

Marco Pozzetto



**Fabiano architetto del Carso
Il canale di Vipacco**

In: "Critica d'Arte", N.S., Firenze, 1976, A. XLI, n. 150

Accade raramente nelle vicende delle Nazioni che un trattato — o almeno qualche sua parte — includa e, per così dire, codifichi i solitari sforzi d'un artista, in modo che le sue idee, ormai anonime, diventino patrimonio ideale di popoli affatto diversi tra loro per aspirazioni, cultura, religione, ideologie.

Il recente *Trattato confinario italo-jugoslavo*, sottoscritto ad Osimo il 10 novembre 1975, appartiene a questo genere di trattati anomali: *l'accordo per la cooperazione economica* tra le Nazioni firmatarie (parte del trattato stesso) è, nei suoi punti più lungimiranti, diretta conseguenza delle teorizzazioni e della pianificazione dell'architetto Max Fabiani.

Vorrei qui rendere testimonianza delle fatiche dell'*Architetto del Carso*, ma sostenere anche le tesi che la pianificazione, intesa su scala continentale, appartiene al dominio dell'arte; che nessuna pianificazione, degna di tale nome, può essere frutto dell'ingegno di un uomo solo, né lo è quella di Fabiani; che un trattato inteso a razionalizzare, ai fini del benessere delle popolazioni, quelle che in gergo urbanistico vengono definite come «vocazioni del territorio», può essere stipulato 165 anni dopo essere stato proposto da altri potenziali contraenti, ma agli stessi fini, in virtù del detto: «On ne doit jamais se lasser de répéter les choses qu'on croit bonnes, jusqu'à ce qu'elles soient adoptées»¹

Ciò naturalmente renderà necessarie alcune divagazioni, anche perché l'archivio di Fabiani, e quindi il materiale su cui basarsi, è stato in buona parte distrutto dagli eventi bellici, oltre che dalla sua mania di tagliare i ponti con il passato, per proiettarsi nell'avvenire, evidentemente dopo averne acquisito, depurato e sintetizzato le idee: la qual cosa di per sé, credo, rappresenti la dimostrazione di ingegno non comune.

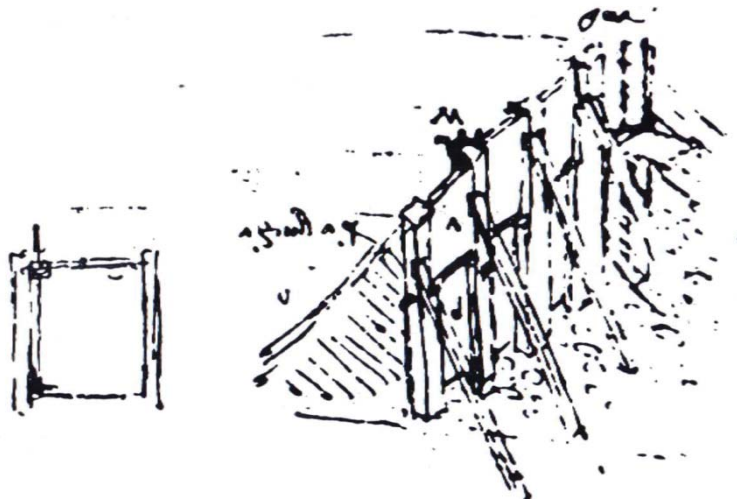
L'articolo 4 dell'accordo sulla cooperazione economica del Trattato di Osimo statuisce: «Le due parti si impegnano a finanziare — ciascuna per la parte relativa al proprio territorio — gli studi necessari per valutare l'opportunità tecnica ed economica e la possibilità di costruire una via navigabile Monfalcone-Gorizia-Lubiana e di collegarla alla rete navigabile dell'Europa centrale ed al Mar Nero. Al fine di coordinare questi studi, sarà costituita una apposita commissione mista»².

La formulazione dell'articolo non appare molto avanzata rispetto alla proposta di trattato tra l'Austria e la Francia, certamente suggerita dalla Corte Austriaca in un momento di estrema debolezza dell'Impero danubiano: nel 1810 il

¹ Il passo è stato riportato da Schemerl sul frontespizio dei *Vorschläge...* ed è ripreso dal libro *Essay sur le bois* dell'architetto alsaziano PAULMIER, attivo a Strasburgo durante la permanenza di Schemerl nell'Europa Nord-Occidentale.

² Gli altri articoli dell'*Accordo* che riguardano l'opera di Fabiani sono: il n. 3, sulla regolazione delle acque dell'Isonzo, dello Judrio e del Timavo e la costruzione della diga sull'Isonzo presso Salcano, proposta da Fabiani negli anni '30 (cfr. POZZETTO M., *Max Fabiani Architetto*, Gorizia 1966, p. 234-, 234 n. 2); il n. 5, sulla agevolazione del traffico stradale; per i valichi di Gorizia (autostrada E-3, vedasi *Max Fabiani* cit., p. 21); il n. 7, sulla cooperazione permanente tra i porti dell'Alto Adriatico e la loro specializzazione, prevista da Fabiani nel progetto della «Metropolitana del Mare», del 1910 (cfr. *Max Fabiani* cit. p. 78). Giova ricordare che sono previste per lo studio dei problemi elencati commissioni miste e le «joint ventures».

Presidente del Consiglio Aulico in oggetti d'architettura e d'Acque e Strade, Josef Schemerl Von Leytenbach, il migliore idraulico che potesse vantare l'Impero, richiese un trattato commerciale in cui si sarebbe dovuto precisare: «Welche Verbesserungen und wie gestalten selbe zur Beforderung des Handels zwischen adriatischen Meere und der Donau mittels Strassen, Flüssen und Canälen ausgeführt werden sollen ... »³ (quali migliorie dovrebbero essere apportate e in che modo per incrementare i commerci a mezzo di strade, fiumi e canali). La via d'acqua apparve come la soluzione migliore del problema, sia per il volume del traffico che sarebbe riuscita a smaltire in relazione ai costi, sia perché avrebbe valorizzato uno degli «antichi assi del mondo che s'intersecano nel Centro dell'Europa».⁴



1. Il «serraglio» proposto da Leonardo da Vinci nel 1500

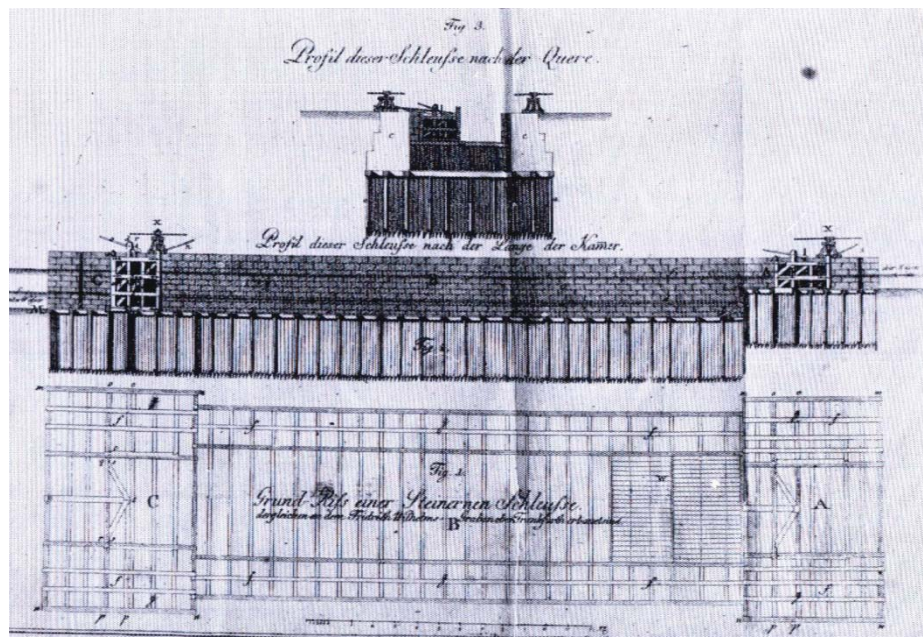
Entrambi i problemi sussistono tuttora: il primo appare drammatico per una non forzata sopravvivenza commerciale di Trieste. Il retroterra della città e precisamente la serie di passi naturali tra la piana di Lubiana e quella di Gorizia offrono la sola via naturale di penetrazione in Italia, se si escludono il poco noto «Drang nach Süden» dei Celti nel V° secolo a. C. e la incorporazione dell'«Adriatisches Küstenland» del gauleiter Rainer nel «millenario Reich» di infausta memoria. Le tribù germaniche, gli Unni di Attila, i Visigoti condotti da Alarico, i Rugi e gli Ostrogoti capitanati da Teodorico e i Longobardi guidati da Alboino (il quale, secondo Paolo Diacono [II,8] «scalò un monte che s'innalza in quei luoghi. Di qui contemplò la regione intorno, fin dove si poteva spingere l'occhio. Quel monte per questo, come si tramanda, si chiamò monte del Re), nonché alcune tribù slave nel VI e nel VII secolo avevano preceduto, nel loro passaggio in Italia, per questa via gli Sloveni che vi si sono fermati alla fine del VII sec., prima di raggiungere le pianure friulane. Dei grandi eserciti dell'antichità

³ SCHEMERL J. M. *Vorschläge zur Erleichterung, und Erweiterung der inländischen Schifffahrt und des Handels im Erbkaiserthume Oesterreich*, i.K.d. Geistigerschen Buchhandlung, Wien und Triest 1810, p. 21.

⁴ MUSIL R. *L'uomo senza qualità*, Einaudi, Torino 1972, p. 28.

soltanto quello del generale bizantino Narsete — per motivi di tattica — preferì ai passi la via del mare, per aggirare i capisaldi dei Goti sulla terraferma ed attaccare nel 551 Ravenna dal mare.

