



ITINERARIO 35

La Stadtbahn di Otto Wagner a Vienna. La prima metropolitana di superficie d'Europa

Con la realizzazione del *Ring*, il monumentale anello di circonvallazione voluto dall'imperatore Francesco Giuseppe (Itinerario 31), Vienna aveva ormai assunto l'assetto di una moderna capitale europea. La nuova viabilità a scorrimento veloce e gli oltre settecento grandiosi palazzi innalzati in poco più di un decennio (1859-1872) avevano infatti mutato in modo radicale il volto della città che, anche se giunta relativamente in ritardo alla Rivoluzione industriale, stava comunque bruciandone rapidamente tutte le tappe.

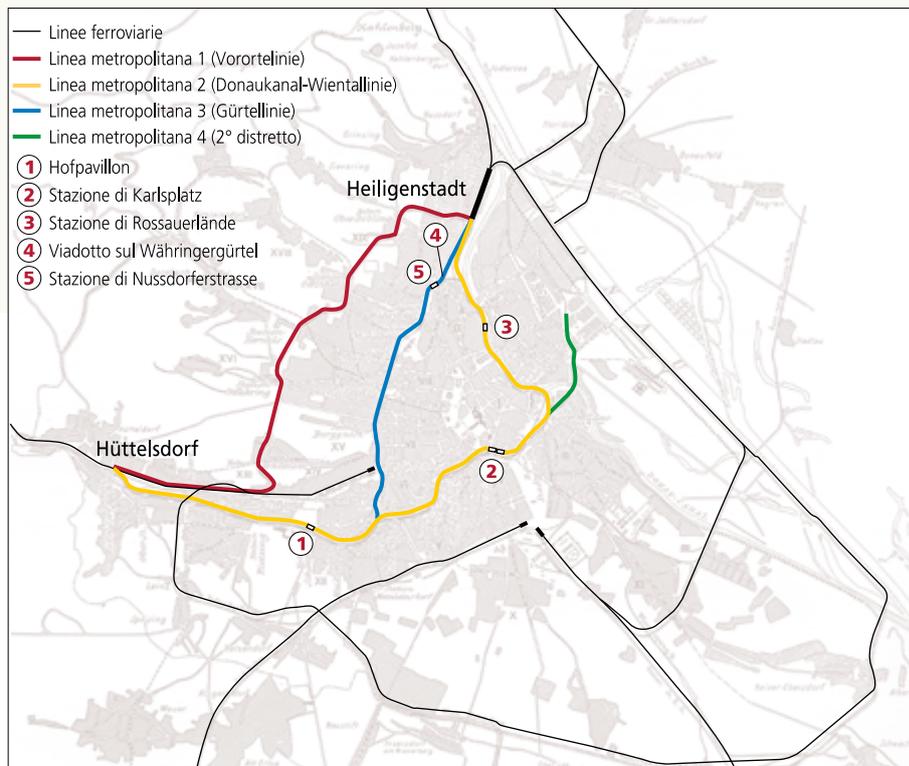
La necessità di spostamenti sempre più rapidi e sicuri, del resto, aveva imposto fin dalla prima metà del XIX secolo la costruzione di un'importante rete ferroviaria che da Vienna si irraggiava verso la periferia dell'immenso Impero. Nella capitale, fulcro amministrativo e motore economico dell'intera Nazione, furono costruite – nell'arco di appena un ven-

tennio – ben cinque grandi stazioni, quattro delle quali razionalmente orientate secondo i principali punti cardinali. A esse erano annessi anche adeguati scali merci predisposti sia a uso civile sia a uso militare, per il trasporto di truppe e di materiali bellici.

Intorno agli anni Settanta del secolo, parallelamente all'ambizioso progetto di riassetto viario e urbanistico che aveva indotto al tracciamento del *Ring* e stava prevedendo il suo raddoppio tramite la realizzazione della circonvallazione esterna del *Gürtel* e il potenziamento di tutta la viabilità minore a essi connessa, sorse anche la necessità di collegare in modo veloce ed economico i cinque grandi terminali ferroviari della capitale. Ciò al fine di smistare in modo più razionale i sempre crescenti flussi di transito senza costringerli all'attraversamento cittadino via carrozza (per i passeggeri) o via carro (per le merci), con conseguente perdita di tempo e inutile sovraccarico della nuova rete viaria, la quale era stata progettata più in funzione rappresentativa che utilitaria.

