

Marina Zottar



## Quando si andava in landò<sup>1</sup>

“**C**he monti, lu meni par poc!” “Era l’invito usuale che i vetturini rivolgevano ai potenziali viaggiatori”. Una frase suggestiva, riportata dall’ingegner Di Santolo nel suo studio sul servizio di trasporto pubblico urbano<sup>2</sup>, che rievoca un’epoca il cui ricordo permane tuttora, dolce e un po’ nostalgico, nell’immaginario collettivo dei goriziani. Un’atmosfera da Gorizia d’altri tempi con un sottile piacere di scoprire come eravamo. Un’espressione che palesa però anche un soffuso senso della competitività.

### Premessa

L’800 fu per Gorizia un periodo di lenta ma progressiva evoluzione e in particolare nella seconda metà del secolo quando le svolte epocali incisero profondamente sul suo sistema econo-

mico e urbanistico e furono determinanti per il suo futuro.

Gorizia d’inizio secolo era una cittadella il cui abitato non andava oltre la contrada dei Signori a nord e dal Teatro Verdi, sia a sud che a ovest, c’erano quasi soltanto braide. Un sentiero attraversava queste braide per raggiungere il “passo della barca” da cui dipartiva un traghetto a teleferica che assicurava il passaggio di persone e animali sulla sponda destra dell’Isonzo, verso Lucinico.

I benefici influssi della politica economica realizzata della Casa d’Austria, conseguente al clima liberale e riformatore del XVIII secolo, al fine di favorire e appoggiare l’iniziativa privata soprattutto nell’area triestina, non mancarono di interessare anche il territorio goriziano. Questa spinta economica si ripercosse in ogni campo e finse da volano per agricoltura, commercio, industria e artigianato.

Ne beneficiò in maniera particolare l’industria, con la nascita e lo sviluppo della zona industriale di Strazig dovuti all’iniziativa della famiglia Ritter, e l’edilizia con un notevole ampliamento urbanistico conseguente all’aumento della popolazione.

In quegli anni Gorizia incominciava a farsi notare anche per un altro aspetto. Posta in una conca circondata da colli che si aprono verso la pianura friulana, in una posizione geografica che la mette al riparo da sbalzi atmosferici e le dà la possibilità di avere un clima relativamente mite e temperato anche durante la stagione invernale, attirò visitatori ed ospiti che non tardarono a divulgare la sua bontà di clima e ospitalità. Anche il barone Carl von Czoernig seppe divulgare molto efficacemente la sua fama di salubrità e bellezza fin nel cuore dell’impero grazie



È visibile in primo piano il traghietto, con carro e buoi, e sullo sfondo il ponte della «Meridionale».

al suo saggio sulle terre dell'Isonzino. Egli non esitò a definire Gorizia la "Nizza austriaca" (bibl.2). Cioè molte famiglie dell'aristocrazia e della ricca borghesia austriaca scelsero Gorizia come loro dimora.

Ma l'avvenimento che favorì la svolta decisiva fu la realizzazione di quel tratto di strada ferrata che lambendo Gorizia e attraversando il suo territorio raggiungeva Nabresina (oggi Aurisina) allacciandosi al preesistente grande asse di collegamento del Lombardo-Veneto con la capitale dell'Impero, da Milano a Vienna attraverso Venezia, Udine e Trieste (bibl.3).

Gorizia fu raggiunta dalla ferrovia il giorno 5 ottobre 1860. Per toccare la città la "Meridionale" dovette deviare fortemente dal percorso originariamente progettato, ciò nonostante la ferrata venne a distare all'incirca due chilometri dal centro cittadino e così anche la stazione.

Già dai primi mesi del 1860 si provvide a collegare la città alla sua prima stazione, la "Görz Südbahnhof", con un viale alberato che dipartiva dal Teatro Verdi.

L'influsso sull'assetto sociale di Gorizia fu ben presto evidente e la città si aprì a iniziative private sia industriali che commerciali o artigiane, in altre parole alla modernizzazione in tutti i campi.

Una delle prime iniziative private avviate fu il trasporto pubblico con carrozze il cui vetturino o *fiàcar*<sup>3</sup> diede da allora l'avvio ad un nuovo mestiere autonomo. La carrozza, per secoli appannaggio dell'aristocrazia, poi, nel XVIII secolo, simbolo dell'ascesa sociale della borghesia, da privato divenne mezzo di trasporto pubblico e l'espansione non conobbe limiti. Con questi presupposti la categoria dei vetturini ebbe un grande sviluppo incoraggiando numerosi agricoltori<sup>4</sup> ad intraprendere questa nuova attività e così fu per gli Zottar e i Grusovin, due famiglie che il destino ha poi unito.

Ripercorreremo più di un secolo della nostra storia, che pur ristretta al solo ambito dei vetturini, ci permette di cogliere le svolte epocali.

### I primi *brum*<sup>5</sup>

Nel 1860 Gorizia ebbe la sua ferrovia e non vorremmo sem-



Gorizia — Stazione della Ferrovia Meridionale

Nella fotografia si notano i brum e la zardiniera.

brare ripetitivi rimarcando la data, perché questa ha un significato che si potrebbe definire "premonitore". Nasceva, infatti, a Gorizia nello stesso anno Giuseppe Zottar, il primo personaggio di una dinastia di vetturini che visse all'interno della propria famiglia l'evolversi del trasporto.

Ma torniamo a quell'importante evento che fu l'apertura della "Meridionale".

Come abbiamo già accennato nella premessa, la stazione distava parecchio dal centro cittadino e fu giocoforza provvedere a un servizio di trasporto dei passeggeri da e per la città.

Molto tempestivamente, il 28 giugno 1860, certo Andrea Grapulin, vetturino nativo di Gorizia ma che esercitava il mestiere a Trieste, dove la ferrovia era in funzione già dal 1857, inviò al Magistrato di Gorizia una supplica per ottenere il permesso di esercitare anche in questa città (bibl.4). Dall'interessante documento, conservato all'Archivio di Stato di Gorizia e qui pubblicato integralmente dato il suo valore storico, si traggono notizie sul tipo di vetture che il Grapulin intendeva mettere a disposizione e sulla loro "postazione", cioè dei broom<sup>5</sup> a un cavallo stazionati nella piazza Traunick, nonché delle vetture a due cavalli per il servizio della città e territorio e di un omnibus (o zardiniera) per il trasporto dei forestieri dalla stazione della ferrovia alla città e viceversa. Limitatamente al trasporto dalla città alla stazione con uno dei tre mezzi, si impegnava a comunicare le relative

2428 VI

Inclito Magistrato  
di Gorizia



Il sottoscritto nativo di Gorizia, proprietario di  
Vettura da Villo in Trieste appar. Verificato A.  
supplica quest'Inclito Magistrato, acciò accordargli vo-  
glia di tenere in Gorizia, Due Broom ad 1 Cavallo stazio-  
nati nella Piazza Traunick, nonché della Vettura a due  
Cavalli, per il servizio della Città e territorio, e di un  
Omnibus per il trasporto dei Sig.<sup>ri</sup> Forestieri dalla Sta-  
zione della ferrovia alla Città e sobborghi, e viceversa.  
Si permette di proporre la seguente Tariffa per le ditte  
entro nella Città

Tariffa.