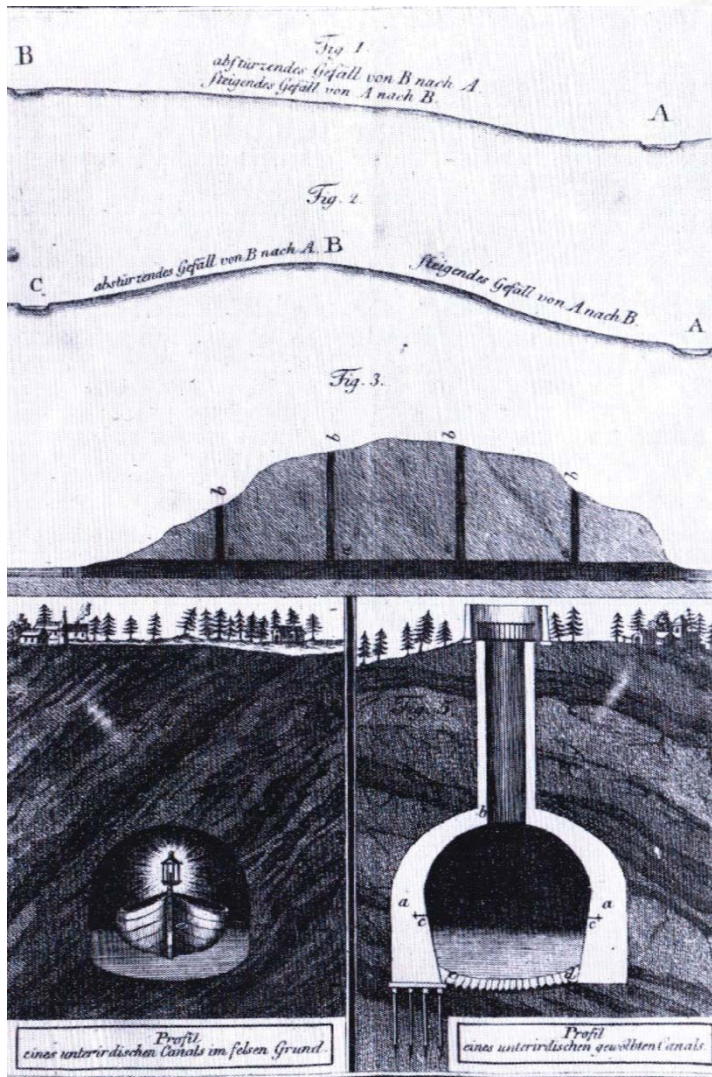
Nel medioevo, un lungo periodo di relativa pace — in cui le scorrerie dall'Est all'Ovest e viceversa si limitarono ad essere un complicatissimo affare locale tra i Patriarchi di Aquileja ed i Conti di Gorizia — fu interrotto in maniera drammatica dalle sei incursioni dei Turchi nel Friuli (1469-1499). Le scorrerie della cavalleria giannizzera, oltretutto coincidenti con il naturale declino della potenza dei Conti di Gorizia (la casata si estinse nel 1500), accentrarono vieppiù l'interesse delle potenze dell'epoca, la Serenissima e l'Impero, su quel lembo di terra isontina che «...al presente recto et posseduto per el Ser.mo Imperatore et e passo ma assai facile et largo che viene de Lubiana dele terre de Lhongaro et Imperatore molto nocivo alla zentile italia. Cumciosia che quasi tute le olade et excidii che essa mai recevete tute ge sono per quela via con suo gravissimo detrimento venute et però la nostra Ill.ma Signoria che cio cum infalibile juditio sa et conosce cercha miglia 5 lutano da dicto ponte di Goritia nella fauce de quel passo ha fabricata la infrascritta Citadella»⁵: la fortezza di Gradisca (1479) per l'appunto, con cui Venezia credette di poter fermare i Turchi e, forse in ugual misura, Massimiliano d'Austria che sui territori vantava dei diritti d'eredità.



2. Sezione trasversale, sezione longitudinale e pianta di una chiusa di pietra alla fine del XVIII secolo

Le questioni di spicciola politica di confine passarono tuttavia in seconda linea dopo l'incursione del 1499. Il Senato della Serenissima pensò di opporre al

⁵ MARIN SANUDO, *Descriptione della patria del Friuli*. citato da Sergio Tavano in *L'immagine di Gorizia*, il Comune 1972, p. 77.



3. Profilo di un canale sotterraneo in roccia compatta (sinistra) e profilo di un canale sotterraneo con il pozzo di areazione, rafforzato con le murature.

serie di ragioni che saranno chiare in seguito mi piacerebbe porre il serraglio leonardesco all'origine della via d'acqua Adriatico-Danubio. Leonardo tentò di chiudere una naturale via militare Est-Ovest, sarebbe forse meglio dire l'unica via naturale esistente in questa parte dell'Europa. Il suo tentativo riguardava l'uscita

flagello ricorrente delle orde ottomane il genio di Leonardo da Vinci, inviandolo a Gradisca nel mese di aprile del 1500, per escogitare qualche valido sistema di difesa⁶. Dopo aver attentamente studiato la conformazione del territorio, Leonardo propose la costruzione di una diga mobile che, chiusa, avrebbe permesso l'allagamento della piana di Gorizia, la sola via praticabile per un esercito, destinando le difese precedenti, compresa la fortezza di Gradisca, alle postazioni di artiglieria (fig. 1).

Il grande artista-scienziato deve aver meditato sulla sua proposta di sbarramento dell'Isonzo ancora quando scriveva appunti sulla regolazione della Loira, scrisse infatti: « ... e facciasi il serraglio mobile ch'io ordinaï in Frigholi ... »⁷. Per una

⁶ Il problema del viaggio di Leonardo da Vinci nell'Isonzino è stato studiato da MARIJAN MUŠIČ dell'università di Lubiana: le conclusioni sono state pubblicate in due saggi; *Po tragovima Leonarda u dolini Soče i Vipave* in « Bulletin JAZU », Zagreb, XII-1964, n. 1/2 pp. 9-17 e *Z Leonardom v vipavski in soški dolini* in « Arhitektura in čas », Obzorja, Maribor 1964, pp. 264-269.

⁷ La citazione funge da commento al disegno del «serraglio», contenuto nel *Codice Arundel* 270, recto (cfr. RICHTER J. P. *The Literary Works of Leonardo da Vinci*, Landon 1883. II p. 246), o secondo fonti più recenti, nel MS. B. 64 recto. Lo schizzo del tortuoso percorso del fiume Vipacco (VILPAGO) è nel *Codice Atlantico*, 231 recto (secondo Richter *cit.*, II, 235) o, secondo fonti più recenti, *Codice Atlantico*, 234 verso.

occidentale del passo e, con i mezzi di allora, il solo sbarramento valido poteva essere rappresentato da una distesa d'acqua. Un fatto abbastanza curioso dimostra la fondatezza della tesi: mezzo secolo appresso (6 giugno 1554) il barone Giovanni Ungand, governatore della Stiria e comandante in capo delle forze imperiali antiturche delle regioni confinarie, invitò a Lubiana per *consultazioni* i migliori idraulici di Mantova, Venezia, Ferrara e Bologna. Due di loro, Stefano de Brandi bolognese e Nicola Vendagolo mantovano, progettaronò un canale che avrebbe potuto rendere molto problematico il transito delle milizie sull'imbecco orientale del passaggio Est-Ovest e, nello stesso tempo, avrebbe reso praticamente inespugnabile la città di Lubiana. Non se ne fece nulla perché il governo regionale della Carniola non era in grado di finanziare l'opera⁸.

Teoricamente quindi furono proposte soluzioni simili da entrambe le parti del solo passo di agevole attraversamento per le soldatesche: l'asse musiliano Est-Ovest, eminentemente militare, avrebbe potuto considerarsi chiuso. Peraltro occorre attendere quasi due secoli perché venisse proposta l'idea della via navigabile Adriatico-Danubio, stabilendo così il principio dell'asse eminentemente pacifico Sud-Nord.

Le prime parziali proposte per la navigazione interna sono contemporanee all'istituzione del *Freyhaven*, porto franco, di Trieste nel 1719. Tra le sette società commerciali che da quell'anno operarono a Trieste era compresa anche la *Compagnia di Killia Nova*⁹, porto sul delta del Danubio. Il fatto non era casuale: l'Austria non riuscì mai ad organizzare un regolare commercio per via d'acqua con il Mar Nero, non tanto per il periglioso attraversamento delle rapide della Porta di Ferro, quanto per la ineliminabile presenza dei pirati della Sublime Porta che sistematicamente spogliavano i malcapitati mercanti¹⁰. Lo sbocco al Mar Nero pertanto non fu preso in seria considerazione, e la Compagnia di Killia Nova fungeva soprattutto da importatrice delle merci che avrebbero dovuto essere trasportate via Danubio.

Già nello stesso 1719 un Facundus Gerald Focke-Gerson, olandese, costruttore navale, avanzò una serie di proposte con i relativi progetti per estendere la navigazione sul fiume Ljubljanica: uomo d'azione, avrebbe voluto trasportare per via fluviale, fin dove era possibile, il legname dai boschi camerati della Carniola a Trieste, evidentemente ad uso dei cantieri navali¹¹. L'idea venne ripresa ed ampliata dai due successivi *ingegneri camerati* Franz Anton von Stenberg e Seifried Bonaventura von Werthenthal, che nel 1723 e 1724 presentarono piani per collegare, mediante canali, i fiumi Ljubljanica, Sava e Drava. Solo una piccola parte di questi progetti venne attuata, ma intanto il

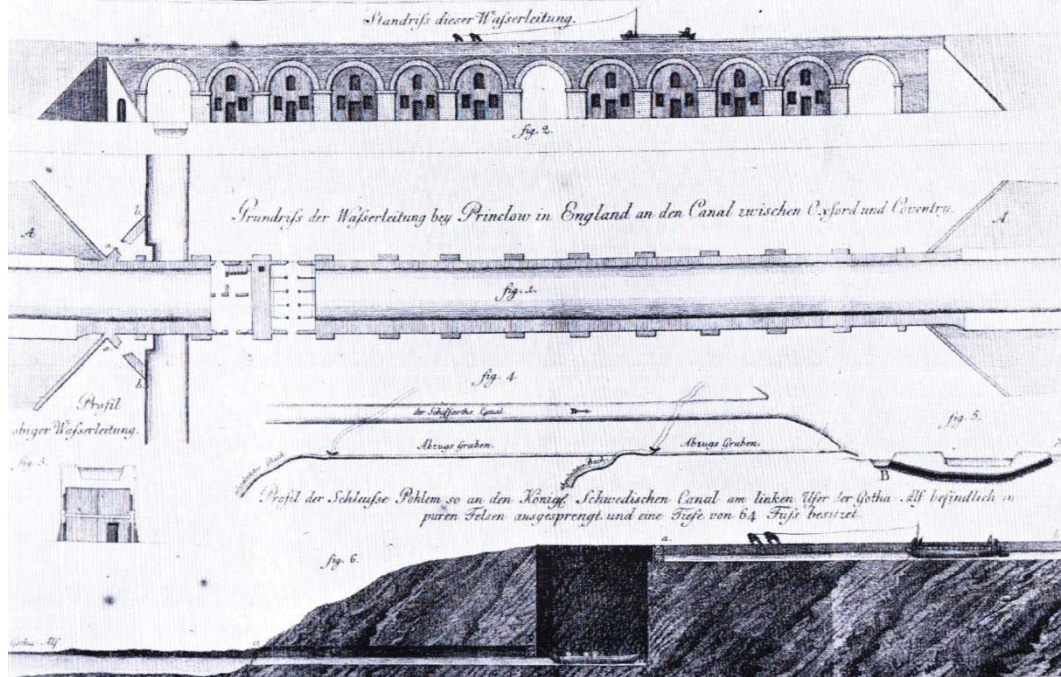
⁸ Gli atti ed i progetti sono conservati presso DAS-SA, fasc. 522.

⁹ Le società commerciali operanti a Trieste in regime di monopolio furono le seguenti: *Compagnia fiumana* (zucchero e prodotti agricoli), *Compagnia di Temesvar* (frutta), *Compagnia di Fanoschatz* (legname), *Compagnia boema di Telerie*, *Compagnia egiziana di Vienna*, oltre alla.. *Compagnia di Killia Nova*. (cfr. SCHEMERL, *Vorschläge* cit. p. 45).

¹⁰ SCHEMERL, *Vorschläge* cit. pp. 42-52.