La soluzione al non facile problema fu trovata da Otto Wagner con la costruzione di una ferrovia urbana a scorrimento veloce (oggi la chiameremmo «metropolitana di superficie») dotata di una propria sede di transito che non interferisse (o che interferisse il meno possibile) con gli edifici e il tessuto viario preesistenti. Nasce così la *Stadtbahn*, il cui tracciato costituisce ancor oggi la spina dorsale della complessa e funzionale rete dei trasporti pubblici urbani di Vienna.

Questa innovativa ferrovia cittadina, inizialmente a vapore, collegava prima di tutto i principali scali ferroviari disimpegnando nel contempo un veloce servizio di circolare esterna, divenuto più che mai indispensabile soprattutto a partire dal 1890, quando il municipio cittadino deliberò di includere nel territorio comunale anche i popolosi quartieri sorti fuori dalla fascia del *Gürtel*.



◀ Schema planimetrico della *Stadtbahn* e della rete ferroviaria viennese.

Otto Wagner (1841-1918)

Nasce in un sobborgo della capitale austriaca, dove anche si spegne. Formatosi al Politecnico di Vienna (1857-1859), si è poi specializzato all'Accademia di Belle Arti (1861-1863) della quale diviene in seguito professore ordinario del corso speciale di Architettura (1894-1914) e infine pro-rettore (1910). Il suo stile progettuale, pur prendendo le mosse dalla tradizione architettonica storicistica (➤ Itinerario 30), si caratterizza per la straordinaria capacità di adeguarsi all'uso dei nuovi materiali e delle nuove tecnologie costruttive resi disponibili dalla moderna industrializzazione.

Disegnatore formidabile, Wagner utilizza la sua grande abilità tecnica e l'incisiva raffinatezza del segno per realizzare prospettive di grande effetto visivo, al fine di far immediatamente capire come l'oggetto architettonico progettato andrà poi a inserirsi nel contesto urbano per il quale è stato previsto. Tra il 1899 e il 1905 aderisce alla *Secession*, il movimento artistico delle avanguardie viennesi al quale aveva preso parte anche Klimt (➤ paragrafo 28.4) e che aveva tra i suoi scopi quello di contrapporre agli schematismi accademici la ricerca di forme espressive più direttamente legate alla mutata realtà tecnologica del tempo. Vincitore di importanti concorsi internazionali e progettista fra i più attivi e stimati d'Europa, Wagner assume ben presto un essenziale ruolo guida per tutti gli

architetti austriaci di fine Ottocento, insegnando loro a progettare senza far riferimento alle tipologie e agli stili architettonici del passato. Questo enorme impegno professionale non gli impedisce di attendere anche ad alcune importanti elaborazioni teoriche sia in campo architettonico sia in campo urbanistico, che nel 1917 gli varranno una laurea *honoris causa* presso il Politecnico di Dresda. Nel 1894 Wagner non è ancora al culmine della propria carriera, ma la sua fama è ormai tale che la municipalità di Vienna lo nomina supervisore generale all'urbanistica, conferendogli praticamente carta bianca non solo nella realizzazione della *Stadtbahn* e delle infrastrutture viarie a essa connesse, ma anche nel contemporaneo riassetto e modernamento delle principali vie d'acqua cittadine (*Wienfluss* e *Donaukanal*), al fine di potenziarne la navigabilità.

