

nel tratto S. Vito di Valdobbiadene - Grave di Papadopoli, in periodo di magra presentava altezza di acque tale da impedirne il passaggio a pedoni, meno tra Bigolino e la foce del Curogna ed alle Grave di Ciano.

Comunicazioni.

Ferrovie. - Le comunicazioni rotabili e ferroviarie, che attraversano in ogni senso la regione, non hanno subito sostanziali modificazioni durante e per effetto della guerra.

Per fronteggiare le enormi esigenze dei rifornimenti e degli sgomberi delle nostre armate schierate sul Piave, fu necessario aumentare il rendimento della rete ferroviaria, raddoppiando i binari nelle linee Padova - Castelfranco e Castelfranco - Montebelluna ed ampliando, soprattutto, la stazione di Treviso (Porta Cavour) — nodo ferroviario che assunse un'importanza capitale — nonchè tutte le stazioni delle linee Treviso - Montebelluna e Castelfranco - Montebelluna.

Per avere un'idea dell'intensità dei trasporti effettuati sulla rete prossima al fronte, basti accennare: che, durante il ripiegamento dall'Isonzo al Piave, dalla sola stazione di Treviso transitarono 130.000 militari, 500.000 profughi e 125.000 sbandati dal 24 ottobre al 6 novembre 1917; che dal 10 novembre al 25 dello stesso mese, con quel ritmo che la gravità della situazione imponeva, affluirono al nuovo fronte 200 battaglioni dall'interno del Paese ed il loro arrivo tempestivo permise di rafforzare ed affermare definitivamente la resistenza nostra sul Grappa e sul Piave. Ciò, ben s'intende, indipendentemente dai poderosi trasporti di armi, artiglierie e materiali di rafforzamento.

Imponenti trasporti di truppe e di materiali richiesero la preparazione delle due grandi battaglie del giugno e dell'ottobre 1918. Per la prima, nel brevissimo periodo di 11 giorni, sulla rete ferroviaria che interessa furono trasportati 250.000 uomini, 26.400 quadrupedi, circa 5.000 carri e 332 pezzi, ed i rifornimenti di munizioni imposero un movimento giornaliero massimo di 1100 carri (20 giugno).