¹¹ DAS - SA, fasc. 29 e 385.

problema della navigazione interna sui terreni accidentati come quelli della Carniola e della Stiria Inferiore (odierna Slovenia), veniva posto in modo inequivocabile¹². Non escluderei a priori che l'ordinanza di Maria Teresa (15 aprile 1762), riguardante gli studi per il prosciugamento della palude di Lubiana, mirasse in primo luogo a razionalizzare, a livello statale, il problema del traffico Vienna-Trieste, ove possibile per via d'acqua, viste anche le raccomandazioni del *Presidente de la Vergne*, nell'epoca suo consulente per il commercio.



4. Profilo e pianta del canale di Princlow tra Oxford e Coventry; profilo della chiusa Pohlem (profondità 19 metri e uscita in galleria) del canale Goth-Alf (1772).

Dello studio venne incaricato il gesuita viennese P. Gabriel Gruber¹³, titolare della cattedra di idraulica al Gymnasium gesuitico di Lubiana. Su suo disegno venne costruito il canale Gruber tra gli anni 1773 e 1780, opera indispensabile ai fini del prosciugamento delle paludi e che, incidentalmente, segue il tracciato proposto oltre due secoli prima da de Brandi e Vendagolo. A testimonianza di quanto queste opere venissero accuratamente vagliate, può essere

¹² DAS - SA, fasc. 527; per maggiori precisazioni vedasi UMEK E., *Gradnja kanalov na Ljubljani v prvi polovici XVIII stoletja*, in «Kronika» IV-1956, pp. 82-86.

¹³ Gruber Gabriel S. J. (Vienna 1740 [38?] - Pietroburgo 1805), ingegnere idraulico, ma anche (Thieme-Becker XVII, p. 120) matematico, pittore e architetto. Risiedette a Lubiana come professore di disegno, geometria, meccanica e idraulica tra il 1769 ed il 1784; dal 1786 aveva le stesse mansioni e in più l'insegnamento di Architettura nel collegio dei Gesuiti a Polock. Nel 1800 divenne Rettore del nuovo collegio dei Gesuiti a Pietroburgo e nel 1802 Provinciale con il titolo di *P. Generale per la Russia ed il Regno di Napoli* (cfr. HEIMBUCHER, *Die Orden und Kongregationen der Katholischen Kirche*, II, pp. 114-116). Personaggio importante anche per le arti visive della Slovenia, in quanto invitò a Lubiana — fino ad allora sotto l'influenza della cultura veneta — i pittori Herrlein e Schmidt di Krems, instaurando una vera e propria «moda nordica». Sono note alcune sue miniature su avorio, conservate a Polock ed inoltre quadri ad olio e acquerelli eseguiti per lo zar Paolo I, conservati nel castello di Pavlovsk.

citato il fatto che il progetto di Gruber fu stroncato, in due riprese, dal gesuita milanese P. Lechi: dopo un primo parere negativo espresso a Lubiana, egli esaminò il progetto completo a Milano e il giudizio fu ancora negativo¹⁴. La feroce polemica tra gli esperti della S.J. venne sedata dall'ingegnere camerale della Carniola che optò per il progetto di Gruber, mentre non venne consultato il fratellastro di Gruber, P. Tobias Gruber, S.J. direttore della navigazione nel ducato di Temezsvar in Ungheria. Costui in seguito divenne il procuratore delle opere pubbliche della Boemia e pubblicò nel 1781¹⁵ otto saggi del fratellastro P. Gabriel che affrontavano, per la prima volta scientificamente, i problemi idrografici del Carso, ivi compresa la fenomenologia del lago di Cirknica, delle grotte di Postumia e del Timavo. Questi studi appaiono fondamentali per la successiva opera di Giuseppe Schemerl¹⁶, allievo di Gabriel Gruber e da questi inviato nel 1777, per due anni, in Olanda e in Renania per approfondire le conoscenze sulla navigazione fluviale e i problemi connessi. Si è già visto che Schemerl, salito ai vertici della burocrazia imperiale, aveva proposto il trattato commerciale tra l'Austria e la Francia. Più modestamente, in veste di ingegnere camerale per la Carniola, promosse una, «azione politica" riguardante i commerci Vienna-Trieste: «...nel 1794 è stata presentata alla S. Maestà, da parte delle Camere del Principato della Carniola, la proposta per il miglioramento della via commerciale tra Trieste e Vienna, con lo scavo di alte montagne, il miglioramento degli alvei dei fiumi e la loro regolazione, al fine di diminuire i costi di trasporto e quindi offrire molte facilitazioni al traffico in transito su questo lato. Il piano venne approvato... e alcune sue parti eseguite ... »¹⁷.

Un po' per *chiara fama*, un po' a causa delle sue numerose pubblicazioni tecniche¹⁸ nel 1795 venne conferito a Schemerl l'incarico di studiare compiutamente una via d'acqua tra Vienna e Trieste¹⁹.

¹⁴ SANGUINETTI, *La Compagnia di Gesù*, LXVI, p. 204.

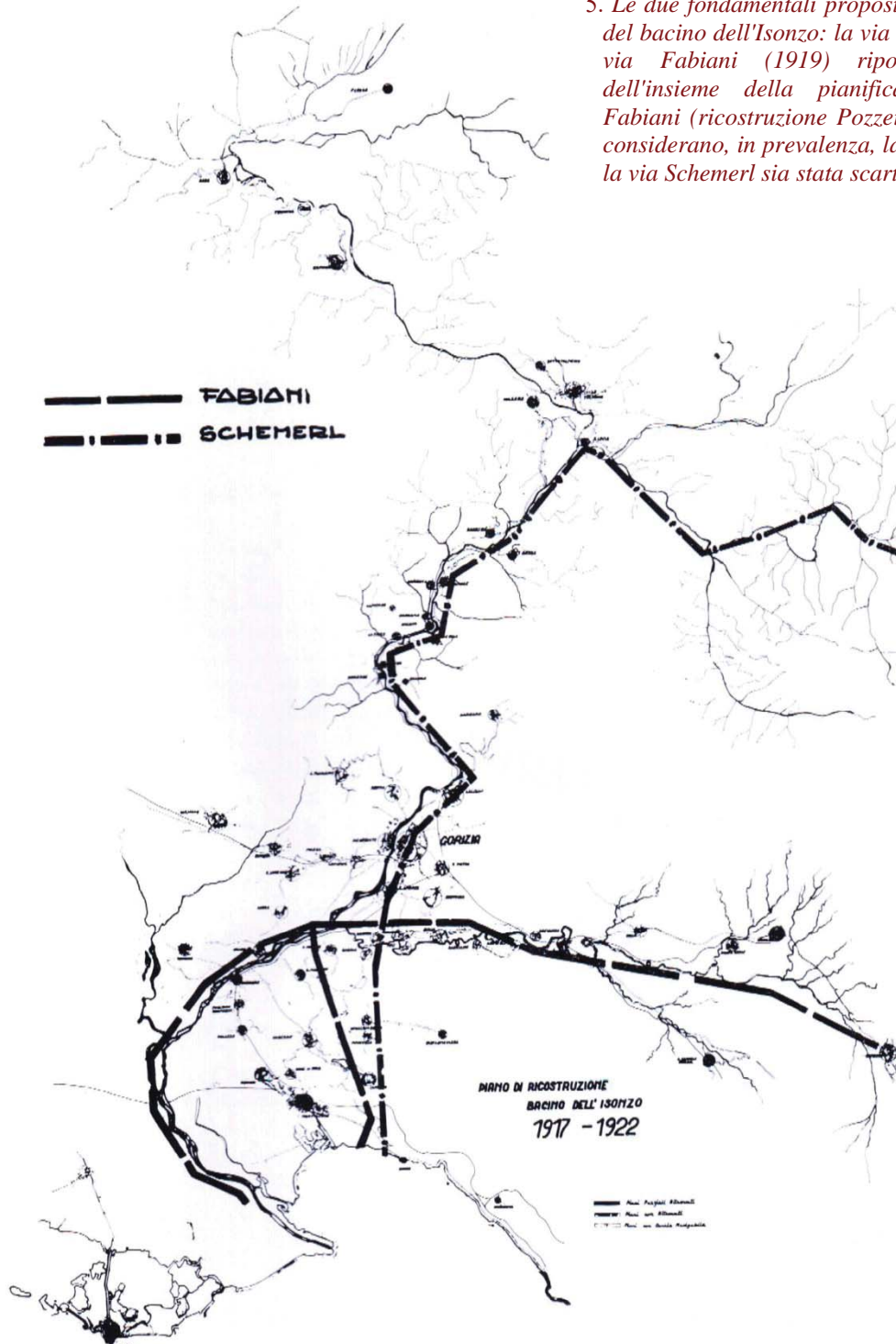
¹⁵ GRUBER T. *Briefe Hydrographischen und Physikalischen Inhalts aus Krain*, Krauss, Wien, 1781.

¹⁶ Josef Maria Schemerl von Leytenbach (Lubiana 1754 - Vienna 1844) fu ingegnere camerale per la Carniola fino al 1799. In seguito al trasferimento a Vienna divenne membro della Commissione Imperiale per Canali e Miniere e successivamente Presidente del Consiglio Aulico. Tra il 1799 ed il 1803 costruì i canali navigabili Vienna-Leita e Vienna-Schottwein. Come membro onorario dell'Accademia delle Belle Arti di Vienna e, contemporaneamente della Commissione di studio per l'istituzione del Politecnico sostenne, nel 1813, contro il parere di Metternich protettore dell'Accademia stessa, che l'insegnamento di architettura avrebbe dovuto rimanere all'Accademia, mentre la *Zivilbaukunst* (architettura civile letteralmente, ma in sostanza edilizia) avrebbe dovuto fare parte degli insegnamenti nella scuola politecnica di nuova istituzione; egli perorò la «necessità di un miglioramento dell'insegnamento dell'architettura e il suo approfondimento nell'ambito dell'Accademia" (WAGNER W., *Die Geschichte der Akademie der Bildenden Künste in Wien*, Rosenbaum, Wien, 1967, p. 74), contribuendo con ogni probabilità a salvare la scuola di Architettura dell'Accademia che da Nobile, Siccardsburg, Hansen, Schmidt a Wagner e Behrens aveva condizionato l'architettura di buona parte dell'Europa Centrale ed Orientale. Bibl., per le opere nella Carniola, DAS-SA, fasc. I, 4, 5, 6; SBL II, pp. 216/7; Th-B, XXX, 23; NAGLER, *Künstlerlexikon*, XV, 181, ecc.

¹⁷ SCHEMERL, *Vorschläge* cit., p. 54.

