

## LA LINEA FERROVIARIA MONFALCONE-CERVIGNANO NEGLI ATTI DELL'ARCHIVIO STORICO COMUNALE DI MONFALCONE

Fino alla metà del secolo XIX l'economia di Monfalcone e del circostante Territorio era basata sull'agricoltura, ma in breve tempo mutò fisionomia in seguito alla necessità di Trieste, importante emporio commerciale, di indirizzare le proprie risorse finanziarie nel campo industriale. La città di mare non poteva trovare spazi adeguati all'erezione di industrie nel suo limitato, montuoso ed impervio entroterra, e solo la pianura che si apriva da Monfalcone sembrava poter soddisfare tali necessità economiche. La cittadina, inoltre, era la località di mare più vicina munita di un porto adeguabile a scopi commerciali. Gli interessi dei capitalisti triestini mutarono così l'immagine soprattutto di Monfalcone dove furono costruite importanti fabbriche di cui ancora oggi rimane qualche edificio o il solo ricordo (1). La presenza di tali industrie favorì la realizzazione di tre importantissime opere attuate nell'ultimo decennio dello scorso secolo e nei primi anni del 1900: l'attivazione della rete ferroviaria, l'irrigazione dell'Agro Monfalconese, l'adeguamento del Porto Rosega collegato al canale principale d'irrigazione dell'Agro Monfalconese mediante il porto canale Valentinis (2).

Un'economia attiva vive anche grazie anche agli scambi di prodotti facilitati dalla presenza di mezzi di trasporto sempre più rapidi e razionali; ecco perché nella seconda metà dello scorso secolo divenne indispensabile l'attivazione, in tutta la regione, di una rete ferroviaria costituita da diverse linee. Non solo si sarebbero facilitati i rapporti tra il nord ed il sud dell'Impero asburgico, ma si sarebbe creata quella trama di linee locali che avrebbe permesso un agile scambio di prodotti ed un più veloce trasporto di manodopera dalla periferia ai poli industriali del Territorio (3) e verso la Bassa pianura friulana.

In ordine di tempo fu attivato per primo il collegamento Vienna-Trieste con la cosiddetta Südbahn o Ferrovia Meridionale, poi Vienna fu connessa a Venezia con la linea Gorizia-Udine-Treviso.

Tutta la Bassa pianura fu emarginata dal contesto ferroviario e continuò ancora per anni a soffrire di un'endemica crisi economica (4).

I rappresentanti della Podestaria di Monfalcone posero molta attenzione al problema ferroviario in quanto la cittadina era situata in un punto di passaggio obbligato sulla futura linea ferroviaria per Trieste. La presenza di una stazione ferroviaria avrebbe aumentato il prestigio della località e per questo gli amministratori espressero le loro opinioni attraverso continue relazioni consiglieri ed istanze che inviavano agli organi governativi.

Nel luglio del 1857 il rappresentante del locale Ufficio tecnico, signor Settomini, compilò una relazione denominata *Cenni storico-statistici sopra Monfalcone e suo Territorio* nella quale, attraverso un'attenta analisi, giustificava la necessità di creare una fermata ufficiale per i treni diretti a Trieste (5). Questo, chiaramente, è un intervento che in ordine di tempo è riconducibile al passaggio della Ferrovia Meridionale ed alla relativa edificazione della stazione.

Dopo avere indicato i limiti geografici, il numero della popolazione ed il suo



incremento nel corso degli ultimi anni il Settomini elencò quelle che egli reputava *le fonti del ben essere* per il comune di Monfalcone e Distretto. Innanzitutto menzionò l'agricoltura, il commercio e l'importante - allora - Stabilimento di acque termali. La presenza della strada ferrata con stazione in Monfalcone, in un luogo abbastanza vicino al porto, avrebbe arrecato immensi vantaggi all'importazione ed esportazione di prodotti agricoli ed industriali ed avrebbe condotto un nuovo e maggiore numero di bagnanti ed ammalati di paesi lontani alle tanto salubri e celebrate Terme Romane. Lo Stabilimento era così rinomato da indurre ad ipotizzare una stazione ferroviaria abbastanza vicina ad esso da poter permettere ai bagnanti di giungervi comodamente, senza ulteriori lunghi tragitti in carrozza o a piedi.