Per Vettura	
ad un Cavallo	ad due Cavalli
- 25	- 45
- 50	- 80
- 75	- 1 10
- 1 25	- 1 40
- 2 00	- 2 30

Per un solo quarto d'ora  
Per mezz'ora  
Per tre quarti d'ora  
Per un'ora  
Per ogni quarto d'ora susseguente

Per ogni quarto d'ora incompiuto si calcola per intero componendosi  
al Vetturale la decisione di tutto il più tre minuti oltre il tempo fissato.  
Per le corse di notte da calcolarsi coll'orario dell'illuminazione del-  
la città, saranno pagati 5 Solli di più per ogni quarto d'ora.  
Per ogni collo da trasportarsi non del tuono, esclusi i bagagli  
a mano si pagheranno Solli 15 per ogni pezzo.  
Per gitte fuori della città da pattarsi con il Vetturale.

Per il trasporto dalla Stazione della ferrovia  
alla città, tanto sui Broom ad 1 Cavallo, come le  
Vetture a due Cavalli e Omnibus, il sottoscritto  
s'impiega di far noto la tariffa quest'Inclito Magis-  
trato subito che sarà noto al rispettabile P. P. P.  
il giorno della apertura della ferrovia.  
Pertanto si lusinga che questa sua supplica venga  
presa in considerazione, e ottenendo dalle promesse  
promette un servizio decante e puntuale.

Con tutto rispetto si firma

Trieste li 28 Giugno 1860.

Andrea Grapulin  
nato a Gorizia dal  
Sig. Felice Pacar.

Istanza di Andrea Grapulin per ottenere l'autorizzazione a svolgere il servizio di vetturale a Gorizia (A.S.Go., Arch. stor Comune di Gorizia, b.277, fasc. 597, prot. n°2428/1860).



Una bella panoramica di Piazza Traunick (attuale piazza Vittoria) con i brum in attesa di clienti. In primo piano un lampione a gas.

tariffe non appena noto al pubblico il giorno dell'apertura della ferrata. Nel frattempo il Grapulin predisponendo un manifesto, approvato dal Magistrato, da affiggere per pubblicizzare questo nuovo servizio.

In un batter d'occhio pure altri goriziani decisero di intraprendere questo mestiere e una quindicina d'anni dopo erano già in parecchi a esercitare il servizio di nolo, come si può desumere dalle Guide della città e della provincia esistenti presso la Biblioteca dell'Archivio Storico Provinciale di Gorizia (bibl.5). Il primo sanroccaro vi appare nel 1883 ed è Stefano Orlando di via Grabiz 3. Quasi dieci anni dopo compaiono per la prima volta nella Guida anche i nomi dei sanroccari Giuseppe Paulin, via Lunga 51 e Giuseppe Zottar, via Parcar 1 (più probabile 11)<sup>6</sup>. Li citiamo entrambi perché, come vedremo in seguito, furono "professionalmente" legati. È da tener presente che l'indirizzo non sempre corrispondeva con

la residenza dell'interessato, spesso stava ad indicare il luogo dove custodiva la carrozza.

## Il consorzio dei vetturali

Per meglio operare i vetturini (o vetturali)<sup>7</sup> si diedero anche un regolamento (bibl.6) e relativo tariffario. È interessante notare dalla comparazione del manifesto con i due tariffari pubblicati rispettivamente a pagina 44 e pagina 45, che gli importi fissati per i noli non hanno subito alcun mutamento nell'arco di ben trentaquattro anni. Non c'è il benchè minimo accenno di inflazione!

Solo nel 1900, dopo insistenti richieste da parte dei vetturali, le tariffe vennero raddoppiate<sup>8</sup>

Verso la fine del secolo si ebbero i primi approcci per la

# AVVISO.

Il sottoscritto ha l'onore di prevenire questo rispettabile Pubblico che dal giorno d'oggi in avanti saranno giornalmente esposti in piazza Traunick a disposizione del Pubblico.

## DEI BROOM

ad uno, e due cavalli

AI PREZZI SEGUENTI.

### TARIFFA PER LA CITTÀ

(Approvata dal Magistrato)

	1 Cavallo	2 Cavallo
Per un solo quarto d'ora	fi. — 25	fi. — 45
mezz'ora	— 50	— 80
tre quarti d'ora	— 75	— 1:10
un'ora	— 1:—	— 1:40
ogni 1/1 d'ora susseguente	— 20	— 30

Ogni quarto d'ora incompiuto si calcola per intero. Impedimenti di Vettorele la distribuzione di tutto il più tre minuti oltre il tempo fissato. Per le tariffe di nolo da stabilirsi col mezzo dell'Amministrazione della città, saranno pagati a nolo di più per ogni quarto d'ora.

### Tariffa per le gite fuori di città

	1 Cavallo	2 Cavallo
A Salenillo, St. Andrea, Podgora, S. Pietro, alla Baita, a Strazig, in Campaniuzza	fi. — 50	fi. — 80
A Peuma, e Lucinico	— 75	— 1:10
A Merna	— 1:—	— 1:40

Questa tariffa è stabilita per andata e ritorno, però con fermata che non oltrepassi più di cinque minuti. Anche se il legno non sarà alleggerito di ritorno si pagherà la tariffa suddetta.

Per gite oltre i luoghi qui indicati da pattuirsì col Vetturale, il quale farà ogni possibile d'accontentare il Pubblico.

Gorizia li 5 Agosto 1860.

Thy Sroa

Andrea Grapulin.

Manifesto fatto predisporre da Andrea Grapulin (A.S.G., Archivio storico Comune di Gorizia, b.277, fasc.597, prot. n°2428/1860).

**Regolamento**  
per  
**LE VETTURE DA NOLO**  
nella  
**CITTA' DI GORIZIA.**



GORIZIA  
Tipografia Seitz, Mon. ed.  
1869.

§. 1. L'industria del vetturale appartiene alla categoria di quelle, per le quali è necessaria una speciale concessione in base al §. 16. della Patente Sovrana 20 Dicembre 1859.

Chi aspira all'esercizio di tale industria dovrà chiedere licenza al Municipio, dimostrando di possedere le qualifiche legal.

§. 2. La regolazione e sorveglianza sull'industria dei vetturali da nolo, il potere disciplinare sui medesimi e loro interventi, nonché la sorveglianza onde venga osservato il regolamento di servizio e la stabilità tariffa, spetta all'Autorità locale di Polizia.

§. 3. Il proprietario di una concessione di vetturale, sia questa per vettura brata da un cavallo o da due cavalli, acquista il diritto di accettare noli nella città e suo adiacenze, di condurre passeggeri anche in altre provincie, senza cangiare però in tale caso cavalli.