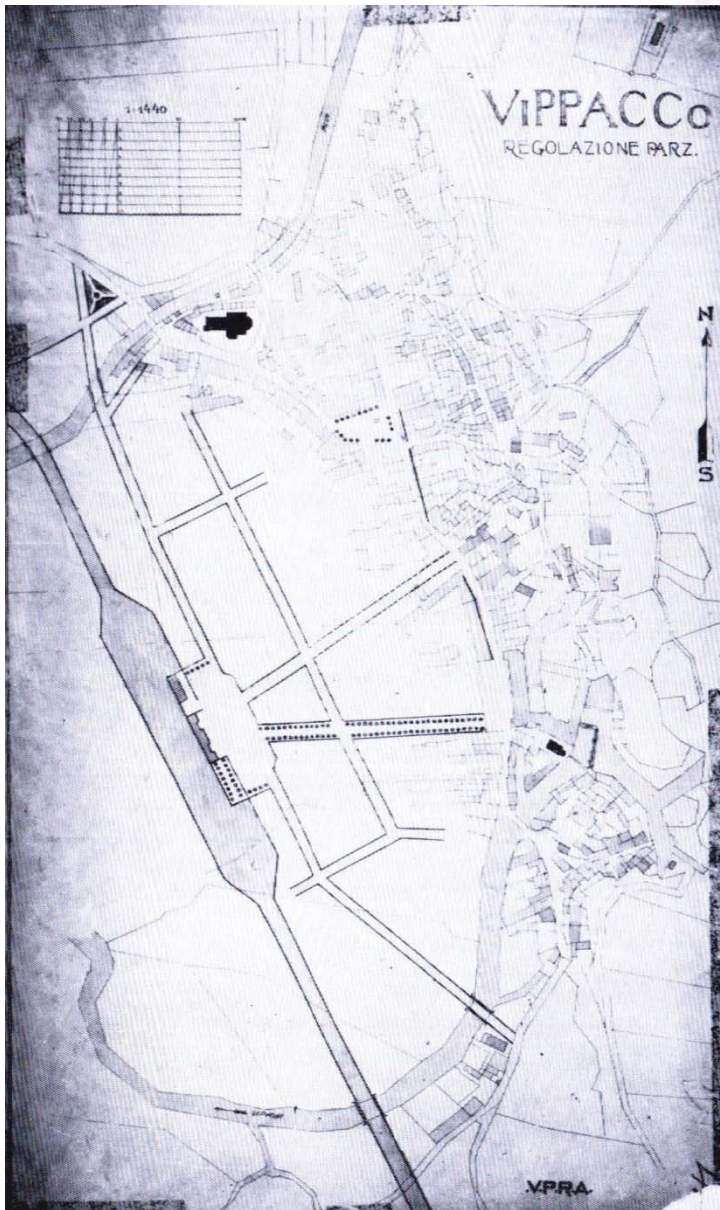
¹⁸ Oltre alle pubblicazioni sui problemi di geodesia e sulla costruzione delle strade (SBL II, p. 216) che esulano dall'interesse di questo studio, occorre citare: *Abhandlung uber die vorzüglichste Art an Flüssen und Strömen zu bauen*, p. Krauss, Wien 1782, 1803 e la traduzione italiana dal titolo: *Del miglior modo di costruir ripari sui fiumi e torrenti — Trattato* del sig. Giuseppe Schemerl von Leytenbach, Presidente del Consiglio Aulico in oggetti di Architettura e d'Acque e Strade... per F. Andreola, Venezia, 1818; *Abhandlung über die Schiffbarmachung der Ströme*, P. Krauss, Wien 1788; *Ehrfahrungen im Wasserbaue*. i.K.d. Geistigerschen Buchhandlung, Wien & Triest, 1809; infine i *Vorschläge* (Proposte) citati. Il trattato *Del miglior modo...* conservato presso la Biblioteca Universitaria di Vienna proviene dal lascito di Pietro Nobile (*Nobile's Widmung*), un'ulteriore dimostrazione che i due artisti si

5. Le due fondamentali proposte per la navigazione del bacino dell'Isonzo: la via Schemerl (1796) e la via Fabiani (1919) riportate nel disegno dell'insieme della pianificazione isontina di Fabiani (ricostruzione Pozzetto). Gli studi attuali considerano, in prevalenza, la via Fabiani, benché la via Schemerl sia stata scartata del tutto.



conoscevano reciprocamente: i testi citati sono piuttosto rari: i *Vorschläge* sono reperibili nella Joanneums Bibliothek di Graz, i due *Abhandlungen* nella Biblioteca Civica di Trieste.

¹⁹ Archivio di Stato della Slovenia, GA. fasc. 48; 1795, atto n. 3438 e 1796, atto n. 5666.



6. Piano Regolatore della cittadina di Vipacco eseguita nell'ufficio goriziano di Fabiani nel 1922; il solo intervento consistente è quello del porto e del canale navigabile, sopraelevato rispetto alla campagna circostante.

rialzarsi e rispettivamente riabbassarsi, proseguendo d'una parte verso il mare e dall'altra verso il Danubio. La prima partizione sarà ubicata in Austria, la seconda in Ungheria, la terza nella Stiria Inferiore, la quarta nel lubianese, la quinta nel

Ne nacque il progetto in cui venne incluso un canale navigabile esistente e precisamente quello di Vienna-Neustadt-Dedenburg confine ungherese²⁰. Nel 1810 Schemerl presentò con queste parole ciò che può essere considerato come il capolavoro dell'ingegnere architetto lubianese: «Non è questo il luogo per descrivere più a fondo l'impresa la cui realizzazione potrebbe essere attuata nelle circostanze presenti con un semplice, amichevole accordo tra la Corte Imperiale austriaca e quella francese, con notevole profitto per buona parte dell'Europa; vorrei tuttavia fornire almeno i concetti generali emersi dalle ricerche preliminari che mi hanno confermato la possibilità di realizzare l'opera. La via d'acqua dovrà essere tracciata nelle regioni collinari con molti avallamenti e richiederà necessariamente tratti di partizione su ognuno dei quali le navi dovranno

²⁰ SCHEMERL, *Vorschläge* cit., p. 55.

distretto di Postumia: con circa 540 chiuse²¹ il canale supererà tutte le successive pendenze del terreno; la via d'acqua attraverserà su appositi ponti i tre grandi fiumi Mur, Drava e Sava, svariati fiumi minori e moltissimi altri corsi d'acqua; con una piccola galleria di 745 metri verrà superato lo spartiacque nel terzo punto di partizione (Stiria), nel circondario di Postumia infine sarà costruito un tratto sotterraneo di due miglia e un quarto (16,65 km) dal quale il canale emergerà in un punto appropriato sul declivio del monte dove sorge il fiume Idria. Dopo aver seguito la sponda sinistra dell'Idria e quindi dell'Isonzo fino oltre Gorizia, il canale sarà deviato verso i piedi dei monti del Vallone, per seguire questo fino a Duino e quindi immettersi in quel porto.

La costruzione della galleria sotterranea e delle molte chiuse sarà notevolmente facilitata perché queste opere d'arte saranno scavate nella roccia dura e compatta, per cui sarà superfluo voltarle e rafforzarle contro le spinte laterali. Con ciò i costi di costruzione e di manutenzione saranno sostanzialmente alleggeriti. Tutto il canale tra il mare e il Danubio, lungo approssimativamente 74 miglia (569 km), sarà percorso comodamente in diciotto giorni; se un cavallo da traino con due servitori incide pei cinque corone al giorno e se viene fissato il carico di una nave in 600 Zentner (33.600 kg), il costo di trasporto incide con nove corone per Zentner (56 kg circa); ove poi si calcolino le rimanenti spese per le navi e la loro manutenzione, nonché l'ammortamento dei costi di costruzione e le spese della manutenzione e dell'esercizio del canale, occorre quintuplicare la predetta cifra, portandola a 45 corone per Zentner di mercanzia trasportata. In ultima analisi i costi di trasporto ammontano a 3/4 di corona per Zentner e per miglio. Se il carico poi verrà trasportato via fiume (che dovrà essere percorso come su binari) per essere spedito dal Danubio in Boemia o in Gallizia, il costo sarà il doppio di quello previsto per il canale, vale a dire una corona e mezza per Zentner e per miglio: in questo modo il tragitto Adriatico-Vistola non costerà neppure due fiorini e trenta corone ed il tragitto Adriatico-Praga neppure due fiorini, a differenza di quanto accadeva prima dell'ultima guerra (1806), quando il trasporto via terra costava oltre 30 fiorini per la Vistola e ancor più per Praga ...
»²².

Ho deciso di non considerare il progetto come una brillante, ma sterile esercitazione intellettuale, solo dopo aver consultato quell'opera di Schemerl²³ in cui l'autore esamina e commenta i problemi tecnici risolti nella costruzione dei maggiori o almeno più difficili canali del suo tempo; mi riferisco ai perfezionamenti apportati da Vauban al *Canal du Midi*²⁴, all'incidenza sui costi di trasporto dovuti alla sopraelevazione del *Canale Princelow* (Oxford-Coventry)²⁵ e

²¹ Un termine di confronto potrebbe essere il seguente: nel 1792 l'Inghilterra aveva quasi 1000 miglia di canali, ma solo 1200 chiuse (cfr. *Vorschläge* cit. p. 89 n. 90).

²² SCHEMERL, *Vorschläge* cit., pp. 80-82.

²³ SCHEMERL, *Abhandlung über die Schiffbarmachung der Strömme*. P. Krauss. Wien, 1788

²⁴ *ibidem*. pp. 157 ss.

²⁵ *ibidem*. pp. 142 ss.

soprattutto ai problemi brillantemente risolti nella realizzazione del *Regio Canale Svedese Goth-Alf* (1752-77)²⁶ tracciato in territorio di montagna in cui la chiusa più semplice, denominata Graf Tessin, presenta un dislivello di metri 7,6 (!), le conche Gustav una pendenza di 64° e la chiusa Pohlem, interamente scavata nella roccia, una profondità di metri 19,84, con l'uscita in galleria, lunga oltre cinquanta metri (figure 2, 3, 4).

Se indubbiamente il tratto transcarsico del canale di Schemerl appare arrischiato, concettualmente il progetto potrebbe essere definito come *assolutamente eccezionale* perché accentua per la prima volta l'importanza dell'asse musiliano Sud-Nord; questo asse del benessere — che l'ultimo studio del canale definisce come *via dell'amicizia*²⁷ — viene infatti inequivocabilmente contrapposto all'asse militare Est-Ovest.

Il progetto del sistema di navigazione interna di Schemerl von Leytenbach contempla quattro gruppi di vie d'acqua confluenti al Danubio, più un'indipendente via esterna Ovest-Est e precisamente: il collegamento con la Boemia mediante i canali Moldava-Danubio ed Elba-Danubio; il collegamento Vistola-Danubio; la via Est-Ovest: Tisa-Canale Francisci - Danubio-Canale di Vukovar-Drava - Sava-Kupa con l'arrivo a circa 40 km da Fiume e infine il canale Adriatico-Vienna. La via settentrionale contempla invece il collegamento dell'Elba con la Moldava, Vistola e Dniester, mediante alcuni canali congiungenti i fiumi intermedi.²⁸



7. Lo schizzo del fiume Vipacco di Leonardo da Vinci (1500).

Il canale Vienna-Adriatico, si tratta proprio del canale e non di fiumi resi navigabili, fu pensato senza dubbio come cardine del sistema della navigazione

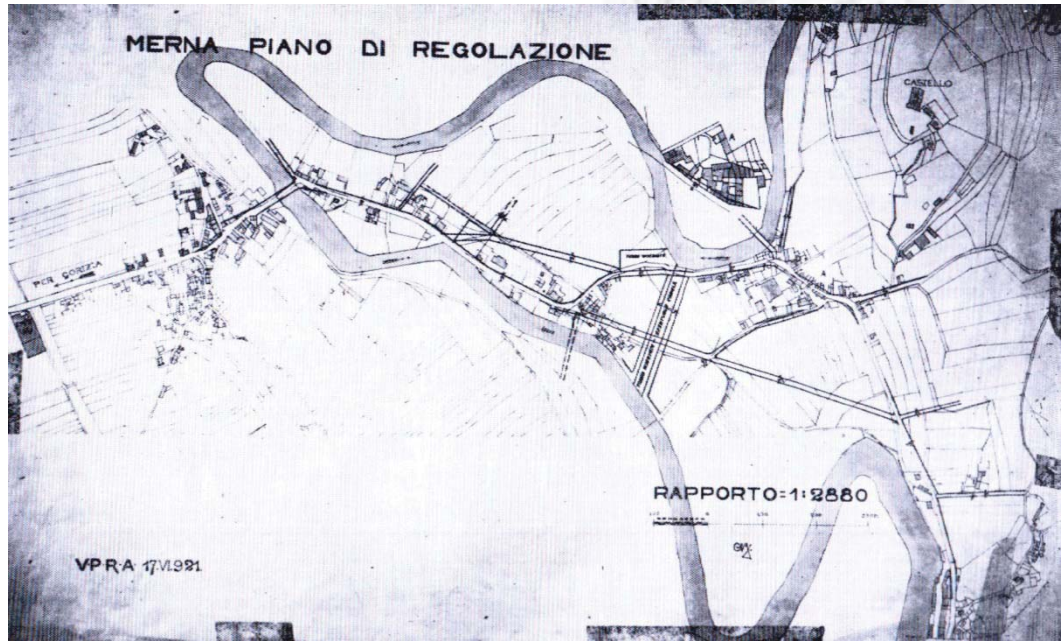
²⁶ *ibidem*. pp. 166 ss.

