

Montesanto: santuario e funivia

Domenico Di Santolo

“**M**onte Santo; nome che racchiude ormai una storia gloriosa di quattro secoli, da quando cioè la Vergine «umile e alta più che creatura» rivolgeva a tutti il dolce e pressante invito di venire quassù a domandare grazie e perdono.

Monte dal fascino silente dalle larghe visioni del creato, scala alle superne visioni del divino; non c'è villaggio, non casolare ove non si ricordi Monte Santo, non v'è persona, specie nel goriziano, che non abbia sentito vivo il desiderio di salirvi per pregare la Vergine che scelse questa altura per manifestare il Suo amore”.

È questa l'introduzione di una pubblicazione edita dai Frati minori trentini, allora custodi del santuario, in occasione del IV centenario dell'apparizione della Vergine avvenuta nel 1539; anche se ampollosa e con reminiscenze dantesche essa interpreta perfettamente cosa rappresentava il santuario

di Monte Santo per i fedeli goriziani e dell'intera provincia isontina: un santuario “domestico” ove ci si recava abitualmente con filiale confidenza verso la Madre celeste.

Storia tormentata

Dal giorno dell'apparizione alla pastorella Orsola Ferligoi di Gargaro (oggi Grgar, paesino di 700 anime alle falde del Monte Santo) la storia segue fatalmente le vicissitudini che contraddistinguono da sempre questa nostra terra di confine: due distruzioni (1786-1915), tre esili (1786, 1915, 1943), quattro cambi di nazionalità in 460 anni (Austria, Italia, Jugoslavia, Slovenia).

Alquanto perturbata era anche la situazione religiosa europea nei primi decenni del XVI secolo: il neonato protestantesimo, già affermatosi in Germania, si accingeva ad espandersi anche in Italia; sul soglio di Pietro regnava il papa

Paolo III che indisse il Concilio di Trento (1545-1563) per confutare le 95 “tesi” di Lutero contro le indulgenze, mentre sul trono imperiale sedeva Carlo V, “sul cui impero non tramontava mai il sole”.

La costruzione del santuario alla Madonna del Monte Santo ebbe inizio l'anno successivo all'apparizione, nonostante l'iniziale contrarietà da parte delle autorità laiche ed ecclesiastiche e fu portata a termine nel 1544; la sua consacrazione fu celebrata dal vescovo di Caorle mons. Egidio Alzetta.

Il quadro della Vergine, attribuito a Palma il Vecchio, che ancora oggi si venera, fu donato dal patriarca di Aquileia, il veneziano card. Grimani che resse la sede patriarcale dal 1517 al 1545.

Nel 1565 la custodia del santuario venne affidata ai Frati minori francescani della provincia di Bosnia, che erano stati scacciati

dai Turchi; si costruì un convento per 40 religiosi e si provvide all'abbellimento della chiesa dotandola di 12 nuovi altari.

L'incoronazione della Vergine ebbe luogo nel 1717 nella piazza maggiore di Gorizia con l'intervento del Delegato pontificio mons. Francesco Marotti vescovo di Pedena (Istria) (1).

Una nobildonna di Lubiana offrì le due corone d'oro per la Madonna e per il Bambino Gesù.

Da allora e fino al 1786 incessante fu l'accorrere dei fedeli al santuario fino alla promulgazione da parte dell'imperatore Giuseppe II, figlio di Maria Teresa, dell'infamata legge che prevedeva la soppressione di molti edifici di culto; l'8 aprile del 1785 fu emanato a Vienna il decreto che ordinava la soppressione del santuario di Monte Santo e dell'annesso convento.

Dopo 240 anni quindi la Vergine dovette discendere per la prima volta dal Suo Monte e del santuario rimasero solo le mura perimetrali; il quadro della Madonna trovò rifugio temporaneo nella chiesa parrocchiale di Salcano.

Passato anche il turbine giuseppino ("deposuit potentes de sede ..."), l'imperatore Francesco II d'Austria nel 1793 permise la ricostruzione del tempio, insistentemente richiesta dai cittadini di Gorizia e dell'intera provincia, cui seguì una nobile gara di donazioni in denaro e oggetti preziosi e di disponibilità da parte di artigiani, muratori, fabbri, falegnami (il piccolo paese di Gargaro mise a disposizione ben 200 uomini per la sistemazione della strada di accesso divenuta ormai impraticabile).



Fig. 1 - Veduta del santuario d'anteguerra.

L'opera fu portata a termine già nel settembre del 1793; afferma il cronista di allora che una folla di oltre 14 mila persone partecipò alla solenne cerimonia del ritorno della Vergine pellegrina.

Il nuovo santuario, affidato alle cure del clero secolare, venne consacrato il 1° maggio del 1798 dal vescovo di Gorizia mons. Filippo Inzaghi (fig. 1, 2 e 3).

L'affluenza dei pellegrini riprese intensa come sempre.

