

VIE DI TRAFFICO ATTRAVERSO FINSTERMÜNZ

LA VIA CLAUDIA AUGUSTA

I Romani non furono i primi costruttori di strade. Ma furono i primi ad allestire con costanza una rete stradale in Europa. La rete stradale dei Romani era lunga in totale 270.000 km, la quale da 80.000 a 100.000 km circa era costituita da strade di grande comunicazione molto ben costruite, come per esempio la Via Claudia Augusta. Questo livello fu raggiunto di nuovo in Europa solo nel XVIII secolo.

Nella progettazione e nella costruzione delle strade gli ingegneri romani erano dei maestri. Sceglievano il collegamento più breve fra due punti e adattavano la strada alle condizioni e alle difficoltà della zona da attraversare (valli attraversate da fiumi, montagne, ecc.).

Con la costruzione di un terrapieno come fondo stradale venivano ridotti i lavori di manutenzione. In un viaggio lungo la Via Claudia Augusta si possono vedere in più punti gli stupefacenti effetti di queste costruzioni.

Nella preparazione del viaggio e durante il viaggio si prendeva come aiuto un elenco delle strade o una specie di cartina stradale, come per esempio la "Tabula Peutingeriana". Queste cartine stradali non hanno alcuna scala, le informazioni sulla distanza davano solo un'idea del tratto da percorrere.

La strada permetteva di andare da una regione all'altra dell'Impero.

Una serie di torri di sorveglianza, che erano visibili da lunga distanza, rendevano sicuro il tratto di strada e servivano a trasmettere le informazioni. Tra di loro si trovavano le "Mansiones" con la possibilità di pernottare e locande come le "Mutationes", che mettevano a disposizione anche carri e animali da traino per il cambio. Un viaggiatore normale percorreva circa 20 miglia romane al giorno (quasi 30 km).

A intervalli regolari si trovavano anche accoglienti stazioni di rifornimento.

Le pietre miliari al bordo della strada davano le informazioni, e non di rado le loro iscrizioni glorificavano il costruttore della strada.

Due pietre miliari con lo stesso significato sono rimaste visibili lungo la Via Claudia Augusta: una pietra miliare è stata trovata presso Rablá, la seconda si trova presso Feltre. Anche se la lunghezza odierna della strada non corrisponde alla lunghezza effettiva, ancora oggi la Via Claudia Augusta è, miglio dopo miglio, una particolarità e un'esperienza fondamentale per la cultura del centro-Europa.

Dal 1997 la Via Claudia Augusta è diventata di nuovo una strada di collegamento fra più Nazioni.

(Per informazioni cercare sulla guida Sales la strada romana Via Claudia Augusta in Baviera e in Tirolo, da Donauwörth a Nauders)

LA VIA SUPERIORE

(con l'aiuto del Dott.Christoph Haidacher)

La Via Superiore e la Via Inferiore si basano su antiche tracce.

Esse collegavano Augsburg e Venezia.

La Via Inferiore conduceva ad Augsburg attraverso il Cadore, la Val Pusteria, il Brennero e Scharnitz.

La Via Superiore seguiva il tracciato della Via Claudia Augusta attraverso la Valsugana, la valle dell'Adige, Resia e il Fernpass.

Entrambe le strade potevano essere usate in combinazione. Tutti i veicoli commerciali usavano i percorsi mischiati delle due strade attraverso la valle dell'Adige fino a Bolzano e il Brennero oppure fino a Resia, per poi proseguire verso Augsburg.

Il tracciato della Via Claudia Augusta attraversava Merano, Glorenza e Landeck. Le città erano legate insieme in questa rete di traffico commerciale. La Via Superiore è stata costruita adattandosi alle caratteristiche del territorio che attraversava senza la costruzione di opere artificiali, ad eccezione dei ponti. Solo più tardi sono state costruite le strade più moderne. Nel 1485/92 nella zona di Imst, nel 1776/77 presso Landeck e infine nel 1854 è stata completata la strada presso Hochfinstermünz.

Come si viaggiava sulla Via Superiore?

Nel Medioevo per viaggiare servivano le proprie gambe. Il viaggiatore andava a piedi e portava i propri bagagli da solo. Per le cose più pesanti e per i viaggi più lunghi si usavano asini, animali da soma e cavalli.

Alla fine del XIV secolo la Via Superiore era sempre praticabile.

I carri venivano trainati da cavalli e da buoi. In inverno le merci erano trasportate su slitte. Inizialmente non c'erano alloggi, ma a poco a poco, soprattutto sui passi, furono allestiti dei rifugi, che erano gestiti da comunità religiose o anche da associazioni private. I rifugi erano a disposizione dei viaggiatori in modo gratuito. Nei dintorni del Passo di Resia si trovavano i rifugi di San Valentino alla Muta, di Nauders e di Pfunds. Nel XII secolo si ebbe un incremento economico. I rifugi furono sostituiti da locande. Queste locande, nelle nuove città e vicino ai mercati, avevano anche stalle e magazzini.

Quando si viaggiava sulla Via Superiore?