Anche i rappresentanti del commercio espressero le proprie opinioni in base a rapporti e statistiche sui beni trasportati ed i mezzi usati. Il 18 maggio 1857 la Società di Spedizioni Trevisan inviò al podestà di Monfalcone una memoria scritta con la quale si augurava un avvenire sempre più prospero alla cittadina (6). Vi si sottolineava che il commercio attivo in Monfalcone in quegli anni era per lo più di transito: le merci arrivavano da Trieste per essere immesse nei mercati in terra ferma. Il Trevisan auspicava l'allacciamento di Monfalcone alla ferrovia per Udine, perché sarebbero stati abbattuti i costi derivanti dal trasporto delle merci dal porto di Trieste a quelli di Cervignano e S. Giorgio e da queste località, via terra, a Udine. Se il trasporto via mare si fosse limitato a raggiungere il porto di Monfalcone, le merci avrebbero dovuto essere caricate sui treni ed avrebbero raggiunto con estrema velocità e maggior economia il capoluogo friulano. Queste e molte altre motivate ragioni, favorirono la costruzione della stazione ferroviaria di Monfalcone intorno al 1860. La Principesca Contea di Gorizia e Gradisca vide così per la prima volta parte del proprio territorio attraversato dalla ferrovia.

Gorizia, tra il 1860 ed il 1880 godette di un certo sviluppo economico di matrice industriale ed agricola, in quanto le campagne circostanti non erano state colpite dalle avversità che avevano messo in ginocchio i produttori della Bassa pianura.

Visto il fermento che regnava nei territori austriaci in materia di ferrovia, anche nella Contea di Gorizia si cominciarono a progettare nuovi tronchi ferroviari atti a razionalizzare il sistema dei trasporti. Questi tronchi ferroviari locali, a scartamento ridotto, avrebbero dovuto migliorare i collegamenti interni, mantenendo così una certa stabilità nell'economia controllata direttamente da Gorizia (7).

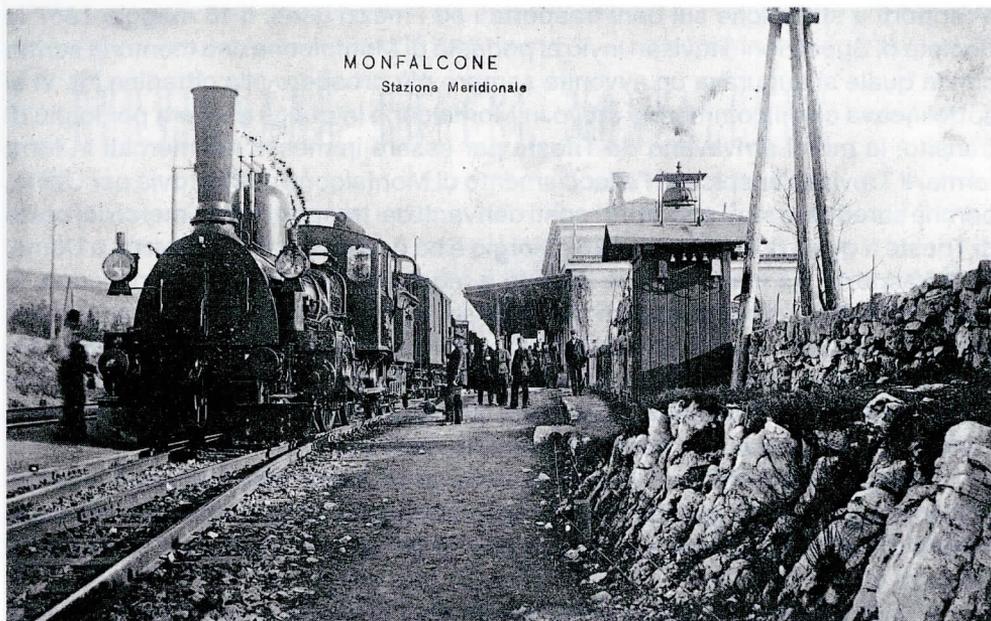
Ma nel 1881 la Camera di Commercio di Gorizia fu interpellata per esprimere il proprio parere sull'ipotesi di collegamento ferroviario tra Monfalcone e Cervignano: tale linea avrebbe promosso il commercio dei prodotti della Bassa pianura e della laguna, favorendo inoltre il turismo verso Aquileia e Grado ma, allo stesso tempo, avrebbe fatto perdere alla città quel predominio economico di cui in quegli anni stava avvertendo i benefici. Le diatribe tra il capoluogo della Contea ed i rappresentanti dei paesi del suo circondario interessati al nuovo collegamento furono aspre e continue visti gli interessi economici in campo.

La linea Monfalcone-Cervignano trovava comunque la sua più forte alleata in Trieste e nelle sue notevoli capacità d'investimento a cui il Cervignanese guardava con speranza per risollevarsi dalla ultradecennale crisi. Una linea ferroviaria con stazione a Cervignano avrebbe significato l'avvicinamento a Venezia,

all'Italia e a nuovi rapporti tra il territorio italiano e quello austriaco.

Le opposte ragioni di Gorizia e Trieste si riflettevano nella scelta del tracciato, ed in particolare sul punto d'innesto che avrebbe potuto essere localizzato sia a Ronchi sia a Monfalcone.

