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	completato con 3 figli
24	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
25	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
26	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
27	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
28	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
29	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
30	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
31	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
32	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
33	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
34	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
35	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
36	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
37	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
38	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
39	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
40	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
41	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
42	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
43	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
44	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
45	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
46	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
47	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
48	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
49	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
50	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
51	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
52	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
53	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
54	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
55	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
56	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
57	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
58	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
59	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
60	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
61	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
62	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
63	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
64	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
65	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
66	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
67	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
68	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
69	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
70	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
71	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
72	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
73	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
74	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
75	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
76	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
77	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
78	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
79	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
80	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
81	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
82	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
83	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
84	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
85	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
86	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
87	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
88	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
89	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
90	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
91	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
92	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
93	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
94	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
95	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
96	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
97	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
98	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
99	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"
100	Caracci	Antonio	fu Albino	2 50	"

Elenco del Personale del Servizio Lavori in forza sulla linea dalla stazione di Orte al confine con Attigliano, al 23 febbraio 1899, residente nei caselli ferroviari.

114 impiegati, ferroviari, residenti sulla ferrovia, dalla stazione di Orte al confine con Attigliano.

Località della residenza (Cm.)	Grado	Nome e Cognome con Classe ed. numeri 1. e 2. promozioni	Qualifica	Grado di parentela	Paternità	Data nascita
83-465	1 50	Giorgianni Filippo	Funziario	Comuni	fu Giovanni	1868
		Bellini Felice		Comuni	fu Luigi	1851
83-517	1 50	Bellini Luigi	Funziario	Comuni	fu Felice	1851
		Balassi Vincenzo		Comuni	fu Antonio	1838
84-547	1 50	Marchetti Giuseppe	Funziario	Comuni	fu Giuseppe	1852
		Lucamochi Enrico		Comuni	fu Antonio	1855
		Marchetti Enrico		Figlio (alt.)	fu Giuseppe	1858
		San Donato		Figlio (alt.)	fu	1870
		San Giulio		Figlio (alt.)	fu	1871
85-451	2 30	Mazzi Fabio	Funziario	Comuni	fu Augusto	1850
		Fusaro Silvano		Comuni	fu Felice	1858
		Mazzi Marino		Figlio (alt.)	fu Felice	1858
		Onofriani Eufemio		Figlio (alt.)	fu	1884
85-457	1 50	Vinciguerra Felice	Funziario	Comuni	fu Felice	1855
		Bassella Beatrice		Comuni	fu Romano	1877
		Vinciguerra Enrico		Figlio (alt.)	fu Felice	1877
		Oronchi Antonio		Figlio (alt.)	fu	1877
86-720	1 50	Alcarelli Alessandro	Funziario	Comuni	fu Felice	1865
		Inghenna Enrico		Comuni	fu Marino	1866
		Alcarelli Enrico		Figlio (alt.)	fu Felice	1857
		San Felice		Figlio (alt.)	fu	1875
		San Felice		Figlio (alt.)	fu	1877
86-720	1 70	Caravera Gaetano	Funziario	Comuni	fu Francesco	1857
		Scovetti Marco		Comuni	fu Carlo	1860
		Caravera Enrico		Figlio (alt.)	fu Gaetano	1860
		Caravera Francesco		Figlio (alt.)	fu	1888
		Caravera		Figlio (alt.)	fu	1891
10-457	1 50	Felici Giuseppe	Funziario	Comuni	fu Antonio	1857
		Ambrosi Silvano		Comuni	fu Felice	1865
		Felici Antonio		Figlio (alt.)	fu Giuseppe	1856
		San Felice		Figlio (alt.)	fu	1859
		San Felice		Figlio (alt.)	fu	1871
		San Felice		Figlio (alt.)	fu	1874
11-527	1 50	Balmieri Giuseppe	Funziario	Comuni	fu Antonio	1857
		Bernardini Augusto		Comuni	fu Felice	1860
		Balmieri Augusto		Figlio (alt.)	fu Giuseppe	1855
		San Leonardo		Figlio (alt.)	fu	1857
		San Augusto		Figlio (alt.)	fu	1859
		San Enrico		Figlio (alt.)	fu	1872
		San Felice		Figlio (alt.)	fu	1875
		San Felice		Figlio (alt.)	fu	1878

Attigliano, 23 Febbraio 1899
L. Scovetti
Eletto

Dall'analisi degli elenchi che precedono possiamo avere una indicazione della composizione familiare dei ferrovieri impiegati in Orte. I dipendenti in elenco sono 65 dei quali 5 celibi, 2 vedovi e 58 coniugati. Di questi 49 hanno prole per un totale di 150 figli e una media di circa tre figli per coppia. Si può dedurre che il totale dei componenti delle famiglie sia di circa 600 persone, tenendo conto per approssimazione anche dei dipendenti del Servizio Trazione e Personale Viaggianti dei quali mancano gli elenchi.