Nel 1901 il card. Giacomo Misia, arcivescovo di Gorizia, decise di riaffidare ai Padri francescani della provincia di S. Croce (Slovenia) la custodia del santuario.

Si avvicinava intanto la data del secondo centenario dell'incoronazione, ma anche i prodromi sinistri del primo conflitto mondiale; il 25

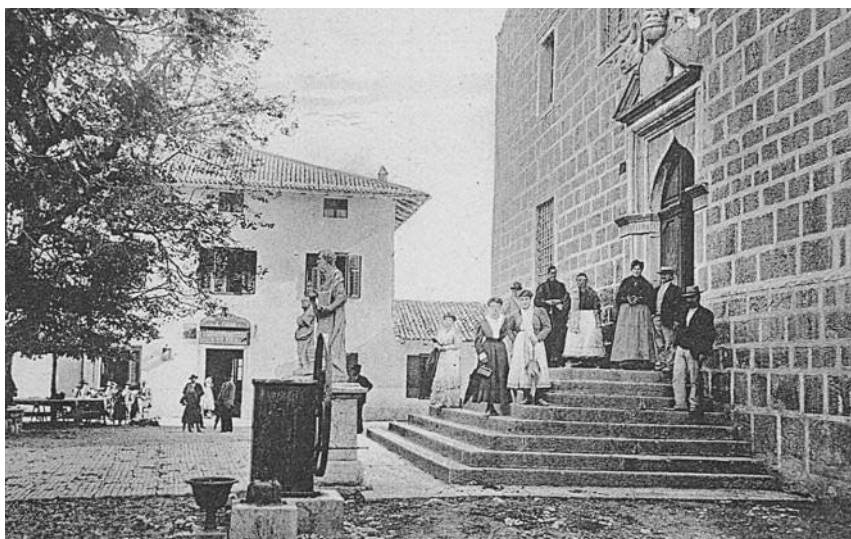


Fig. 2 - Facciata principale d'anteguerra.

maggio del 1915 i Francescani dovettero precipitosamente abbandonare il santuario, mentre la venerata Immagine discendeva per la seconda volta dal Suo Monte per essere trasportata nel convento dei Francescani di Lubiana (annota il cronista "... abbandonando tutto al saccheggio della soldataglia austriaca e alla distruzione").

A pace conclusa, dopo 50 mesi di guerra, si formò a Gorizia un Comitato, sotto la presidenza dell'arcivescovo, per procedere alla seconda ricostruzione del santuario che era stato completamente raso al suolo. In breve tempo vennero raccolti i fondi per l'erezione di una cappella provvisoria; nel 1921 la sacra Immagine fu portata nel duomo di Gorizia ove rimase fino al 1922 allorché risali nuovamente il Suo monte tra un tripudio di popolo (annota il cronista: "mai Gorizia aveva visto riversarsi tanta massa di popolo orante").

I lavori di costruzione del nuovo santuario ebbero inizio nel 1924 e furono portati a termine nel 1928 dall'impresa edile goriziana Edoardo Mattioli (2); il progetto era stato predisposto dall'ingegnere Silvano Barich di Trieste.

Nel frattempo i Padri francescani della provincia di S. Croce (Slovenia) vennero sostituiti da quelli della provincia di Trento. Insieme al tempio fu costruito il campanile di 50 metri di altezza dotato di 4 campane, la maggiore delle quali del peso di 4,5 tonn. e il nuovo convento con annessa una Casa del pellegrino.

L'apertura al culto del nuovo santuario avvenne nel 1928. La consacrazione ebbe luogo nel 1932 con l'intervento di mons. Nogara

vescovo di Udine, essendo vacante la sede arcivescovile di Gorizia dopo la morte di mons. Sedej nel 1931.

Dall'11 al 18 giugno 1939 ebbe luogo la solenne celebrazione del IV centenario dell'apparizione; il quadro della Madonna fu trasportato nel Duomo di Gorizia ove rimase esposto alla venerazione dei fedeli; il giorno 17, dopo una imponente cerimonia in piazza della Vittoria, fu riportato sul Monte Santo ove il giorno seguente, alla presenza del patriarca di Venezia card. Adeodato Piazza fu celebrata la solenne commemorazione (il cronista rileva che "i cori uniti delle chiese dei Padri Cappuccini e di S. Rocco eseguivano con arte magistrale la bellissima 'Missa secunda pontificalis' del maestro Perosi").

Ma l'odissea del Monte Santo continuava: la Madonna era in procinto di discendere una terza volta dal Suo monte, perché un'altra atroce guerra stava abbattendosi sul mondo.

Il 15 settembre 1943 la sacra Immagine fu portata dapprima a Gargaro, quindi a S. Croce di Aidussina, poi nel convento della Castagnavizza e infine nel Duomo di Gorizia.

Dal 1944 al 1946 durante l'occupazione tedesca prima e alleata poi, la basilica rimase in stato di totale abbandono.