§. 4. Ogni licenza vale solo per una vettura; si potranno però concedere ad un industriale più licenze.

§. 5. Le vetture da nolo dovranno essere comode, decenti, solidamente costruite e munite di freno. Ogni vettura dovrà avere due fanali, che dovranno venire accesi contemporaneamente ai fanali pubblici della città.

Nell'interno alle parti laterali, ed alla parte posteriore di ogni vettura, sarà reso visibile il numero della stessa nella grandezza di 4 pollici.

Nell'interno della vettura sarà da applicarsi un congegno p. e un fischietto di Cautschuk, col di cui

4  
metto il passeggero possa mettersi in comunicazione col cochiere.

Le vetture tratte da due cavalli dovranno portare il numero almeno quando si trovano a disposizione del pubblico al sito loro assegnato.

I cavalli e loro fornimenti dovranno essere costantemente mantenuti in buon stato.

Alle vetture ad un cavallo, il cavallo dovrà essere attaccato a mezzo di stanga forata, escluso il timone.

Sarà obbligo dei proprietari delle concessioni di provvedere di decente vestito i loro vetturali.

§. 6 Ottenuta la concessione dovrà ogni vetturale presentare la vettura completa all'Autorità locale di polizia, che la farà visitare da penti a spese del concessionario.

E' obbligo dell'Autorità locale di Polizia di ispezionare di quando in quando le vetture ed i cavalli e di disporre l'appoggio affinché siano tolti i difetti che venissero rilevati.

§. 7. Il proprietario della concessione pubblicherà in persona la vettura ovvero affidarla ad un cochiere.

Il cochiere deve avere:

- compiuti 18 anni di età;
- perfetta conoscenza locale;
- irreprensibile condotta, in specialità in quanto concerne la sobrietà;
- essere abile nel maneggio di cavalli e vetture.

§. 8. Il proprietario della concessione deve pre-

Frontespizio e alcuni articoli tratti dal Regolamento dei Brum dell'anno 1869 (collezione Egidio Zottar).

**Tariffa**  
per le corse delle vetture di piazza in città, nei sobborghi ed in alcune località qui specialmente indicate.

	Per vettura a			
	1. Cavallo		2. Cavalli	
	Prezzo in V. A.			
	fl.	s.	fl.	s.
<b>Per la Città</b>				
Per un solo quarto d'ora . . . . .	—	25	—	45
„ mezz'ora . . . . .	—	50	—	80
„ tre quarti d'ora . . . . .	—	75	1	10
„ un'ora . . . . .	1	—	1	40
„ ogni quarto d'ora susseguente . . . . .	—	20	—	30
„ un posto andata o ritorno alla stazione della ferrovia coll' Omnibus, eccettuata la prima corsa della mattina . . . . .	—	15	—	—
„ detto detto colla prima corsa della mattina . . . . .	—	20	—	—
„ una gita alla stazione della ferrovia con vettura per andata e ritorno di giorno . . . . .	—	40	1	—
„ detto detto . . . . .	—	50	1	20
<b>Per i contorni</b>				
A S. Pietro e Strazig . . . . .	—	50	—	80
„ Salcano, St. Andrea, e alla Baita . . . . .	—	70	1	20
„ Podgora e Peuma . . . . .	—	75	1	20
„ Merna fino al ponte Ai-ovizza ed a Vertoba inferiore e Superiore . . . . .	1	10	1	80
„ Lucenico . . . . .	1	20	2	—
però con fermativa che non oltrepassi più di dieci minuti				
per ogni quarto d'ora di fermativa . . . . .	—	20	—	30

Ogni quarto d'ora cominciato si calcola per intero, imponendosi al Vetturale la discrezione di tutto il più tre minuti oltre il tempo fissato.

Per le corse di notte da calcolarsi coll'orario dell'illuminazione della città verranno pagati 5 soldi di più per ogni quarto d'ora.

Per ogni colto da trasportarsi al di fuori della carrozza o dell'omnibus sono da pagarsi soldi 10, i bagagli a mano sono liberi.

Per le gite nei contorni, anche se la vettura non sarà noleggiata di ritorno si pagherà la tassa stabilita.

La tassa dello barriero sia a carico esclusivo del vetturale.

Nessun vetturale di piazza potrà rifiutare il servizio a seconda della premessa tariffa, che dovrà restare esposta nella vettura ed essere resa ostensibile a richiesta delle parti.

Le contravvenzioni per parte del vetturale saranno punite con multe da fl. 1. a fl. 100. — ovvero con arresto sino ai 20 giorni e secondo la gravità anche colla sospensione o perdita della licenza.

**Dal Municipio di Gorizia**  
li 28 Febbrajo 1869.  
Il Podestà  
**LUIGI D.r VISINI.**  
Consola tip. Seitz Mun. ed.

Tariffe per le corse delle vetture di piazza relative all'anno 1869 (A.S.Go., Archivio storico Comune di Gorizia, b.1433, fasc.93).

**Tariffa delle vetture di piazza in Gorizia.**  
Broughams giornalieri.

Posti: Piazza Grande, Piazza Corno, Via dei Signori, Via Scuole, Piazza del Duomo, Via della Posta vecchia, Via Alvarca Corvo e nei giorni festivi oltre ai suddetti luoghi: Via del Mercato e Via della Caserma.

Per la Città (Vetture ad un cavallo).

Per un solo quarto d'ora . . . . .	f. —25	stazione della ferrovia per andata e ritorno . . . . .	f. 1.—
„ mezz'ora . . . . .	—50	Per i dintorni (vetture a un cavallo) per andata e ritorno.	
„ tre quarti d'ora . . . . .	—75	A San Pietro, Strazig, al nuovo Cimitero, in Campagnuzza fino alla fabbrica Mezer . . . . .	f. —50
„ un'ora . . . . .	1—	Fino al passo della barca . . . . .	—60
„ ogni quarto d'ora susseguente . . . . .	—20	A Salcano, St. Andrea e alla Baita . . . . .	—70
„ un posto andata e ritorno alla stazione della ferrovia coll'Omnibus eccettuata la prima corsa della mattina . . . . .	—10	A Podgora ed a Piuma . . . . .	—75
„ detto con la prima corsa della mattina . . . . .	—20	Al Basco Planovitz fino al bersaglio militare . . . . .	1.—
„ una gita alla stazione della ferrovia con vettura, andata e ritorno, di giorno . . . . .	—40	A Merna fino al ponte, Ai-ovizza ed a Vertoba inferiore e superiore ed a Lucenico . . . . .	1.10
„ detto per le corse di sera . . . . .	—50	Con fermativa che non oltrepassi 10 minuti . . . . .	
Venendo poi chiesta apposita vettura fuori dell'orario stabilito per le corse di notte e per la prima corsa della mattina alla		Per ogni quarto d'ora di fermativa oltre 10 minuti . . . . .	—30

Ogni quarto d'ora incominciato si calcola per intero, imponendosi al vetturale la discrezione tutto al più di tre minuti oltre il tempo fissato. Per le corse di notte, da calcolarsi con l'orario dell'illuminazione della città, verranno pagati 5 soldi di più per ogni quarto d'ora. — Per ogni colto da trasportarsi al di fuori della carrozza o dell'omnibus sono da pagarsi soldi 10; i bagagli a mano sono liberi. Per le gite nei dintorni, anche se la vettura non sarà noleggiata di ritorno, si pagherà la tassa stabilita. La tassa dello barriero sia a carico esclusivo del vetturale.

