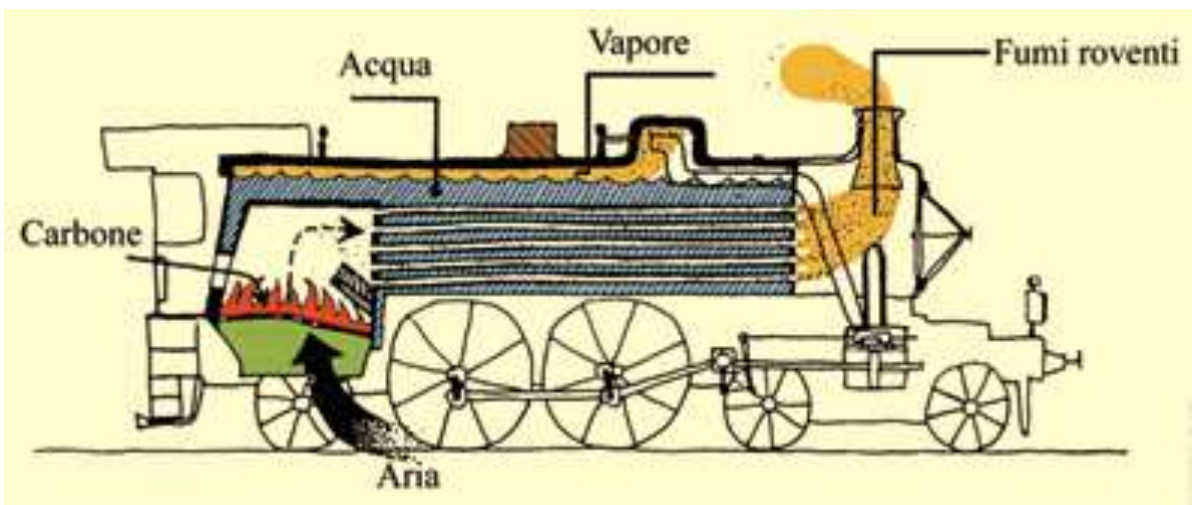


# Dossier n. 17



## L'arrivo della ferrovia nel Mandamento di Donnas<sup>1</sup>

L'idea di costruire una linea ferroviaria in Valle d'Aosta, alla sua origine, si inserisce nel più vasto quadro di aprire un passaggio diretto e percorribile tutto l'anno tra Chambéry, la vecchia capitale del Regno di Sardegna e Torino.

Questo progetto non si è avverato, sia per grandi difficoltà per la sua realizzazione, che per la scelta fatta dal governo centrale di inserirsi nella direzione degli scambi commerciali tra Milano e Lione, optando quindi per la costruzione di una linea ferroviaria tra Torino e Modane, attraverso il tunnel del Fréjus, iniziata nella metà del secolo e inaugurata il 7 settembre 1871.

Nel 1853 il governo scarta anche la possibilità di una seconda ferrovia transalpina, questa volta in direzione di Ginevra, disattendendo alle molte aspettative nutrite a questo proposito da molti valdostani.

L'idea di una linea ferroviaria in Valle d'Aosta è comunque portata avanti: si cerca di sensibilizzare i vari governi che si succedono nel corso degli anni e molti comuni contribuiscono al finanziamento di questo progetto. Per tutto l'Ottocento non si perde ancora la speranza che essa diventi transalpina, vanificata quando, per reali difficoltà tecniche rappresentate da un tunnel ferroviario del Monte Bianco, si sceglie un'altra volta un diverso percorso di collegamento tra il Piemonte e la Svizzera, con il traforo del Sempione, inaugurato nel 1906.

La storia della ferrovia Torino-Ivrea inizia nel 1858, con l'apertura del primo tratto, da Chivasso (sulla linea Torino - Milano) a Caluso (22 maggio 1858) seguito a distanza di poco tempo dal tratto Caluso - Ivrea (5 novembre 1858).