Il 7 febbraio 1947, all'atto del passaggio del Monte Santo sotto la sovranità jugoslava, ai Padri francescani della provincia di Trento subentrarono quelli della provincia slovena.

Dal Duomo di Gorizia il quadro della Madonna fu sottratto da ignoti il 6 giugno 1947 (allora Gorizia faceva parte ancora della zona "A" della Venezia Giulia amministrata dal Governo Militare Alleato); dopo numerose vicissitudini religiose e diplomatiche, il quadro fu trasportato dapprima a Belgrado, quindi a Lubiana e infine a Salcano da cui l'8 aprile 1951 fu definitivamente riportato sul M. Santo.

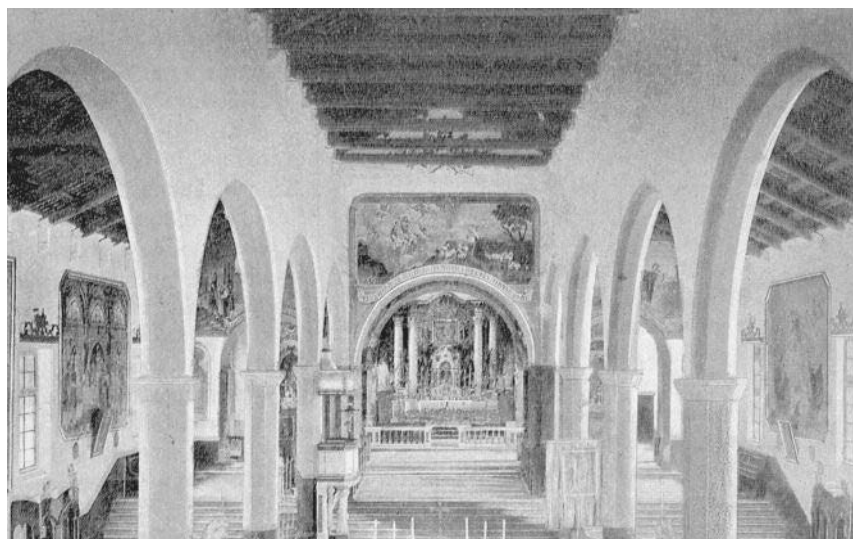


Fig. 3 - L'interno del Santuario di Monte Santo nel 1904.

Si conclude qui, per ora, la storia invero avventurosa del santuario di Monte Santo e del quadro della Madonna, ben riassunta nella scritta latina che campeggia sul frontone del tempio: “Ego autem steti in monte sicut prius”, che si può liberamente tradurre: “Nonostante tutto sono ancora qui con voi come sempre”.

Monte Santo e i goriziani

È perlomeno difficile in questi tempi di computer, di internet e di cellulari dire del legame spirituale che esisteva tra i cittadini di Gorizia e la Madonna di Monte Santo.

“Là a Mont Santa” almeno una volta all’anno era il tacito proponimento di gran parte dei goriziani fino agli anni ’40.

Mi sia permesso qualche ricordo personale di questi pellegrinaggi: si partiva da casa alle prime luci dell’alba, a digiuno, per fare la S. Comunione come si usava una volta; il mezzo di trasporto era una carrozza a cavalli (brun) e il postiglione (fiacar) era sanroccaro (abitava in via Aprica).

Il breve viaggio aveva termine subito dopo Salcano, all’inizio della salita in località “alle colonne”, perché oltre la pendenza diventava proibitiva.

Cominciava la salita a piedi tra rosari e litanie per i “grandi” e il sofferto silenzio per la “mularia” e in circa 2 ore si arrivava in cima.

Ricordo gli altarini improvvisati lungo il percorso, le impervie scorciatoie con la paura delle vipere, la strada polverosa e disseminata di grossi sassi, i mendicanti che appostati in luoghi strategici captavano la pietà dei pellegrini, quel

silenzio penetrante e quel freddo umido che regnavano all’interno della chiesa, le centinaia di ex voto “per grazia ricevuta” (3) e le piccole croci di legno costruite lungo la salita e poi depositate sugli altari.

Una frugale colazione al sacco sui prati o nel refettorio francescano rozzamente allestito e di dubbia pulizia, una corsa a perdifiato sul Monte Vodice ove c’era un tempio a ricordo del generale Cascino, una capatina nello squallido negozietto di ricordi e santini (ma i soldi erano pochi e al massimo si poteva sperare in qualche fischietto o gingillo con cui impegnare il tempo sulla via del ritorno) e infine il ritorno a piedi fino a casa, ove si arrivava a sera, stanchi, ma era giorno di festa lo stesso.

Gli impianti a fune

Gli impianti di trasporto a fune si caratterizzano per l’impiego di funi di acciaio destinate al sostegno e alla manovra dei veicoli.