Naturalmente molti abitavano nei paesi vicini e altri nel centro storico, ma la maggior parte sono compresi nei 700 abitanti che risiedevano a fine secolo nella Borgata di Orte Scalo.

Come risulta dalla tabella che segue, la popolazione del comune di Orte era di 4101 abitanti nel 1881 per salire ai 5489 del 1902. In 21 anni la popolazione è aumentata di 1388 unità, il 33,8%, mentre la differenza tra immigrazione ed emigrazione è di appena 21 unità; il saldo attivo tra nascite e morti è di ben 1367 con una media di circa 66 unità annue. Come sembra l'aumento della popolazione non è stato dovuto solamente all'arrivo dei ferrovieri. Pertanto l'aumento che ricalca la media nazionale, è da imputarsi più alla crescita di benessere che all'arrivo della ferrovia.

Comune di Orte
prospetto del movimento della popolazione
dal 1° gennaio 1882 al 31 dicembre 1902.

Popolazione al 31 dicembre 1881 = 4101 abitanti

ANNO	NATI	IMM.	TOTALE	MORTI	EMIG.	TOTALS	AUMEN.	DIMIN.	REALI
1882	169	5	174	90	=	90	84		4185
1883	168	5	173	74	25	99	74		4259
1884	191	35	226	115	46	161	65		4324
1885	155	16	171	99	81	180	0	-9	4315
1886	148	38	186	85	49	134	52		4367
1887	180	34	214	77	57	134	80		4447
1888	167	82	249	136	53	189	60		4507
1889	181	45	226	105	84	189	37		4544
1890	180	69	249	113	40	153	96		4640
1891	179	102	281	85	71	156	125		4765
1892	170	92	262	100	86	186	76		4841
1893	159	127	286	144	73	217	69		4910
1894	150	69	219	105	103	208	11		4921
1895	173	149	322	65	117	182	140		5061
1896	146	183	329	107	62	169	160		5221
1897	159	167	326	104	132	236	90		5311
1898	151	120	271	79	99	178	93		5404
1899	142	100	242	72	137	209	33		5437
1900	142	104	246	110	160	270	0	-24	5413
1901	127	147	274	70	160	230	44		5457
1902	151	121	272	86	154	240	32		5489
TOTALI	3388	1810	5198	2021	1789	3810	1421	-33	

Abbiamo visto che nel 1914 abitavano alla Borgata circa 700 persone mentre nei primi anni '30 si giunge ai 2000 abitanti. Erano stati costruiti i due «Palazzoni» e molti ferrovieri residenti nei paesi vicini e nel centro storico si erano trasferiti nelle nuove abitazioni. Nel 1935 ancora 150 persone beneficiavano di quel trenino detto «la Corsetta» che dalla galleria, al disotto di Orte, portava i ferrovieri alla stazione.

Le categorie professionali più qualificate tra i ferrovieri furono all'inizio quelle dei macchinisti e dei fuochisti. Ad una retribuzione abbastanza buona facevano riscontro condizioni di lavoro molto disagiate. Fanno riflettere alcuni dati rilevati alla fine del secolo. Tra il 1866 e il 1892 tra i ferrovieri dell'Adriatica il tasso di mortalità fu altissimo, quasi il 7%. Due terzi per cause di servizio, ma soltanto il 15% imputabili ad incidenti; il 30% moriva per malattie polmonari; e il 9% per malattie infettive che venivano contratte in zone disagiate dove spesso erano costretti a vivere per servizio. I turni erano pesanti, spesso 16 ore e a volte anche 23 ore consecutive in abitacoli esposti alle più rigide temperature. A fronte di questa situazione i salari erano più vantaggiosi di quelli di altri operai. Un macchinista alla fine del secolo guadagnava fino a 145 lire mensili lorde contro le circa 50 lire che guadagnava un operaio nell'industria privata. Un capo stazione arrivava a percepire un salario annuo oscillante tra le 1500 lire e le 4800 lire l'anno. (101)

Nei primi anni del Novecento venne approvato dal Parlamento un disegno di legge per la nazionalizzazione della rete ferroviaria. A partire dal 1° luglio 1905 gran parte delle ferrovie passarono direttamente sotto il controllo dello Stato. Il primo direttore generale fu l'Ing. Riccardo Bianchi.