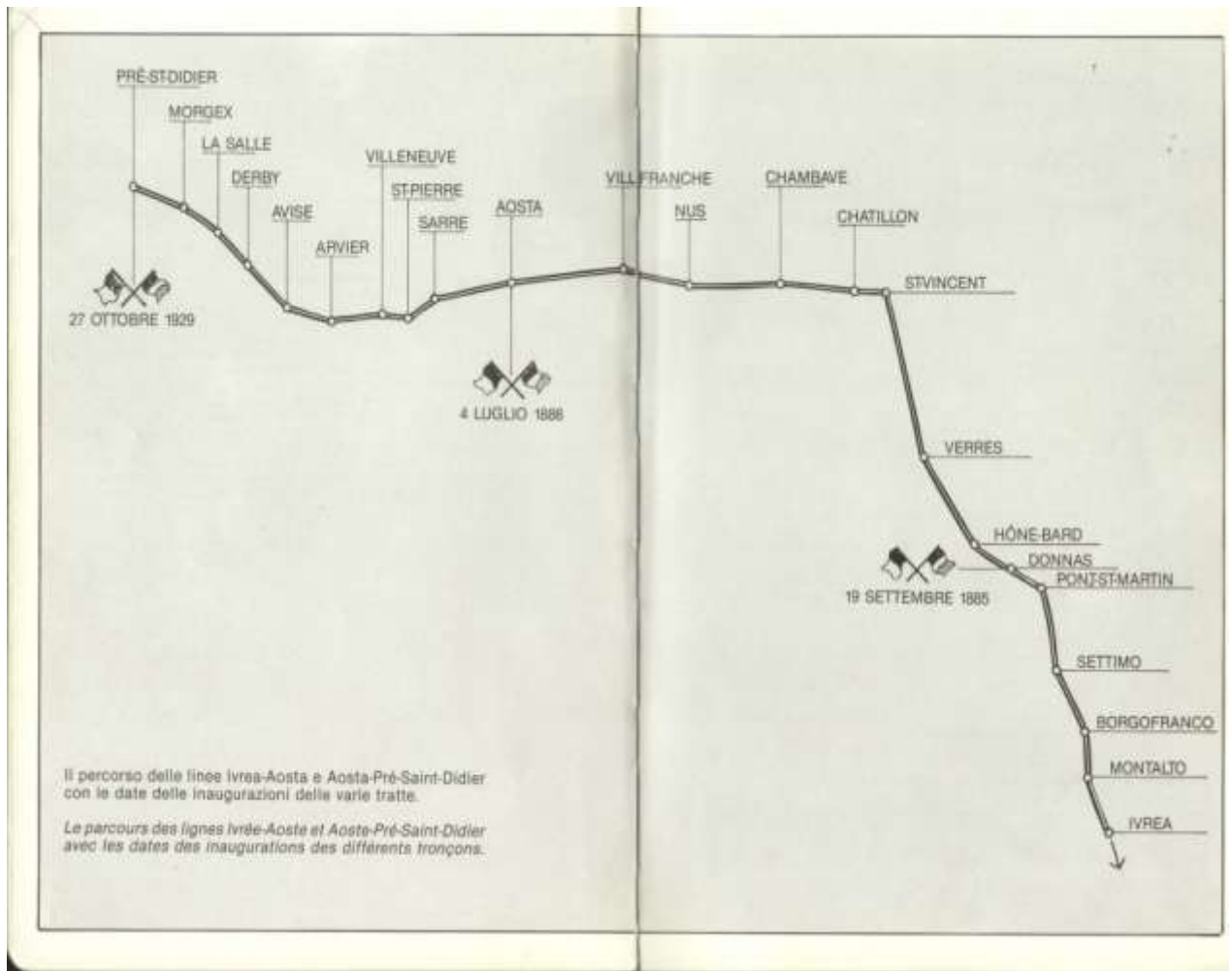
Solo nel maggio del 1865, con l'emanazione della legge n. 2279, viene approvata la costruzione del tratto ferroviario Ivrea-Aosta classificando la linea fra quelle della rete complementare dello Stato.