L’Italia, data la sua particolare configurazione orografica, è stata una delle prime Nazioni dell’arco alpino a introdurre tali sistemi di trasporto, ma limitatamente a determinati tipi di impianto.

Infatti fino agli anni ’50 esistevano in Italia due soli tipi di impianto: le funicolari terrestri su rotaia, nelle quali la funzione dell’unica fune esistente è quella di trainare le vetture lungo un binario, e le funivie, nelle quali i veicoli sono due e dotati di moto a vapore e vieni.

L’elemento originale degli impianti funiviari sono le funi di acciaio particolarmente complesse per quanto riguarda la loro fabbri-

cazione, il trasporto che avviene avvolgendole in bobine di grandi dimensioni (le funi non possono avere giunzioni), la messa in opera e la manutenzione durante l’esercizio.

Da notare che nonostante l’elevatissima resistenza a trazione (un filo di acciaio del diametro di un millimetro può sostenere un carico di 150 kg) le funi sono estremamente fragili e quindi non possono subire urti, deformazioni e strisciamenti sul terreno.

La denominazione delle funi e la loro funzione in una funivia sono schematicamente rappresentate nella fig. 4; alle 2 funi portanti che servono a sostenere i veicoli fungendo da “rotaie aeree”, si aggiungono un anello di trazione (costituito da una fune traente a monte dei veicoli e da una fune zavorra a valle degli stessi) azionato dalla puleggia motrice situata di solito nella stazione a monte e un anello di soccorso che viene utilizzato in caso di guasto dell’impianto.

Tutte le funi sono sottoposte a una tensione costante ottenuta mediante contrappesi, disposti in genere nella stazione a valle.

La funivia

Per poter valutare pienamente il carattere di assoluta novità che la funivia del Monte Santo rappresentava per Gorizia, è necessario premettere un breve cenno sull’evoluzione costruttiva manifestatasi in Italia nel settore degli impianti di trasporto a fune.

Per dare un’idea dell’esiguo numero di detti impianti esistente in Italia, basti dire che nel 1940 erano in servizio 25 funicolari ter-

restri e 21 funivie costruite per la maggior parte negli anni '30 e situate prevalentemente in Piemonte, Alto Adige e Veneto (Cortina d'Ampezzo); nella nostra Regione era in servizio un solo impianto, la vecchia e famosa funicolare Trieste - Opicina.

Soltanto dopo gli anni '50 con l'esplosione del turismo invernale comparvero i nuovi tipi di impianto più semplici, monofuni (sciovie e seggiovie) di grande capacità di trasporto e di ridotti costi di costruzione e manutenzione.

È evidente quindi quale novità rappresentava per la piccola Gorizia la realizzazione della prima funivia della Regione (e bisognerà attendere altri vent'anni per la costruzione di un'altra funivia, quella del Monte Lussari).

“La più moderna funivia d'Europa che leggerà Salcano a Monte Santo” così titolava il Gazzettino del 10 aprile 1940 - XVIII dell'era fascista, descrivendo il nuovo impianto destinato a valorizzare turisticamente “il Monte sacro alla gloria delle nostre genti in armi”.

L'idea di costruire la funivia era nata due anni prima, in occasione della visita del Duce alla città di Gorizia ed era richiesta, prosegue il cronista, dal fatto che “ogni anno durante la stagione primaverile ed estiva risalgono verso la sommità non meno di 100 mila tra turisti e pellegrini” (si noti la priorità accordata ai fini turistici rispetto a quelli religiosi).

Progettista dell'opera e coordinatore delle varie imprese che col-

laborarono alla realizzazione (fra le quali la ditta Mattioli di Gorizia per quanto riguardava la costruzione delle due stazioni a monte e a valle e del pilone intermedio in cemento armato) fu l'altoatesino ing. Francesco Gnadlinger, che aveva già progettato un impianto analogo a Bolzano.

La gestione dell'impianto fu affidata alla S.A. Funivie e Alberghi degli Altipiani di Gorizia (la stessa che gestirà in seguito la funivia di Monte Lussari), della quale principale azionista era la Società di autoservizi Ing. Federico Ribi di Gorizia, concessionaria del servizio di trasporto pubblico urbano di Gorizia.

Fu appunto l'apertura all'esercizio della nuova funivia che portò a 5 il numero delle linee urbane allora in servizio, con l'attivazione della linea n. 3 piazza Vittoria - Salcano - stazione a valle della funivia.

La funivia doveva entrare in servizio il 24 maggio 1940, ma i venti di guerra che spiravano drammaticamente ritardarono l'inaugurazione al 13 agosto, con l'intervento del ministro delle comunicazioni di allora Host Venturi (fig. 5).

La funivia si sviluppava su un percorso di 1900 metri di lunghezza, suddiviso in due campate da un pilone intermedio di 17 metri di altezza; il dislivello superato tra la stazione a valle di Salcano e quella a monte era di 580 metri; il tempo impiegato dalle due vetture, ciascuna della capacità di 24 viaggiatori, per compiere il percorso era di 6 minuti, ad una velocità record per quei tempi di 25 km all'ora (figg. 6, 7, 8 e tab. 1) (4).

