

L'album fotografico di Alois Beer.
“Bau des Wocheiner-Tunnels 1901-1904” *

di Antonio Giusa

Una delle tappe fondamentali della costruzione della *Ferrovia Transalpina* fu l'attraversamento della catena delle Alpi Giulie nel punto più meridionale, con la perforazione del tunnel del Wochein. Per solennizzare la conclusione dei lavori fu pubblicato l'album fotografico “*Bau des Wocheiner-Tunnels 1901-1904*”, realizzato con le immagini di Alois Beer (Budapest, 1840-Klagenfurt, 1916), che si fregiava del titolo di fotografo dell'Imperial Regia Corte e dell'Imperial Regia Marina e che sin dall'inizio aveva seguito le attività dei due cantieri sul lato Nord e su quello Sud del Tunnel.

La produzione di album o di servizi fotografici, commissionati dalle istituzioni finanziatrici o dalle ditte appaltatrici dei lavori, in occasione della costruzione o del completamento di grandi infrastrutture ferroviarie, è da considerarsi una costante sin dai primi decenni successivi all'invenzione della Fotografia nel 1839.

Volgendo lo sguardo al paese dove la Fotografia ebbe i suoi natali, si deve infatti registrare la committenza del barone James de Rothschild, proprietario della Compagnia che gestiva la strada ferrata che da Parigi si spingeva verso Nord, ad Édouard-Denis Baldus (1813-1882), che si era distinto fra i cinque fotografi scelti dall'Amministrazione francese, nel 1851, per la prima campagna di documentazione del patrimonio artistico-architettonico, denominata *Mission héliographique*. Il fotografo francese, di origini prussiane, realizzò, nel 1855, l'*Album de Chemin de fer du Nord, Ligne de Paris à Boulogne*, nel quale furono raccolte cinquanta immagini relative alle infrastrutture ed alle stazioni di quella linea ferroviaria. Il successo dell'iniziativa gli valse sei anni più tardi, nel 1861, un secondo incarico, per documentare la ferrovia che andava nella direzione opposta, verso Sud. Édouard-Denis Baldus realizzò infatti l'*Album Paris-Lyon-Méditerranée*. Come è noto l'invenzione della Fotografia ebbe una rapida diffusione oltre Oceano. Ed anche negli Stati Uniti vi fu un suo diffuso utilizzo per documentare gli sterminati territori ed i magnifici paesaggi che si aprivano ad Ovest verso la “Nuova frontiera”. Uno dei più importanti fotografi statunitensi, Alexander Gardner (1821-1882), scozzese di nascita, veterano della Guerra di Secessione, fu incaricato, ad esempio, nel 1869, della realizzazione dell'album *Across the Continent on the Kansas Pacific Railroad (Route of the 35th Parallel)*. (nota 1)

Anche Andrew J. Russel (1830-1902), dapprima, come Gardner ed altri fotografi, impegnato nella documentazione della Guerra di Secessione, si dedicò a questo genere di fotografia e a lui si deve l'album, pubblicato nel 1869 dalla Union Pacific Railroad, intitolato *The Great West Illustrated in a Series of Photographic Views across the Continent taken along the Line of the Union Pacific Railroad*. (nota 2)

Facendo ritorno in Europa, in particolare negli Antichi Stati italiani, si deve rilevare come la Fotografia e la Ferrovia siano legate dalla data del 1839 in cui, come si è detto, veniva inventata la prima e nasceva la seconda con la Napoli-Portici.