Solitamente si ricordano queste divergenze con la menzione dell'opuscolo firmato dai rappresentanti locali di Ronchi Leonardo Bruschina e Nicolò Mantica *Sul punto di allacciamento della nuova ferrovia Cervignano-Ronchi-Monfalcone*, datato 5 novembre 1891, con il quale essi rispondevano energicamente a ragioni addotte in precedenza dalla Podestaria monfalconese in favore dell'allacciamento della nuova linea di Südbahn presso Monfalcone (8).



Monfalcone: stazione meridionale.

Durante le fasi di riordino dell'Archivio Storico Comunale di Monfalcone ho avuto l'opportunità di ritrovare due copie dell'istanza podestarile monfalconese da cui si rileva che Bruschina e Mantica avevano risposto solo ad alcune delle tesi sostenute da Monfalcone tralasciando, ad esempio, l'importante questione relativa alla presenza, nella cittadina, di poli industriali costruiti in quei decenni grazie a capitali triestini (9). Il grande Cottonificio Triestino - purtroppo abbattuto negli ultimi anni - nel 1891 occupava 600 operai; esisteva una conceria pellami della ditta *di fama mondiale* Morpurgo e Parente, con 300 operai; 250 operaie erano impiegate nella *più grande filanda di bozzoli dell'Austro-Ungheria* appartenente alla ditta F.G. Paruzza. Altre aziende attive erano la fabbrica di prodotti chimici Dieudonné, quella di surrogati di caffè di Adolfo Goldschmidt & C. di Trieste, la fabbrica *unto da carri ed olii di macchina* di F. Moschitz ed altre due fabbriche di *acque gazose*,

un laboratorio di manichi da frusta, una distilleria di foglie di lauro ceraso, un trebbiatoio, quattro mulini ad acqua, fornaci di calce e cave di pietra da costruzione.

In questa istanza i rappresentanti podestarili monfalconesi - il podestà Ernesto Trevisan, il conte Eugenio Valentinis, i signori Alberto Tomaselli, Francesco Zanolla e Raffaele Solet - ricordarono anche la presenza delle Terme, già menzionate nel 1857, simbolo di un'economia basata anche su questo storico impianto oggi giorno completamente compromesso ed in disuso. In quegli anni lo Stabilimento termale aveva subito un decremento di presenze rispetto a quarant'anni prima, ma la sua fama era comunque riconosciuta ed un nuovo ramo ferroviario avrebbe potuto permettere a malati di zone fino ad allora mal collegate a Monfalcone di accedere a questa fonte di salute con più facilità, a vantaggio del singolo e dell'economia locale.

I relatori non mancarono di sottolineare un'importante presenza artistica in Monfalcone, di cui oggi è andata perduta anche la memoria. Essi citarono infatti lo studio artistico del pittore Marzio Moro, creatore di fondali fotografici d'ispirazione preraffaelita, di *fama mondiale*. Di questa considerazione negli ultimi anni ho avuto conferma attraverso una tesi di laurea dalla quale è stata evidenziata la diffusione all'estero, particolarmente in Inghilterra e in America, delle opere di questo artista che in ambito locale è pressoché ignorato (10). Giacomo Pocar, nel 1892, lo definiva *il valente pittore decoratore veneziano* che in quegli anni disegnò la facciata del Duomo di S. Ambrogio, poi distrutto durante la Prima Guerra Mondiale (11).

Con queste, ed altre ragioni più prettamente tecniche, Monfalcone intendeva appropriarsi del punto di intersezione della Cervignano-Monfalcone con la Südbahn per incrementare il proprio sviluppo industriale e commerciale. In seguito sarebbe stato attivato un raccordo ferroviario che avrebbe unito la stazione al Porto Rosega, punto d'arrivo delle merci da Trieste.

Il 21 marzo 1893 fu finalmente presa la decisione di fare intersecare la linea da Cervignano con la ferrovia Meridionale in comune di Monfalcone, facendo sfumare le speranze di Gorizia di incrementare ulteriormente la propria economia. Tale decisione fu favorita anche dalla promessa dell'amministrazione italiana di una futura trasformazione del proprio tronco locale in linea di prima categoria se in territorio austriaco fosse stato possibile raggiungere l'emporio triestino nel modo più celere (12).

Fino alla data dell'inaugurazione, il 10 giugno 1894, i rappresentanti locali e le personalità dei paesi del Territorio interessati al passaggio della ferrovia sui propri fondi comunali continuarono ad intervenire sull'argomento. Nel 1893 il nobile Antonio Dottori riassunse le proprie idee in un opuscolo intitolato *Appunti e desideri sulla linea ferroviaria Monfalcone-Ronchi-Pieris e suo allacciamento alla Meridionale Austriaca* (13).