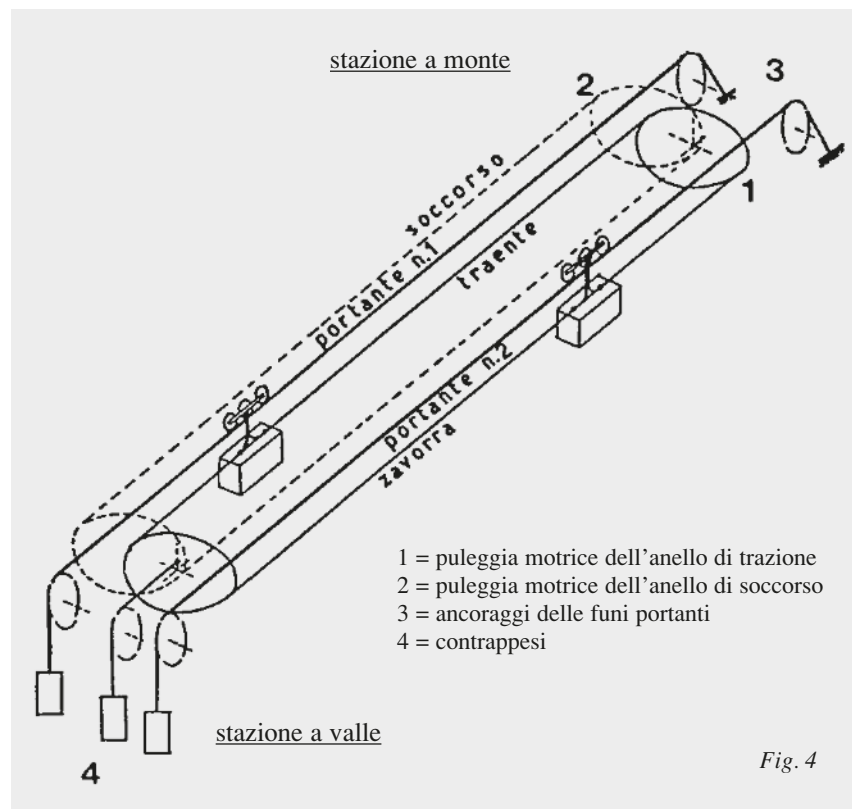


Fig. 4

IL PICCOLO DI TRIESTE, pag. II, Mercoledì 14 Agosto 1940 - Anno XVIII

Oggi: S. Marcello; domani: Assunzione di M. V. — Leva il sole alle 6.3; tramonta alle 20.15

CRONACA DI GORIZIA

La funivia del Monte Santo inaugurata dal Ministro delle Comunicazioni

Una visita alla Colonia elioterapica "Ervin Fedele,"

Ieri mattina, il Ministro delle Comunicazioni Host Venturi ha inaugurato la nuova funivia del Monte Santo, superba opera che collega la strada statale dell'Isonzo presso Salcano alla sommità del Monte sacro alla religione e alla Patria. Sul Monte Santo sorge infatti il celebre Santuario meta di folle innumerevoli di pellegrini, mentre l'intera zona circostante ricorda ai reduci e alle nuove generazioni l'eroico olocausto dei soldati d'Italia durante la guerra di redenzione. Tra le balze, i camminamenti, le vecchie trincee si erge il Monumento ai Caduti del Monte Santo e quello al prode Generale Cascino.

Il Ministro delle Comunicazioni era stato salutato a Monfalcone dal presidente della S. A. Funivia, cons. naz. Pisenti, dal consigliere delegato ing. Ribì, nonché dal direttore del Circolo ferroviario di Trieste. A Sagrado, limite della Provincia, il Ministro Host Venturi era stato ricevuto dal Prefetto di Gorizia, dal Federale reggente la Federazione fascista dell'Isonzo, dal Preside della Provincia, dal Questore e da altre autorità.

Al Museo della Redenzione

Dopo una breve sosta il Ministro ha proseguito per Gorizia, ove è giunto in automobile alle 8.30, dirigendosi subito al Museo della guerra e della Redenzione. All'ingresso del Museo prestava servizio d'onore un reparto di Ealilla moschettieri che ha presentato le armi all'arrivo del Ministro. Questi, accompagnato dal Podestà che si trovava colà ad attenderlo e dal-

le altre autorità, ha visitato le varie sale dell'interessante Museo, stando davanti ai cimeli esposti, che rievocano ai visitatori tutta l'epopea bellica vissuta intorno a Santa Gorizia, il contributo di fede e di sangue dato dalla città negli anni del servaggio e l'eroico indomito slancio dei suoi figli, caduti per la Causa della Rivoluzione e nelle guerre fasciste.