Fino a quel maledetto 29 agosto del '43, la vita alla stazione di Orte era, come in tantissime altre cittadine, quasi spensierata e certamente serena. I negozi ben forniti e il discreto stipendio dei ferrovieri permetteva una vita se non proprio agiata, certamente tranquilla. Dopo il primo bombardamento la vita cittadina della Borgata cessò di colpo ma la stazione ferroviaria, non colpita dalle bombe, continuò la sua attività e di conseguenza il ferroviere non interruppe il proprio «servizio».

Il comportamento del personale ferroviario durante tutto il periodo bellico meriterebbe un capitolo a parte. L'attaccamento al dovere non ebbe bisogno di incitamenti. Centinaia di ferrovieri appartenenti a tutte le categorie caddero lungo le linee, sulle locomotive, sui treni, sui piazzali delle stazioni, nei depositi, nelle officine, mentre innumerevoli furono coloro che, separati dalle famiglie, spesso con le case distrutte, lavorarono con ansia e fra indicibili disagi e pericoli.

Proprio durante l'esercizio si ebbero infatti nel personale ferroviario le più gravi perdite, che per la intera durata della guerra, assommarono a 2.762 deceduti, di cui 43 dispersi. Dei deceduti, 2.104 furono vittime dei bombardamenti, mitragliamenti aerei e terrestri o scoppi di mine, 65 caddero in combattimento, 407 vennero in gran parte fucilati dai tedeschi o morirono in seguito ad azioni partigiane, 143 perirono per cause belliche non potute precisare. (102)

Anche ad Orte furono molti i ferrovieri che trovarono la morte nell'adempimento del proprio dovere. Furono anche in molti, la maggior parte rimasti ignoti,

i lavoratori, razzati chissà dove e costretti al lavoro di ripristino della ferrovia che caddero vittime dei bombardamenti.

Dal dopoguerra agli anni '80 il personale della stazione di Orte non ha subito variazioni significative nel numero e nella qualità, se non per la scomparsa progressiva della locomotiva a vapore. Subito prima dell'approvazione della legge del 17 maggio 1985 n° 210 che ha istituito l'Ente Ferrovie dello Stato, le unità lavorative, alla stazione di Orte, erano 553. Oggi sono scese a 342 con una perdita di oltre 200 unità in soli 10 anni. Una rilevazione al 30 giugno 1986 indica su 8013 abitanti del comune di Orte 774 ferrovieri, pari al 9,63% della popolazione. Su un totale di 2280 famiglie 730, pari al 31,89%, erano famiglie di ferrovieri. Nello stesso anno le donne impiegate nella ferrovia, erano 29 con una percentuale di 3,76% sul totale. *La presenza costante dei ferrovieri nel Consiglio Comunale di Orte è uno dei tanti esempi, storicamente documentati, di come questa categoria abbia una consolidata tradizione di passione civile e politica e di attaccamento alle istituzioni democratiche.*

CONSIGLIO COMUNALE DEL 1946

ELETTO IL 24.3.1946. 1° Consiglio dell'Italia Repubblicana

CONSIGLIERI	FERROVIERI
20	5 (25%)

Giuseppe Cardarelli-Armenio Cardarelli-Alfonso Langatta-Aniello Madonna-Ezio Santori

CONSIGLIO COMUNALE IN CARICA NEL 1966 - ELETTO IL 22.11.1964

CONSIGLIERI	FERROVIERI
20	4 (20%)

Pietro Del Sole-Giovanni Basili-Arnaldo Vecciarelli-Gualtiero Bussetti

CONSIGLIO COMUNALE IN CARICA NEL 1986 - ELETTO IL 21.2.1982

CONSIGLIERI	FERROVIERI
20	6 (30%)