Qualche anno più tardi, nella Roma papalina, i due fotografi Gioacchino Altobelli (1814-1879 ca.) e Pompeo Molins (1827-1900 ca.), che avevano stretto un sodalizio che sarebbe durato dal 1858 al 1865, lavorarono alla documentazione ferroviaria e si ricorda una loro immagine del 1863 in cui Pio IX inaugurò l'ardito ponte ferroviario di San Paolo che nella campata centrale era mobile per consentire il transito alle imbarcazioni. (nota 3)

Risalendo la penisola e facendo un passo in avanti nel tempo, nei primi anni che seguono l'Unità, ci si imbatte nella splendida fotografia del ponte di ferro sul fiume Po a Piacenza, i cui lavori erano iniziati nel 1862, scattata quattro anni più tardi dal fotografo Francesco Sidoli, attivo a Parma sin dal 1858. (nota 4)

La neonata amministrazione italiana era ben conscia che la costruzione di un'efficiente rete ferroviaria fosse da considerare uno dei prerequisiti per recuperare il tempo perduto e per assicurare al Paese un adeguato sviluppo economico, similmente a quanto era da tempo avvenuto nei più forti stati nazionali europei. È noto come le vicende geopolitiche abbiano ritardato la canalizzazione di adeguati investimenti nell'area friulana, ed in particolare in quella alpina. Si dovette attendere, infatti, sino al 1879, per assistere all'inaugurazione della ferrovia che collegava Udine alla stazione confinaria di Pontebba.

Da un punto di vista fotografico, la *Ferrovia Pontebbana* costituì un soggetto privilegiato. La complessità della realizzazione, l'eleganza delle soluzioni ingegneristiche adottate, la bellezza del paesaggio, la ricordata valenza politica ed economica e l'ormai raggiunta maturità del mezzo fotografico suggerirono ad importanti fotografi di cimentarsi nella ripresa di scenari che potessero catturare l'attenzione di una vasta clientela, curiosa ed orgogliosa di possedere una documentazione di quest'importante opera che doveva sancire l'effettiva appartenenza del Friuli occidentale all'Italia.

Si deve innanzitutto ricordare l'*Album fotografico della Ferrovia Pontebbana*, dello studio fotografico di Antonio Sorgato (1825-1885) e Sennen Brusadini (1843-1884). Il primo, veneziano, ormai onusto di gloria, aveva cercato fortuna nel meno affollato mercato udinese ed aveva scelto il secondo, giovane valente professionista friulano, per fondare uno degli studi più affermati del capoluogo, che fu attivo dal 1877 al 1884, con la brusca interruzione dovuta alla prematura scomparsa di Brusadini. L'operazione commerciale concretizzatasi nell'Album, che a partire dalla stazione di Udine dedicava una quarantina di immagini a stazioni e viadotti sino alla cittadina di Pontebba, ebbe grande successo.

Oltre a Sorgato e Brusadini, anche Carlo Naya (1816-1882), fotografo con studio a Venezia, si dedicò alla *Pontebbana*, ma su commissione di una delle imprese appaltatrici, la Ciampi-Luzzati, che aveva realizzato il tratto Resiutta-Chiusaforte. A conclusione dei lavori, Naya realizzò delle fotografie di grande formato, alcune delle quali sono state recentemente acquisite dai Civici Musei udinesi.

Si conosce, infine, un ultimo album di Riccardo Lotze (1843-1909) sul medesimo soggetto. Quella dei Lotze fu una dinastia di fotografi di origine tedesca stabilitisi a Verona, molto attivi nella documentazione dell'ultimo periodo di presenza asburgica in quella città e nei suoi dintorni.

In particolare il padre di Riccardo, Maurizio Lotze (1809-1890) documentò nel 1858, in un album di grande formato, anche i lavori sulla ferrovia Verona-Bolzano. (nota 5)

Alcuni anni dopo la costruzione della *Ferrovia Pontebbana* si deve registrare la costruzione della *Ferrovia del Brennero*, inaugurata nel 1887. Un'altra ferrovia alpina, anch'essa oggetto di particolare attenzione da parte dei fotografi di quell'area geografica (nota 6), che rivestì una grande importanza per l'incremento dei traffici delle persone e delle merci attraverso il confine italo-austriaco.