Fig. 5

La funivia era in grado di trasportare 230 viaggiatori all'ora ed il traffico annuo previsto dal piano finanziario era di 56 mila viaggiatori, con un introito complessivo di 250 mila lire.

Il prezzo del biglietto per una corsa era di 7 lire (abbastanza elevato se si pensa che il costo del giornale quotidiano era di 30 centesimi).

La spesa complessiva per la costruzione della funivia fu di un milione e 150 mila lire, delle quali circa un quarto per le 5 funi di acciaio del peso complessivo di oltre 43 tonn.

Nella tabella 2 sono riportate le principali caratteristiche costruttive di queste ultime.

Il successo dell'iniziativa fu notevole e dovuto all'assoluta novità del nuovo mezzo di traspor-

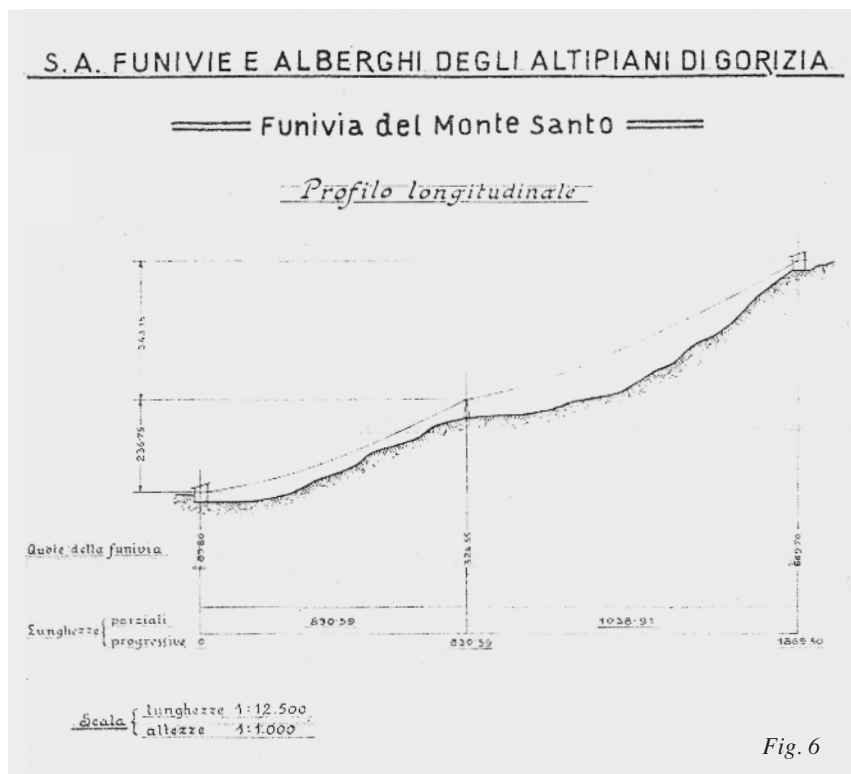


Fig. 6

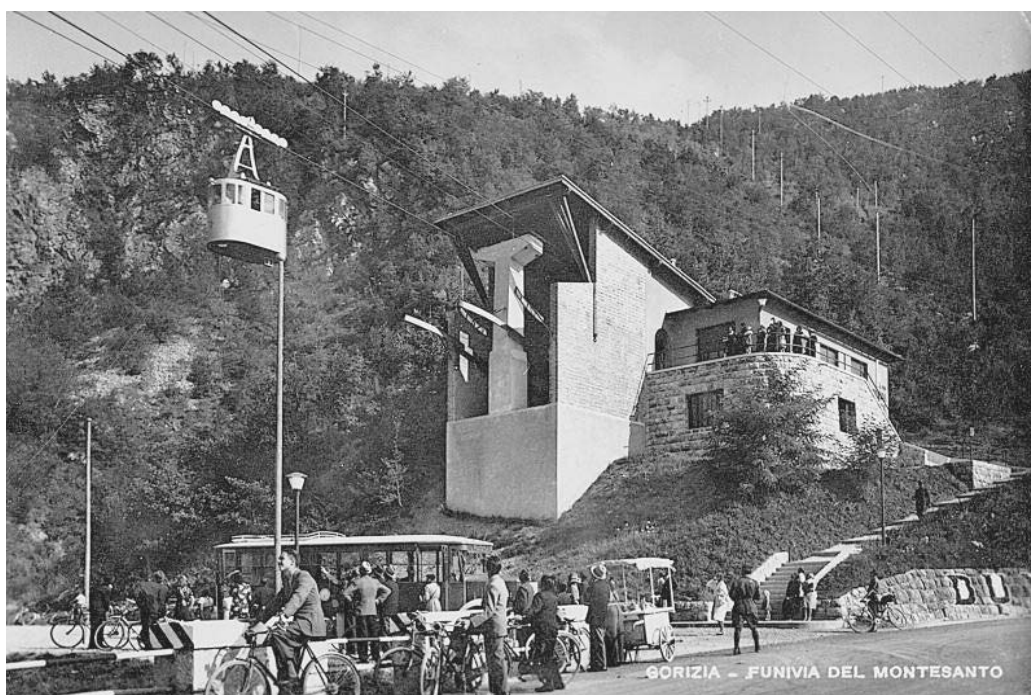


Fig. 7 - Stazione a valle della funivia del Monte Santo (1940) (in secondo piano l'autobus della linea n° 3).