²⁷ *Studio di un collegamento per via navigabile Danubio-Adriatico*. a cura del Gruppo di studio italo-sloveno. Ljubljana-Treviso 1970, p. 18 (del testo in lingua italiana).

²⁸ SCHEMERL. *Vorschläge* cit., pp. 63-79, con dettagliata descrizione dei vari aspetti del problema.

interna dell'Impero «dove le parole *colonia* e *oltremare* giungevano all'orecchio come cose lontane, non sperimentate»²⁹.

Schemerl peraltro propose anche di allacciare il sistema delle vie d'acqua dell'Europa centro-orientale al sistema fluviale occidentale, ipotizzando il collegamento del Danubio con il Reno e con i rispettivi sistemi navigabili, fatto che al presente, con un «ritardo» di oltre un secolo e mezzo, sta puntualmente verificandosi.



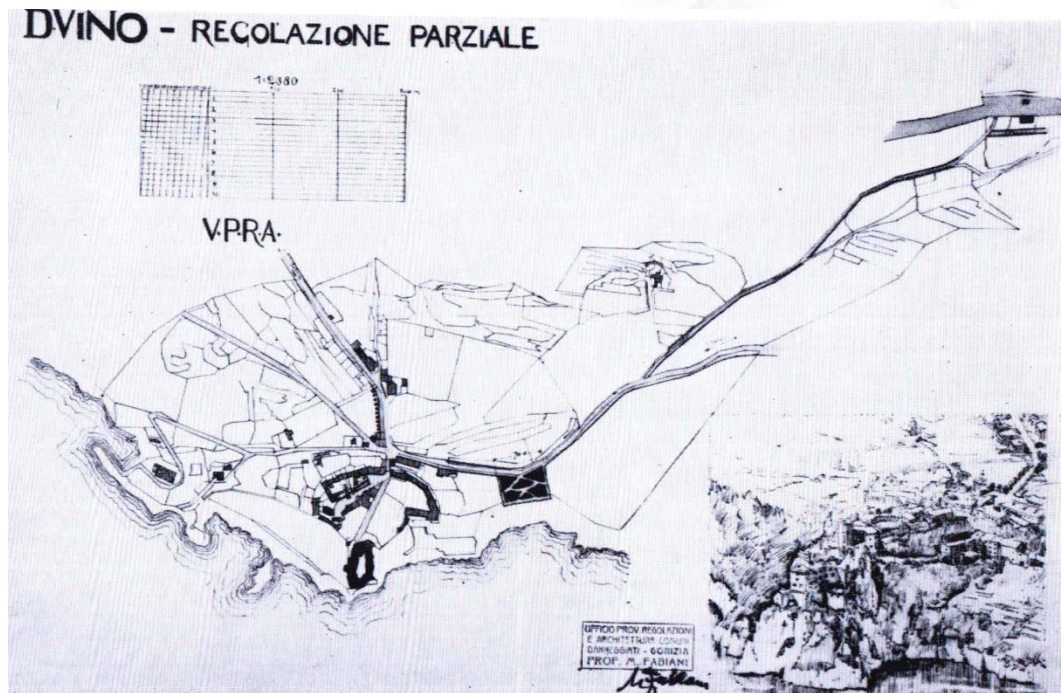
8. Piano regolatore di Merna, 1921, contiene l'iscrizione: Terreno Riservato – Eventuale Canale che avrebbe dovuto oltrepassare sia l'ansa del fiume, sia una parte dell'abitato

Ma per parafrase ancora Musil «in Cacia — quella Nazione incompresa ed ormai scomparsa che in tante cose fu un modello non abbastanza apprezzato — si preparava anche la conquista delle acque (nell'originale: dell'aria); ma non troppo assiduamente»³⁰. Per l'asse Nord-Sud della monarchia prevalse infatti l'idea della *Südbahn*, strada ferrata Vienna-Trieste, certamente più rapida, quindi più utile ai fini della difesa militare e poliziesca delle provincie meridionali, ormai accese dal nazionalismo d'estrazione romantica; l'idea del canale, assieme alle raccomandazioni dei «consiglieri» francesi di Maria Teresa, venne accantonata e dimenticata, ma solo per un cinquantennio.

«L'assoluta impossibilità materiale che una ferrovia faccia utile concorrenza alle idrovie tedesche ... che riuscirono a strappare alle ferrovie

²⁹ R.. *L'uomo senza qualità*, cit., P. 28

³⁰ *ibidem*



9. Il piano regolatore di Duino (1920) che Fabiani ha creduto di rappresentare anche a volo di uccello. Si tratta di un documento piuttosto singolare, vista la destinazione.

austriache molte categorie di merci»³¹, provocò un profondo riesame del sistema dei trasporti dell'Impero che durò praticamente tutto l'ultimo ventennio della vita della monarchia danubiana. Ne conseguì una serie di progetti, elaborati tra il 1900 e 1910 tra cui quelli di «Wagenführer, Riedel, Rhomberg, un anonimo...»³² e un concorso internazionale per studi e progetti di nuovi sistemi, bandito dal governo di Vienna nel 1903. Il concorso ebbe notevoli ripercussioni di carattere internazionale e le questioni poste sul tappeto furono discusse anche al X° Congresso Internazionale di Navigazione Interna, svoltosi a Milano nel 1905. Relatore per l'Italia fu il prof. Ettore Palladini del Politecnico di Milano, certamente la maggiore autorità dell'epoca in fatto di vie d'acqua. Nella sua relazione esortò «a riprendere e proseguire colla classica nostra energia la realizzazione di un allacciamento fluviale tra il Mediterraneo e l'Europa centrale e portare a soluzione integrale il problema agitato in tanti decenni scorsi della navigazione fluviale italiana, per affrontare e risolvere l'altra importantissima questione dell'economica distribuzione dei traffici all'interno del Paese ...»³³

³¹ BRAINOVICH G., *Progetto d'Idrovia Adriatico - Danubio - Mar Nero, I*, in «Realtà - Rivista Rotariana», 1927, n. 5, p. 523.

³² *ibidem*. In questa elencazione dei nomi colpisce l'indicazione di *un anonimo*: La proposta di un progetto per la via d'acqua Vienna-Trieste era certamente da considerarsi come «un fiore all'occhiello» di ogni *K.u.K. Tiefbauingenieur* (imperialregio ingegnere dei trasporti), ma poteva essere *non molto gradita* se presentata da un architetto, in particolare, se quest'architetto ricopriva alte cariche onorifiche, come ad esempio Fabiani. Si tratta, evidentemente di un'ipotesi che dovrà essere verificata negli archivi viennesi.

³³ DE BRAI G., *Idrovia Po - Adriatico Danubio - Mar Nero*, probabilmente stampato in proprio, senza data (Trieste?), p. 7.

Nella prima guerra mondiale l'asse Est-Ovest del mondo di Musil si trasformò in soli tre anni in un monumento tragicamente sublime all'imbecillità dell'homo sapiens: lo sbarramento del passaggio di sempre costò alcune centinaia di migliaia di vite umane e lo sfondamento in un punto improprio come Caporetto, fu dovuto al totale abbandono delle regole del gioco che altrove, pur nella perversità, in qualche modo erano state rispettate.³⁴

A questo punto entra in scena l'imperial-regio professor dr. Max Fabiani, già consigliere privato del principe ereditario Francesco Ferdinando: un personaggio che avrebbe potuto ispirare Urzidil per la definizione del concetto di *hinternazionale*, di colui cioè o di quella cosa che sta *dietro* alle nazioni e non sopra o tra le nazioni³⁵. Il titolo di *architetto del Carso* infatti è il solo che si addica a Max Fabiani senza poter essere contraddetto; la nazionalità, il sangue e la cultura sono in pari misura italiani, sloveni e austriaci, benché egli avesse scelto per patria l'Italia³⁶. Fabiani fu il solo architetto, oltre ad Olbrich e Hoffmann che il grande Otto Wagner abbia creduto di dover ringraziare pubblicamente: «...es sei mir vergönnt hier wenigstens einige mit Namen anzuführen; insbesondere Josef M. Olbrich, dann Josef Hoffmann und Max Fabiani...»³⁷, anche se egli, a differenza di Olbrich e di Hoffmann nell'architettura batteva vie diverse da quelle di Wagner e ciononostante inviava sistematicamente i suoi migliori allievi — in particolare quelli provenienti dalle *province meridionali* — da Wagner, perché imparassero a *fare architettura*³⁸.

Si tratta evidentemente dello stesso autore delle note 31 e 32 che concluse il saggio in «Realtà» con queste parole: «Auguriamo perciò sia questa la realizzazione che segnerà nella storia della Patria l'impronta personale più marcata del Fascismo e del suo Duce» (*Progetto d'Idrovia Adriatico - Danubio - Mar Nero - II*, in «Realtà» VI-1927, p. 623). *L'impronta* fu decisamente meno grandiosa e, nella fattispecie, limitata ad italianizzare il cognome di un - italiano!

³⁴ SILVESTRI M., *Isonzo* 1917, Oscar Mondadori 1971, p. 453: «... Fu a questo punto che la brigata Friuli si accorse che la sua ala sinistra si era volatilizzata, dissolti nel nulla i suoi soldati per merito dei *Gaswerfer*. In quattro giorni gli Austriaci avevano occultamente trasportato ed organizzato l'intera rete di canalizzazioni. Verso le tre del mattino [del 23 ottobre 1917] fu inteso uno strano brontolio, un rumore insolito; e poco dopo una densa ondata gassosa riempì il fondovalle. Alla luce dei razzi si videro nubi lattiginose, come se la terra si fosse aperta emanando potenti soffioni: era una nebbia atroce, una studiata miscela di fosgene e difenilcloroarsina, che bruciava i polmoni ...»; p. 454, (dal diario del tenente Weber) «...poco oltre raggiungiamo una caverna il cui ingresso è mascherato da una fila di sacchetti di terra. Ci apriamo il varco e penetriamo nell'interno, facendo scivolare il cono luminoso delle nostre lampadine lungo le pareti umide. In fondo scorgiamo una specie di magazzino di armi e vestiario. Nell'angolo più interno c'è però un groviglio di cadaveri. Dall'oscurità emergono delle linee gialle, dei visi lividi... Questi si che hanno inteso il soffio delle bombole di gas...».