**Tariffa**  
del Consorzio di vetturali per il servizio di Omnibus (Tramway) in città.

Corse regolari: Dalla Piazza Corno al Caffè Teatro o viceversa 4 soldi. — Dal Caffè Teatro alla Stazione della ferrovia o viceversa 6 soldi.

Corse straordinarie: Fra Gorizia e le immediate vicinanze a seconda dei bisogni ed a prezzi da destinarsi.

**Tariffa dei servi di piazza in Gorizia.**

Un servo con o senza cesto e con bagaglio sino a 15 K. di peso		Per trasporti maggiori sopra carri	
per città . . . . .	sol. 10	per città soldi 20 ogni 100 K.	
per città, al ponte dell'Isonezo, a mezza strada di Salcano . . . . .	20	alla Stazione, al posto dell'Isonezo, a mezza strada di Salcano . . . . .	sol. 30
S. Andrea, Salcano . . . . .	40	S. Pietro, S. Andrea, Strazig, Podgora, Salcano, Piuma . . . . .	50
S. Pietro, Strazig, Podgora, Piuma . . . . .	30		
Un servo con carretto a mano con bagaglio sino a 100 K.		Per stoggi e trasporti di mobili	
per città . . . . .	sol. 20	con utensili, al giorno per ogni uomo f. 2, per ora 30 soldi. Senza utensili, al giorno per ogni uomo f. 1,50, per ora soldi 20.	
alla Stazione, al ponte dell'Isonezo, a mezza strada di Salcano . . . . .	40	Per lavori non compresi in tariffa occorre uno speciale accordo col capo dei servi e la mercede viene fissata in tal caso giusta l'accordo.	
S. Pietro, S. Andrea, Strazig . . . . .	50	Per il trasporto d'un pianoforte in città f. 2.	
Podgora, Salcano, Piuma . . . . .	60		
Servi di piazza per un tempo determinato o luoghi non indicati nella tariffa, per ora ogni uomo con o senza cesto soldi 20, con carretto soldi 30.			

Tariffario coi posti di stazionamento dei brum tratto dalla Guida schematica di Gorizia e Provincia, anno 1894 (Bibl. A.S.P. Gorizia).

costituzione di un consorzio di vetturali, come previsto dalla legge 15 marzo 1883 n° 39 B.L.I. relativamente alle attività artigianali e industriali. Con istanza (protocollata con n°16095/902) un gruppo di vetturini costituitosi in comitato chiedeva al Municipio di Gorizia di appoggiare la costituzione del consorzio goriziano fra vetturali da essi promosso. Il podestà Venuti con circolare del 9 luglio 1903 invitava tutti i vetturali, indipendente-

mente esercenti, all'adunanza costitutiva del consorzio (risultano invitati sessantacinque vetturali) e il 10 luglio 1903 seguì la costituzione del consorzio in forma legale (bibl. 7). Fra gli articoli dello statuto, alcuni dei quali si pubblicano, degno di particolare attenzione è il secondo, scopo del consorzio. L'art. 29 dello statuto stesso stabilisce che la lingua ufficiale del consorzio è quella italiana. Nell'immediato primo anteguerra la sede tempo-

anea del consorzio risulta essere in via Posta Vecchia n°6.

Nel 1906 viene inaugurata la nuova stazione della "Transalpina" e si assiste ovviamente ad un forte aumento del numero dei vetturini. In quel periodo svolgono il servizio ben centodieci noleggiatori e bisogna quindi sapersi conquistare la clientela, data la concorrenza ... "Che monti, lu meni par poc!". È intrinseca nell'invito la reciprocità del beneficio.

Act. A. 4626/12

### Processo Verbale

Dell'adunanza costitutiva del Consorzio fra vetturali di Gorizia, tenutasi addì 10 luglio 1903 nella sala del Salotto comunale in Corso Verdi.

Presiede l'adunanza quale Delegato del Municipio, il vice segretario Sig. Giuseppe Trevisan, commissario dell'industria.

Sono presenti una quarantina di vetturali. Lungo la segreteria O. Bergamusso, aggiunto al Podestà del Municipio.

Il Vice segretario, sig. G. Trevisan apre la seduta cominciando negli interventi leonardi, seguiti approssimando dalla Sindacato presentati da parte dell'ist. v. Slogotenerev, con riserva. La Del. 4 maggio 1903, n° 10104 e D. p. di aver informato le commissioni sulle materie, sul. le scap. e sulle grandi importanza dell'ist. v. Slogotenerev, invitato l'adunanza di pod. sare tutti i leonardi, della presidenza e della v. recando, del ministero.

Presenza delle v. c. per proclamazione:

Alfonso Fontanarini, presidente  
Giovanni Antonio de Gius. I. Vice. presid.  
Paolo Giuseppe fu Gius. II  
Stefano Giuseppe, cassiere  
Pauletto Antonio Direttore  
Francesco Longo  
Cesare Giovanni  
Giovanni Giuseppe fu vice Direttore  
Giovanna Gius. fu Valent

Compiuto per tal modo l'atto elettorale si procede alla fissazione del contributo, annuo per pagarsi dai singoli consociati, della tassa di buon ventura e della tassa di ammissione, ne D. p. attenenti, tutte queste che saranno da prepararsi all'ist. v. Slogotenerev, per l'approvazione.

Viene stabilito, come segue:

1. Contributo annuo Lit. 12
2. Tassa di buon ventura Lit. 6
3. Tassa di ammissione Lit. 2.
4. Di Commissione Lit. 6.

Essendo per ciò l'ordine del giorno il Vice segretario sig. Trevisan saluta il nuovo consorzio, gli augura un buon prosperamento, raccomandando alla Direzione di lavorare con tutta lena, promettendo in pari tempo tutto l'appoggio del Municipio, quale Comitato industriale.

La seduta è quindi levata

Trevisan vice p.

O Bergamusso vice p.  
segretario il podestà.

Statuto  
del  
Consorzio Goriziano  
fra  
vetturali

Art. 1  
Nome, sede e scopo del Consorzio

Viene costituito un Consorzio fra vetturali in Gorizia col nome: "Consorzio fra vetturali in Gorizia".