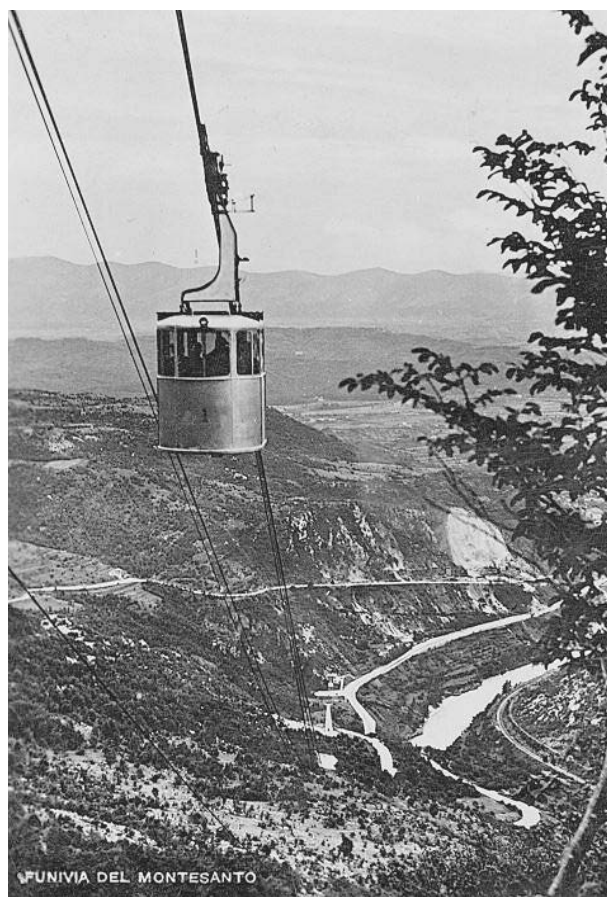


Fig. 8 - Funivia del Monte Santo (1940) - arrivo della vettura nella stazione a monte.

to, anche se il fattore turistico era prevalente rispetto a quello devozionale.

Purtroppo gli eventi bellici incalzavano e anche la funivia ne subì fatalmente le conseguenze per cui il servizio venne interrotto nel tardo autunno del 1943.

Alla fine del conflitto l'impianto risultava gravemente danneggiato, per cui si rinunciò al ripristino, anche perché nel frattempo il Monte Santo era passato sotto la giurisdizione jugoslava.

L'idea della ricostruzione della funivia fu ripresa alla fine degli anni '60 dal governo jugoslavo nell'ambito del programma di valorizzazione delle zone di interesse turistico; l'apertura all'esercizio del nuovo impianto avvenne nel mese di agosto del 1968 e la gestione venne affidata all'Autopromet Gorica di Nova Gorica.

Si pensò erroneamente di destinare l'impianto a servizio di un traffico prevalentemente turistico creando a monte un'attrattiva specifica, allora di difficile individuazione non esistendo (fortunatamente) le caotiche discoteche o, peggio ancora, i casinò di oggi.

Il nuovo impianto sorse sul tracciato del precedente per opera di una ditta specializzata italiana, la Ceretti e Tanfani di Milano.

Uniche varianti furono la sostituzione del pilone intermedio in cemento armato con uno in carpenteria metallica, l'aumento della

capacità delle vetture da 24 a 35 viaggiatori, l'aumento della velocità da 25 a 32 km all'ora e lo spostamento verso monte della stazione a valle per poter disporre di una maggiore area di parcheggio (fig. 9 e tab. 1).

La potenzialità dell'impianto passò così da 230 a 420 passeggeri all'ora.

Nonostante l'efficienza del nuovo impianto l'iniziativa non ebbe successo, anche per il fatto che il clima socio-politico di allora non era certo favorevole ad una ripresa del traffico per scopi reli-

giosi, nè d'altronde fu creata un'attrattiva a monte per ottenere un incremento del traffico turistico; perciò l'impianto funzionò a singhiozzo per qualche anno e quindi fu definitivamente chiuso all'esercizio.

Ciò che rimane oggi di questo secondo impianto funiviario sono la stazione a valle, parzialmente modificata per altre utilizzazioni e la stazione a monte ancora in discrete condizioni di manutenzione.