Per una serie di motivi i lavori subiscono di nuovo delle interruzioni e bisogna aspettare 20 anni perché venga consegnata la tratta Ivrea-Donnas, inaugurata il 19 settembre 1885.

Il treno arriverà finalmente ad Aosta il 5 luglio 1886.

---

<sup>1</sup> V. Domenighini, *La ferrovia Ivrea-Aosta*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Torino, Facoltà di Magistero, CdL in Materie letterarie, a. a. 1970-1971; B. Janin, *Une région alpine originale. Le Val d'Aoste. Tradition et renouveau*, Aosta 1991; L. Agostino, *La ferrovia in Valle d'Aosta-le chemin de fer en Vallée d'Aoste-1855-1931*, Aosta 1986 e altri.



La linea ferroviaria Ivrea-Aosta.

**Bard.** — On nous écrit du bas val d'Aoste sous la date du 28 juin :

Monsieur,

« J'arrive de Bard sous le poids d'une impression bien pénible. Encore un accident à enrégistrer dans l'histoire de notre chemin de fer. Je vous en fais la relation à la hâte, cherchant à m'approcher le plus possible de la vérité.

« Hier matin, à 6 heures, un certain nombre d'ouvriers mineur se disposaient à se mettre à l'œuvre dans la partie inférieure du tunnel. Au moment où ils prenaient leurs outils, un d'entre eux vit tomber à ses pieds quelques débris de roche. Soupçonnant une catastrophe, il s'élança sur le premier enfoncement du tunnel en criant à ses compagnons de prendre garde.

« Ils n'eurent pas tous le temps de fuir. Une masse énorme de rocher, en forme de cône, se détacha de la montagne, au dessus de leurs têtes. Un certain Perret Victor, de S. Vincent, père de famille, fut littéralement écrasé. Deux ouvriers de Bard eurent une partie des membres fracassés et moururent, l'un quelques minutes après, et l'autre avant la fin du jour. Six autres reçurent des blessures plus ou moins graves.

« Dieu veuille que ce nouvel accident rende nos ouvriers plus circonspects.

« Le tunnel de Bard, d'après les dernières données, dépasse de quelques mètres la moitié de sa longueur, et l'on espère qu'il soit terminé en moins d'une année, si les travaux continuent avec activité.

« Inutile, je crois, de dire que cet accident jeta la consternation dans tous les cœurs, les travaux des mines cessèrent à l'instant de tous les deux côtés du tunnel »

La *Feuille d'Aoste* del 2 luglio 1884 ci informa dell'incidente sul lavoro avvenuto alcuni giorni prima nel corso dello scavo del tunnel ferroviario a Bard, a causa del distacco di un'enorme massa di roccia. Muoiono tre operai, uno di Saint-Vincent e due di Bard.

Comune di *Issime*

1881

il *15* *Oct*

**VERBALE**

**OGGETTO**

del *conseil communal*

*Demande pour obtenir que la gare du chemin de fer à Pont St-Martin soit placée dans une localité près de Gibouché de cette vallée du Lys.*

L'anno mille ottocento ottanti *sur* il *quinze* *du* *mois* di *octobre* nella solita sala consolare radunavasi un *2<sup>e</sup>* convocazione, a *conseil communal* sotto la presidenza de *M. le Syndic* et sua presenza de *Messieurs les conseillers municipaux* avec l'assistenza de *secrétaire communal*.

*M. le Syndic* espone à l'opunthia qu'il est *convenable* que la *gare du chemin de fer* à établir à *Pont St-Martin* soit placée dans la *localité* la plus voisine de *Gibouché* de la *vallée du Lys*, parce que sans cela ni cette *commune* ni toutes les *autres* de cette *vallée* n'en *retireraient* pas les *avantages* qu'elles en *espèrent*, et que *certainement* ce fut le *dessein* du *Parlement* et du *gouvernement* d'étendre les *benefices* de la *ligne du chemin de fer* dans la *plus grande* *mesure possible*.