Nonostante i lavori fossero già avviati il Dottori non era affatto d'accordo sulla scelta di Monfalcone, e secondo le sue opinioni, i progettisti avrebbero dovuto optare per un punto tra Ronchi e Monfalcone come prospettato al momento della proposta iniziale di questo importante nodo ferroviario locale. In riferimento al passaggio della ferrovia per Pieris il Dottori, in linea con le soluzioni proposte da Gorizia, avrebbe preferito l'allacciamento della linea per Pieris a Ronchi perché così anche la direttissima Gorizia-Mestre avrebbe toccato l'Isonzo

a Pieris senza dovere prolungare il percorso per raggiungere la stazione di Monfalcone. Secondo lo scrivente se fosse stata scelta Ronchi il tronco di linea sarebbe stato più breve, la spesa di costruzione sarebbe stata minore, i treni sarebbero transitati per un maggior numero di centri abitati incrementando quindi il numero dei passeggeri. Scrisse il Dottori: "... La linea Pieris-Ronchi, attuale stazione, ha il vantaggio di essere più breve di quella attualmente proposta - di km. 3,095. - quindi anche di molto minor costo, - e passa a contatto con un maggior numero di centri popolati, giacché si troverebbe tra i paesi di S. Polo, Selz, Vermeigliano, Ronchi e Soleschiano e si avvicinerrebbe assai a Redipuglia, a S. Pietro d'Isonzo, Cassegliano, mettendo capo alla stazione di Pieris nel Triangolo Pieris-Turriaco e Begliano, mentre coll'allacciamento alla stazione di Monfalcone non si tocca che S. Polo, Aris, Ronchi inferiore e poi si va direttamente a Pieris. Inoltre coll'allacciamento all'attuale stazione di Ronchi (Nord) sarebbe riuscita superflua la seconda stazione di Ronchi inferiore (Sud), la quale invece si sarebbe potuta costruire in mezzo alle fabbriche industriali esistenti in Monfalcone. In questo caso da questa stazione, in perfetta pianura, la strada ferrata a rimorchio avrebbe raggiunto il mare con percorrenza pressoché a livello e quindi senza forte ascesa progettata tra il mare e l'attuale stazione... Avvicinandosi le fabbriche ai luoghi popolati e prolungando la linea ferroviaria tra essi, le industrie avrebbero più facilmente trovata l'occorrevole mano d'opera, ed a questa procurato più comodo e con meno disagio la prestazione del proprio lavoro..." (13). Con questi ed altri pensieri di natura economica il Dottori intendeva assicurare alla Contea di Gorizia il passaggio della linea internazionale, la tutela degli interessi della Provincia e dei Comuni della Bassa alla quale naturalmente egli era molto legato, essendo uno dei maggiori possidenti del Territorio.

Ma la decisione presa non fu alterata ed il 10 giugno 1894 la nuova linea fu ufficialmente inaugurata.

Il 7 giugno 1894 il podestà di Monfalcone, avvocato Ernesto Trevisan, aveva emanato una circolare con la quale invitava i consiglieri comunali a riunirsi il giorno 10 alle ore 9.30 presso la stazione comunale dove sarebbero giunti il Ministro del Commercio, il barone de Vittek cittadino onorario di Monfalcone, il luogotenente de Rinaldini *concittadino*. *Atto di presenza* sarebbe stato fatto dalla banda cittadina, dal corpo dei vigili e dagli alunni della locale scuola; i consiglieri avrebbero dovuto indossare l'abito da passeggio. Dopo la presentazione i signori sarebbero partiti, muniti di *viglietto d'invito*, con il treno inaugurale per Cervignano. La partenza sarebbe avvenuta alle 9.40 per arrivare a Cervignano alle 11.08. Il rientro da Cervignano sarebbe stato alle 16.45 o alle 17.31 con arrivo a Monfalcone alle 18.30 o alle 19.16 (14).

Aderirono al viaggio inaugurale i consiglieri Alberto Tomaselli, Antonio Novachig, Lorenzo Visintini, Gio. Batta Merlo, Giuseppe Martinelli, Enrico Bonavia, Emilio Candellari, Tomaso Pogatschnig e Giacomo Colautti.

Cervignano e la Bassa friulana poterono così riprendersi dalla forte depressione economica preesistente e Monfalcone si confermò sempre più quella "periferia industriale" di Trieste che subì un irreversibile declino in seguito agli eventi bellici della Prima Guerra Mondiale e alla sconfitta dell'Impero asburgico.

Atto 929

35

# Circolare

agli Spettab. Stabilimenti  
industriali Loco

Il S. M. si pregia avvertire  
codest' Onor. Direzione che l'orolo-  
gio della torre di questo Duomo  
da ora in avanti verrà sempre rego-  
lato coll'orario ferroviario.