Art. 2

Scopo del consorzio si è quello di coltivare la solidarietà e l'unità fra i membri, di mantenere ed accrescere il decoro della professione, di promuovere i comuni interessi industriali, di favorire i membri del consorzio e di provvedere al collocamento degli allievi disoccupati. Particolarmente incombe al Consorzio:

a) la cura di mantenere relazioni regolari fra i vetturali e il loro personale di servizio;

b) di regolare le condizioni degli apprendisti con disposizioni da farsi approvare dall'Autorità industriale, favorire la educazione pratica e morale degli apprendisti, determinare la durata del loro tirocinio e dar norme ai loro esami, come pure invigilare l'adempimento di queste disposizioni e confermare gli attestati di abilitazione; stabilire un ufficio di collocamento per gli allievi;

c) di costituire una Giunta arbitrale per la definizione di controversie che fra i padroni ed il loro personale sussidiario potessero sorgere nei rapporti di lavoro, di tirocinio e di mercede, ed il promuovere la istituzione di un giudice arbitrale per definire le controversie fra i membri del Consorzio.

d) di istituire eventuali casse per ammalati per le persone di servizio o procurare che le stesse si associno a simili casse già esistenti;

e) di compilare relazioni annuali sopra tutti i fatti avvenuti nel Consorzio, notevole per una statistica industriale.

Oltre queste relazioni annuali il Consorzio dovrà dare a richiesta schiarimenti e pareri all'Autorità industriale e potrà far ciò anche di proprio moto per promuovere gli interessi consorziali.

Art. 3  
Partecipanti al Consorzio.

Fanno parte del Consorzio quali membri tutti coloro che in questa città esercitano indipendentemente l'industria del vetturale e quali allievi e il personale di servizio. Il personale di servizio si compone:

a) famigli  
b) allievi.

Art. 4  
Membri del Consorzio.

Chi nella città di Gorizia esercita indipendentemente l'industria concessionaria del vetturale diviene membro del Consorzio testochè dall'Autorità industriale gli viene concessa la prescritta licenza industriale ed è tenuto ad adempirne



Stazione della Transalpina nel 1906.

### Gli Zottar, vetturini di San Rocco

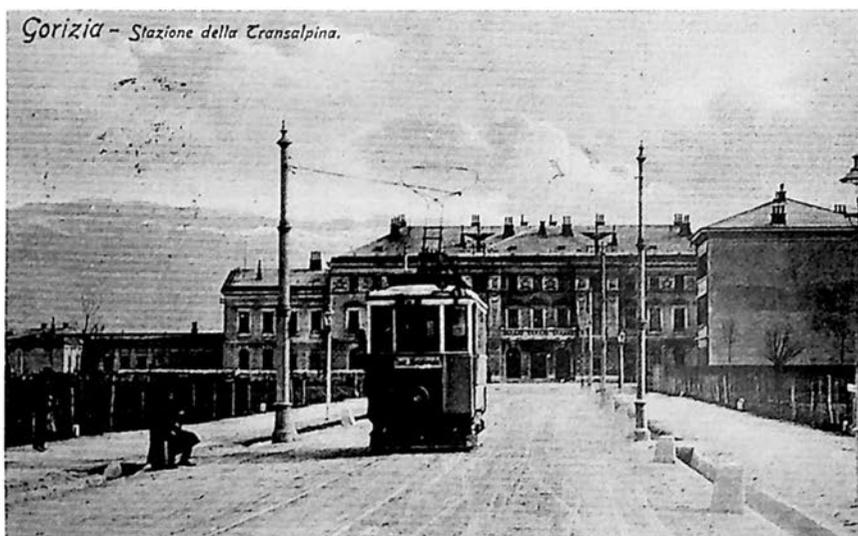
#### Giuseppe

Il giorno 4 luglio 1860 nasce a Gorizia Giuseppe Zottar, il capostipite della dinastia dei vetturini Zottar, e sui vent'anni va a lavorare in qualità di garzone di stalla dal vetturino Giuseppe Paulin detto *Papagal* (Pappagallo) in via Posta Vecchia, proprio nel sito dell'attuale supermercato "Il Pellicano". La via Posta Vecchia era una strada, parallela all'allora via Dogana (attuale via Sauro), che dalla contrada del Teatro conduceva all'allora via Barzellini (attuale via Cascino). A testimoniarne l'antica esistenza rimane il moncone davanti al predetto supermercato, il resto è diventato piazza Municipio.

Nel 1885 si sposa con Maria Paulin, familiarmente *Mariuta*, nella chiesa di San Rocco e va ad abitare in via Lunga 44. Dopo aver lavorato per cinque anni come dipendente, investe i suoi risparmi nell'acquisto della

prima carrozza, un *landau*, e la mette a custodire nel cortile del signor Bolco, in via Parcar n°11. È il primo passo verso l'indipendenza intimamente sognata, ma la strada si rivela un'erta salita, ha il *landau* ma manca il cavallo. Che fare? Una soluzione c'è, però comporta la decisione, sofferta ma indispensabile, di impegnare al Monte di pietà la lunga collana d'oro (*il cordon d'aur*)

della famiglia. Il cavallo viene acquistato per 92 fiorini e 10 pataconi, un vero capitale. Ora Giuseppe Zottar è al completo: c'è il *landau* con un cavallo e c'è il *fiàcar*. Naturalmente ha sempre bisogno di una mano perché non ha la stalla e dopo il servizio deve sistemare il cavallo in quella del signor Verbig dietro il compenso mensile di due fiorini.



Stazione della Transalpina nel 1912. A destra si vede l'albergo Transalpina fatto costruire dal vetturino Giovanni Grusovin, suocero di Angelo Zottar.

Arriva il 14 febbraio 1890, una data storica per il nostro vetturino, perché quel giorno viene trascritta a suo nome la "licenza industriale di pubblico vetturino" con il parere favorevole dell'imperial-regio capitano distrettuale. Ora è, di fatto, un pubblico vetturino indipendente. Ha trent'anni e può ritenersi soddisfatto, pur se dinanzi gli si presenta una vita faticosissima. Sempre a cassetta, esposto a tutte le intemperie, pioggia e neve, vento o solleone fanno spesso compagnia durante le lunghe attese alle stazioni o davanti ai teatri e sale da ballo. Unico riparo per il *fiàcar* quando diluvia è un mantello di *sessà mora* e un berretto impermeabilizzati con olio di lino, ma ben peggiore è il gelo, penetrante, delle sere invernali quando soffia implacabile la bora e spazza i piazzali mentre il vetturino è lì fermo che aspetta; il naso e le orecchie diventano insensibili, sembra che debbano staccarsi dal corpo da un momento all'altro e rimane comunque un segno, spesso indelebile, come è accaduto a più di qualcuno che si è ritrovato le orecchie smangiate. Anche il cavallo viene protetto da una coperta, come si può vedere in alcune cartoline pubblicate. È certamente un periodo molto duro ma Giuseppe vuole raggiungere la meta e con l'entusiasmo ancor fresco e giovane e una perseveranza eccezionale, sacrifica se stesso e famiglia pur di avere un giorno una casa e



Giuseppe Zottar

una stalla completamente sua. Mentre lui è in servizio alla stazione o in altra "postazione", le richieste di nolo gli vengono trasmesse infatti da un familiare che lo raggiunge a piedi, di corsa, perché l'era dei telefonini è ancora di là da venire.