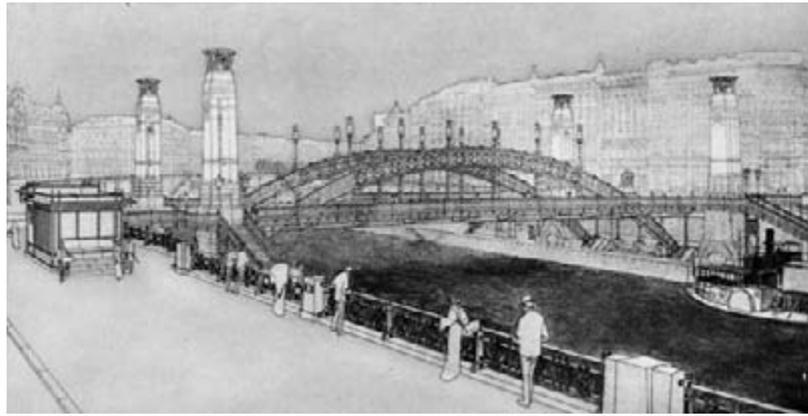
Il primo problema che l'architetto si pone è dunque quello di integrare le varie vie di comunicazione disponibili a Vienna: quella ormai esistente del *Ring*, quella in fase di completamento del *Gürtel*, quella da potenziare dei canali fluviali e quella – ancora tutta da costruire – della ferrovia urbana. «La prima condizione per una soluzione valida rispondente alla mentalità moderna è l'accordo fra arte ed esigenze pratiche», scrive al riguardo Wagner con molta lungimiranza.



▲ Otto Wagner, *Disegno di progetto per una Galleria d'arte moderna a Vienna, 1900.*

▼ Otto Wagner, *Disegno prospettico del riassetto di Karlsplatz, 1909.*

▼ Otto Wagner, *Disegno prospettico del ponte in onore dell'imperatore Ferdinando I, 1905, Vienna, Historisches Museum der Stadt Wien.*



La ferrovia urbana viennese (1894-1901)

Sulla scorta di tali riflessioni Otto Wagner progetta la rete ferroviaria cittadina cercando di contemperare al massimo le esigenze della funzionalità con quelle del rigore estetico. Egli prevede cinque diverse linee per uno sviluppo complessivo di circa 40 chilometri da realizzarsi, al fine di non interferire con la viabilità stradale, anche in galleria, in trincea, in sopraelevazione o su grandi ponti metallici. L'ambizioso progetto, ultimo grande fiore all'occhiello del potere imperiale, viene realizzato a tempo di record, tanto che fin dal 1898 sono funzionanti le prime tre linee. L'inaugurazione definitiva dell'intera rete avviene già nel 1901.

In sette anni di assiduo lavoro Wagner realizza con il suo studio oltre duemila elaborati fra progetti e schemi di vario tipo, al fine di controllare in modo minuzioso ogni fase della realizzazione. Oltre alla progettazione delle trentasei stazioni, molte delle quali rappresentano veri e propri gioielli dell'architettura *jugendstil* europea, l'architetto studia anche il lato ingegneristico del progetto realizzando viadotti, cavalcavia, tunnel, muri di sostegno, rampe d'accesso e scale di smistamento. Uguale attenzione egli pone anche agli

aspetti apparentemente più marginali quali l'arredamento delle stazioni (panchine, fontanelle, ringhiere, fanali, orologi, vetrate) e la segnaletica di riconoscimento (scritte, indicazioni, manifesti). In tal modo egli dimostra capacità e sensibilità eccezionali anche nei campi del *design* e della grafica pubblicitaria, settori che proprio in quegli anni iniziavano per la prima volta a conquistarsi una propria autonomia artistica.

«La più moderna delle cose moderne in architettura è sempre la metropoli», diceva Wagner ai suoi allievi, «e le dimensioni che ha raggiunto hanno provocato un gran numero di problemi nuovi che attendono soluzione dall'architetto». Uno di questi problemi era senza dubbio connesso all'integrazione in un tessuto urbano storico come quello della Vienna *fin de siècle* di una struttura così ingombrante e tecnologicamente rivoluzionaria come la *Stadtbahn*. È per questo che il grande architetto austriaco progetta le varie stazioni in funzione del luogo ove si trovano, armonizzandole con i contesti urbani nei quali devono inserirsi. In presenza di emergenze monumentali quali la reggia estiva di Schönbrunn o la chiesa

barocca di San Carlo Borromeo (*Karlskirche*), ad esempio, anche le stazioni assumono caratteristiche decorative di assoluta rilevanza. Lungo la linea che segue l'argine del *Donaukanal*, invece, sono basse e sviluppate orizzontalmente, al fine di meglio armonizzarsi con l'andamento del fiume. Nella *Gürtellinie*, infine, arrivano a svilupparsi anche per due o tre piani di altezza in quanto, essendo i binari quasi tutti in sopraelevata, anche l'accesso ai treni doveva avvenire a una quota più alta di quella del piano stradale.