Dal Municipio di Monfalcone  
li 15 Dicembre 1893.

M. Podestà

S. Frem



# APPUNTI E DESIDERI

SULLA LINEA FERROVIARIA

MONFALCONE-RONCHI-PIERIS

E SUO ALLACCIAMENTO

ALLA

MERIDIONALE AUSTRIACA



GORIZIA  
TIPOGRAFIA ILARIANA ED.  
1893.

Frontespizio del fascicolo a stampa di A. Dottori  
in difesa dell'intersezione a Ronchi.

~~MANFALCONE~~

Circolari

IV

Sua Eccellenza il Ministro del Commercio  
avverrà a questa Stazione ferroviaria, addì  
10 cor: alle ore 9 1/2 ant. unitamente al  
Barone de Viller, cittadino onorario di Mon-  
falcone, al Sugolemente de Rinaldini  
pure nostro concittadino ed infine di pre-  
sentare loro i nostri omaggi. I Sig. Consi-  
gliari sono invitati di trovarsi sulla Sta-  
zione per l'indicata ora.

La Banda cittadina ed il corpo dei civili  
vigili nonché la scolaresca faranno tutto  
l'odi presenzia.

Per espresso desiderio di Sua Eccellenza  
il Ministro, i Signori sono invitati a  
comparire in abito da passeggio.

Dopo la presenzia i Signori  
muniti del biglietto d'invito partorve  
col treno inaugurale per Cervignano.

Municipio di Manfredonia  
7 Giugno 1894  
Il Podestà

*[Signature]*



Circolare del Podestà di Monfalcone di invito alla cerimonia inaugurale del 10 giugno 1894, ASCM, b. 139, Atti amministrativi: inaugurazione ferrovia Monfalcone-Cervignano (1894).

Circolare

Il Sig. Consiglieri che desiderano prender parte al ben inaugurale della ferrovia fiorentina, sono pregati di porre presso la loro firme in calce un "sì" o "no" di adesione, ovvero un "no" onde il sottoscritto sia in grado di provvedere il biglietto d'passaggio.

Dom. 10/6/94 Orario del treno inaugurale

Partenza da Monfalcone ore 9<sup>40</sup> ant.  
 arrivo a Cervignano " 11<sup>08</sup>  
 Partenza da Cervignano " 4<sup>45</sup> pom. 6<sup>30</sup>  
 " " " 5<sup>31</sup> " 7<sup>16</sup> ant. Ar.

Monfalcone 7/6/94

N. S. S. S.

S. J. S. S.

Sigg. Tommaso Francescol  
 " Tommaselli Alberto  
 " Lombardi Giacomo  
 " Bonavia Giuseppe  
 " Ottaviani Antonio  
 " Minichielli Lorenzo  
 " Marchetti Gio. Battista  
 " Merlo G. Battista  
 " Lombardi Carlo  
 " Ricci Giacomo

Sigg. Tommaso S.  
 Tommaselli S.  
 Lombardi Carlo No.  
 Bonavia no  
 Novichio S.  
 Minichielli Lorenzo S.  
 Giuseppe S.  
 S. J. S. S. S.  
 Lombardi Carlo No.  
 Ricci S.  
 Giacomo Lombardi S.

Circolare del Podestà di Monfalcone di invito alla cerimonia inaugurale del 10 giugno 1894, ASCM, b. 139, Atti amministrativi: inaugurazione ferrovia Monfalcone-Cervignano (1894).

# Geschäftsbericht

des

Verwaltungsrathes

der

k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft

über das

Geschäftsjahr 1895.

---

# Rapporto di gestione

del

Consiglio di Amministrazione

della

I. R. priv. Società ferroviaria Friulana

per l'anno amministrativo

1895.

---

Erstattet in der zweiten ordentlichen General-Versammlung der Actionäre am 8. Juli 1896.

Portato nella seconda Adunanza generale ordinaria degli Azionisti li 8. Luglio 1896.

---



Verlag der k. k. priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft.

Editrice l' i. r. priv. Società ferroviaria Friulana.

Druck von M. Salzer in Wien.

Frontespizio del *Rapporto di gestione del Consiglio di Amministrazione della I.R. priv. Società ferroviaria Friulana per l'anno amministrativo 1895.*

## Elenco dei sottoscrittori delle azioni fondazionali.

Provincia Gorizia e Gradisca.

Comune Aquileja.

- " Campolongo.
- " S. Canciano.
- " Cervignano.
- " Fiumicello.
- " Grado.
- " Joanniz.
- " Monfalcone.
- " Muscoli e Strassoldo.
- " Perteole.
- " Pieris e Begliano.
- " Ronchi e Vermegliano.
- " Ruda.
- " Scodovacca.
- " Staranzano.
- " Terzo.
- " Turriaco.
- " Villa Vicentina.