Retrocedendo all'inizio degli anni '80 e transitando nel Tirolo, si deve rilevare il forte impegno dell'amministrazione asburgica per la realizzazione del tunnel dell'Arlberg che permise il collegamento ferroviario fra il Tirolo ed il Vorarlberg. I lavori durarono quattro anni, dal 1880 al 1883. Sul versante occidentale si aggiudicò l'appalto l'impresa dei fratelli Lapp in società con quella del friulano Giacomo Ceconi, che, invece, realizzò da sola quelli sul versante orientale.

Di grande interesse furono gli album fotografici realizzati nell'occasione. I lavori nel Vorarlberg furono documentati da uno degli studi fotografici più importanti d'Europa, denominato *Adolphe Braun & C.ie*, con sede a Dornach nei pressi di Basilea. Jean-Adolphe Braun (1812-1877), francese di nascita, è noto per la sua diuturna attività nell'ambito del patrimonio architettonico ed artistico. Dopo la sua morte lo studio, gestito dal figlio Gaston e dal cugino Jean-Claude Marmand, continuò ad usare il suo nome e realizzò una vasta produzione fotografica che giustificò la sua scelta per la documentazione della grande opera ferroviaria. Di altra natura, meno attento ai manufatti ed al paesaggio, incentrato sull'etica del lavoro, con l'esposizione di 211 ritratti di persone impegnate nella costruzione del tunnel, è il secondo album, realizzato dal fotografo carinziano Alois Beer (1840-1916). (nota 7)

I nomi di Giacomo Ceconi e di Alois Beer ritornano in occasione della pubblicazione dell'album fotografico "*Bau des Wocheiner-Tunnels 1901-1904*", oggetto di questo scritto.

Giacomo Ceconi (1833-1910) fu un imprenditore edile di grande successo (nota 8). Originario di Pielungo di Vito d'Asio, nella montagna pordenonese, dopo l'apprendistato triestino percorse rapidamente le tappe di una brillante carriera nel mondo delle costruzioni, in particolare di quelle ferroviarie. Nei primi anni '50 venne assunto dall'impresa dei fratelli Martina di Chiusaforte, impegnata nella costruzione della *Südbahn*. Partecipò alla realizzazione del viadotto di Franzdorf-Borovnica fra Postumia e Lubiana. In seguito fra il 1857 ed il 1862 assunse incarichi a cottimo come capo muratore, sempre nell'ambito delle costruzioni ferroviarie a Klagenfurt, ad Agram in Croazia e a Stuhlweissenberg in Ungheria. Nel periodo immediatamente successivo, sino al 1864, a capo della sua impresa, ricevette in subappalto i lavori di costruzione delle stazioni di Prevalje, Unterdrauburg-Dravograd e Villacco. Il suo primo appalto diretto risale al 1865, quando fu chiamato a realizzare i lavori sul tracciato ferroviario da Ödenburg-Sopron a Steinamanger-Szombathely. Nel triennio successivo costruì le stazioni di Vipiteno, Colle Isarco, Brennero e Gries della Ferrovia del Brennero. Dal 1868 al 1871 quelle di Grüssbach-Hrádek e Znojmo e la ferrovia da Krezstatten a Mislitz-Myslovitz. Nei quattro anni successivi costruì le stazioni da Fiume a San Pietro in Carso e dal 1875 al 1877 realizzò la tratta ferroviaria da Regen a Zelezná Ruda. Subito dopo si spostò, sempre in territorio asburgico, a Tarvis-Tarvisio e a Pontafel-Pontebba, dove realizzò le stazioni della ferrovia collegata alla *Pontebbana*. Quindi, dal 1880 al 1883, fu impegnato nella citata impresa del tunnel dell'Arlberg che gli fruttò un grande profitto, in ragione della consegna del manufatto avvenuta con ben tredici mesi di anticipo.