Fra i suoi clienti può annoverare parecchi notabili della città, ad esempio i conti Coronini, la baronessa Ritter de Záhony, la famiglia Grapulin, il medico dottor Pittamiz e tanti altri.

Particolarmente affezionato alla famiglia è il conte Coronini che, oltre a recar piccoli doni come *i quarnes cu l'ont* (cornetti al burro), diviene anche padrino di cresima del figlio maggiore Giuseppe.

In occasione di particolari cerimonie, come spozalizi, le ruote della carrozza e la frusta, la *scoria*, venivano addobbate con garofani, fiori tipici in uso a quell'epoca; mentre per le cerimonie

funebri i cavalli e il *fiàcar* venivano parati a lutto.

L'unione di *Mariuta* e Giuseppe viene allietata dalla nascita di sei figli, quattro maschi e due femmine e sarà il terzogenito Angelo, nato l'8 gennaio 1891, a proseguire l'attività iniziata dal padre e a tramandarla poi ai figli.

Nell'ultimo decennio dell'800 si trasferisce in via Lunga n°6, dietro la chiesa di San Rocco, nello stabile di proprietà degli agricoltori Bressan e qui, con l'aiuto della moglie e dei figli (Angelo, che allora aveva cinque anni, gli portava i chiodi), costruisce nel cortile una stalla con fienile e rimessa per sistemarvi cavallo e calesse.

Agli albori del '900 l'azienda è prospera ed egli si reca più volte in Ungheria per acquistare i migliori cavalli e qualche altro tipo di carrozza, oltre a quelle già possedute registrate con i numeri 36 e 64 e inoltre riesce finalmente a realizzare anche il suo sogno di possedere un appezzamento di terreno per costruirsi casa, rimessa e stalla. Propizia gli si presenta un'occasione proprio a San Rocco e acquista mille metri quadrati in via Vogel. Nel 1904 si dà inizio alla costruzione dello stabile che attualmente porta il n°24 di via Baiamonti. Il progetto redatto dal capomastro Giuseppe Jasnig viene approvato dalle autorità comunali il 23 ottobre 1904 e firmato dall'allora podestà Venuiti. L'opera viene eseguita dalla ditta Sillig con una spesa di 15 mila fiorini. È completa di abitazione, rimessa e fienile e la famiglia Zottar vi si trasferisce il 5 agosto 1906.



Qui sopra si vede via Alvarez, attuale via Diaz, ultimo luogo di stazionamento delle carrozze prima della cessazione definitiva del servizio.



Alcune vedute di Gorizia d'altri tempi con le carrozze a cavalli.

Segue un periodo meraviglioso, l'azienda è florida e nella rimessa carrozze e cavalli aumentano.

Ma arriva la bufera della Grande Guerra e distrugge tanto lavoro.

La famiglia è lontana da Gorizia, profuga. Al ritorno trova la casa danneggiata e la rimessa rasa al suolo. Giuseppe è senza mezzi e senza attrezzi e per riprendere il lavoro di vetturino deve prima chiedere alle autorità militari il permesso di transito attraverso la linea d'armistizio per recarsi a Sevnica (Stiria inferiore) al fine di espletare le pratiche necessarie per ottenere l'autorizzazione a riportare a Gorizia, allora non più in Austria ma non ancora in Italia, cavalli e carrozze che la famiglia si era portata appresso lungo la via dell'esilio.

Si notano già i primi segnali di ripresa quando, nel 1920, Giuseppe Zottar muore e l'azienda viene divisa tra i figli.

### Angelo

Il figlio Angelo, soprannominato *pàssar*, avuto in eredità un solo cavallo, segue le orme del padre e continua l'attività dopo aver comprato una carrozza con un prestito.

Nel 1920 si sposa in Piazzutta con Maria Grusovin, da tutti conosciuta come *Juti*, anche lei proveniente da una vecchia famiglia di vetturini<sup>9</sup> e poco dopo la "concessione industriale di vetturale" passa da Giuseppe ad Angelo.

È importante soffermarsi, a questo punto, su alcuni ricordi

A L L' E C C E L S O  
• • •  
C O M A N D O D E L L A 9. A R M A T A

1 n

U D I N F

Il firmato, Giuseppe Zottar fu Antonio e fu Maria, d'anni 58 da Gorizia, Via Vogel 24 vetturale, insista affinché l'Ecceleso Comando si compiacca rilasciargli un "Lasciapassare" per l'andata e ritorno da Gorizia a Sevnica (Stiria inferiore) per la via di Nabresina e ciò per i seguenti motivi:

La moglie del firmato Maria Zottar, nonché la figlia Adrienne, si trovano ancora presentemente a Sevnica, dove ripararono quali profughi nel tempo della guerra; la detiene pure il firmato ancora 5 carrozze che egli adopera urgentemente qui a Gorizia, per continuare la sua professione di vetturale.

Per poter far rimpatriare la moglie e la figlia, nonché per condurre qui a Gorizia le sue carrozze, egli deve portarsi personalmente a Sevnica, per fare le opportune pratiche, onde ricevere il permesso per il trasporto delle sue cose.

Nella speranza di avere in brevi giorni il suddetto "Lasciapassare", ringrazia e si segna

obbligatissimo  
*Giuseppe Zottar*

GORIZIA, addì 6 DICEMBRE 1918.

*Essendosi accertata la sussistenza e l'urgenza degli interessi allegati si autorizza il transito attraverso la linea d'armistizio (Stiria inferiore) e ritorno.*

Li 15 - XII - 1918.

Il delegato del Comando della 9ª Armata:

IL TENENTE COLONNELLO  
COMANDANTE I CC. DEL BRIG. CORPO D'ARMATE

*St. L. ...*



Richiesta nullaosta al transito attraverso la linea d'armistizio di Sevnica (Stiria inferiore) e relativa autorizzazione (collezione Egidio Zottar).

personali di Egidio Zottar, padre dell'autrice e figlio di Angelo, riguardanti la sua infanzia, che ci lasciano intravedere momenti della quotidianità del vetturale.

Egli si ricorda, ad esempio, di un certo *Johann*, ex militare austriaco rimasto in Italia dopo la Grande Guerra e assunto dal padre Angelo in qualità di *famei* (famiglio) per accudire i cavalli e per la pulizia della stalla: "È ben presente nella mia memoria il rito di sistemare da una parte la carrozza, nella rimessa, e nella stalla i cavalli e *Johann*, per me Gongan, che soleva mettermi in groppa ad uno di loro e permane tuttora viva in me la sensazione del calore che il cavallo, privo di sella, mi trasmetteva. Per restare a cavalcioni e ben in equilibrio m'aggrappavo strettamente alla sua criniera". Molti vetturini, è noto, avevano mantenuto le loro proprietà terriere e utilizzavano quelle a prato per ricavare foraggio per i cavalli.