Maurizio Palozzi-Sergio Madreperli-Ugo Censi-Antonio Giovanni Sorbara-Alberto Barbacci
Luciano Del Trecco

CONSIGLIO COMUNALE IN CARICA NEL 1995 - ELETTO IL 6.6.1993

CONSIGLIERI	FERROVIERI
16	4 (25%)

Mauro Bonifazi-Bruno Riccardi-Paolo Stendella-Antonio Pierini
Sindaco Roberto Rossi - primo Sindaco eletto ad elezione diretta. (103)

Il movimento sindacale italiano ebbe nei ferrovieri una delle categorie più agguerrite e unite. Fu una delle prime forze a organizzarsi in federazione nazionale con una presenza capillare estesa sul tutto il territorio. In senso assoluto la prima organizzazione, la Filantropica, nacque nel 1862 a Torino. Ma si deve arrivare ai grandi scioperi tra il 1886 e il 1888 per veder nascere le prime organizzazioni propriamente sindacali. Nel 1894 nasce la Lega dei Ferrovieri. Solo nel 1907 si ebbe la fusione dei vari gruppi sindacali in una unica organizzazione, quella del Sindacato Ferrovieri italiano.

Negli anni che seguirono alla fine della Seconda Guerra Mondiale il Sindacato Ferrovieri Italiano ad Orte raggiunse una elevata ed efficiente organizzazione. Si deve a Pietro Del Sole lo sviluppo della Sezione di Orte ma solo dopo l'arrivo dei «giovani rampanti», ai primi anni 60, si raggiunsero i 1500 associati. Luigi De Santis, Enzo Balestrucci, e qualcun'altro, sotto la Segreteria di Giovanni Bellacanzone portarono il sindacato a questi livelli. Tutte le sezioni delle stazioni a nord di Roma dipendevano dalla sezione di Orte. Da Città della Pieve a Settebagni, da Orte a Viterbo, da Viterbo a Monte Mario, da Orte ad Aurelia, da Aurelia a Grosseto (esclusa), da Orte a Nera Montoro, i ferrovieri avevano in Orte il loro punto di riferimento.

Orte divenne sede di importanti Convegni, Raduni, Assemblee alle quali parteciparono di volta in volta tutti i Dirigenti Nazionali del Sindacato Ferrovieri Italiano.

Negli anni '80 sotto la guida di Umberto Calcagnini anche la FIT-CISL Settore Ferrovieri di Orte ebbe un notevole sviluppo. Nel 1986, dal 30 agosto al 4 settembre, organizzò ad Orte una serie di manifestazioni aventi per tema: «*ORTE, IL TRENO... I FERROVIERI*». Un contributo della FIT-CISL.

Fu allestita una grande mostra nel Teatro Alberini dove si tenne anche una tavola rotonda sul tema «Ferrovie oggi e domani», con la partecipazione di: On. Ludovico Ligato - Presidente dell'Ente FS, Prof. Giovanni Coletti - Direttore Generale FS, Domenico Trucchi - Segretario Confederale CISL, Antonino De Francesco - Sindaco di Orte, Alessandro Fasciolo - rapp. del Comune nel Centro Merci, Ugo Sposetti - Presidente Soc. Centro Merci.

La tavola rotonda fu preceduta e seguita da manifestazioni folcloristiche in Piazza della Libertà. (104)

Ditta Fratelli Ercolini

ORTE SCALO (Viterbo)

OFFICINA RIPARAZIONI AUTO E MOTO - PARTI DI RICAMBIO E ACCESSORI - MATERIALI
* * * * * ELETTRICO - DEPOSITO E CARICA ACCUMULATORI * * * * *

OFFICINA MECCANICA

UMBERTO LALLINI - ORTE SCALO

Macchine agricole - Macchine da molino - Rigatura e ritocco di laminati, ecc.

AUTOTRASPORTI
CAPATI SOCRATE

ORTE Scalo

Servizio Automobilistico

ORTE - CITTÀ ORTE - STAZIONE



Dalle fotocopie di alcuni particolari di fatture o lettere commerciali ci possiamo fare una idea dell'attività varia che si svolgeva in Orte Scalo.