In prevalenza si viaggiava in inverno. Due motivi erano determinanti per questo. La popolazione contadina aveva più tempo in inverno e, durante i mesi invernali, i carri e gli animali, necessari per il trasporto, erano a disposizione. In estate invece era difficile farne a meno.

Le slitte erano un vantaggio in confronto ai carri sulle strade accidentate.

Inoltre i conducenti preferivano il terreno ghiacciato dell'inverno piuttosto che le profonde strade dell'autunno e della primavera.

Grazie alla poca altitudine del Passo di Resia la neve alta e le slavine non costituivano un grave ostacolo.

Chi provvedeva alla manutenzione della Via Superiore?

Con l'arrivo di un commercio internazionale in seguito alle Crociate, i sovrani furono interessati alla conservazione in buono stato e alla costruzione di una rete stradale. Dogane e tasse garantivano grandi entrate.

Nel tardo Medioevo questi compiti erano affidati dal sovrano ai signori regionali che aspiravano a fare carriera. L'incarico di riscossione delle tasse doganali permetteva loro di avere dei redditi molto soddisfacenti, ma li obbligava alla manutenzione delle reti stradali. Il governo regionale obbligava anche i Comuni alla manutenzione delle strade e concedeva per questo che riscuotessero da soli i pedaggi o i dazi doganali.

Questo compito fu affidato soprattutto alle città, in modo che avessero i mezzi finanziari e anche l'interesse per svolgere questo incarico.

Anche i privati partecipavano alla costruzione e alla manutenzione della rete stradale. I lavori per la manutenzione della strada erano molto impegnativi, specialmente nella zona di Finstermünz.

Fino ad un terzo delle entrate doganali doveva essere impiegato nel finanziamento di questi lavori.

LA STRADA DI HOCHFINSTERMÜNZ(la nuova strada di Resia)

La vecchia strada di Finstermünz si trovava in un cattivo stato a causa degli stretti passaggi, della caduta di frane e delle slavine. Lavori di miglioramento erano sempre stati fatti. Così anche nel 1760 sotto Maria Teresa. Ma il traffico non era mai sicuro. A causa della ripidità della strada era necessario un servizio di aiuto per i carri. Ma questo funzionava molto male. L'Imperatore Francesco Primo, nel 1832, ordinò la progettazione di un piano per la costruzione di una nuova strada.

Questo portò ad un contrasto fra la vecchia e la nuova scuola di costruttori di strade. L'Ingegnere Donegani presentò un progetto. Lui aveva pianificato anche la strada del Passo dello Stelvio. Il suo progetto prevedeva ancora grosse salite, per le quali era ancora necessario un servizio di aiuto per i carri. L'Ingegnere Duile di Curon pianificò la strada sulle ripide rocce. La strada aveva una pendenza di solo il 4%.

Ma per il governo centrale di Vienna il progetto era troppo audace e costoso. Secondo loro si poteva prendere in considerazione solo un miglioramento della strada attraverso Finstermünz.

L'Ingegnere Duile fu abbandonato a se stesso, perché la direzione dei lavori di quel tempo sosteneva la vecchia scuola dei costruttori di strade.

Un ulteriore progetto prevedeva un tracciato situato più in profondità.

Così la strada poteva portare alla Fortezza di Nauders con molti tornanti.

Nel 1840 fu incaricato l'Ingegnere Karl Ritter di Ghega per la verifica di uno dei progetti. Lui allestì un progetto sulla base del progetto di Duile.

Nel 1843 il progetto fu terminato ed approvato. La strada fu costruita fra il 1851 e il 1854. Il nuovo ponte sull'Inn fu chiamato ponte Kajetan.

Il governatore del Tirolo, il Conte Kajetan di Bissingen, si era impegnato molto per questo progetto. I lavori furono condotti dall'impresa di costruzioni Perwög di Silz. Per la costruzione della strada era stata prevista una spesa di 360.000 Gulden, ma alla fine ne furono spesi 650.000. Il calcolo ad oggi ammonterebbe a circa 30 milioni di Euro.

Il tratto di strada era lungo 10 km, aveva molti ponti, 4 gallerie e due gallerie anti-slavina. Nella costruzione della strada 12 lavoratori persero la vita e molti furono feriti.

VIE DI TRAFFICO ATTRAVERSO FINSTERMÜNZ

Quali mezzi di aiuto si trovavano a disposizione dei viaggiatori sulla Via Claudia Augusta?

Perché nel Medioevo si viaggiava sulla Via Superiore?

Quali zone collegava la Via Superiore?

Elenca alcuni importanti posti attraversati dalla Via Superiore:

Quando furono trasportate molte merci sulla Via Superiore e perché?

Quali istituzioni erano a disposizione dei viaggiatori sulla Via Superiore?

Chi era responsabile della manutenzione della strada?

Paragona la manutenzione della Via Claudia Augusta e della Via Superiore:

Perché fu necessaria la costruzione di una nuova strada a Finstermünz?

Chi pianificò la nuova strada di Resia?