Pare che l'attuale governo sloveno, nonostante i mutati scenari

CARATTERISTICHE DELLE FUNIVIE

TAB. 1

	I ¹ (1940)	II(1968)
-lunghezza orizzontale tra le stazioni (metri)	1.869	1.719
-lunghezza del percorso (metri)	1.968	1.809
-dislivello (metri)	568	561
-pendenza media	30 %	33 %
-velocità di esercizio (metri al secondo)	7	9
-capacità di ciascuna vettura (n° viaggiatori)	24	35
-n° viaggiatori trasportati per ciascun senso in 1 ora	230	420
-peso di ciascuna vettura a pieno carico (kg)	2.450	4.360

CARATTERISTICHE DELLE FUNI DI ACCIAIO

TAB. 2

N° FUNI	TIPO DI FUNE	LUNGHEZZA (metri)	DIAMETRO (millimetri)	PESO AL METRO (kg)	PESO TOTALE (kg)
2	PORTANTE	2000	45	8,45	16.900
1	TRAENTE	1970	24	2,06	4.060
1	ZAVORRA	1970	21	1,57	3.090
1	SOCOCCORSO (ad anello)	3940	14	0,72	2.840

NB. le funi portanti sono rigide e composte interamente da fili di acciaio;
le funi traente, zavorra e soccorso sono flessibili e composte da un'anima centrale in fibra tessile e da fili di acciaio.



Fig. 9 - Funivia del Monte Santo (1968) - la vettura in linea subito dopo la partenza dalla stazione a valle.

politici e l'imminente ingresso della Slovenia nell'Unione europea, non sia per ora disposto a ripristinare la funivia, anche perché nel frattempo è stata migliorata la strada di accesso al santuario, il che permette il passaggio di autocorriere per l'effettuazione del servizio pubblico, nonostante l'elevata pendenza di qualche tratto (fino al 30%) e la presenza di tornanti con curve di raggio estremamente ridotto.

Una speranza viene dall'Unione europea, molto sensibile ai problemi locali e frontalieri: è forse possibile che tra i fondi europei "Interreg" per la realizzazione di

opere infrastrutturali a cavallo dei confini extracomunitari venga ricompreso anche il ripristino della funivia del Monte Santo.

NOTE

(1) L'importanza di tale avvenimento si evidenzia nella constatazione che la Madonna di Montesanto è la secoda della Mitteleuropa ad essere incoronata; la prima riguarda il dipinto eseguito da San Luca che si trova a Tersatto di Fiume e la terza la Madonna di Czestochowa.

(2) Edoardo Mattioli, titolare dell'impresa edile che eseguì i lavori di costruzione del nuovo Santuario nonché delle stazioni, a valle e a monte, della Funivia del Montesanto e del pilone intermedio, volle

essere seppellito nel cimitero di Montesanto. Tale desiderio fu espresso anche dal figlio, pure lui di nome Edoardo, erede dell'impresa paterna. Ora riposano entrambi in quel cimitero.

(3) Merita riportare una notizia riferita dalle cronache dell'epoca sul disastro ferroviario del 15 giugno 1937: "Un masso poderoso precipitato dal Sabotino di fronte al Monte Santo divelse un tratto di linea ferroviaria (la Transalpina, n.d.r.). Poco dopo giungeva a grande velocità il treno che da Gorizia si recava a Piedicolle. Il cozzo fu orrendo. Dieci vagoni s'infransero e rotolarono lungo la scarpata fino sul greto del fiume. Dei quattordici componenti il personale di servizio nessuno riportò gravi ferite o ammaccature. Tutti i ferrovieri del convoglio, considerate le circostanze del fatto, attribuirono a una grazia segnalatissima della Madonna di Monte Santo la loro salvezza e incolumità". Un ex voto che si trova esposto all'interno del santuario ricorda il fatto sopra descritto.

(4) Le funivie dell'ultima generazione raggiungono velocità fino a 12 metri al secondo (43 km all'ora) con vetture della capacità di 140-150 viaggiatori ciascuna, in grado di trasportare 1400-1500 viaggiatori all'ora per ciascuno dei due sensi di marcia.

BIBLIOGRAFIA

- Spangher, L.: *Monsanta in Sot la Nape* - Soc. Filologica Friulana, Udine, 1982.
 Castelliz F.: *Il Santuario e la Sacra Effigie del Monte Santo di Gorizia*, Udine, 1922.
Breve storia del santuario (1539-1939), Ed. Frati Minori Trentini, Gorizia, 1939.
 Bratina-Zulian, *Monte Santo presso Gorizia*, Ed. Jutro, Lubiana, 1993.
 Ing. Francesco Gnadlinger, *Progetto esecutivo e piano finanziario della funivia bifune Salcano-Montesanto*, 1938.
 Ceretti e Tanfani, Milano - *Bollettino Tecnico*, 1969.



Il trasporto delle 4 campane del Santuario di Monte Santo, fuse dalla Ditta Broili di Udine (foto di proprietà Mario Macuz).