Signor Antonelli Giacomo, i. r. Consigliere edile, Cervignano.

- " Dreossi Cav., Giulio, Cervignano.
- " Dreossi Giuseppe, Cervignano.
- " Fior Pasquale, Belvedere.
- " Locatelli Barone, Michele, Cormons.
- " Priester Edoardo, Fiumicello.
- " Roma Conte, Pietro, Gorizia.
- " Sarcinelli Pietro, Cervignano.



Elenco dei sottoscrittori delle azioni fondamentali, da *Rapporto di gestione...*, cit.,

Betriebs-Einnahmen-Ausweis.  
 Prospetto degli introiti dell' esercizio.

Betriebs-Einnahmen — Introiti dell' esercizio																																																																		
1895 Monat Mese	Civil- Personen Civili		Militär- Personen Militari		Militär- Gepäck u. Militär- Güter Bagagli ed effetti militari		Civil- Gepäck Bagagli di civili		Eil- Güter Merci celeri		Fracht- Güter Effetti di trasporto		Post- beförde- rungs- Entschädi- gung Abbuoni pel trasporto di pacchi postali		Zusammen Assieme																																																			
	Verkehrs-Einnahmen Introiti del movimento																																																																	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.																																																
flor.	s.	flor.	s.	flor.	s.	flor.	s.	flor.	s.	flor.	s.	flor.	s.	flor.	s.	flor.	s.																																																	
<b>A. Verkehrs-Einnahmen. — Introiti del movimento.</b>																																																																		
Jänner Gennajo	581	87	2	88	—	—	17	40	38	97	326	29	440	—	1.407	41																																																		
Februar Febbrajo	608	66	7	11	—	—	24	55	31	83	384	06	—	—	1.056	21																																																		
März Marzo	641	85	5	46	—	58	31	13	44	69	500	73	—	—	1.224	44																																																		
April Aprile	885	03	7	77	—	77	23	69	61	82	513	42	—	—	1.492	50																																																		
Mai Maggio	728	47	14	46	—	—	25	98	58	53	570	03	—	—	1.397	48																																																		
Juni Giugno	1.348	58	17	91	—	—	77	44	41	31	487	92	—	—	1.973	16	8.551 20																																																	
Juli Luglio	1.232	15	10	71	—	—	46	88	39	38	310	14	440	—	2.079	26																																																		
August Agosto	1.241	82	13	32	—	—	38	53	28	32	253	13	—	—	1.580	12																																																		
September Settembre	1.232	65	9	18	—	59	33	08	23	30	573	52	—	—	1.872	32																																																		
October Ottobre	944	66	20	36	—	—	29	94	56	56	803	19	241	41	2.096	12																																																		
November Novembre	882	27	16	44	—	—	39	19	45	19	546	29	—	—	1.529	38																																																		
December Dicembre	996	12	17	69	—	—	32	10	53	50	388	25	—	—	1.487	66	10.644 86																																																	
Zusammen Assieme	11.324	13	143	29	1	94	419	92	523	40	5.661	97	1.121	41	19.196	06	19.196 06																																																	
<b>B. Verschiedene Einnahmen. — Introiti diversi.</b>																																																																		
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">I.</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">II.</th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Zusammen</th> </tr> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Semester 1895</th> <th colspan="2"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Mieth- und Pachtzins Pigioni e fitti</td> <td>31</td><td>25</td><td>197</td><td>64</td><td>228</td><td>89</td> </tr> <tr> <td>2. Perron-Eintrittskarten und Diverse Biglietti d' ingresso e diversi</td> <td>2</td><td>40</td><td>734</td><td>24</td><td>736</td><td>64</td> </tr> <tr> <td>3. Telegraphen-Einnahmen Incassi per telegrammi</td> <td>42</td><td>38</td><td>71</td><td>58</td><td>113</td><td>96</td> </tr> <tr> <td>Zusammen Assieme</td> <td>76</td><td>03</td><td>1.003</td><td>46</td><td>1.079</td><td>49</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: right;"><b>Totale</b></td> <td>20.275</td><td>55</td> </tr> </tbody> </table>																			I.		II.		Zusammen		Semester 1895						1. Mieth- und Pachtzins Pigioni e fitti	31	25	197	64	228	89	2. Perron-Eintrittskarten und Diverse Biglietti d' ingresso e diversi	2	40	734	24	736	64	3. Telegraphen-Einnahmen Incassi per telegrammi	42	38	71	58	113	96	Zusammen Assieme	76	03	1.003	46	1.079	49	<b>Totale</b>						20.275	55
	I.		II.		Zusammen																																																													
	Semester 1895																																																																	
1. Mieth- und Pachtzins Pigioni e fitti	31	25	197	64	228	89																																																												
2. Perron-Eintrittskarten und Diverse Biglietti d' ingresso e diversi	2	40	734	24	736	64																																																												
3. Telegraphen-Einnahmen Incassi per telegrammi	42	38	71	58	113	96																																																												
Zusammen Assieme	76	03	1.003	46	1.079	49																																																												
<b>Totale</b>						20.275	55																																																											

Prospetto degli introiti di esercizio, da *Rapporto di gestione...*, cit., p. 16.