Nel 1884, anno dell'entrata in esercizio della linea dell'Arlberg che collega Landeck a Bludenz, Giacomo Ceconi presentò al parlamento austriaco il progetto della *Wocheinerbahn*, una seconda strada ferrata per

collegare più velocemente Vienna a Trieste. Come è noto prima che il progetto fosse accettato dovettero passare parecchi anni, durante i quali Ceconi si distinse per numerose attività filantropiche nella zona pedemontana del Friuli Occidentale, mentre continuò la sua attività imprenditoriale sempre nel settore delle costruzioni, ma in altri comparti, non ferroviari.

Il tunnel di Wochein della *Ferrovia Transalpina*, anch'esso consegnato con otto mesi di anticipo rispetto alle previsioni contrattuali, è l'ultima grande opera ferroviaria realizzata dall'impresa di Giacomo Ceconi, un uomo di statura imponente e di grande personalità che viene ricordato per il suo atteggiamento paternalistico nei confronti delle maestranze in gran parte provenienti dal Friuli. (nota 9)

Dunque Ceconi ed Alois Beer. Il fotografo al momento del primo incontro fra i due, godeva già di grande notorietà. Nato a Budapest nel 1840 da famiglia carinziana, a ventitre anni aprì uno studio fotografico a Vienna e nel 1867 aprì una filiale a Klagenfurt dove si trasferì, lasciando lo studio viennese al socio Ferdinand Mayer (1843-1916), con il quale, nel 1871, aprì una seconda filiale a Graz, anche questa lasciata in gestione, nel 1881, allo stesso Mayer. (nota 10)

Alois Beer ottenne innumerevoli riconoscimenti e nel dicembre del 1882 gli fu conferito, unico a Klagenfurt, il titolo di *K. K. Hoffotograf* (fotografo dell'Imperial Regia Corte). Il suo atelier era molto frequentato dai clienti che desideravano farsi ritrarre, ma la sua attività spaziava anche nei generi del paesaggio e della documentazione. Non è noto da chi fosse arrivata la commissione per la realizzazione dell'album sul traforo dell'Arlberg, anche se è lecito ipotizzare la committenza della *K. K. Direction für Österreichisches Staatseisenbahnbauten* (Imperial Regia Direzione per l'Edilizia Ferroviaria Statale Austriaca). Il suo lavoro fu molto accurato, sia per quanto riguarda le poche vedute dei villaggi collegati dal tunnel, sia, soprattutto, per i ritratti che, nonostante il piccolo formato, si tratta infatti di cartes-de-visite, si caratterizzano per l'intensa espressività dei personaggi. Beer riuscì a comunicare la grande fierezza manifestata dai protagonisti della difficile impresa, orgogliosi di ostentare, con grande dignità, la soddisfazione per il lavoro realizzato. Negli anni successivi proseguì l'attività dello studio di Klagenfurt alla quale se ne aggiunse un'altra esterna, testimoniata dalle oltre ventimila immagini di paesaggio presenti nei suoi cataloghi di vendita. Questa attività iniziò dalla zona carinziana per poi superare i confini nazionali, con incursioni in Italia, negli altri paesi europei ed in Medio Oriente. Beer si servì, per la vendita delle immagini, di corrispondenti nelle principali città tedesche ed austriache ed inoltre a Napoli, a Torino, a Parigi, a Copenaghen, ad Atene e a Corfù. (nota 11)