³⁵ URZIDIL J., *Prager Triptychon*; la versione italiana *Trittico di Praga* con l'introduzione di Claudio Magris, Milano 1967, p. 19.

³⁶ Si trattava di una scelta precisa e piuttosto costosa per Fabiani, ma ufficialmente immotivata. Egli fu chiamato con lettere personali del Rettore della Technische Hochschule alla Cattedra di Composizione Architettonica che era stata di Karl König (marzo e settembre 1918). Poiché Fabiani non si degnò neppure di rispondere, venne semplicemente *cancellato* dalla lista dei docenti, senza alcun beneficio economico, quale pensione o simili. I documenti di questa sua scelta sono reperibili nell'archivio personale, ormai ridotto a pochissime carte.

³⁷ WAGNER O., *Einige Skizzen, Projekte und Ausgeführte Arbeiten*, Vol. II, Schroll, Vienna, 1897, introduzione.

³⁸ Molti sono i documenti in proposito: citerei le lettere che mi sono pervenute dal prof. Ivan Vurnik, già titolare di una delle due "Scuole" di architettura di Lubiana (20 marzo 1965) e dal Dr. Domenico Sandonà, figlio dell'architetto trentino Mario Sandonà (9 aprile 1974), che fu da Fabiani *istradato* nel 1903 verso la tutela dei monumenti del Trentino. È però vero anche il contrario: l'arch. Rudolf Wondracek, allievo di Wagner (noto per aver trasformato il Burgtor viennese di Pietro Nobile in monumento al Milite Ignoto ed essere stato poi per lunghi anni Architetto-capo della città di

In base alle testimonianze raccolte sembra assodato che soltanto in seguito all'uso dei gas nella dodicesima battaglia dell'Isonzo, nel 1918 Fabiani abbia deciso di abbandonare gli agi e la vita brillante di Vienna per un apparente anonimato provinciale. Come ho cercato di dimostrare altrove³⁹ egli volle mettere a profitto dell'Isontino tutta la sua esperienza storica, architettonica e urbanistica, acquisita nei venti anni di lavoro a Vienna, vale a dire, nel centro culturale più avanzato dell'epoca.

Della sua pianificazione dell'Isontino qui interessa soltanto la via d'acqua Trieste-Europa centrale di cui sono noti attualmente i piani compresi nei Piani Regolatori dei paesi, dei borghi e delle cittadine della Valle di Vipacco (fig. 5) disegnati tra il 1919 ed il 1922, una proposta di tracciato sull'altipiano di Postumia, in cui tra l'altro sono segnate l'entrata e l'uscita della galleria di Schemerl e gli schizzi del doppio canale Monfalcone-Gorizia via Isonzo e via Vallone, datati agosto 1950; una lettera alla stampa slovena del 1947, scritta verosimilmente dopo la proposta della via d'acqua alla nuova Repubblica slovena e svariati appelli a enti pubblici e privati in Italia.

Alcune coincidenze potrebbero spiegare l'interesse di Fabiani per le vie d'acqua; tra il 1875 ed il 1883 egli frequentò a Lubiana la Realschule (liceo scientifico), nel periodo cioè in cui i lavori per il prosciugamento della palude di Lubiana — resti del lago di Emona — vennero ripresi con notevole vigore. Di conseguenza la pubblicistica ripropose all'attenzione dei cittadini l'opera di Gruber che aveva iniziato tali lavori mediante lo scavo del canale omonimo; nell'occasione venne puntualizzata anche l'opera urbanistico-architettonica del Generale gesuita che nel 1774, in seguito ad un incendio, aveva trasformato e ristrutturato la parte Sud-Occidentale della città (Piazza S. Giacomo-Šentjakovski Trg). Fabiani evidentemente conosceva a perfezione le opere di Gruber, se nel 1895, in seguito al terremoto che praticamente distrusse la città, riuscì ad *imporre* il suo Piano Regolatore Generale (modificato non sostanzialmente dagli uffici comunali) senza una preventiva visita alla città. Nel Piano che ho definito come uno dei migliori piani di città media, proposti nel tardo Ottocento⁴⁰, la piazza gruberiana divenne uno dei fulcri attorno ai quali doveva svilupparsi la città per razionalizzare, in maniera assolutamente organica, le dominanti naturali.

Per ragioni simili sembra del tutto improbabile che Fabiani ignorasse l'opera di Schemerl il quale progettò nel 1815 la viennese Technische Hochschule, dove Fabiani insegnava la Storia dell'Architettura⁴¹; Fabiani inoltre aveva progettato

St. Pölten) fu chiamato da Fabiani nel 1917 a Gorizia per collaborare ai piani di ricostruzione. Suo è infatti il PRG di Monfalcone del 1921.

³⁹ La comunicazione del titolo *La carriera per una pianificazione*, presentata al XVII° Congresso Internazionale di Storia dell'Architettura. Friuli-Venezia Giulia, settembre 1971 (Atti in corso di stampa) e il saggio *Pogledi na Fabianijevo urbanistično načrtovanje - Reflections on Fabiani's Urban Planing* in «Sinteza» n. 28/29, dicembre 1973, pp. 20-26

⁴⁰ *Max Fabiani* cit. p. 194

⁴¹ L'insegnamento di Fabiani di Storia dell'Architettura fu in verità un po'*sui generis*. Nella ricerca sugli architetti viennesi degli anni Venti che furono suoi allievi, ho avuto qualche testimonianza in proposito. Riporto qui lo stralcio di una lunga lettera, inviata il 10 febbraio 1967 dall'arch. Walter Sobotka (residente dal 1934 a Philadelphia, PA) alla vedova dell'arch. Oswald Haerdtl, noti entrambi per aver allestito il Padiglione austriaco alla VI Triennale: «... Nel 1910 (?) ho partecipato con altri otto studenti — fui il più giovane — al viaggio di studio in Italia, organizzato da Fabiani



10. Ricostruzione delle quattro principali proposte per il canale transcarsico di Vipacco a Vrhnika. Gli studi recenti propendono per la «soluzione Brainovich» che prevedeva il canale sotterraneo di circa 30 Km.

nel 1901 i *Techniker Denkbüsten* (i busti dei maggiori tecnici dell'Austria, posti innanzi la Technische Hochschule), tra cui quello di Schemerl. Considerando poi

(Trieste, Dubrovnik, Brindisi, Taranto, Salerno, Napoli, Paestum, Roma. Tivoli dove abbiamo rilevato parte della Villa d'Este per elaborare in seguito i rilievi nel suo seminario sull'arte decorativa) ... A Roma ci condusse davanti al Palazzo Vidoni-Caffarelli... Nel modo diabolico che lo contraddistingueva, egli tentò di sminuirne il valore sostenendo che, tutto sommato, si trattava di quella che gli architetti chiamano «l'architettura degli asparagi» (*Spargelarchitektur*). Quando riuscì a convincere tutti ... egli affermò, con il suo tipico accento: «eppure è la cosa migliore che possediamo» (*was wir haben*) ...

Egli fu per molti anni assistente di Karl Kanig... un vecchio signore ironico che ebbe un debole per Fabiani; se un allievo disegnava una colonna senza la base, Kanig dichiarava immediatamente «ciò è permesso solo a Fabiani», in relazione alle colonne di Urania... Strnad e Wlach si erano laureati nell'anno in cui io mi sono iscritto alla TH, Frank invece frequentava l'ultimo anno; così posso affermare che Frank era certamente suo allievo e presumo, con una certa sicurezza, che lo fossero anche Strnad e Wlach... L'accuratissima preparazione di Fabiani fu la causa del suo legame con la tradizione classica ... peccato veramente ch'egli abbia abbandonato Vienna dopo la guerra ».

A mio avviso questa lettera conferma l'antidogmatismo di Fabiani, ma forse anche l'origine del classicismo nelle opere dei *puristi* viennesi della generazione successiva a quella degli Hoffmann, Gessner, Loss ecc., diversi, ma forse non meno validi dei *razionalisti* delle altre scuole.

che tra i 27 Fabiani della generazione del nostro e di quella precedente, oltre i primogeniti, il solo Max volle stabilirsi nella natia Kobdilj (San Daniele sul Carso) dove, a partire dal 1906, trascorrevva sistematicamente i mesi estivi, la supposizione che egli conoscesse l'opera di Schemerl, riferita alla sua patria ristretta oltre che a tutta l'Europa, diviene certezza⁴².

L'originaria pianificazione della via navigabile fa parte del vasto lavoro, noto con un certo *understatement* di marca anglosassone come *Piano di Ricostruzione dei Paesi danneggiati* in seguito alla guerra del 1915-18.

Senonché alcuni borghi della Valle di Vipacco come, del resto, le stesse cittadine di Aidussina e di Vipacco, non erano state affatto danneggiate dalla guerra: il Piano di Vipacco contiene in sostanza un intervento solo ed è quello del canale navigabile con il relativo porto; il canale avrebbe dovuto oltrepassare sui ponti sia il fiume Vipacco che il torrente Bela; il disegno, tra l'altro, contiene l'indicazione di un viale che congiunge il castello degli Attems con la piazza del porto: pochi anni addietro il viale, con gli alberi ormai maestosi, portava dal castello in aperta campagna, testimonianza dell'unico intervento concreto sulla futura via d'acqua Adriatico-Danubio, probabilmente effettuato dall'Amministrazione comunale nel 1922 in seguito al Piano firmato U.P.R.A. cioè Ufficio Provinciale Regolazioni e Architettura Comuni Danneggiati, Gorizia, prof. M. Fabiani⁴³ (fig. 6).