Negli ultimi decenni del Novecento la *Stadtbahn* di Otto Wagner ha subito una serie di ammodernamenti e di ristrutturazioni tali da averne mutato quasi completamente il carattere.

Nel nostro itinerario, comunque, immagineremo di percorrere il tragitto originale della *Stadtbahn* – da Hütteldorf fino ad Heiligenstadt – con ritorno attraverso la *Gürtellinie*, aiutati dal fatto che molte delle antiche stazioni esistono tuttora. Alcune, opportunamente trasformate, hanno sostanzialmente mantenuto la loro funzione fungendo da accesso alla metropolitana; altre, invece, sono state chiuse o adibite a nuove funzioni.

Wientallinie



- ▲▼ 35.1 ▶ Otto Wagner, *Hofpavillon*, 1896. Prima versione di progetto del prospetto verso la strada. Vienna, Graphische Sammlung Albertina.



35.1
Hofpavillon
(Padiglione imperiale)

1896-1898. Schönbrunner Schloßstrasse

La prima significativa emergenza architettonica che incontriamo sulla *Wientallinie* viaggiando in direzione di Vienna è costituita dal celebre *Hofpavillon*, il raffinato padiglione di corte posto di fronte alla reggia estiva di Schönbrunn. Progettato da Wagner nel 1896 e ultimato già nell'aprile del 1898, esso costituiva la fermata a uso esclusivo della famiglia imperiale.

Esternamente la piccola ed elegante costruzione adotta ancora soluzioni eclettiche, in parte desunte dello Stile Impero francese. All'interno, però, influenzato forse anche dai giovani allievi della *Secessione*, Wagner realizza un geometrico salone d'attesa di forma ottagonale, del quale progetta anche l'arredamento e le decorazioni, questa volta secondo il gusto *jugendstil*, senza dubbio a lui più congeniale. Tale realizzazione, anticipatrice dei progetti più significativi del maestro viennese, non fu però molto apprezzata da Francesco Giuseppe, il quale – ritenendola troppo innovativa – si servì della propria stazione personale appena due volte in diciotto anni. ■

◀ Otto Wagner, *Manifesto inaugurale per la Stazione di Karlsplatz*, 1899. Particolare. Vienna, Historisches Museum der Stadt Wien.



35.2
Stazioni gemelle
di Karlsplatz

1898-1899. Karlsplatz 1

La più rappresentativa delle stazioni della *Stadtbahn* è comunque quella di *Karlsplatz*. Essa è costituita da due padiglioni gemelli che Otto Wagner progetta a partire dal maggio del 1898, come primo passo per il riassetto urbanistico complessivo della grande piazza sulla quale si affaccia la Chiesa di San Carlo Borromeo, il più insigne monumento del Barocco viennese (1716-1737).

I due padiglioni, fra loro perfettamente uguali, sono realizzati con una moderna struttura in acciaio. Di dimensioni assai contenute, sembrano specchiarsi uno nell'altro e l'unico elemento differenziatore sta nelle scritte che li identificano come fermate di due linee opposte.

Nell'intento di Wagner, sempre attento a sposare il bello con l'utile, essi dovevano rappresentare la raffinata emergenza estetica che richiamasse agli occhi dei passanti la presenza tecnologica della *Stadtbahn* che, in quel tratto, correva in un tunnel sotterraneo. Le decorazioni, pur rispettando le suddivisioni geometriche imposte dalla modularità della struttura metallica, sono di tipo floreale e ogni accenno anche minimo agli stili architettonici del passato è ormai rigorosamente soppresso.