La famiglia di Angelo Zottar al completo. In primo piano da destra, Juti, Marialuisa e Angelo, dietro, in piedi, Giulio, Egidio e Angelo junior



Giovanni Grusovin (padre di Juti), a destra, con l'amico Droc'

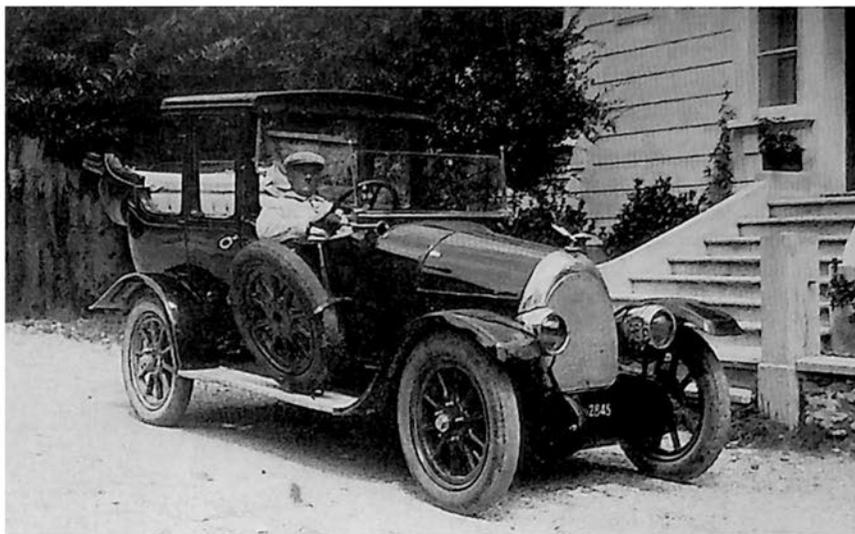
Ebbene, quand'era la stagione dello sfalcio anch'egli "collaborava" e ricorda in particolare che compito suo era custodire *il zeicu la mangiativa pai seadors* (il cesto con il cibo per i falciatori).

Si sente però nell'aria che qualcosa sta per mutare e, infatti, i tempi registrano una progressiva evoluzione nel campo del trasporto pubblico, ma la rivoluzione del motore non trova Angelo impreparato, anzi nel 1923 si attiva per acquistare la prima autovettura e per affrontare l'ingente spesa si associa per alcuni anni con un altro vetturale Antonio Olivo.

Nel 1928 il servizio con cavalli viene definitivamente abbandonato ed è la fine di un'epoca.

L'azienda si trasferisce in via Garibaldi n°6 e continua, in rapida ascesa, a potenziare il nuovo servizio; negli anni trenta il parco macchine a disposizione raggiunge il numero di sette autovetture.

È il 1946 quando Angelo Zottar muore ancor giovane, lasciando Maria con i figli Egidio, Giulio e Angelo ancora studenti e Marialuisa in tenera età. Giulio continuerà gli studi laureandosi in medicina, Angelo, diplomatosi geometra, entrerà in aviazione e sarà Egidio, allora studente in



Angelo Zottar senior con la sua prima autovettura

ingegneria, a continuare l'opera paterna, interrompendo gli studi.

#### Egidio<sup>10</sup>

Sulle orme degli antenati, forte di una lunga tradizione, ma aperto alle numerose e diverse nuove esigenze nel campo del trasporto pubblico e nella previsione di dover lasciare lo stabile di via Garibaldi per far posto alla nuova società dolciaria IMCA (già Maselli), dà inizio ai lavori per la nuova sede della ditta e relativa abitazione nell'edificio di piazza Municipio 20, che il padre Angelo aveva acquistato proprio in previsione di sviluppi futuri della ditta. Una parentesi per dire che si tratta proprio dello stesso luogo in cui il capostipite Giuseppe Zottar aveva iniziato la sua attività lavorativa come garzone alle dipendenze del vetturino Giuseppe Paulin. La costruzione, in posizione centrale viene trasformata e adattata secondo i dettami imposti dall'evoluzione automobilistica. Nel novembre del 1951 la ditta si trasferisce nella moderna

autorimessa che, oltre al consueto servizio di trasporto pubblico, consente il ricovero di circa cinquanta automezzi ed è dotata di servizi d'assistenza.

È il 1955 quando la ditta Zottar riceve il primo premio per "benemeranza del lavoro e del progresso economico" da parte della Camera di Commercio. Agli inizi degli anni ottanta viene a cessare il servizio di trasporto pubblico e rimangono in funzione due chioschi di benzina.

#### Angelo junior

Qualcosa di nuovo e suggestivo è accaduto in quest'ultima generazione degli Zottar dediti al trasporto. Come già accennato, questa dinastia è stata testimone al suo interno dell'evoluzione dei sistemi di trasporto pubblico, evoluzione che ha registrato dopo la prima guerra mondiale e soprattutto dopo la seconda punte eccezionali. Dal trasporto su strada col cavallo poi con l'automobile si è passati a quello aereo.

Egidio e Angelo impersonano questa svolta: Egidio dall'antico

cavallo passa all'automobile e Angelo è proiettato verso le nuove vie che i tempi esigono veloci, sempre più veloci. Da pilota di aviogetti diventa pilota civile e, dapprima con i DC 6 e infine con i *Jumbo*, trasporta passeggeri di ogni nazionalità sulle rotte dell'America e dell'Africa.

Dell'antico mestiere di vetturini la famiglia Zottar, ed in particolare l'ultima generazione, serba ancora un felice ricordo e continua a vivere unita nel motto familiare "guai a chi non osa conquistar le stelle".

#### Note

1. Adattamento del termine francese *landau*. Si tratta di una carrozza elegante, larga, a quattro ruote e due sedili contrapposti, coperti da due mantici che si aprono o si chiudono a piacere, di solito trainata da una pariglia. Un'altra versione attribuisce l'origine dell'etimo al nome geografico *Landau*, città bavarese dove si fabbricarono tali vetture per la prima volta (sec. XVIII).
2. L'argomento è stato trattato ampiamente dall'ing. Domenico Di Santolo in *Il servizio di trasporto pubblico urbano di Gorizia* pubblicato nel n° 13 della rivista *Borc San Roc* (bibl.1).
3. Il termine *fiàcar*, o anche *fiàcher*, fu largamente usato nel Goriziano. È un adattamento dal francese *fiacre*, che, diversamente dall'accezione nostra, è un tipo di carrozza pubblica (1714) che prese l'appellativo da *Fiacre*, nome di un santo, *Saint Fiacre* (1640) la cui immagine ornava l'insegna di un deposito di carrozze a nolo e nome dell'omonima piazza parigina (*Saint-Fiacre*) dove sorse la prima rimessa di carrozze pubbliche. I goriziani solevano chiamarli anche *cùciar* o *cùcer*, adattamento dal tedesco *Kutscher* (cocchiere, vetturino), in francese *cocher de fiacre*.
4. È da tener presente che dopo la seconda metà dell'800 diversi agricoltori risultavano già possidenti.