Sul fronte delle onorificenze, a quella già citata di fotografo di Corte, si aggiunse quella di *K. K. Marinefotograf* (Fotografo dell'Imperial Regia Marina), ed è proprio con queste credenziali che Alois Beer si presentò nell'album fotografico "*Bau des Wocheiner-Tunnels 1901-1904*". Sinora si è parlato delle analogie con l'album dell'Arlberg, ora è venuto il momento di sottolineare, invece, gli aspetti che li distinguono nettamente. Innanzitutto i soggetti prevalenti. Tanto l'album del 1881-1883 era incentrato sul riconoscimento dell'etica del lavoro, introdotta da un brano tratto dal *Lied von der Glocke* (La canzone della campana) di Schiller, tanto quello del 1901-1904 è connotato dalla minuta descrizione dei lavori realizzati. Il primo fu evidentemente prodotto a conclusione dei lavori, mentre nel secondo si trovano le riprese effettuate durante gli anni della costruzione, sin dall'inizio della perforazione del versante settentrionale. Quindi nell'album "*Bau des Wocheiner-Tunnels 1901-1904*" si possono seguire tutte le tappe che ne scandiscono la difficile realizzazione. L'esauriente introduzione, didascalica e non enfatica come quella dell'album dell'Arlberg, prelude ad un'illustrazione che accompagna il lettore, passando dal versante settentrionale, nel quale si era eseguita la perforazione meccanica, a quello meridionale dove invece si fece ricorso a quella manuale. La narrazione per immagini si sofferma sulle macchine all'avanguardia, utilizzate per la perforazione e il trasporto dei materiali. Si viaggia poi a bordo dei trenini con i vagoni, fabbricati in loco, pieni di pietre squadrate estratte e lavorate nella cava, o carichi di minatori ed operai pronti ad entrare nel tunnel. Si verificano le modalità di approvvigionamento della energia idroelettrica. Si vive la giornata di lavoro delle maestranze e dei dirigenti dell'impresa appaltatrice, Giacomo Ceconi compreso. Si entra nell'officina e si danno ampi sguardi d'insieme ai cantieri e ai villaggi che li ospitarono. Si conoscono meglio i protagonisti con una serie di ritratti di gruppo che sostituiscono la galleria delle cartes-de-visite di vent'anni prima. Nonostante i progressi delle tecniche fotografiche e l'avvento del *Blitz-lichtpulver*, il lampo di magnesio, inventato in Germania nel 1887 da Adolf Miethe e Johannes Gaedicke, nell'album non si trovano fotografie del lavoro all'interno del tunnel. Non si usò nemmeno l'accorgimento di usare la luce proveniente dalle lampade a gas, come nel caso delle fotografie dei lavoratori impegnati all'interno della Galleria del Sempione, inaugurata nel 1906, o come in quello di una fotografia scattata nel 1909 nei dintorni di Thusis, all'interno di un tunnel della linea ferroviaria del Bernina, inaugurata l'anno successivo. (nota 12) Il difficile

lavoro in galleria venne, invece, documentato con disegni, a volte di diretta derivazione da immagini fotografiche che evidentemente non avevano soddisfatto l'autore, a volte frutto di mera invenzione. Questa circostanza ci introduce all' argomento delle tecniche fotografiche utilizzate nei due album messi a confronto. Quello dell'Arberg, come gli altri menzionati in questo scritto, è popolato di fotografie stampate su carta all'albumina, mentre le immagini di quello del Wochein sono ottenute con un procedimento fotomeccanico. Si tratta in particolare della "collotipia" (nota 13) che consentì a Beer di aumentare la tiratura rispetto all'esperienza editoriale di vent'anni prima, per la quale si erano dovute stampare singolarmente migliaia di fotografie dai negativi su supporto di vetro.