NARDIS & MOLINARI - ORTE

PREMIATA DISTILLERIA E FABBRICA DI LIQUORI
VERMOUTH - SCIROPPI E CARMELLE

Orte

192

GRANDI SPECIALITÀ:
Crema Marsala all'Uovo
Amaro "Molinardi"
Caramelle "Letizia"

Gran Premio - Medaglia d'Oro
Roma e Firenze 1923.

TIPOGRAFIA
C. GIOVANNINI & FIGLIO ATTILIO

ORTE SCALO

98 - CORSO XXVIII OTTOBRE - 98 A

FORNITURE PER AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE
E PRIVATE - EDIZIONI LAVORI COMMERCIALI
ECONOMICI E DI LUSO - CASA EDITRICE



DISTILLERIA FUGALANTE & C.



ORTE

AMMINISTRAZIONE
Via Cavallini, 17.
ROMA

Innocenzo Giulioli e Figli

ORTE SCALO

Premiato Pastificio a Vapore

G. B. REZZEMINI

ORTE

Molino Centrale - Orte

SOCIETA' ANONIMA

P. E. C.
n. 3430

Fornaci Laterizi di Orte

Telegrammi:
FORNILATERIZI - Orte Scalo

toni comuni ed e macchina pressali e forati - Mezzane e quadre da pavimento a mano ed e macchine - Pianelle e tavole per pannellati
tetti e soffitti - Tavelloni e copriferrri per soffitti, piani su travi di ferro, legno e cemento armato - Volterrone - Tegole comuni e coppi.

ALBERGO "NESTA,,

ORTE SCALO

Via XXVIII Ottobre N. 113

ALBERGO MARTEVOLE

CATERINA FERRETTI

VIA XXVIII OTTOBRE, 103 - ORTE SCALO - VIA XXVIII OTTOBRE, 103

Albergo "Sacchetti,, - Orte Scalo

Via XXVIII Ottobre, 35

PIETRO CENTINI

PROPRIETARIO DEL-BUFFET

Stazione di Orte

MARESCI MARIA

Piccolo Emporio - Orte Scalo

SACCHETTI ALFEO - ORTE SCALO

INDUSTRIA POZZOLANIFERA

Signor Gabriele Dell' Uomo

Rivendita giornali - Stazione di

(Roma)

ORTE

FUORI SACCO



UNIONE SPORTIVA ORTANA



ORTE (SCALO)



PARTITO NAZIONALE FASCISTA
FASCIO DI ORTE SCALO



Dopolavoro Ferroviario di Orte



Circolo Filarmonico "A. BOITO,,
ORTE (Scalo)

TESSERA N. 8



Timbri di organizzazioni di ferrovieri usati in Orte Scalo



Organizzazione operante nel 1921,
prima dell'avvento fascista



Nasce l'Opera Nazionale Dopolavoro
(1925)



A. N. F. FERROVIERI DI STATO
SEZIONE DI ORTE
SEGRETERIA POLITICA

Prima organizzazione
ferrovieri fascisti



Nasce il Dopolavoro Ferroviario
(1925)



DOPOLAVORO FERROVIARIO
ORTE



DOPOLAVORO FERROVIARIO
ORTE

IL DOPOLAVORO FERROVIARIO

IERI

Come già riportato in altra parte del libro, i vari Dopolavoro, intesi come forma organizzata ed aggregativa del tempo libero dei lavoratori, nascono intorno al 1925 con matrice e finalità non scevre da esigenze di carattere sociopolitico. Il Dopolavoro Ferroviario (D.L.F.) altri non è se non l'organizzazione della vita ricreativa e culturale del ferroviere, alla stessa stregua di altri Dopolavoro e/o CRAL di categoria. Con il passar del tempo, poi, il D.L.F. si aprì anche a quelle categorie di lavoratori e non che non avevano, in tutto od in parte, attinenza con la Ferrovia (i cosiddetti soci Frequentatori ed Aggregati), che rappresentano a tutt'oggi un consistente ed importante nucleo nelle attività del Sodalizio.

Il primo presidente del DLF Orte fu il Sig. TOFONE Riziero (Segr. il Sig. OTTAVIANI Mario) che ricoprì la carica dal 1927 al 1938. All'epoca, il Presidente nominato direttamente dalle Autorità F.S., vicinissime alle gerarchie politiche della classe dominante di allora. Sotto questa gestione nacque il campo sportivo «E.Toti», ubicato dopo il ponte sul Tevere, ed iniziarono le prime corse ciclistiche.