Le *conseil* s'a posea *complètement* aux *considérations* de *M. le Président* et *reconnu* la *circonstance* *très spéciale*

Il consiglio comunale d'Issime chiede che la stazione della ferrovia a Pont-Saint-Martin sia costruita sulla riva sinistra de Lys, allo sbocco della valle del suddetto torrente (1881,15 ottobre). ACI, Serie suppletiva 34/9

AGENZIA  
DELLE  
IMPOSTE DIRETTE E CATASTO  
DI  
CHATILLON

Chatillon, li 25 Agosto 1886

N. 614 Sez. 7  
Ramo 1

Risposta alla Società Aosta Ivrea

N. Sez.  
Ramo

Oggetto

Dichiarazioni di esquisite  
volontà di cui espropriati  
in capo alla Società Ferrovie  
Mediterranee

Allegati N. Uno.

Prov. di Cavour

Pont-Saint-Martin

Direzione

Avviso volentieri  
rilasciare in foglio separato  
i seguenti documenti do-  
vendo essere rassegnati  
alla Superiorità Subordinata  
che ne fece richiesta

1. Dichiarazioni di esquisite  
volontà in capo alla Società  
Italiana concessionaria ecc.  
di tutti gli stabili espropri-  
ati di cui nei 4 verbali  
citati nell'unità elenca-  
zionando in essa  
l'attivo totale che deve  
essere imposta nel ruolo  
1897 la suddetta Società

**FERROVIA IVREA-AOSTA**

DIREZIONE TECNICA GOVERNATIVA

Sezione *2<sup>o</sup> Quincinetto - Ferris*

*3<sup>o</sup> Tronco*

**ESPROPRIAZIONI**

NEL

Comune di *Donnaz*

**ELENCO** dei Proprietari dei terreni o stabili espropriati, per  
la costruzione del tratto di ferrovia compreso nel detto  
Comune, come appare dall'annesso Piano Parcellare.

Visto ed approvato.

Ivrea, addì *6 Luglio* 1883

L'INGEGNERE CAPO DIRETTORE

L'Ingegnere Governativo delegato per le espropriazioni

Ivrea, addì *6 Luglio* 1883

Elenco dei proprietari dei terreni o stabili espropriati per la costruzione della ferrovia (1883).  
ACD, XC/3



VILLE D'AOSTE

COMITÉ  
POUR LE MONUMENT  
AU  
ROI CHASSEUR

OBJET

RECouvreMENT  
DES  
- SOUSCRIPTIONS -

Monsieur le Syndic,

Le 1er juillet prochain, en même temps que celle du chemin de fer, aura lieu l'inauguration solennelle du Monument élevé en cette Ville à la mémoire vénérée du Grand Roi, par l'amour des Valdôtains et le concours des chasseurs de toute l'Italie.

Pour cette même échéance, le Comité devra de son côté faire honneur aux engagements importants qu'il a pris pour la confection et la mise en place du monument; c'est pourquoi il me charge de vous rappeler que votre Commune a souscrit pour la somme de *Lires dix (10)* et vous prie de vouloir bien en ordonner le payement sans manquer, dans le plus bref délai possible.

Recevez en attendant, Monsieur le Syndic, l'assurance de ma considération distinguée.

Aoste, le 13 mai 1886.