Statistisches Verkehrs-Summarium der Linie Monfalcone-Cervignano.  
 Sunto statistico del movimento sulla Linea Monfalcone-Cervignano.

Personen-Verkehr Movimento delle persone		1895	
		Anzahl der beförderten Personen Numero delle persone condotte	Zurückgelegte Personen-Kilometer Chilometri percorsi dalle persone
Civilpersonen Civili	I. Classe	724	9.265
	II. "	11.295	158.105
	III. "	50.576	617.921
Militär-Personen Militari		1.495	20.635
Zusammen Assieme		64.090	805.926
Güter-Verkehr Movimento delle merci		Anzahl der beförderten Tonnen Numero delle tonellate condotte	Geförderte Tonnen-Kilometer Chilometri di tonellata percorsi
Reise-Gepäck Bagagli		194	1.325
Eilgut Merci celeri		162	7.058
Frachtgut Effetti di trasporto		4.063	437.925
Tarifirtes Regiegut Effetti di regia tariffati		—	—
Zusammen Assieme		4.419	446.308
Baulänge der Localbahn Monfalcone-Cervignano		16.555 km	
Lunghezza di costruzione della ferrovia locale Monfalcone-Cervignano			
Betriebslänge der Localbahn Monfalcone-Cervignano		16.398 km	
Lunghezza di esercizio della ferrovia locale Monfalcone-Cervignano			
Tariflänge der Localbahn Monfalcone-Cervignano		17.000 km	
Lunghezza di tariffa della ferrovia locale Monfalcone Cervignano			
Baulänge der Linie Monfalcone-Rosega		2.522 km	
Lunghezza della linea Monfalcone-Rosega			

Sunto statistico del movimento sulla Linea Monfalcone-Cervignano,  
 da *Rapporto di gestione...*, cit., p. 17.

Ausweis der Frequenz der abgegangenen Personen.  
 Prospetto della frequenza delle persone partite.

Name der Station Nome della stazione	Civil-Personen Civili			Militär-Personen Militari
	I. Classe	II. Classe	III. Classe	
Monfalcone	378	1.784	7.559	457
Ronchi	19	389	4.170	56
Pieris-Turriaco	4	264	6.628	93
Villa Vicentina	139	1.809	8.672	281
Scodovacca		691	1.279	20
Cervignano	184	3.212	11.547	417
Summe Somma	724	8.149	39.855	1.324

Zusammenstellung der Betriebsauslagen pro 1895.  
 Riassunto delle spese di esercizio pro 1895.

Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . . . . .	fl. 4.894 <sup>79</sup> / <sub>100</sub>
Sorveglianza e manutenzione della ferrata	
Verkehrs- und kommerzieller Dienst . . . . .	„ 10.471 <sup>97</sup> / <sub>100</sub>
Servizio di movimento e commerciale	
Zugförderungs- und Werkstätdienst . . . . .	„ 5.837 <sup>23</sup> / <sub>100</sub>
Servizio di treni ed alle officine	
	fl. 21.203 <sup>99</sup> / <sub>100</sub>
Steuern, Unfall- und Feuerversicherung und sonstige Ausgaben	
Imposte, Assicurazione contro gli infortuni e gli incendi ed altre spese	fl. 2.087 <sup>27</sup> / <sub>100</sub>
	Totale fl. 23.291 <sup>26</sup> / <sub>100</sub>

Prospetto di frequenza delle persone partite e Riassunto delle spese di esercizio pro 1895, da *Rapporto di gestione...*, cit., p. 18.