A costoro succedettero, appena dopo la conclusione della Guerra d'Africa (2.10.1935 - 5.5.1936), i Sigg. COSTI Otelio (pres.) ed AIROLDI Antonio (Segr.).

Sotto di loro si costituì la prima Filodrammatica e si cominciò a proiettare le prime pellicole cinematografiche (all'interno del «Palazzone dei Ferrovieri»), si organizzarono i treni popolari che trasportavano i Soci nelle località sciistiche del Terminillo (le attuali settimane bianche...) e vide la luce l'Arena del DLF, ricavata da un fossetto antistante l'attuale Corso Garibaldi. Il primo presidente del dopoguerra fu il Sig. Zuccarini Leopoldo sotto il quale venne ricostruito il Palazzone ed a cui venne affidata, da parte degli Organi FS, la gestione della Mensa e degli Orti dei Ferrovieri, da cui il DLF traeva un piccolo sostentamento economico per il finanziamento e la realizzazione delle attività istituzionali. Fu in questo periodo che si organizzò il primo cinema all'aperto, davanti l'attuale Stazione, ancora la stricata dalle macerie della II^a Guerra Mondiale.

Dopo Zuccarini seguì, per la seconda volta, il Sig. Costi coadiuvato, alla segreteria, dal Sig. Espero Canfora, fino al 1958. Fu sotto questa gestione che venne eretto lo schermo in muratura presso l'Arena che costò la somma, allora considerevole, di L. 250.000, mastro muratore il Sig. Ricci Leo. A Costi subentrò poi il sig. Soffi Dante (Cassiere Economo il Sig. Calvani Ovidio), insediatosi per la prima volta a seguito di libere e democratiche elezioni (1958/1964). Fu in questo periodo che venne assegnata la gestione della Mensa alle sorelle Cinelli, Beatrice e Quinta, che ancora oggi ci deliziano con i loro stupendi e succulenti manicaretti. La gestione del Bar passava da «Sora» Dora Poncia a Vittorio Cinelli, fratello delle gestrici della Mensa. Tale gestione si caratterizzò, tra l'altro, per la costante attenzione rivolta ai bambini, in special modo dell'asilo, cui venivano offerti periodicamente giocattoli e doni in genere. Dal 1964 al 1970 toccò al Sig. Liberti Vincenzo reggere le sorti del DLF, fino all'insediamento del Sig. Dell'Orso Ovidio (Cassiere Pinzaglia Romolo) che sarà rilevato nel 1985, e fino al 1993, dal Sig. Maroccio Vladimiro. Da quella data (maggio 1993) si è insediato l'attuale Consiglio Direttivo (oggi decaduto, come detto in altra parte) con Rallini Giorgio Presidente-Reggente, Pierini Luigi Vicepresidente, Tofone Franco Cassiere Economo, Tiraterra Franco Segretario, Liberti Walter, Barbacci Alberto, Mandosi Alfio, Ciambella Nello e Belli Giuliano Consiglieri.

OGGI

Con il passaggio graduale delle Ferrovie da Azienda Autonoma ad Ente e, successivamente, a Società per Azioni, sono venuti conseguentemente a mutare anche i rapporti che regolano le stesse con il DLF. Se fino a qualche tempo fa l'ombrello «protettivo» costituito dall'Ente-Azienda nei confronti del DLF (che comunque rappresentava una spesa, inserita in calce ai vari contratti) aveva una sua ragion d'essere, oggi la S.p.a., ragionando prevalentemente in termini ragionieristici, pone i vari DLF nella situazione di dover provvedere autonomamente alla ricerca delle entrate per far fronte alle proprie funzionalità, nell'ambito di quanto previsto dall'art. 2249 del codice Civile. (Società Strutturali Commerciali). Nello stesso momento in cui le varie Sezioni dovranno, come suol dirsi, «camminare con le proprie gambe» si vengono però ad accrescere, con l'autonomia gestionale poc'anzi riconosciuta, le responsabilità che la gestione stessa richiede. Mentre stiamo scrivendo, il DLF di Orte, come tutti i DLF d'Italia, sono momentaneamente sprovvisti di Consiglio direttivo per dar modo di ricostituire, secondo il nuovo Statuto