5. I termini *brum* e *broom*, uguali come significato, sono un adattamento del nome proprio H.P. *Brougham*, lord inglese che per primo usò tale tipo di carrozza a quattro ruote, cassa chiusa a due o quattro posti, tirata da un cavallo.
6. Vetturali di San Rocco risultano essere anche Speranza Giacomo di via San Pietro 9, Culot Antonio e Francovig Augusto di via Lunga, Gasparini Giovanni di via Vogel 8 e Pautelig Antonio di via San Pietro.
7. I vetturini avevano tutti un nomignolo e spesso non si distingueva con sicurezza il cognome dal soprannome. Traevano origine da qualche qualità fisica o morale che il popolo poneva scherzosamente in evidenza. Ne riportiamo alcuni fra i più significativi: *Baf di stopa*, *Mica da li' vacis*, *Mica malta*, *Pieri batacul*, *Pavon*, *Savata*, *Puls*, *Pesòt*, *Luminàr*, *Cianderàr*, *Brenta*, *Salcanès*.
8. Dopo quarant'anni dall'avvio del servizio di nolo dei brum alla categoria dei vetturini veniva riconosciuto il beneficio dell'aumento delle tariffe, come si può desumere dall'avviso qui pubblicato.
9. Il padre di Maria costruì l'albergo "Transalpina" con il ricavato della cessione di terreni compresi nell'area interessata alla realizzazione della stazione Montesanto (vedi pag. 48).
10. Egidio Zottar nasce a San Rocco in via Vogel nell'immediato primo dopoguerra ma viene battezzato dall'allora parroco mons. Carlo Baubela nella chiesetta di S. Antonio, attigua a palazzo Lantieri, dato che la parrocchiale era stata danneggiata dagli eventi bellici.

**Bibliografia:**

1. Di Santolo D., *Il servizio di trasporto pubblico urbano di Gorizia in Borc San Roc* n° 13, Gorizia, 2001.
2. Czoernig C., *Gorizia la Nizza austriaca - Il Territorio di Gorizia e Gradisca*. Traduz. di Ervino Pocar. Edizione Cassa di Risparmio di Gorizia, Milano, 1969.
3. Carollo R., *Il nodo ferroviario di Gorizia ed il suo comprensorio in Transalpina - Un binario per tre popoli*. Edizioni della Laguna, Mariano del Friuli, 1996.

# TARIFFA

stabilita per le corse delle vetture di piazza in città, nei suburghi ed in alcune località qui specialmente indicate.

Per la Città.		Prezzo della vettura ad un cavallo
		Cor. 1 cent
Per un solo quarto d'ora	.....	50
" mezz'ora	.....	1
" tre quarti d'ora	.....	50
" un'ora	.....	2
" ogni quarto d'ora susseguente	.....	40
" un posto andata e ritorno alla stazione della ferrovia coll'Omnibus eccettuata la prima corsa della mattina	.....	30
" detto colla prima corsa della mattina	.....	40
" una gita alla Stazione della ferrovia con vettura andata e ritorno di giorno	.....	80
" detto per le corse della sera	.....	1
Venendo poi chiesta apposita vettura fuori dell'orario stabilito per le corse di notte o per la prima corsa della mattina alla Stazione della ferrovia per andata e ritorno	.....	2
<b>Per i contorni.</b>		
A San Pietro, Strazig, al nuovo Cimitero, in Campagnuzza fino alla fabbrica Moser	.....	1
Fino al passo della barca	.....	1
A Salcano, Sant' Andrea ed alla Baita	.....	1
A Podgora ed a Pezma	.....	1
Al bosco Panovitz fino al bersaglio militare	.....	2
A Merca fino al ponte, Aissovizza ed a Vertoiba inferiore e superiore ed a Lucinico	.....	2
Con fermativa che non oltrepassi i dieci minuti.	.....	2
Per ogni quarto d'ora di fermata oltre i dieci minuti	.....	40

Ogni quarto d'ora incominciato si calcola per intero, imponendosi al vetturale la discrezione tutto al più di tre minuti oltre al tempo fissato.

Per le corse di notte da calcolarsi coll'orario dell'illuminazione della città verranno pagati 10 cent. di più per ogni quarto d'ora.

Per ogni collo da trasportarsi al di fuori della carrozza o dell'omnibus sono da pagarsi cent. 20, i bagagli a mano sono liberi.

Per le gite nei contorni, anche se la vettura non sarà noleggiata di ritorno, si pagherà la tassa stabilita.

**La tassa delle barriere sta a carico esclusivo del vetturale.**

Nessun vetturale di piazza potrà rifiutare il servizio a seconda della premessa tariffa che dovrà restare esposta nella vettura in luogo visibile.

Le contravvenzioni saranno punite con multe da Cor. 2 a Cor. 200, ovvero con arresto sino a 20 giorni a seconda della gravità e anche colla sospensione dell'esercizio o perdita della licenza a tenore del Regolamento 25 Febbraio 1869.

**MUNICIPIO DI GORIZIA**  
1 Gennaio 1900.  
Il Podestà  
**Dr. Venuti.**

Tariffe per le corse delle vetture di piazza relative all'anno 1900 (A.S.Go., Archivio storico Comune di Gorizia, b.1433, fasc.93).

4. A.S.Go., Arch.Stor.Com.Go., b. 277, f. 597 n° 2428/1860. *Tutte le fotografie e le cartoline d'epoca pubblicate sono proprietà di Egidio Zottar.*
  5. A.S.P.Go, *Guida scematica della città e provincia di Gorizia*, anni 1876, 1883, 1890, 1894, 1908 e 1914.
  6. A.S.Go., Arch.Stor.Com.Go., b.390, fasc. 787/1 n°1784/1876.
  7. A.S.Go., Arch.Stor.Com.Go., b.1472, fasc. 143.
  8. Coronini Cronberg G., *La città moderna in Gorizia viva*, Ediz. Cassa di Risparmio di Gorizia, Gorizia, 1973.
  9. Zorzut F., *Le trasformazioni urbane e architettoniche nella Gorizia ottocentesca (1860-1914)*, Ediz. Cassa di Risparmio di Gorizia, Gorizia, 1988.
  10. Cossà R.M., *Gorizia d'altri tempi*, Edizioni Adamo, Gorizia, 1975.
- \* \* \*
- Le riproduzioni di cui alle pagine 43, 44, 45, 46 e 47 sono pubblicate su concessione dell'Archivio di Stato di Gorizia, prot. n° 2567/IX.4.1 del 23.10.2002.
- L'autrice ringrazia vivamente la signora Anna Madriz per la fattiva collaborazione prestata nella redazione del presente lavoro.