L'incremento di attività sulla linea locale Monfalcone-Cervignano non corrispose inizialmente ad un eguale incremento degli introiti, come si riscontra nel *Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes der k.k.priv. Friauler Eisenbahn-Gesellschaft, über das Geschäftsjahr 1895* (15). Il Consiglio di Amministrazione dell'I.R. privata Società ferroviaria Friulana, composto dal Presidente cavaliere Luigi Pajer di Monriva, dal vicepresidente avvocato Ernesto Trevisan, dal barone Augusto Alber di Glastätten, dal direttore degli uffici dottor Isidoro Bing e dai signori Antonio Dreossi e Giambattista Stabile, alla chiusura del secondo anno di amministrazione della Società sottolineò l'insoddisfacente risultato finanziario della linea, in quanto questa si limitava ad un commercio locale, esiguo, che ancora risentiva della concorrenza dei trasporti su carri. Il Consiglio reputava quindi indispensabile attivare la congiunzione della Monfalcone-Cervignano alla rete ferroviaria italiana mediante la costruzione del tratto Cervignano-S. Giorgio di Nogaro, 70 km. più breve della linea per Cormons. Inoltre si sperava nella creazione di diramazioni da Cervignano verso Aquileia e Grado, a sud, e verso Gorizia, a nord; a Monfalcone, in contemporanea, si sarebbe dovuta attivare la ferrovia a rimorchio verso Porto Rosega onde favorire l'importazione ed esportazione di articoli del Friuli austriaco.

Fortunatamente dopo un anno circa dalla stesura di questo Rapporto di Gestione, nel 1897, fu inaugurata la linea Cervignano-S. Giorgio, completando così quel collegamento diretto Trieste-Venezia che era stato auspicato e che incrementò i rapporti economici di tutte le zone toccate dalla ferrovia, italiane ed austriache, ed attraverso Trieste, anche dell'Istria e dei paesi Balcanici.

(Marina Dorsi)

## NOTE

1. P. FRAGIACOMO, *Una periferia industriale, alle origini del decollo economico di Monfalcone (1850-1918)*, Monfalcone, 1985
2. M DORSI, *Le Officine Elettriche dell'Isonzo. Distribuzione dell'elettricità e sviluppo industriale nel Monfalconese*, in "Bisiacaria", 1992, pp. 39-49
3. Per Territorio di Monfalcone si intende il circondario di Monfalcone delimitato dal corso Isonzo e Timavo e comprendente le località di S. Canziano, Isola Morosini, Pieris, Begliano, Turriaco, Cassegliano, San Piero, San Zanut, Sagrado, Fogliano, Polazzo, Redipuglia, Soleschiano, Ronchi, Vermeigliano, Selz, San Polo, Staranzano e Dobbia.
4. D. COZZI, *Sbuffi di fumo. La ferrovia Monfalcone-Cervignano. Le cause storiche ed economiche di una polemica fra Gorizia e i centri della pianura*, in "Il Territorio", n. 15, 1985, pp. 37-47
5. ASCM, b. 136, fasc. *Costruzione della strada ferrata (1857-1872)*
6. ASCM, b. 136, fasc. *Costruzione della strada ferrata (1857-1872)*
7. ASCM, F. BIANCO-M. MASAU DAN, *Economia e società nel Goriziano tra '800 e '900. Il ruolo della Camera di Commercio (1850-1815)*, Gorizia, 1991, pp. 115-117
8. Una copia dell'opuscolo è conservato nel Fondo Locale della Biblioteca Comunale di Monfalcone
9. ASCM, b. 138, fasc. *Atti amministrativi: ferrovia (1891)*
10. M. TOZZATO, *L'atelier del fotografo nel XIX secolo*, tesi di laurea, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, a.a. 1992-1993. In particolare leggasi nel capitolo I *fondali fotografici* il particolareggiato paragrafo intitolato *Marzio Moro: un grandissimo creatore di fondi fotografici*, pp. 502-520.  
Notizie in ambito locale sono state date dal maestro Silvio Domini.
11. G. POCAR, *Monfalcone e suo Territorio*, Udine, 1892, p. 30
12. D. COZZI, op. cit., p. 46
13. L'opuscolo è stato ristampato nel 1990 dall'Associazione Culturale Bisiaca in occasione del suo secondo Congresso (18 novembre 1990) nel numero unico "Mofalcon", pp. 29-36
14. A. DOTTORI, op. cit., pp. 35-36

15. ASCM, b. 139, fasc. *Atti amministrativi: inaugurazione ferrovia Monfalcone-Cervignano* (1894)

16. *Rapporto di gestione del Consiglio di Amministrazione della I.R. Società ferroviaria Friulana per l'anno amministrativo 1895, in ASCM, b. 140, fasc. Atti amministrativi* (1896)

L'Archivio Storico Comunale di Monfalcone è stato riordinato dalla Cooperativa degli Archivisti-Paleografi di Trieste tra il 1987 ed il 1994.

CIRCOLO  
FILATELICO E NUMISMATICO  
MONFALCONESE

CENTRO  
CULTURALE CERVIGNANESE  
SEZIONE FILATELICA E NUMISMATICA

**PRIMO CENTENARIO  
DELLA LINEA FERROVIARIA  
MONFALCONE-CERVIGNANO**

10 giugno 1894 - 10 giugno 1994