L'odierno assetto dei due padiglioni, radicalmente ristrutturati nel 1977 in seguito ai lavori per la costruzione dell'attuale metropolitana, è purtroppo assai diverso da quello originale: sopresse le fermate, sono stati destinati rispettivamente a caffè e a ufficio turistico. ■

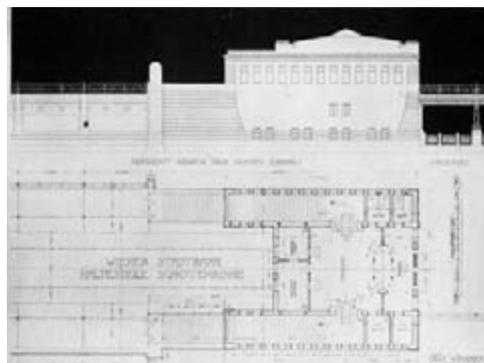
▼ 35.2



Donaukanallinie



▲ 35.3



◀ Otto Wagner, *Stazione di Schottenring*, 1900. Prospetto verso il fiume e pianta. Disegni di progetto. Vienna, Historisches Museum der Stadt Wien.

35.3

Stazione di Rossauerlände

1899-1900. Rossauerlände 19

La seconda linea (*Donaukanallinie*) costituisce il proseguimento ideale della prima e costeggia il canale del Danubio dalla dogana centrale fino ad *Heiligenstadt*, il quartiere più settentrionale della città. Questa direttrice è tracciata spesso in galleria o lungo l'argine artificiale del canale

al fine di non interferire mai con la viabilità preesistente.

La stazione di *Rossauerlände* è una delle più significative e meglio conservate della seconda linea, della quale rappresenta anche la tipologia architettonica più ricorrente. Poiché in quel tratto la ferrovia passava in galleria lungo l'argine del canale, la stazione è stata immaginata come un corpo sviluppato in orizzontale che, visto dalla riva opposta, apparisse come un semplice rialzamento dell'argine. In questo modo l'architettura estremamente lineare della stazione ben

si integrava con la linearità del muro di contenimento dell'argine, quasi che la prima sorgesse spontaneamente dal secondo. Solo nella facciata d'ingresso verso la strada Wagner ripropone alcuni elementi decorativi geometrico-floreali di gusto *jugendstil*. In tal modo egli riesce a fare coesistere due linguaggi diversi sui due opposti lati dell'edificio. Questa raffinata differenziazione sottolinea con forza sul piano architettonico la tripla funzione che la stazione riveste, come punto di snodo tra i traffici via strada, via ferrovia e via fiume. ■

Gürtellinie

35.4

Viadotto sul Währingergürtel

1900. Incrocio con Währingergürtel

Della *Gürtellinie*, la quarta linea della *Stadtbahn* e l'unica ancor oggi in funzione, colpiscono soprattutto la grandiosità delle stazioni (tutte a due o tre piani) e l'imponenza dei ponti e dei cavalcavia in quanto, come si è detto all'inizio, l'intero tracciato si svolge in sopraelevazione, al fine di non interferire con la viabilità preesistente.

In questo viadotto (realizzato con elementi di acciaio prefabbricati, assemblati sul posto mediante bulloni) il moderno linguaggio del ferro risulta perfettamente integrato con l'architettura di tradizione ottocentesca, costituendo un significativo momento di innovazione del gusto. ■

35.5

Stazione di Nussdorferstrasse

1896. Nussdorferstrasse 162

L'imponente edificio riunisce in sé diverse funzioni, in una visione estremamente moderna dell'architettura che secondo Wagner doveva essere non solo esteticamente valida, ma anche (e soprattutto) utile. Dietro alla lunga facciata, geometricamente scompartita da un doppio ordine di alti finestroni rettangolari, l'architetto viennese progetta, oltre alle consuete sale d'aspetto e alle varie biglietterie, anche toilette, bar, chioschi per giornali, rivendite di fiori e tabacchi, uffici per il personale e magazzini per le attrezzature di pulizia e di manutenzione.

Negli intenti di Wagner, infatti, la Stadtbahn



non rappresenta un semplice mezzo di comunicazione ferroviario ma un vero e proprio intervento urbanistico a scala cittadina. Le stazioni, di conseguenza, diventano significativi poli di aggregazione economica e sociale, nei quali pulsano la vita e le attività. ■

▼ 35.4



▼▲ 35.5