Un'ulteriore differenza va rilevata in relazione alla legatura utilizzata. In cuoio con raffinate decorazioni a rilievo, realizzata dalla manifattura viennese di Paul Pollack, su disegno del direttore della *Kunstgewerbeschule* Josef von Stork (1839-1902), nel caso dell'Arberg. In tela, con il titolo impresso in caratteri dorati, opera dell'atelier viennese di Franz Gogl, successore di Karl Schlibe, nel caso del Wochein. L'album fotografico "*Bau des Wocheiner-Tunnels 1901-1904*" misura 24,4 centimetri d'altezza, 33 di larghezza e 2 di spessore. È composto da un foglio di guardia che precede l'indice a stampa, seguito da un foglio con l'introduzione, anch'essa a stampa, da otto disegni realizzati con la medesima tecnica delle fotografie, uno per foglio, di cui due mappe e sei illustrazioni dei lavori in galleria. Fra le mappe e i disegni è inframezzato un foglio con una fotografia delle macchine perforatrici utilizzate. Dal foglio 13 al foglio 35 si trovano tutte le altre immagini fotografiche, sempre una per foglio. Conclude l'album un altro foglio di guardia. Le fotografie hanno dimensioni variabili e sono tutte di forma orizzontale, poste al centro della pagina, con didascalie a stampa. Tutte recano in basso a destra l'indicazione "*Phot. Alois Beer, Klagenfurt.*". Lo stesso autore, nel medesimo periodo, realizzò un secondo album fotografico di argomento ferroviario, il "*Südbahn-Album 1903-1906*", mentre esiste un altro album che ha per argomento il tunnel di Wochein, "*Andenken an Podbrdo a/d Bača 1902-1904*", di autore non identificato. Alois Beer, negli ultimi anni di vita intensificò ancor più la fortunata attività commerciale e si spense nella sua Klagenfurt nel 1916, in pieno conflitto mondiale.

* Testo pubblicato in *Dalle Alpi all'Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)*, Mariano del Friuli, 2007, pp. 213-220.

Note

- (1) Cfr. S. Danly, *Photography, railroads, and natural resources in the arid west: photographs by Alexander Gardner and A.J. Russel*, in *Perpetual Mirage. Photographic Narratives of the Desert West*, Catalogo della mostra, Witney Museum of American Art, New York, 1996, pp.49-55
- (2) *ibid.*
- (3) Cfr. D. Mormorio, *Vedute e paesaggi italiani dell'800*, Milano, 2000, p. 36
- (4) Cfr. *Foto d'archivio. Italia tra '800 e '900 Antologia d'immagini tratte dalla fototeca del Touring Club Italiano*, Milano, 1979, p. 32
- (5) Cfr. Mormorio, *cit.*, p. 37 e la biografia di G. Milani in *Verona negli archivi fotografici*, Catalogo della mostra a cura di G. Calvenzi, Verona-Venezia, 1997, p. 218
- (6) Cfr. C. Gasser, *Influsso reciproco. Tentativo di collegare la circolazione alla fotografia*, in "Transito". *Il superamento della barriera alpina nella fotografia*, Bressanone 1991, pp. 86-89
- (7) Cfr. *Giacomo Ceconi & co. Un album fotografico sulla costruzione del traforo dell'Arlberg*, Catalogo della mostra a cura di A. Giusa, Udine, 2007
- (8) Per una sintetica nota bibliografica su Giacomo Ceconi, cfr. *ibid.*, pp. 22-25
- (9) Cfr. H. Kitzmüller, *Viaggio alle incoronate*, Treviso, 1999, pp. 34-35
- (10) Per le esaurienti bibliografie di Alois Beer cfr. T. Starl, *Lexicon zur Fotografie in Österreich 1839 bis 1945*, ad vocem
- (11) Cfr. *Katalog von Landschafts und Städtebildern. Original Photographien aufgenommen von Alois Beer K. U. K. Hof und Marine Photograph in Klagenfurt*, Klagenfurt, 1910
- (12) Cfr. A. Giusa, *Fotografia nel Canali Gorto tra Ottocento e Novecento*, in *In Guart*, Numero unico della Società Filologica Friulana, Udine 1994, pp. 646-647
- (13) "Procedimento di stampa fotomeccanica: dopo la realizzazione, con una tecnica particolare, di una matrice in gelatina bicromata si procedeva alla stampa, con inchiostri a base grassa, sfruttando lo stesso principio della litografia" Cfr. L. Scaramella, *Fotografia. Storia e riconoscimento dei procedimenti fotografici*, Roma, 1999, p. 240