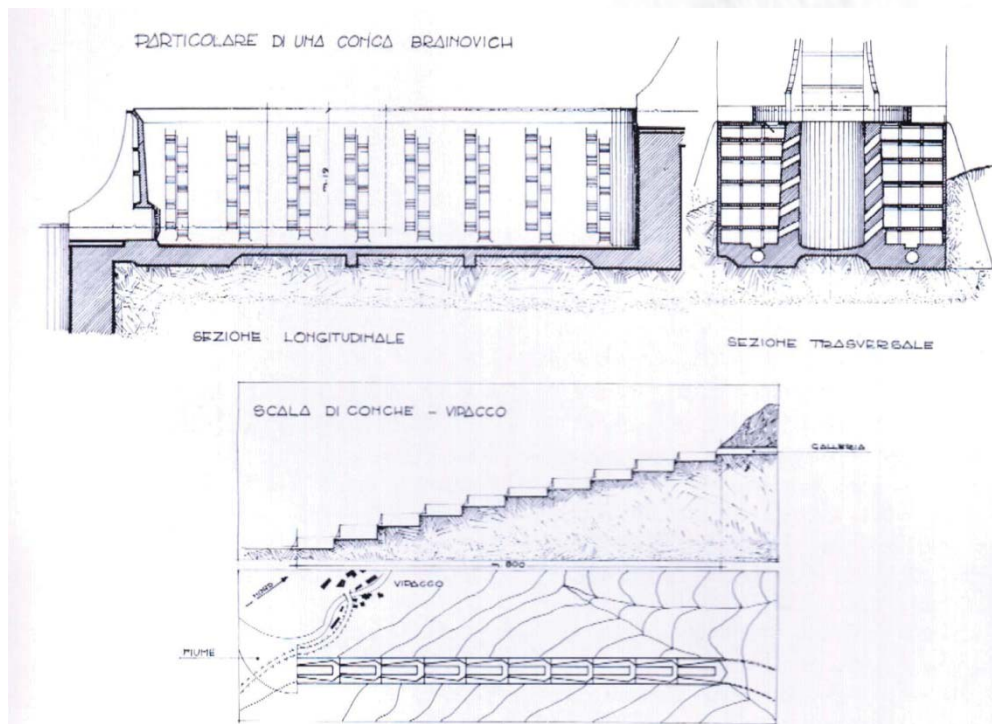
Nella valle di Vipacco tutto il tracciato del canale avrebbe dovuto essere indipendente dall'alveo del fiume e in parte sopraelevato rispetto alla campagna circostante, forse a causa del tortuoso percorso del fiume che già nel 1500 doveva aver colpito l'immaginazione di Leonardo (fig. 7). La sopraelevazione del canale continua anche nella bassa valle, ma mentre nel piano di Merna appare una larga striscia con la dicitura *riservato ad eventuale canale navigabile*, i piani contigui di Savogna e di Rubbia contemplano ancora l'attraversamento del Vipacco su ponti. Segno questo che nell'immediato primo dopoguerra Fabiani non aveva ancora pensato al Lago di Leonardo né all'attraversamento del Vallone con lo sbocco del canale ad Est di Monfalcone. La via parallela al corso del basso Isonzo appariva forse più realistica — nel senso che Fabiani dava al termine — prescindendo cioè dai fattori contingenti (fig. 8).

Credo che i pochi disegni superstiti di questa canalizzazione mostrino chiaramente la differenza tra la pianificazione di Schemerl e quella di Fabiani. D'una parte l'aulico consigliere imperiale pianificava con grandi tratti di penna quelle che a

⁴² Per le vicende della famiglia Fabiani vedasi: FERRARI R. *Il gelso dei Fabiani un secolo di pace sul Carso*, Bolaffio, Trieste, 1975. I rampolli della generazione precedente (p. 118 n): «...i figli di Johann Fabiani e di Teresia Paolič: Anton, Barbara, Anna, Josefa, Luise, Joseph, Johann Franz, Teresia, Alois, Catarina, Karl, Marianna, Francisca... »; la generazione successiva (pp. 182-183) è in sostanza l'ultima dei Fabiani come *Grossgrundbesitze*, cioè grandi proprietari terrieri. I figli di Anton Fabiani e di Charlotte von Kofler: Angela, Josef, Karl, Alois-Luigi, Anton, Teresina, Justina, Wilhelmina, "Villv, Mary, Anna, Max, Edmund, Emma. Di questa generazione Luigi ed Edmund raggiunsero altissimi gradi nell'amministrazione dello stato, furono infatti entrambi Consiglieri Aulici.

⁴³ La considerazione dei Piani nel loro complesso mi ha permesso di stabilire che questo lavoro di Fabiani anticipa di ventun anni la teorizzazione della *cit  linéaire* di Le Corbusier (1943-45). La differenza semmai sta nel fatto che Fabiani, operando sul territorio, rispett  anche qui rigorosamente le dominanti naturali, senza peraltro tenere conto delle tendenze spontanee di sviluppo.

distanza di secoli si sarebbero dimostrate come vie logiche del benessere, ma non affrontava, oltre ad un certo limite, il problema delle dominanti naturali da *sconfiggere*: glielo permettevano l'autorità ed anche l'esperienza acquisita e vissuta, benché il canale di Leyta presso Vienna — da cui il titolo nobiliare — non può in alcun modo essere paragonato al canale transcarsico. Fabiani a sua volta, dava per scontate le grandi concezioni - non solo nella pianificazione delle vie d'acqua — per scontrarsi, in concreto, con il territorio, senza violentarlo affatto, ma con altrettanta logica da artista, quanta ne poneva nei suoi piani regolatori: il piano per Duino potrebbe testimoniare. Quel tipo di logica che nessun elaboratore elettronico potrà mai possedere, non fu frequente nella storia e men che meno nell'epoca di Fabiani (fig. 9). Ritengo che fosse tale ragionamento a sconsigliargli di riproporre il tracciato di Schemerl, cioè quello parallelo ai fiumi Idria ed Isonzo fino al monte San Michele: infatti la valle d'Idria è una tipica vallata alpina con fortissime escursioni termiche e forti innevamenti, oltre alla pendenza piuttosto accentuata, a differenza della valle di Vipacco che ha ancora un clima mediterraneo.



11. La scala delle conche di Vipacco proposta nel 1927 da Pagnini e Brainovich. Incidentalmente, l'altezza delle singole chiuse è uguale all'altezza della chiusa Pohlem.

Allo stato attuale non esistono disegni precisi per l'attraversamento dell'altipiano di Postumia che possano essere ascritti con certezza a Fabiani. Egli tuttavia deve

aver discusso il problema con gli specialisti: può essere frutto di coincidenza fortuita che i due progetti del canale transcarsico degli anni venti, quello di Brainovich e quello di Pagnini, entrambi triestini, inizino a Vipacco, esattamente dove termina il canale di fondovalle di Fabiani? Ho riportato in una mappa le quattro proposte note fino ad oggi: Schemerl, Fabiani, Pagnini, Brainovich che divergono sostanzialmente tra loro sotto ogni punto di vista. Pagnini propone il canale «tradizionale» con le chiuse normali e tutto il tracciato a cielo aperto; Schemerl e Brainovich propongono lunghissime gallerie e quindi un tracciato prevalentemente sotterraneo; Fabiani propone infine un tracciato misto, con brevi gallerie che nel deprecabile caso di esigenze di carattere militare, possano essere ostruite e poi ripristinate senza eccessivi costi (fig. 10)⁴⁴.

L'ingegnere triestino Gino Brainovich propose un'ingegnosissima *scala* di dieci conche successive per superare un dislivello di 190 metri in circa quattro ore (fig. 11) con la successiva galleria di 30 km circa che sbocca a Vrhnika (Nauporto) nella piana di Lubiana. Il progetto fu successivamente approvato anche da Pagnini e presentato nella rivista rotariana «Realtà»⁴⁵. Naturalmente non se ne fece nulla.

Nel secondo dopoguerra, in un momento psicologico poco propizio, Fabiani, coerente fino alla fine con i suoi principi e forse memore del fatto di essere sempre *l'urbanista di Lubiana*, ripresentò l'idea del canale alle autorità ed alla stampa della nuova Repubblica slovena. Lo stralcio del documento che segue testimonia che per l'autore *hinternazionale* gli interessi economici prevalevano di gran lunga sulle nuove realtà ideologico-politiche: «Sono ancora vive le emozioni della guerra e gli animi sono turbati dai cambiamenti politici. Indefinite preoccupazioni si alternano a liete speranze ed è difficile, se non arrischiato, voler attirare l'attenzione del pubblico su problemi che nulla hanno a che fare con la politica. Eppure è importante tornare alle grandi questioni della pace ed allo studio dei problemi di vita economica delle Nazioni.

⁴⁴ La ricostruzione contiene giocoforza delle «interpretazioni» arbitrarie che peraltro non intaccano la sostanza delle proposte.

⁴⁵ La concezione del canale e della galleria appaiono molto ardit, ma l'autore fornisce giustificazioni di ordine funzionale: innanzitutto lo spartiacque viene fissato a quota 290 metri sopra il livello del mare e, precisamente, a Vrhnika (Nauporto), perché «la palude di Lubiana /è/ atta a funzionare quale immenso bacino naturale di raccolta delle acque per il servizio dell'idrovia, e questa è una condizione ideale, difficilmente raggiungibile in altri casi ...»; in definitiva dunque «la sede del canale risulta a doppio versante con tronco di partizione a quota 290, sistemato nella palude di Lubiana ed in galleria-canale (complessivi 62 km), un versante a Occidente, lungo 65 km, composto dalla serie di conche di Vipacco e dal Frigido e Isonzo, ed un versante orientale lungo 1229 km sulla Sava e Danubio. Su uno sviluppo totale di 1350 km, 215 sono sistemati a conche (dislivello complessivo = 500 metri) e 1135 km navigabili liberamente ...» Il tronco trans-carsico attraverso lo spartiacque si compone di una serie di conche che serve a far vincere ai natanti il dislivello di 190 m (lunghezza metri 800, tempo necessario per la sollevazione e attraversamento delle chiatte equivalente a quattro ore di navigazione libera); galleria-canale Vipacco-Vrhnika (lunghezza 28-30 km)». (cfr. DE BRAI G., *Idrovia* cit. p. 24). Come nel 1775 non esisteva nulla che potesse essere confrontato con la chiusa Goth-Alf tanto che Schemerl la descrisse in tutti i particolari, così negli anni venti non esisteva nulla che potesse essere confrontato con la *scala delle conche* di Vipacco, anche se Brainovich ammette di essersi ispirato alle conche di Niederfinow (canale Berlino-Stettino). Inoltre, con i *bacini economizzatori* si sarebbe arrivati ad utilizzare «razionalmente l'altezza geodetica della massa d'acqua ed ... economizzare il 96,5% dell'acqua di tutta la serie (cfr. «Realtà» cit.. p. 615).

«Un problema di somma importanza per l'avvenire è la costruzione di un canale dall'Adriatico al Danubio con grandi porti in Italia, Jugoslavia, Ungheria, Austria e Cecoslovacchia. La sua importanza commerciale e politica si evidenziano da sole. L'importanza dell'opera emerge dal fatto che il canale servirebbe direttamente, in misura pressoché uguale, cinque stati indipendenti, di struttura economica molto diversa, favorendo enormemente lo scambio delle merci pesanti e convogliando interessi disparati su un binario di comune lavoro. Naturalmente sarebbero interessati alla costruzione anche altri stati come la Germania, la Polonia, ecc., che non mancheranno di dare il loro contributo per servirsene. È uno speciale vantaggio tecnico che la costruzione dell'opera e l'entità del lavoro e degli investimenti si ripartiscano in quasi uguale misura tra i cinque stati sopraddetti, facilitando il finanziamento e l'amministrazione dell'impresa. Questo equilibrio è dato dalla natura delle condizioni dei territori attraversati e può essere ancora perfezionato con lo sviluppo dei porti e degli impianti connessi.

«Le difficoltà tecniche sono ovunque pressoché equivalenti. Data l'abbondanza di acque e le possibilità dei dispositivi di locomozione del naviglio, i grandi dislivelli non presentano difficoltà ... Il pubblico, poco esperto in questioni di navigazione si interesserebbe evidentemente dei particolari statistici, tecnici e di tracciato e non meno dei costi e del rendimento. Molti lettori penseranno che per i trasporti siano sufficienti le strade e le ferrovie, dimenticando che il trasporto via acqua costa circa la cinquantesima parte di quello stradale ... Altri vorrebbero conoscere il tracciato preciso del canale, ma è intuitivo che, per ora, non conviene descriverlo nei particolari, per non compromettere l'opera stessa ...