*Le Syndic d'Aoste*  
*Président du Comité*  
**BERGUET**

*Imp. Dut.*

In occasione dell'inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele II, che avverrà in concomitanza con quella della ferrovia ad Aosta, il comitato per il monumento al *Roi chasseur* chiede al comune di Lillianes di pagare quanto ha sottoscritto (1996 13 maggio). *ACL, 162/1*

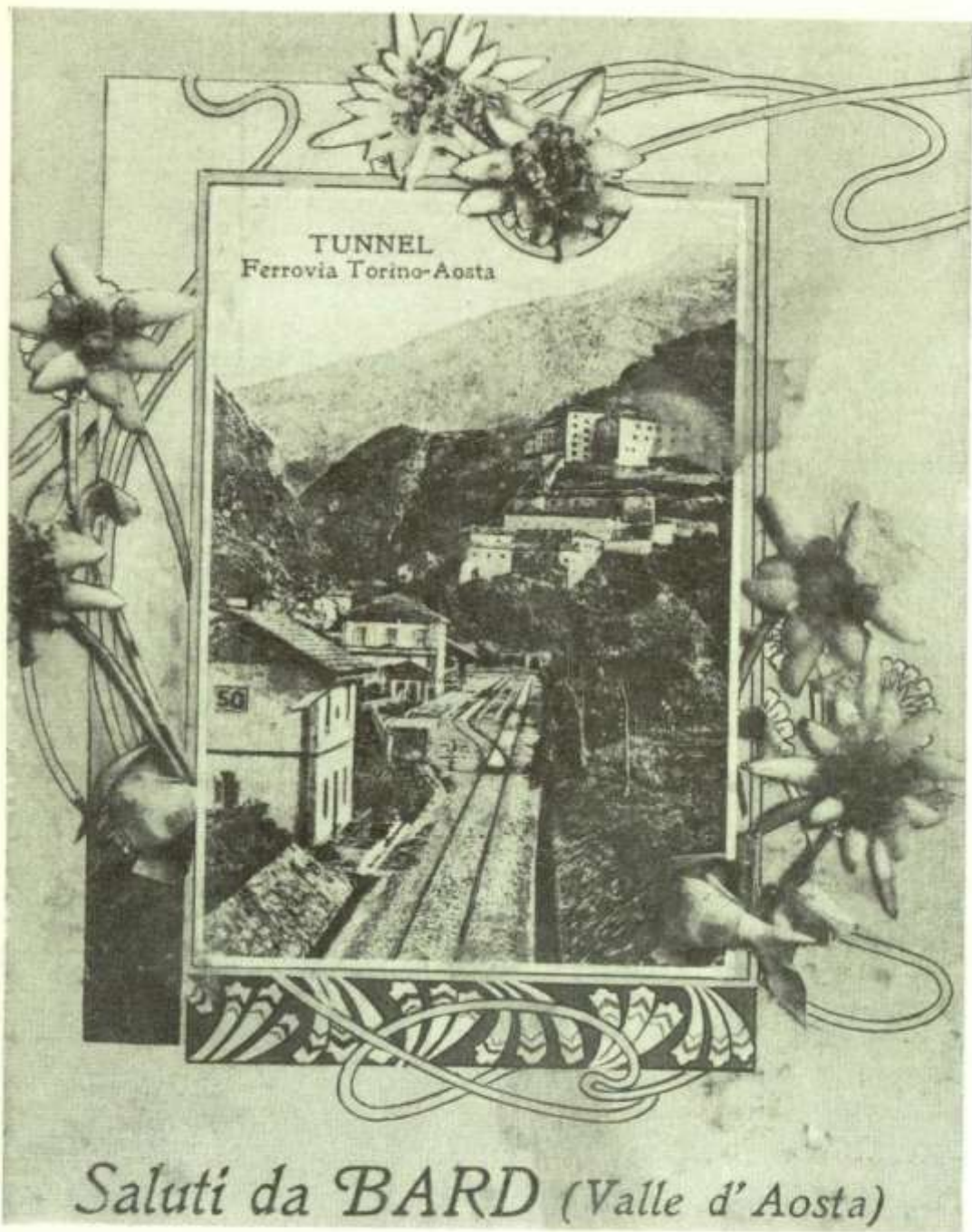




La stazione di Donnas.  
*La gare de Donnas.*



La stazione di Pont-Saint-Martin.  
*La gare de Pont-Saint-Martin.*



La stazione di Bard.

*La gare de Bard.*