«Per ora importa suscitare l'interesse e la coscienza del pubblico che deve tornare ad occuparsi dei grandi problemi dell'evoluzione economica ... »⁴⁶.

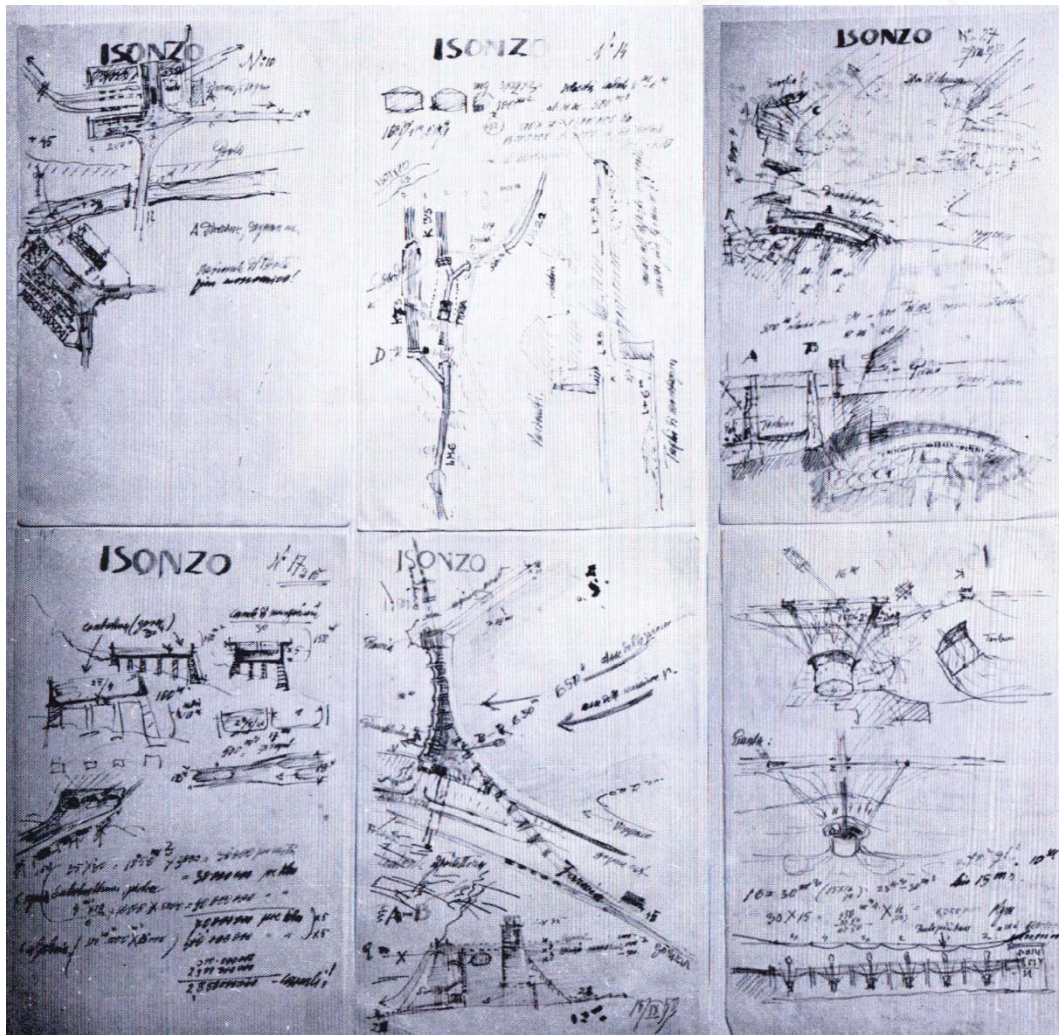
Dai pochi accenni ai vari Stati ed alle difficoltà tecniche è facile arguire che Fabiani propendeva per la settecentesca via Trieste-Vienna che avrebbe allacciato Trieste e le zone attraversate ai sistemi navigabili dell'Europa Occidentale, con tutti i corollari economici che tale collegamento avrebbe potuto rappresentare. In ogni modo ciò non avrebbe pregiudicato neppure la via dell'Est (Sava-Danubio ecc.) del resto obbligata per la conformazione del territorio⁴⁷.

La sua ultima proposta, schizzata su 27 fogli di carta da blocco, datati e numerati e su due lucidi, intitolata *Idea per lo sfruttamento delle Piene dell'Isonzo* ne è una conferma indiretta, in quanto ripropone, con altri significati, sia il lago di Leonardo, sia una parte del tracciato di Schemerl.

Il lago di Gorizia, ottenuto mediante lo sbarramento dell'Isonzo — nella stessa posizione proposta da Leonardo — avrebbe dovuto assolvere a quattro funzioni: 1) rendere navigabile il basso corso dell'Isonzo che avrebbe perduto le

⁴⁶ Il documento mi è stato fornito gentilmente dal defunto Pror. France Stelè dell'Accademia delle Scienze di Lubiana.

⁴⁷ Negli studi del secondo dopoguerra si parla della via Adriatico-Danubio, intendendo via Sava-Vukovar-Danubio, cioè la storica via Ovest-Est, proposta da Schemerl; mi riferisco anche alla proposta del prof. Guido Ferro, riguardante il collegamento della Padania con l'Est (Milano 1967), oltre che al citato lavoro del gruppo misto italo-sloveno, in cui la possibilità della via Nord, vale a dire, Ljubljana-Maribor-Ungheria viene contemplata in subordine alla via Est (cfr. *Studio di un collegamento...* p. 20 del testo in lingua italiana)



12. Gli ultim studi di Fabiani, datati settembre 1950. Da destra a sinistra: schema del porto con le installazioni doganali; dimensionamento della galleria sotto il monte San Michele (centrale elettrica) e confluenza del canale sfioratore con quello navigabile; studio dell'ubicazione della diga principale sull'Isonzo e pianta del sistema a turbine; studio dell'anale rialzato e accenno al preventivo della spesa; studio delle piene in corrispondenza della grande diga sulla quale scorre la ferrovia; particolari delle turbine verticali nella diga maggiore.

caratteristiche torrentizie; 2) installare due centrali elettriche, la prima situata nella diga sull'Isonzo, la seconda in caverna scavata sotto il monte San Michele; 3) costituire una sufficiente riserva d'acqua per la costruzione di un porto franco a Gorizia che oltretutto avrebbe dovuto assolvere la funzione di porto di smistamento delle merci provenienti da Trieste via Vallone e dalla Padania via Isonzo; 4) rendere possibile la via navigabile, parte in galleria, parte rialzata, attraverso il Vallone.

Il serraglio di Leonardo la cui ubicazione è stata individuata con grande precisione da Mušič⁴⁸ ed il conseguente lago sono stati proposti per sbarrare una via di penetrazione; il lago di Fabiani suggerito esattamente 450 anni più tardi, nello stesso posto e quasi con le stesse dimensioni, avrebbe dovuto rendere praticabile la via della pace ed è per questo che ho dichiarato sopra che vorrei mettere il serraglio leonardesco all'inizio della pianificazione della via d'acqua Trieste-Nord.

Nello schizzare i particolari del Canale del Vallone, Fabiani deve aver tenuto a mente una serie di problemi che vanno sotto il nome di econologia: nessun lungo rettilineo, i tratti sopraelevati costruiti o almeno rivestiti con la pietra locale, la fornitura di un notevole quantitativo di acqua ai laghi di Doberdò ecc.; purtroppo il canale risulta dimensionato in modo da permettere il passaggio di navi standard di 1350 tonnellate⁴⁹; lo studio è corredato da tutte le indicazioni tecniche, dal calcolo delle precipitazioni annuali sul bacino dell'Isonzo, alla redditività della via (fig. 12).

Oltre all'*Accordo* di Osimo, pretesto per questo studio, l'omaggio più valido a Fabiani viene dal Gruppo italo-sloveno, che dopo aver ripreso lo studio del problema ed averne pubblicato nel 1970 le conclusioni provvisorie — concettualmente molto vicine a quelle esposte qui — continua con il proprio lavoro⁵⁰.

Aggiungerei ancora sommessamente che, se dalla storia può venire qualche ammaestramento ai pianificatori, l'opera di Fabiani insegna a non lasciarsi prendere la mano dalla mania del tecnicismo; nel caso in esame il pericolo sussiste in virtù di quell'efficientismo che è tale solo nei sogni, come dimostrano molte grandi infrastrutture del nostro Paese; il tecnicismo riguarda forse anche i problemi statistici: Schemerl impostava il problema dei costi riferendosi al prezzo di trasporto di un peso unitario, lo Zentner. I successivi pianificatori (escluso Fabiani) hanno fornito sempre più complesse informazioni sul commercio estero dei vari stati attraversati dal canale, disperdendo in un certo senso quelle nozioni elementari che la *pubblica opinione* può ancora afferrare: quanto costerebbe il trasporto di un container da 27 piedi da Cremona a Varsavia via acqua e quanto invece costa il suo trasporto via strada? L'osservazione è meno peregrina di quanto possa sembrare: fino a quando il problema della via d'acqua Trieste-Nord verrà discusso solo tra gli specialisti, la constatazione di Schemerl probabilmente rimarrà valida: «...Der Canal von Languedoc (Canal du Midi) war unter Karl dem Grossen vorgeschlagen, unter Franz dem I^o und Heinrich dem IV^o abermahrl in Antrag gebracht, aber erst unter Ludwig dem XIV^o ausgeführt ...»⁵¹ (il canale di

⁴⁸ Nello studio citato Z Leonardom po vipavski in soški dolini. Mušič aveva pubblicato una carta con l'indicazione del solo punto della piana di Gorizia che si presta agli sbarramenti. Ho riprodotto la predetta carta in Max Fabiani cit. p. 233

⁴⁹ Il progetto Brainovich-Panini prevede ancora l'uso delle chiatte da 600 tonnellate

⁵⁰ Il Gruppo di Studio italo-sloveno aveva soltanto veste «ufficios» ed era composto da cinque membri oltre al segretario.

⁵¹ SCHEMERL, *Vorschläge*, cit. p. 69

Languedoc è stato suggerito sotto Carlomagno, nuovamente proposto sotto Francesco I° e sotto Enrico IV°, ma costruito sotto il regno di Luigi XIV°. Una discussione quindi durata otto secoli, troppi per poter ripetere l'esperienza nei tempi nostri, considerando che dal primo progetto completo sono già trascorsi quasi duecento anni e della via d'acqua esiste un solo viale.

MARCO POZZETTO

La ricerca dei documenti per questo studio non è stata agevole; sono grato a quanti hanno voluto darmi indicazioni e suggerimenti, segnatamente: Dr. Damjan Prelovšek dell'Accademia delle Scienze di Lubiana, Dr. Vera Bokal di Vienna, prof. Sergio Tavano e prof. ing. Roberto Costa dell'Università di Trieste, prof. arch. Giovanni Brina del Politecnico di Torino; un particolare ringraziamento al Prof. Carlo Ludovico Ragghianti che mi ha suggerito d'intraprendere la ricerca.

Abbreviazioni:

SBL = Lessico biografico sloveno

DAS = Associazione degli architetti della Slovenia

SA = Archivio delle corporazioni, Lubiana

GA = Archivio del Governatorato della Carniola, Lubiana